



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA



# Un testo unico per il Tpl

---

Proposta di Testo Unico delle norme statali  
in materia di riparto delle competenze,  
di competenze esclusive dello Stato e di funzioni  
statali di finanziamento integrativo nel settore  
del Trasporto Pubblico Locale di linea

a cura di  
**Michele Pandolfelli e Bruno Bitetti**

con la collaborazione di  
**Tiziana D'Alfonso, Antonella Loiacono, Massimo Procopio**

Coordinamento  
**Vincenzo Saccà**

# Un testo unico per il Tpl

Proposta di Testo Unico delle norme statali  
in materia di riparto delle competenze, di  
competenze esclusive dello Stato e di funzioni  
statali di finanziamento integrativo nel settore  
del Trasporto Pubblico Locale di linea

a cura di

**Michele Pandolfelli e Bruno Bitetti**

con la collaborazione di

**Tiziana D'Alfonso, Antonella Loiacono, Massimo Procopio**

Coordinamento

**Vincenzo Saccà**



## Nota introduttiva

La presente proposta di Testo Unico (TU) disciplina il riparto delle competenze tra Stato, Regioni ed enti locali, l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato a norma dell'articolo 117 della Costituzione (*tutela della concorrenza con norme riferite programmazione; tutela dell'ambiente e della sicurezza*), il finanziamento integrativo e temporaneo da parte dello Stato in attesa della piena attuazione del federalismo fiscale, il tutto con riferimento al settore del Trasporto Pubblico Locale. Quindi, non solo un Testo Unico delle norme statali in materia di TPL ma anche afferenti al settore dello stesso TPL (*la materia è residuale regionale*).

La Proposta di TU può essere così meglio specificata:

- si tratta di un TU relativo al Trasporto Pubblico Regionale e Locale di linea (*è esclusa, al momento, la normativa su Taxi e NCC*). Per quanto riguarda le ferrovie in concessione e gestione governativa sono inserite solo norme sul trasferimento della competenza e richiami a norme per il sostegno ad investimenti in quanto contribuiscono allo sviluppo e all'ammodernamento dei sistemi ferroviari regionali;
- il TU contiene norme raccolte sino alla legge di bilancio 2021 ed alcuni recenti decreti legge. Nella rubrica degli articoli sono indicate le fonti utilizzate (*anche se poi modificate e coordinate*). Si sono predisposti, inoltre, due allegati con le norme inserite nella versione originale e con quelle invece richiamate. Nella proposta di Testo Unico si introducono anche norme ricognitive di altre norme vigenti non inseribili nel TU ma applicabili lo stesso al Settore così da agevolare l'attività degli Operatori. Si riportano anche percorsi interpretativi e applicativi;
- gli articoli del TU, in diversi casi, sono corredati da "Note" che ne illustrano modificazioni significative o ne evidenziano problematiche che si sottopongono all'attenzione del MIMS. In particolare, tra le problematiche evidenziate vi è una *difficoltà a individuare* le norme applicabili alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano (*al riguardo, comunque, si formulano proposte*) e, tra le norme di finanziamento, quelle ancora applicate.

Il TU è articolato in sei parti:

finalità e definizioni; riparto delle competenze; programmazione e affidamenti, contratti di servizio, norme sugli utenti; finanziamento da parte dello Stato, distinto in sostegno alla gestione e sostegno agli investimenti; norme su ambiente e sicurezza e norme sul personale; parte finale con norme emanate a seguito dell'emergenza sanitaria, norme tratte dalla legge di bilancio 2021 e norma sulle abrogazioni.

Al riguardo, nello specifico, si può rilevare:

- la parte sulle competenze riprende il D.Lgs. n. 422 del 1997 rivisto alla luce della modifica costituzionale del Titolo V (*es: anche con richiamo all'art. 118 sul principio della Sussidiarietà*), considerando i trasferimenti di compiti e funzioni come in larga misura già avvenuti, Comunque, lasciando come residuali le norme su possibili ulteriori trasferimenti e mantenendo, infine, temporaneamente norme precedenti (*es.: gestione navigazione laghi*);

- la parte riferita alla programmazione - escludendo l'applicazione di norme relative, in generale, ai servizi pubblici locali del TPL - prevede norme che costituiscono una sintesi tra disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 422 del 1997 e altre tratte dal D.L. n. 50 del 2017 (*la Riforma più recente*) relative ai bacini e agli enti di governo, con riscritture formali, puntualizzazioni sulle disposizioni programmatiche e alcuni inserimenti di altre norme; in questa sede, si inserisce la procedura per la determinazione dei livelli adeguati di servizio (*che sostituiscono i livelli minimi*). Vi sono poi norme sulla funzione di pianificazione da parte degli enti locali;
- la parte sui contratti di servizio e sulle procedure di affidamento esclude l'applicazione di altre norme generali sui servizi pubblici (salvo il richiamo per società in house o a partecipazione pubblica al D.Lgs. n.175 del 2016), incentrandosi sul Reg. CE n. 1370 del 2007, come modificato e integrato dal Reg. UE n. 2016 del 2338, su alcune norme residuali del D.Lgs. n. 422 del 1997, sui contenuti del D.L. n. 50 del 2017 (*in particolare, le parti relative ai contratti di servizio, ai costi standard e alla tutela degli utenti*), su alcune norme sul trattamento fiscale dei contratti di servizio. Si pone particolare enfasi sui poteri di regolazione dell'Autorità (*potenziati soprattutto per quanto riguarda le procedure di gara e le tariffe*). Si definisce, inoltre, puntualmente la differenza tra concessioni e appalti in materia e si inseriscono proposte parzialmente innovative sull'affidamento del 10 per cento dei servizi e sugli affidamenti in essere non conformi al Regolamento comunitario. Per quanto riguarda, infine, la tutela degli utenti si richiamano le norme vigenti e si rinvia ai poteri di regolazione dell'Autorità;
- in relazione al finanziamento dello Stato di parte corrente, dopo alcuni principi generali e norme su disavanzi pregressi al Fondo "16-bis" o in sede di sua prima applicazione, seguono le norme sul medesimo Fondo "16-bis", coordinando quelle del D.L. n. 95 del 2012, come modificato dalla L. n. 228 del 2012, con la riforma operata dal D.L. n. 50 del 2017. Sono, poi, raccolte norme ancora applicabili sui finanziamenti per oneri relativi a contratti collettivi (*al riguardo, tecnicamente, si è convenuto di inserire nel TU anche norme di spesa, evidenziando la decorrenza e ricomprendendo anche la norma di copertura se specifica ovvero con un richiamo alla copertura di cui alla legge originaria, in genere dalla legge finanziaria o di stabilità o di bilancio*);
- con riferimento al sostegno degli investimenti, si sono inserite - con la medesima tecnica sopra descritta - norme di spesa dal 2006 in poi (*all'esame del bilancio sembrano ancora applicabili anche a nuovi progetti di investimento*), operando una ricognizione di norme precedenti che sembrano ad oggi applicarsi solo a progetti a suo tempo approvati. Si è quindi inserita una norma ricognitiva sulle leggi speciali che finanziano interventi sul trasporto rapido di massa (TRM) e su altre norme che supportano investimenti delle ferrovie in concessione o in gestione governativa (*o le società in cui si sono trasformate*). Si sono, quindi, richiamate altre fonti di finanziamento degli investimenti nel TPL e vi sono norme su modalità degli investimenti (*es:leasing operativo, locazioni*) e su innovazioni di sistema. Al riguardo si è potuto constatare che, mentre le norme sul finanziamento di acquisti e riqualificazione di mezzi per il TPL hanno trovato sistemazione tra il 2015 e il 2017 nella cornice della mobilità sostenibile, per quanto riguarda il TRM e le ferrovie regionali le norme sono molto datate ovvero troppo puntuali e specifiche. Pertanto, si sono inserite *due norme innovative* riguardanti le procedure e le norme applicabili per nuove concessioni di costruzione e gestione di ferrovie regionali e sistemi di TRM, nonché per il finanziamento di interventi per le infrastrutture per il Trasporto Pubblico Locale, prevedendone un apposito fondo. Sia per quanto riguarda i mezzi utilizzabili per il

TPL che per le infrastrutture (*nonché per gli strumenti vigenti di pianificazione*) sono state inserite norme di raccordo con il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (PNRR) e gli obiettivi da esso dettati:

- nella parte relativa alla tutela dell'ambiente, vi è il richiamo ad obiettivi di politica ambientale e di mobilità sostenibile e alcune norme puntuali sul tema/rapporto TPL e ambiente. In tema di sicurezza, si fa riferimento alle norme generali sulla sicurezza dei trasporti nei diversi sistemi e si inseriscono norme puntuali del D.L. n. 50 del 2017 sulla sicurezza delle infrastrutture ferroviarie regionali;
- nella parte che concerne il personale, si confermano solo alcune norme del R.D.L. n. 148 del 1931 e del relativo allegato, eliminando norme esaurite, obsolete o in contrasto con l'ordinamento repubblicano democratico; si riporta anche la norma della L. n. 270 del 1988 che rende l'allegato totalmente derogabile alla parte sulla contrattazione. Per quanto riguarda la disciplina dell'orario di lavoro, confermando la competenza della contrattazione collettiva, ci si limita ad esplicitare in modo espresso l'abrogazione di alcune norme della L. n. 138 del 1958 e dell'allegato B del R.D.L. n. 2328 del 1923, già implicitamente abrogate dal D.Lgs. n. 66 del 2003 applicativo della normativa comunitaria;
- nella parte finale del TU si riportano, riordinate, le norme emanate a seguito dell'emergenza pandemica ed una norma della legge di bilancio anno 2021 riferita al trasporto ferroviario tra le Regioni Friuli V.G. e Veneto; da ultimo, la norma con le relative abrogazioni.



## INDICE

### Parte I

Finalità generali e definizioni .....10

#### Articolo 1

Finalità del Testo Unico .....10

#### Articolo 2

Definizioni .....10

### Parte II

Competenze e altre norme generali su servizi, reti e veicoli ..... 12

#### Articolo 3

Competenze dello Stato, delle Regioni e degli enti locali nel TPL..... 12

#### Articolo 4

Osservatorio sul TPL..... 13

#### Articolo 5

Norme specifiche sulla competenza regionale in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale ..... 13

#### Articolo 6

Ulteriori norme sulle reti e sull'infrastruttura ferroviaria e sulla relativa competenza regionale .....14

#### Articolo 7

Norme specifiche per il TPL lacuale e lagunare ..... 16

#### Articolo 8

Norme specifiche riguardanti servizi marittimi e aerei ..... 17

### Parte III

Programmazione e tutela della concorrenza..... 18

*Titolo I - Programmazione* ..... 18

#### Articolo 9

Principi generali in materia di fornitura dei servizi e programmazione..... 18

#### Articolo 10

Programmazione - Norme generali..... 18

#### Articolo 11

Programmazione: bacini di mobilità e enti di governo ..... 19

#### Articolo 12

Livelli adeguati dei servizi di TPL ..... 20

#### Articolo 13

Principi di pianificazione e organizzazione del TPL da parte degli enti locali..... 21

*Titolo II - Contratti di servizio, procedure di affidamento e norme per l'utenza* ..... 22

#### Articolo 14

Norme applicabili ..... 22

#### Articolo 15

Obblighi di servizio e costi standard per i contratti di servizio..... 23

#### Articolo 16

Sistemi tariffari per i contratti di servizio ..... 24

#### Articolo 17

Contenuto dei contratti di servizio ..... 25



<b>Articolo 18</b>	
Norme riguardanti il trattamento fiscale dei contratti di servizio TPL.....	27
<b>Articolo 19</b>	
Affidamento in house.....	27
<b>Articolo 20</b>	
Procedure di gara e aggiudicazione diretta.....	28
<b>Articolo 21</b>	
Svolgimento delle procedure di gara .....	29
<b>Articolo 22</b>	
Norme a tutela dell'utenza .....	31
<b>Articolo 23</b>	
Obblighi degli utenti di TPL .....	32
<b>Parte IV</b>	
Finanziamento integrativo dello Stato .....	33
<i>Titolo I</i> - Principi relativi al finanziamento dei servizi di TPL.....	33
<b>Articolo 24</b>	
Norme generali.....	33
<i>Titolo II</i> - Fondo TPL, norme precedenti e oneri per CCNL .....	34
<b>Articolo 25</b>	
Norme sui disavanzi precedenti al Fondo TPL.....	34
<b>Articolo 26</b>	
Fondo TPL: importo e norme generali .....	36
<b>Articolo 27</b>	
Fondo TPL: criteri di riparto .....	37
<b>Articolo 28</b>	
Norme sul finanziamento degli oneri per CCNL .....	40
<b>Articolo 29</b>	
Ulteriori disposizioni per il finanziamento degli oneri per CCNL.....	42
<i>Titolo III</i> - Finanziamento integrativo degli investimenti nel TPL.....	43
<b>Articolo 30</b>	
Norme generali sul sostegno agli investimenti nel TPL.....	43
<b>Articolo 31</b>	
Norme sugli affidamenti e sulla sicurezza delle concessioni per costruzione e gestione di ferrovie di competenza regionale e di TRM .....	44
<b>Articolo 32</b>	
Interventi a sostegno del TRM e del materiale rotabile connesso.....	47
<b>Articolo 33</b>	
Altri interventi di sostegno a investimenti nel TRM e nel TPL ferroviario .....	49
<b>Articolo 34</b>	
Fondo infrastrutture TPL .....	52
<b>Articolo 35</b>	
Fondo mezzi TPL.....	54
<b>Articolo 36</b>	
Altri interventi a sostegno di investimenti nel TPL .....	57
<b>Articolo 37</b>	
Innovazioni di sistema .....	58

<b>Articolo 38</b>	
Investimenti e programmi nazionali.....	59
<b>Parte V</b>	
Ambiente, sicurezza, norme sul personale.....	60
<i>Titolo I - Servizi TPL e tutela dell'ambiente.....</i>	60
<b>Articolo 39</b>	
Tpi e tutela dell'ambiente.....	60
<i>Titolo II - Sicurezza dei servizi di TPL.....</i>	61
<b>Articolo 40</b>	
Norme generali sulla sicurezza dei servizi di TPL.....	61
<b>Articolo 41</b>	
Interventi per la sicurezza delle ferrovie regionali .....	62
<i>Titolo III - Norme sul personale adibito ai servizi di TPL.....</i>	63
<b>Articolo 42</b>	
Disciplina legislativa in materia di personale.....	63
<b>Articolo 43</b>	
Categorie del personale.....	64
<b>Articolo 44</b>	
Controversie sul rapporto di lavoro .....	64
<b>Articolo 45</b>	
Trattamento giuridico ed economico del personale .....	64
<b>Articolo 46</b>	
Orario di lavoro e modifiche alla disciplina del contratto di lavoro intermittente .....	65
<b>Parte VI</b>	
Norme finali.....	66
<b>Articolo 47</b>	
Norme ordinarie per l'emergenza pandemica .....	66
<b>Articolo 48</b>	
Norma transitoria sui diritti degli utenti .....	67
<b>Articolo 49</b>	
Norme straordinarie per il Fondo TPL 2020 e per gli oneri derivanti da CCNL.....	67
<b>Articolo 50</b>	
Altri interventi straordinari per il TPL per l'emergenza pandemica .....	67
<b>Articolo 51</b>	
Norme per il sostegno agli investimenti sul TPL per l'emergenza pandemica .....	71
<b>Articolo 52</b>	
Norme in materia di trasporto interregionale tra Friuli Venezia Giulia e Veneto .....	71
<b>Articolo 53</b>	
Abrogazioni .....	72
<b>ALLEGATO al testo unico</b>	
Disposizioni sullo stato giuridico del personale di cui all' art. 42 del Testo Unico .....	77

## Parte I

### Finalità generali e definizioni

#### Articolo 1

##### Finalità del Testo Unico

1. Il presente Testo Unico contiene le disposizioni legislative che disciplinano, nel settore del Trasporto Pubblico Regionale e Locale di linea, il riparto delle competenze tra Stato, Regioni ed enti locali, nonché l'esercizio da parte dello Stato delle competenze ad esso attribuite dall'articolo 117 della Costituzione e di funzioni di finanziamento integrativo e temporaneo delle predette attività di trasporto.

#### Articolo 2

##### Definizioni

**(D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 1, comma 2°)**

**Nota.** *Alla lettera p) si introduce una definizione aggiornata del trasporto rapido di massa in relazione all'evoluzione dei sistemi e con il riferimento alle norme UNI e UNI EN.*

1. Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale di linea di interesse generale, di seguito definiti servizi TPL, i servizi di trasporto di persone che utilizzano sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei e che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione regionale o infra-regionale ovvero anche tra Regioni confinanti.

2. Ai sensi del presente Testo Unico si intende:

a) per servizio di TPL lagunare si intende il Trasporto Pubblico Locale di persone e cose effettuato con unità che navigano esclusivamente nelle acque protette della laguna di Venezia;

b) per "Ministro", il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

c) per "MIMS", il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

d) per "Autorità", l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

e) per "Regioni", le Regioni a statuto ordinario; per "Regioni anche a statuto speciale", tutte le Regioni, per "Regioni anche a statuto speciale e le Province autonome di Trento e Bolzano", tutte le Regioni e le predette Province autonome;

f) per "enti locali", le Città metropolitane, le Province, altri eventuali enti di area vasta, le unioni di Comuni, i Comuni e le Comunità montane;

g) per "Conferenza Stato - Regioni", la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato,

le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano di cui all'articolo 1 del D.Lgs. 28 agosto 1997, n. 281;

h) per “Conferenza unificata”, la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 28 agosto 1997, n. 281;

i) per “autorità competenti” le autorità di cui all'articolo 2, lettere b) e c) del Regolamento (CE) n.1370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, così come modificato e integrato dal Regolamento UE n. 2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, da individuarsi, con riferimento all'offerta in Italia di servizi di TPL, nelle Regioni, negli enti locali e altri enti di governo dei bacini di mobilità, ove previsti in leggi regionali, ovvero anche in un gruppo costituito dai predetti soggetti;

l) per “gestori di servizi TPL”, salvo quanto indicato nell'articolo 42, comma 1, si intendono le imprese con diversa forma giuridica che sono affidatarie di servizi di TPL con le più diverse modalità di trasporto in base a contratti di servizio ed anche le stesse autorità competenti se gestiscono i servizi TPL direttamente;

m) per “Reg. CE TPL” si intende il Regolamento CE n.1370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, così come modificato e integrato dal Regolamento UE n. 2338 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016;

n) per “Codice della strada”, il D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

o) per “Codice dei contratti pubblici”, il D.Lgs. 18 aprile 2016, n.50, e successive modificazioni;

p) per “trasporto rapido di massa” (TRM), si intendono metropolitane, metropolitane leggere, tranvie, tranvie veloci, metrotranvie, Bus Rapid Transit, tranvie su gomma e altri sistemi affini così come definiti dalle norme UNI e UNI EN, nonché filovie da intendersi come linee aeree di contatto per l'alimentazione di filoveicoli di cui all'articolo 55 del Codice della strada.

## Parte II

# Competenze e altre norme generali su servizi, reti e veicoli

### Articolo 3

#### Competenze dello Stato, delle Regioni e degli enti locali nel TPL

(Commi 1, 2, 3 e 4: D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 4, 5, 12, 20, 7 e 1, comma 3)

**Nota.** *Adeguamento delle competenze dello Stato alla riforma del Titolo V della Costituzione. Mantenimento al comma 2 in via residuale delle procedure di trasferimento di compiti, funzioni e risorse alle Regioni - richiamate anche in successivi articoli - per tener conto di gestioni governative ancora in essere (es. Gestione navigazione laghi, circumetnea, linea Domodossola - confine svizzero. Ci si rimette al Ministero per un'elencazione esaustiva). Norma sull'applicazione del Testo Unico alle Regioni a statuto speciale.*

1. Ferma restando la competenza dello Stato nei trasporti pubblici di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 104 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n.112, e dell'articolo 3 del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, nel settore del TPL sono di competenza dello Stato esclusivamente:

a) la funzione legislativa e regolatoria nelle materie riservate allo Stato dall'articolo 117 della Costituzione per quanto applicabili al settore del TPL e il finanziamento integrativo e temporaneo del TPL in attesa della piena attuazione del federalismo fiscale di cui alla legge 5 maggio 2009, n. 42;

b) l'istituzione e l'individuazione delle funzioni, dei compiti e dei principi in tema di organizzazione e funzionamento dell'Autorità;

c) gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri e internazionali per il trasporto di persone e merci;

d) le funzioni in materia di sicurezza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 e al D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50, e di cui alle competenze anche autorizzatorie di ANSFISA ad essa attribuite dalla legislazione vigente.

2. Salvo quanto disposto al comma 1, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione le funzioni di legislazione, programmazione e amministrazione nel settore del TPL sono di competenza delle Regioni ivi compresi, ai sensi dell'articolo 105, comma 2 del citato D.Lgs. n. 112 del 1998, il rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle autolinee di propria competenza e il rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale. Ove non si sia già provveduto alla data di entrata in vigore del presente testo unico ai sensi del previgente D.Lgs. n. 422 del 1997, si può ulteriormente procedere al trasferimento alle Regioni di compiti e funzioni nel settore del TPL con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 7, comma 1, legge 15 marzo 1997, n. 59, previ accordi di programma ai sensi dell' articolo 4, comma 4, lettera a) della precitata legge n. 59, di seguito definiti accordi di programma, che possono disporre, previa intesa tra Regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione tra gli enti locali stessi delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative. Fermo restando quanto previsto agli articoli 26 e 27

sul fondo TPL, i predetti ulteriori trasferimenti di compiti e funzioni sono accompagnati dalla individuazione e quindi dal riparto delle risorse ad essi connesse mediante decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, emanati di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa nella Conferenza Stato-Regioni.

3. Le Regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali e sentite le rappresentanze degli enti e delle autonomie locali, conferiscono alle Province, ai Comuni e agli altri enti locali i compiti che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale, in applicazione dell'articolo 118 della Costituzione.

4. Per le Regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano, le competenze in materia di TPL sono attribuite nel rispetto degli statuti regionali e attraverso apposite norme di attuazione. Si applicano alle Regioni a statuto speciale e alla Province autonome di Trento e Bolzano soltanto le norme del presente Testo Unico che vi fanno espresso riferimento, in quanto norme fondamentali di riforma economico-sociale ed espressive di principi ed interessi generali cui si informa la legislazione dello Stato.

## **Articolo 4**

### **Osservatorio sul TPL**

**(Legge 24 dicembre 2007, n. 244, art.1, comma 300)**

1. È istituito presso il MIMS, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale, di seguito denominato Osservatorio, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle Regioni, anche a statuto speciale, delle Province autonome di Trento e Bolzano e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma.

2. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, sentita la Conferenza unificata, sono definiti i criteri e le modalità di monitoraggio delle risorse destinate al settore e dei relativi servizi, ivi comprese quelle relative agli enti locali, nonché le modalità di funzionamento dell'Osservatorio.

3. L'Osservatorio presenta annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del TPL.

4. Per il funzionamento dell'Osservatorio è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008.

## **Articolo 5**

### **Norme specifiche sulla competenza regionale in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale**

**(D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 8 e 9)**

1. Rientrano nella competenza delle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:

a) le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662;

b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.

2. Ove non si sia già provveduto ai sensi del previgente D.Lgs. n. 422 del 1997, le Regioni subentrano allo Stato, quali concedenti delle ferrovie di cui al comma 1, lettere a) e b), sulla base di accordi di programma di cui all'articolo 3, comma 2, secondo periodo, con i quali sono definiti, tra l'altro, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b), i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico. Gli accordi definiscono altresì:

a) il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle Regioni sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa, come già previsto all'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.;

b) l'entità delle risorse finanziarie da trasferire alle Regioni, tali da garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da Regioni ed enti locali, il livello di tutti i servizi già erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa.

3. I beni, gli impianti e l'infrastruttura di cui al comma 2 sono trasferiti al demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile delle Regioni, e, in relazione alla loro natura giuridica, possono essere dalle Regioni dismessi, sdemanializzati o sottratti alla loro destinazione, previa intesa con il MIMS, quando si tratti di beni demaniali o appartenenti al patrimonio indisponibile. A partire dalla data di trasferimento, il vincolo di reversibilità a favore dello Stato gravante sui beni in questione si intende costituito a favore della Regione competente. I suddetti trasferimenti sono esentati da ogni imposta e tassa, fatti salvi i casi di dismissione o sdemanializzazione da parte delle Regioni.

4. I beni di cui all'articolo 3, commi 7, 8 e 9, della legge 15 dicembre 1990, n. 385 sono trasferiti alle Regioni competenti che inizieranno o proseguiranno le relative procedure di alienazione o di diversa utilizzazione, destinandone i proventi a favore delle aziende ex gestioni governative, e possono essere trasferiti a titolo gratuito, con esenzione da ogni imposta e tassa connessa al trasferimento medesimo, alle società costituite dalle ex gestioni governative se a totale partecipazione della stessa Regione conferente.

5. Le Regioni hanno la facoltà, previa intesa con il Ministero dell'economia e finanze, di trasferire alle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. i beni, gli impianti e l'infrastruttura di cui al comma 2, fermo restando la natura giuridica dei singoli beni.

6. Rientrano altresì nella competenza delle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. di interesse regionale e locale, che ricomprendono comunque i servizi interregionali di interesse locale. Ove non si sia già provveduto ai sensi del previgente D.Lgs. n. 422 del 1997, le Regioni subentrano allo Stato nel rapporto con le Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ai sensi dell'articolo 3, comma 2, secondo e terzo periodo.

## **Articolo 6**

### **Ulteriori norme sulle reti e sull'infrastruttura ferroviaria e sulla relativa competenza regionale**

**(Commi 2, 3 e 5: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 47, commi 3, 5 e 4 - Comma 4: D.L. 30 dicembre 2019, n.162, conv. con mod. L. 28 febbraio 2020, n. 8, art.13, comma 5-octies)**

**Nota.** *Richiamo alla normativa vigente, di recepimento della normativa UE in materia di trasporto ferroviario.*

1. Per la disciplina dell'accesso e degli obblighi derivanti in capo ai gestori delle infrastrutture e dei servizi ferroviari per le reti regionali e locali, ivi compresi quelli derivanti dall'applicazione della normativa comunitaria, in quanto compatibili, si applicano le disposizioni del D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 e successive modificazioni.

2. Con uno o più decreti del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base di criteri che tengano conto delle esigenze di mobilità dei viaggiatori e delle merci, di ampliamento della connettività della rete ferroviaria, di integrazione con il territorio e le aree metropolitane, di potenziamento delle connessioni verso i sistemi portuali ed aeroportuali, sono individuate, 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.

3. Con uno o più decreti del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la singola Regione interessata e in sede di Conferenza Stato-Regioni sono individuate, tra quelle di cui al comma 2, le linee che assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale, previa individuazione delle risorse da destinare alla gestione ai sensi del secondo periodo, ivi incluse quelle iscritte sui pertinenti capitoli del bilancio dello Stato che sono corrispondentemente riallocate. Tali linee 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 ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138-T.

4. Le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le Città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della L. 28 febbraio 2020, n. 8, di conversione del D.L. 30 dicembre 2019, n. 162, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il MIMS e la Regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138-T. Agli interventi per la manutenzione e per l'eventuale potenziamento della linea si provvede secondo le modalità e con le risorse previste nei contratti di programma di cui all'articolo 15 del D.L. 15 luglio 2015, n. 112.

5. Le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. possono altresì concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare il subentro della medesima Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nella gestione delle reti ferroviarie regionali, ivi comprese quelle classificate di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale ai sensi del comma 2, definendo gli oneri contrattuali e individuando le risorse necessarie per la copertura finanziaria.

6. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.



## Articolo 7

### Norme specifiche per il TPL lacuale e lagunare

**(Commi 1, 2 3 4: D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 art. 11. - Commi 5, 6 e 7: D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, conv. con mod. L. 22 dicembre 2011, n. 214, art. 30, commi 3-ter, 3-quater e 3-quinquies)**

**Nota.** *A distanza di 24 anni il trasferimento della gestione governativa per la navigazione laghi non è avvenuto. Ciò fa presumere difficoltà oggettive; pertanto il trasferimento viene riproposto come facoltà. Il Regolamento di cui al comma 3 è già stato emanato; pertanto si parla di eventuali modifiche e integrazioni.*

1. La gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda può essere trasferita alle Regioni territorialmente competenti e alla provincia autonoma di Trento, previo risanamento tecnico economico, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, secondo e terzo periodo. Fino alla data che sarà determinata dal D.P.R. di trasferimento, resta in vigore la legge 18 luglio 1957, n. 614 e successive modificazioni.

2. Il MIMS predispone il piano di risanamento tecnico-economico. Il piano è approvato dal Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con le Regioni interessate e la provincia autonoma di Trento.

3. Al fine di coordinare il servizio di TPL lagunare con le attività relative al traffico acqueo negli ambiti della laguna veneta, la Città metropolitana di Venezia, d'intesa con i soggetti competenti in materia, ove necessario, modifica e integra il regolamento emanato dalla Provincia di Venezia che, fra l'altro, prevede un sistema di rilevamento dei natanti circolanti nell'ambito lagunare al fine di garantire la sicurezza della navigazione. L'intesa è conseguita in apposita conferenza di servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 14, comma 1 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni cui partecipano, oltre la Città metropolitana e gli altri enti locali, rappresentanti del MIMS, del Ministero dell'ambiente e della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

4. Ferme rimanendo le competenze dell'Autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e disciplina del traffico nell'ambito dei canali marittimi, i servizi di TPL lagunare sono autorizzati e regolati in conformità alle norme emanate dagli enti locali competenti in materia di TPL. Nel caso di navigazione che interessi le zone di acque interne e quelle di acque marittime nell'ambito della laguna veneta, il numero massimo delle unità adibite al servizio di trasporto pubblico, al fine di assicurare il regolare svolgimento e la sicurezza della navigazione lagunare, è stabilito d'intesa tra l'Autorità marittima e l'ente locale competente. In caso di disaccordo detto numero viene determinato in apposita conferenza di servizi indetta dal prefetto alla quale partecipano i rappresentanti della Città metropolitana, dei Comuni e delle Capitanerie di porto competenti.

5. Il Governo, con uno o più Regolamenti adottati ai sensi dell' articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n.400, e successive modificazioni:

a) modifica, secondo criteri di semplificazione, le norme del titolo I del libro sesto del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al D.P.R. 15 febbraio 1952, n.328, concernenti il personale navigante, anche ai fini dell'istituzione di specifiche abilitazioni professionali per il TPL lagunare;

b) modifica, secondo criteri di semplificazione, il Regolamento di cui al D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435, delimitando l'ambito di applicazione delle relative norme con riguardo al TPL lagunare.

6. Al servizio di TPL lagunare si applicano le disposizioni di cui al D.Lgs. 9 aprile 2008, n.81. Con Regolamento adottato ai sensi dell' articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, dal Ministro, di concerto con i Ministri del lavoro e delle politiche sociali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e della salute, è emanata la normativa tecnica per la progettazione e la costruzione delle unità navali adibite al servizio di TPL lagunare.

7. Per trasporti pubblici non di linea per via d'acqua con riferimento alla laguna di Venezia si intendono quelli disciplinati dalla vigente legislazione regionale.

## **Articolo 8**

### **Norme specifiche riguardanti servizi marittimi e aerei**

#### **(D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 10)**

1. Rientrano nella competenza delle Regioni le funzioni e i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi e aerei di interesse regionale. Ove non si sia già provveduto ai sensi del previgente D.Lgs. n. 422 del 1997, si trasferiscono compiti e servizi e si regolano i rapporti con lo Stato e gli enti locali ai sensi dell'articolo 3, comma 2, secondo e terzo periodo.

2. La gestione dei servizi di cui al comma 1 è affidata con le modalità di cui all'articolo 20, in quanto applicabile al settore. Detti trasporti sono organizzati e regolati da contratti di servizio, secondo quanto previsto dall'articolo 17 e nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza.

## Parte III

# Programmazione e tutela della concorrenza

## Titolo I - Programmazione

### Articolo 9

#### Principi generali in materia di fornitura dei servizi e programmazione

**Nota.** *Delimitazione delle norme applicabili alla programmazione del TPL.*

1. La fornitura dei servizi di TPL è effettuata sulla base della programmazione di cui al presente titolo. Le disposizioni del presente titolo prevalgono sulle discipline generali in materia di programmazione e pianificazione dei servizi pubblici e, in particolare, sulle disposizioni di cui all'art. 3-bis del D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni L. 14 settembre 2011, n. 148, all' art. 34, comma 21, del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni L. 17 dicembre 2012, n. 221, all'art. 13 del D.L. 30 dicembre 2013, n. 150, convertito con modificazioni L. 27 febbraio 2014, n. 15, che non trovano applicazione per i servizi di cui al presente Testo Unico.

### Articolo 10

#### Programmazione - Norme generali

**(Commi 1, 2 e 4: D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 14, commi 1-4. - Comma 1: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 48, comma 1)**

**Nota.** *Al comma 2 si è intervenuti sulle modalità della programmazione regionale, superando il ragionamento circolare del D.Lgs. n. 422 del 1997 (programmazione regionale che deve tener conto di quella degli enti locali che a sua volta deve adeguarsi a quella regionale). Acquisizione di elementi utili per la programmazione regionale da tutte le Autorità competenti, anche dagli enti di governo dei bacini. Coordinamento con la programmazione della mobilità ciclistica. Riscritture formali.*

1. La Conferenza Stato-Regioni promuove, su proposta del Ministro e sentita, per quanto di competenza, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il coordinamento della programmazione delle Regioni anche a statuto speciale e delle Province autonome con la programmazione dello Stato definita dal CIPE.

2. Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le Regioni:

a) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti, avendo acquisito ogni elemento utile dalle altre autorità competenti che operano nel territorio regionale, ivi compresi, ove previsti, gli enti di governo dei bacini, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;

b) sulla base dei piani regionali dei trasporti determinano i bacini di mobilità e i relativi enti di governo. La definizione dei bacini di mobilità rileva anche ai fini della pianificazione e del finanziamento degli interventi della mobilità urbana sostenibile;

c) adottano, se del caso anche con programmi triennali, indirizzi per l'organizzazione dei servizi TPL e della rete, per l'integrazione modale e tariffaria, per l'individuazione delle risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, per le modalità di definizione e revisione dei contratti di servizio, per il monitoraggio dei servizi e per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

3. La programmazione regionale di cui al comma 2 si coordina con il piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 11 gennaio 2018, n.2 e con i piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5 della precitata citata legge n.2, con particolare riguardo al comma 2, lettera d) concernente il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, al comma 2, lettera h), concernente il trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico, nonché al comma 3.

4. Per l'esercizio dei servizi di TPL in territori a domanda debole, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, le Regioni, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei Comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

5. Alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano si applicano le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3.

## **Articolo 11**

### **Programmazione: bacini di mobilità e enti di governo**

**(D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 48, commi 1, 2 e3)**

**Nota.** *Modifiche formali rispetto al D.L. n. 50 del 2017.*

1. I bacini di mobilità per i servizi di TPL e i relativi enti di governo di cui all'articolo 10, comma 2, lettera b), 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 e sono determinati dalle Regioni, sentite le Città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i Comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Locale, sulla base di analisi della domanda di servizi che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento.

2. Le analisi della domanda di servizi comprendono la quantificazione o la stima della domanda di TPL riferita a tutte le modalità di trasporto, che è eseguita con l'impiego di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di TPL, di linea e no, nonché delle fonti informative di cui dispone l'Osservatorio. Gli operatori già attivi nel bacino sono tenuti a fornire le informazioni e i dati rilevanti in relazione ai servizi effettuati entro e non oltre sessanta giorni dalla richiesta di Regioni ed enti locali, che adottano adeguate garanzie di tutela e riservatezza dei dati commerciali sensibili. Le Regioni hanno la

facoltà di far salvi i bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni L. 21 giugno 2017, n. 9, ove coerenti con i criteri di cui al presente articolo.

3. Gli enti di governo dei bacini sono individuati dalle Regioni nell'ambito del processo di riordino di cui all'articolo 1, commi da 85 a 97 della legge 7 aprile 2014, n. 56. Le leggi regionali ne specificano i compiti di pianificazione e organizzazione del sistema del TPL nel territorio di riferimento e possono attribuire agli enti stessi i compiti di fornitura del servizio. 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, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali società non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati.

4. Le disposizioni di cui ai commi 1, con esclusione del limite di utenza minima e 2 si applicano anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.

## **Articolo 12**

### **Livelli adeguati dei servizi di TPL**

**(Comma 1: D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 16, commi 1 e 2 - D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, comma 6 - Comma 4: D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, conv. con mod. L.17 dicembre 2012, n. 221, art. 34-octies, commi da 1 a 6)**

**Nota.** *Sui livelli adeguati dei servizi si opera una sintesi tra disposizioni del D.L. n. 50 del 2017 e del D.Lgs. n. 422 del 1997. Si mantiene allo Stato la possibilità di intervenire di cui al D.Lgs. n. 68 del 2011. Al comma 3 si segnala la criticità della scadenza del termine per la determinazione dei livelli adeguati di servizio da parte delle Regioni. Nel presente Testo Unico, il termine previsto dalla legislazione vigente è stato mantenuto per ricordare il collegamento tra tale termine e la procedura di assegnazione della quota premiale del Fondo TPL (vedi art. 27, comma 2, lettera c.).*

1. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza unificata, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti i criteri con cui le Regioni determinano i livelli adeguati dei servizi di TPL relativi a tutte le modalità di trasporto, al fine di conseguire obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità e compatibilmente con:

a) la scelta tra più soluzioni atte a garantire in condizioni analoghe idonei servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità e privilegiando soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole, quali scelte di sostituzione modale;

b) l'adeguata valutazione, nella determinazione dei costi del trasporto su gomma, dell'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento;

b) l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici non adeguatamente motivate e l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 5;

c) il ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare distinte esigenze di trasporto, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;

d) l'attenzione al pendolarismo scolastico e lavorativo ed alla fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;

e) l'esigenza di ridurre la congestione e l'inquinamento.

2. Le Regioni provvedono alla determinazione dei livelli adeguati di servizio entro l'anno 2021. In caso di inadempienza della Regione si procede ai sensi dell'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131. Qualora siano determinati con legge statale i livelli essenziali delle prestazioni di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera m), della Costituzione secondo quanto previsto dall'articolo 13 del D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68, le Regioni modificano conseguentemente i livelli di cui al comma 1.

3. Le Regioni, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di TPL, riprogrammano i servizi sulla base dei livelli di servizio di cui al comma 1.

4. Le disposizioni del presente articolo e quelle di cui agli articoli 10 e 11 si applicano anche ai servizi ferroviari di interesse regionale effettuati in maniera stabile e continuativa tramite modalità automobilistica, al fine di massimizzarne l'efficienza e l'integrazione con i servizi adeguati di TPL; ai predetti servizi ferroviari si applicano anche le disposizioni di cui al titolo II della presente parte III. Le predette disposizioni non si applicano e sono, invece, fatte salve le disposizioni del R.D.L. 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, nonché le normative regionali in materia, in ordine ai seguenti servizi:

a) "servizi sostitutivi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;

b) "servizi integrativi" dei servizi ferroviari, intendendosi per tali esclusivamente i servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato.

5. Le Regioni a statuto speciale e le Province autonome di Trento e Bolzano determinano i livelli adeguati dei servizi di TPL applicando i principi contenuti nel decreto di cui al comma 1.

## **Articolo 13**

### **Principi di pianificazione e organizzazione del TPL da parte degli enti locali**

**(Commi 5 e 6: D.Lgs 19 novembre 1997, n.422, art. 14, comma 5 e 16, comma 3)**

**Nota.** *Le funzioni di programmazione e organizzazione dei servizi di TPL di Città metropolitane, Comunità montane e unioni di Comuni, Comuni, enti di governo dei bacini si esercitano in applicazione della programmazione regionale. Per i Comuni valgono anche le disposizioni legislative che prevedono i PUMS e i piani urbani del traffico.*

1. In applicazione della programmazione regionale del TPL, le Città metropolitane svolgono attività di pianificazione e organizzazione nell'ambito e nei limiti delle funzioni di cui all'articolo 1, comma 44, della legge 7 aprile 2014, n. 56 e le Province svolgono attività di pianificazione e di organizzazione nell'ambito e nei limiti delle funzioni di cui all'articolo 1 comma 85 della citata L. n. 56 del 2014.

2. Le Comunità montane che esercitano in forma associata le funzioni di organizzazione del TPL ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera c) della legge 31 gennaio 1994 n. 97 e le unioni di Comuni che esercitano in forma associata le funzioni di organizzazione dei servizi di TPL di cui all'articolo 14, comma 27, lettera b), del D.L. 31 maggio 2010 n. 78, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, svolgono le predette attività in applicazione della programmazione regionale.

3. I Comuni organizzano i servizi di TPL sul territorio comunale applicando la programmazione regionale, le linee guida sui piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) emanate ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, nonché le disposizioni di cui all'articolo 36 del Codice della strada, che prevedono la redazione di piani urbani del traffico.

4. Gli enti di governo dei bacini di mobilità organizzano i servizi di TPL nel territorio di competenza in attuazione della programmazione regionale.

5. Gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale possono organizzare la rete del TPL nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Detti veicoli devono risultare nella disponibilità di soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di licenze o autorizzazioni. Gli enti locali fissano le modalità del servizio e le relative tariffe e, nella fase di prima attuazione, affidano per il primo anno in via prioritaria detti servizi, sempre attraverso procedure concorsuali, ai soggetti che esercitano autoservizi pubblici non di linea. I criteri tecnici e le modalità per l'utilizzazione dei sopraddetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro.

6. Le Province, i Comuni e le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, lettera c) della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la Regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla Regione stessa con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi.

## Titolo II - Contratti di servizio, procedure di affidamento e norme per l'utenza

### Articolo 14

#### Norme applicabili

**Nota.** *Si individuano le norme applicabili e al comma 3; si inserisce un chiarimento circa l'applicazione dell'articolo 4 del D.Lgs. n. 175 del 2016.*

1. Per la determinazione degli obblighi di servizio, delle relative compensazioni, per la stipula dei contratti di servizio, per la fornitura dei servizi e le procedure di affidamento nel settore del TPL si applicano le disposizioni di cui:

a) al Regolamento CE TPL n. 1370 del 20;

b) al presente titolo e a quelle da esso richiamate;

c) all'articolo 37, commi 2 e 3, del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni, che prevedono l'emanazione di misure di regolazione da parte dell'Autorità, nonché di cui alle specifiche misure da essa emanate.

2. Alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano si applicano le disposizioni di cui al Reg. CE TPL e alle disposizioni di cui all'articolo 15, commi 1 e 2 e 6; articolo 17, commi 1, 2 e 3; articolo 18; articoli 19 e 20, salvo il comma 5; 21; articoli 22 e 23.

3. La fornitura dei servizi TPL, la realizzazione e la gestione di reti, impianti e altre infrastrutture funzionali ai predetti servizi, nonché la dotazione di patrimonio strumentale, rientrano tra le finalità istituzionali delle amministrazioni pubbliche e costituiscono per esse produzione di un servizio di interesse generale ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175.

## **Articolo 15**

### **Obblighi di servizio e costi standard per i contratti di servizio**

**(Commi 1 e 2: D.Lgs 19 novembre 1997, n.422, art.18, comma 1, art. 17, comma 1 - Commi 3, 4 e 5: L. 27 dicembre 2013, n.147, art.1, comma 84; D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, comma 8-bis)**

**Nota.** *Al comma 1 non sono più menzionati i “servizi in economia”, non ricompresi nel Codice dei contratti pubblici. Al comma 3, rispetto alle norme inserite, è stato tolto l’inciso “posti a base d’asta” riferito ai corrispettivi (vedi i casi di affidamenti diretti o a società in house).*

1. L'esercizio dei servizi di TPL, con qualsiasi modalità effettuata, è regolato mediante contratti di servizio, salvo i servizi offerti direttamente con la propria organizzazione dalle autorità competenti.

2. Ai fini della predisposizione degli schemi di contratti di servizio le autorità competenti stabiliscono gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali modalità di compensazione in applicazione del Reg. CE TPL n. 1370 del 2007, con particolare riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 2, 2-bis, 3, 4, 6 e 9 del citato Reg. CE TPL e all'allegato allo stesso Regolamento, nonché delle specifiche misure di regolazione dell'Autorità.

3. Ai fini della predisposizione degli schemi dei contratti di servizio, le autorità competenti utilizzano i costi standard e gli specifici indicatori programmatori di cui al comma 4, come elementi di riferimento per la quantificazione delle compensazioni degli obblighi di servizio e dei corrispettivi, tenendo comunque conto anche dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità. Le autorità competenti utilizzano i costi standard e gli indicatori programmatori con 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.

4. Ai fini di cui al comma 3, con decreto del MIMS, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, di efficienza e di economicità, i costi standard dei servizi di TPL e specifici indicatori programmatori, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard



per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si tiene conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

5. Le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.

6. Ai sensi dell'articolo 7, comma 1 del Reg. CE TPL n. 1370 del 2007 le autorità competenti pubblicano annualmente una relazione sugli obblighi di servizio di propria competenza.

## **Articolo 16**

### **Sistemi tariffari per i contratti di servizio**

**(Commi 1 e 2: D.L. 4 marzo 1989, n.77 conv. con mod. L. 5 maggio 1989, n. 160, art.1, comma 3 - Commi 2 e 3: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, commi 8-quinquies e 8- sexies)**

***Nota.** Semplificazione della normativa tariffaria e valorizzazione delle funzioni dell'Autorità. Norma più ampia di quanto previsto dalla normativa vigente sulle modificazioni tariffarie relative ai contratti in essere (valutando come applicabili a contratti in essere anche modificazioni che migliorano l'equilibrio economico della gestione).*

1. Le tariffe dei servizi di TPL sono determinate dalle autorità competenti, con propria deliberazione in conformità a specifiche misure di regolazione dell'Autorità e si applicano ai contratti di servizio, con le modalità di cui al comma 2. Le predette misure applicano i principi della semplificazione, della correlazione con i livelli di servizio, del rapporto corretto tra tariffe e abbonamenti ordinari, prevedendo l'applicazione dell'ISEE e tenendo conto della media dei livelli tariffari europei. Le Regioni possono adottare provvedimenti in materia di integrazione tariffaria tra più servizi e di agevolazioni per specifiche categorie di utenti; in tal caso, determinano contestualmente le compensazioni per i gestori di servizi TPL della minore entrata che per essi ne risulta.

2. Le disposizioni che modificano il sistema tariffario si applicano di norma ai contratti di servizio stipulati successivamente alla data della loro adozione. Si applicano ai contratti di servizio in essere alla medesima data solo se tale fattispecie è prevista nei medesimi contratti ovvero comunque nei casi di:

a) agevolazioni tariffarie per specifiche categorie di utenti con compensazioni per il gestore, con entrata in vigore non prima del 1° gennaio dell'anno successivo a quello di adozione delle agevolazioni stesse;

b) aumenti tariffari 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;

c) modifiche tariffarie che hanno comunque effetti positivi sull'equilibrio economico della gestione.

3. 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.

## Articolo 17

### Contenuto dei contratti di servizio

**(Commi 2, 3, 4 e 5: D.Lgs. 19 novembre 1997, n.422, art.19, commi 1, 2, 3, 4 e 5 - Commi 6, 7 e 8: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96 art. 27, commi 11-ter e 11- quinquies)**

**Nota.** *Rispetto alla normativa vigente si elimina la previsione della necessaria corrispondenza tra disponibilità delle risorse finanziarie e durata del contratto - la durata dei contratti di TPL di solito supera l'arco temporale dei bilanci pluriennali - e la previsione della nullità di contratti che non prevedano ciò. Ferme restando le disposizioni del Reg. CE TPL n. 1370 del 2007, per il contenuto dei contratti di servizio si opera una sintesi tra disposizioni del D.Lgs. n. 422 del 1997 e quelle del D.L. n. 50 del 2017.*

1. I contratti di servizio per i servizi TPL sono predisposti e stipulati nel rispetto del Reg CE TPL n. 1370 del 2007, con particolare riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 2, 3, 4, 6 e 8, di quanto previsto nel presente titolo e in specifiche misure di regolazione dell'Autorità.

2. I contratti di servizio per il TPL sono stipulati dalle autorità competenti previo accertamento della corrispondenza tra oneri a carico della stessa autorità e risorse finanziarie per essa disponibili, al netto dei proventi tariffari, per le finalità del contratto. I contratti sono stipulati con congruo anticipo rispetto all'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari, i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

3. I contratti di servizio indicano, tra l'altro:

- a) gli specifici obblighi di servizio, i parametri con cui calcolare l'eventuale compensazione la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi;
- b) le caratteristiche dei servizi offerti, il programma di esercizio, gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;
- c) le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura dei servizi;
- d) le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dal gestore, riversati all'autorità competente o ripartiti tra loro;
- e) la struttura tariffaria adottata ed i criteri di aggiornamento annuale delle tariffe;
- f) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico al gestore del servizio per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria ed eventuali revisioni annuali previste per incentivare miglioramenti di efficienza;
- g) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla stipula;
- h) le garanzie che devono essere prestate dal gestore;
- i) le sanzioni e le penali in caso di mancata osservanza del contratto;

- j) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito dal gestore, in caso di eventuali forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;
- k) il rispetto degli obblighi applicabili nel settore del diritto sociale e del lavoro stabiliti dal diritto dell'Unione, dal diritto nazionale o dai contratti collettivi;
- l) il periodo di validità entro le durate massime dei contratti, distinte secondo le modalità di trasporto e le procedure di affidamento, stabilite dal Reg. CE TPL n. 1370 del 2007, nonché i possibili casi in cui si può ricorrere alla proroga, nell'ambito di quanto disciplinato dal medesimo Regolamento.

4. Gli importi di cui al comma 3, lettera f) ove non diversamente disposto da specifiche misure di regolazione dell'Autorità ovvero da specifiche clausole contrattuali possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.

5. I contratti di servizio del TPL prevedono 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 decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata, 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.

6. Fatte salve le procedure di scelta del contraente per l'affidamento di servizi già avviate antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge 21 giugno 2017, n. 96, di conversione del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, i contratti di servizio che le Regioni e gli enti locali sottoscrivono, successivamente alla predetta data, per lo svolgimento dei servizi di TPL prevedono:

a) a carico dei gestori del servizio, 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;

b) la predisposizione da parte dei gestori del servizio 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;

c) l'adozione, a carico dei gestori del servizio TPL, di sistemi di bigliettazione elettronica da attivare sui mezzi immatricolati.

7. I contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 prevedono altresì che i veicoli per il TPL 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.

8. Nel rispetto dei principi di cui al Reg. CE TPL, i contratti di servizio tengono conto degli oneri derivanti dai commi 6 e 7, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard di cui all'articolo 15, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti.

## **Articolo 18**

### **Norme riguardanti il trattamento fiscale dei contratti di servizio TPL**

#### **(Comma 1: L. 7 dicembre 1999, n. 472, art. 8, comma 1)**

1. I contratti di servizio di cui all' articolo 17, sono soggetti all'imposta di registro in misura fissa e sono esenti dal pagamento dei diritti di segreteria di cui alla tabella D della legge 8 giugno 1962, n. 604, secondo quanto previsto dall'articolo 40 della stessa L. n. 604 del 1962, e successive modificazioni.

2. Si applicano ai gestori dei servizi di TPL in materia di imposta sul valore aggiunto le disposizioni di cui al D.L. 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni legge 3 agosto 2009, n. 102, art. 4-sexies, commi 1 e 2.

## **Articolo 19**

### **Affidamento in house**

#### **(Comma 1: D.L. 1 luglio 2009, n. 78, conv. con mod. legge 3 agosto 2009, n. 102, art. 4-bis)**

**Nota.** *Si sostituisce l'obbligo di mettere a gara il 10% del servizio in caso di affidamento in house (in quanto ciò pone problemi applicativi e può essere disfunzionale rispetto alle caratteristiche del servizio) con un obbligo di motivazione per l'autorità competente circa l'affidamento in tutto o in parte a società in house dei servizi di cui ha la titolarità, valutate le economie di scala e le economie derivanti da offerta congiunta.*

1. Per la fornitura dei servizi di TPL l' autorità competente o gruppi di autorità competenti possono provvedere direttamente con la loro organizzazione ovvero possono ricorrere ad aggiudicazione diretta ad un operatore interno ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2 del Reg. CE TPL, su cui esercitano un controllo analogo di tutti o di parte dei servizi di cui hanno la titolarità. La decisione circa la quantità di servizi da aggiudicare ai sensi del presente comma avviene previa valutazione delle economie di scala, dell'interoperabilità dei servizi e dei benefici derivanti dalla gestione integrata dei medesimi.

2. In ordine alla motivazione per l'aggiudicazione di cui al comma 1 si applicano esclusivamente le norme richiamate allo stesso comma. In ordine alla motivazione per la costituzione della società in house e alla disciplina delle attività della medesima si applicano esclusivamente le norme richiamate al comma 1 e, compatibilmente con esse, quelle di cui al presente Testo Unico, le disposizioni di cui al D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175, nonché le misure di regolazione dell'Autorità.

3. Se l'autorità competente intende consentire la partecipazione alla società in house a soci privati, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 17, comma 1, del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175.

## Articolo 20

### Procedure di gara e aggiudicazione diretta

**Nota.** *Richiamo della distinzione tra concessioni e appalti dei servizi e indicazione delle norme applicabili. Al comma 4°, si evidenzia una riscrittura coordinata ed aggiornata alla situazione attuale delle norme sugli affidamenti in essere non conformi al Reg. CE TPL.*

**(Comma 3: D.Lgs 19 novembre 1997, n. 422, art. 18, comma 1-bis - Comma 4: D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 18, comma 2, lettera a); L. 23 luglio 1999, n. 99, art. 61, comma 1; D.L. 1 luglio 2009, n. 78, conv. con mod. legge 3 agosto 2009, n. 102, art. 4-bis. - Comma 6: D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, art. 34-octies, comma 7)**

1. Le autorità competenti per la fornitura del servizio TPL possono, in alternativa a quanto previsto all'articolo 19, ricorrere ad appalti ovvero a concessioni di servizi in ragione della sussistenza o meno delle condizioni di rischio operativo di cui all'articolo 3, comma 1, lettera zz) del Codice dei contratti pubblici e delle connesse definizioni di rischio di disponibilità e rischio di domanda di cui alle lettere bbb) e ccc) della predetta disposizione. Nel caso di appalti di servizi che prevedono l'impiego di autobus, tram, sistemi di trasporto a fune si procede con l'applicazione delle disposizioni di cui al Codice dei contratti pubblici, relative ai settori speciali.

2. L'affidamento delle concessioni di servizi di TPL e di appalti di servizi TPL ferroviari o per metropolitane è disciplinato unicamente dalle disposizioni di cui al Reg CE TPL, con particolare riguardo agli articoli 5, per quanto applicabile, 7 e 8, dalle disposizioni di cui al presente titolo e dalle misure di regolazione dell'Autorità. La concessione o l'appalto può essere, pertanto, affidato:

- a) mediante procedura di gara equa, aperta a tutti gli operatori, trasparente e non discriminatoria. La gara può essere anche organizzata in due fasi e può prevedere nella seconda fase la negoziazione;
- b) mediante aggiudicazione diretta per le diverse fattispecie, inerenti i contratti di modesto valore ovvero relativi a servizi ferroviari, indicate all'articolo 5 del Reg. CE TPL, con le annesse conseguenze in termini di durate e scadenze dei relativi contratti di cui all'articolo 8 del Reg. CE TPL.

3. I requisiti di idoneità morale, economico-finanziaria e professionale per gli affidamenti di cui al comma 2 sono stabiliti con misure di regolazione dell'Autorità. I servizi di TPL ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono comunque affidati dalle Regioni a soggetti in possesso della licenza o del titolo autorizzatorio di cui rispettivamente alle lettere p) ed r) del comma 1, articolo 3 del D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 e successive modificazioni.

4. Agli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente Testo Unico non conformi al Reg. CE TPL si applicano quanto alla loro durata e alla loro scadenza unicamente le disposizioni di cui all'articolo 8 del predetto Reg. CE e del presente Testo Unico. A tale riguardo le società, nonché le loro controllanti, collegate e controllate che, in Italia o all'estero, sono destinatarie di affidamenti non conformi al combinato disposto degli articoli 5 e 8, paragrafo 3, del Regolamento CE TPL e la cui durata ecceda il termine del 3 dicembre 2019, non possono partecipare a procedure per l'affidamento dei servizi, anche se già avviate, organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano.

5. Agli affidamenti dei servizi di TPL di Roma Capitale si applicano anche le disposizioni di cui all'articolo 16, comma 2, lettera d) del D.L. 6 marzo 2014 n. 16, convertito con modificazioni legge 2 maggio 2014, n. 68, concernente il piano di risanamento del Comune e il ricorso a modelli innovativi per la gestione dei predetti servizi, anche ricorrendo alla liberalizzazione.

6. Al fine di promuovere e sostenere lo sviluppo del TPL, le Regioni, anche a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano, destinano le economie di gara eventualmente ottenute al TPL automobilistico, privilegiando:

a) gli investimenti nell'acquisto di autobus appartenenti alla classe III o alla classe B, così come definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 23 dicembre 2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2004;

b) l'incremento quantitativo dei servizi automobilistici a domanda elevata;

c) l'adeguamento inflativo contrattualmente previsto dei corrispettivi di esercizio;

d) il cofinanziamento regionale ai rinnovi del contratto collettivo nazionale relativo al settore del TPL.

## **Articolo 21**

### **Svolgimento delle procedure di gara**

**(Comma 1, 2, 3 e 4: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. legge 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, comma 12- quater e 48, commi 4, 5, 7)**

**Nota.** *Al comma 1° si modificano le norme del D.L. n. 50 del 2017 valorizzando la funzione regolatoria dell'Autorità.*

1. L' Autorità adotta misure di regolazione per l'esercizio separato delle funzioni di programmazione, organizzazione e controllo da un lato e di gestione dall'altro anche quando i servizi sono forniti direttamente dall'autorità competente, nonché, nel caso di procedura di gara ai sensi dell'articolo 20, comma 2, lettera a), per prevenire conflitti di interesse e assicurare condizioni di concorrenza effettiva tra i partecipanti, in particolare quando il gestore uscente possiede i requisiti per la partecipazione alla predetta procedura ed è soggetto controllato dall'autorità competente titolata a bandire la gara.

2. Ai fini dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi TPL, le autorità competenti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e 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 soggetta alle disposizioni di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171 e successive modificazioni. Tali eccezioni sono disciplinate con misura di regolazione dell' Autorità. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le Regioni interessate.

3. Nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, le autorità competenti devono comunque procedere al nuovo affidamento nel rispetto della vigente normativa, dei servizi di TPL per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto alla

data di entrata in vigore del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni legge 21 giugno 2017, n. 96, ovvero scade tra la predetta data e l'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo.

4. Con riferimento allo svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi di TPL, l'Autorità, oltre a quanto previsto dal comma 2 e dall'articolo 37, comma 2, lettera f) del citato D.L. n. 201 del 2011, convertito con modificazioni dalla L. n. 214 del 2011 e nel rispetto del Reg. CE TPL, con particolare riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafi 4-bis, 4-ter, 5 e 6, adotta misure di regolazione anche in materia di:

a) svolgimento di procedure che prevedano la facoltà di procedere alla riscossione diretta dei proventi da traffico da parte del gestore, che se ne assume il rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;

b) obbligo, per chi intenda partecipare alle predette procedure, del possesso dei requisiti di cui all'articolo 20, comma 3 e in particolare, quale requisito di idoneità economica e finanziaria, di un patrimonio netto pari almeno al 15 per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara;

c) adozione di misure in grado di garantire al gestore l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali indispensabili all'effettuazione del servizio, anche 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;

d) in alternativa a quanto previsto sulla proprietà dei beni strumentali in applicazione della lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, 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, costituiti con capitale privato ovvero con capitale pubblico e privato, che si specializzano nell'acquisto dei predetti beni e di beni strumentali nuovi per locarli ai gestori di servizi TPL, a condizioni eque e non discriminatorie;

e) in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto (TFR) relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente.

5. Ai documenti di gara, ai subappalti e alle informazioni da fornire da parte dell'operatore economico o dall'autorità competente relativi alle procedure di affidamento dei servizi TPL si applica il Reg. CE TPL, con particolare riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 4, paragrafi 7 e 8, e 7, paragrafo 2. Nei casi di aggiudicazione diretta di cui all'articolo 20, comma 2, lettera b) si applicano in particolare le disposizioni di cui all'articolo 7, paragrafi 2, 3 e 4 del Reg. CE TPL concernenti le informazioni da pubblicare sulla GUE o da rendere pubbliche.

## Articolo 22

### Norme a tutela dell'utenza

**(Comma 1: D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 16, comma 2, alinea - Commi 3, 4, 5 e 6: D.L. 24 aprile 2017 n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96 art. 48, commi 12-bis e 12-ter)**

**Nota.** *In questo articolo si opera una ricognizione delle norme applicabili alla qualità del servizio e a tutela dell'utenza nel settore TPL.*

1. Nella determinazione dei livelli adeguati dei servizi di cui all'articolo 12, le Regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, standard di qualità dei servizi di TPL, a tutela dell'utenza, che sono inseriti nei contratti di servizio.

2. Con riferimento alla qualità del servizio per gli utenti, alla predisposizione e conoscibilità di specifiche carte dei servizi, alle funzioni di associazioni di consumatori, ai diritti dei passeggeri e alla semplificazione delle procedure di emissione e acquisto dei biglietti si applicano alle autorità competenti e ai gestori dei servizi di TPL le disposizioni di cui al presente titolo, nonché le seguenti:

a) con riferimento al trasporto passeggeri per ferrovia, il Regolamento CE del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1371 del 23 ottobre 2007;

b) con riferimento al trasporto passeggeri con autobus, il D. Lgs. 4 novembre 2014, n. 169;

c) l'articolo 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244;

d) l'articolo 1, commi 168 e 169, della legge 11 agosto 2017, n. 124;

e) l'articolo 37, comma 2, lettere d) e l) del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché le misure di regolazione ivi previste ed emanate dall'Autorità nelle materia considerate.

3. Al fine di verificare la qualità dei servizi di TPL, le associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale o regionale possono trasmettere, con cadenza semestrale, per via telematica, all'Osservatorio i dati, ricavabili dalle segnalazioni dell'utenza, relativi ai disservizi di maggiore rilevanza e frequenza, proponendo possibili soluzioni strutturali per il miglioramento del servizio. L'Osservatorio informa dei disservizi segnalati le amministrazioni competenti e l'Autorità, per le determinazioni previste dall'articolo 37, comma 2, lettere d), e) e l), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le amministrazioni competenti, entro trenta giorni, comunicano all'Osservatorio e all'Autorità le iniziative eventualmente intraprese per risolvere le criticità denunciate ed entro i novanta giorni successivi rendono conto all'Osservatorio dell'efficacia delle misure adottate.

4. Nel rapporto annuale alle Camere sulla propria attività, l'Osservatorio evidenzia i disservizi di maggiore rilevanza nel territorio nazionale e i provvedimenti adottati dalle amministrazioni competenti. L'Osservatorio mette a disposizione delle Camere, su richiesta, i dati raccolti e le statistiche elaborate nell'ambito della sua attività, fatte salve le necessarie garanzie di tutela e di riservatezza dei dati commerciali sensibili.



5. Salvo quanto previsto dal Regolamento CE n. 1371 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, per il trasporto ferroviario, e dal decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per il trasporto effettuato con autobus, quando un servizio di TPL subisce una cancellazione o un ritardo, alla partenza dal capolinea o da una fermata, superiore a sessanta minuti per i servizi di TPL in ambito extraurbano o a trenta minuti per i servizi di TPL svolti in ambito urbano, tranne che nei casi di calamità naturali, di scioperi e di altre emergenze imprevedibili, i passeggeri hanno comunque diritto al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore.

6. Il rimborso di cui al comma 5, è pari al costo completo del biglietto al prezzo a cui è stato acquistato. Per i titolari di abbonamento, il pagamento è pari alla quota giornaliera del costo completo dell'abbonamento, fermo restando il rispetto delle regole di convalida secondo modalità determinate con disposizioni del gestore. Il rimborso è corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti una diversa forma di pagamento.

## **Articolo 23**

### **Obblighi degli utenti di TPL**

**(D.L. 24 aprile 2017 n. 50, conv. con mod. legge 21 giugno 2017, n. 96, art. 48, commi 9, 10, 11, 11-bis e 13)**

1. Gli utenti dei servizi di TPL, in qualsiasi modalità esercitati, sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo all'inizio del viaggio e ad ogni singola uscita, se prevista, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, a conservarlo per la durata del percorso e a esibirlo su richiesta degli agenti accertatori.

2. Per i titoli di viaggio la convalida deve essere effettuata, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati.

3. La violazione degli obblighi previsti dai commi 1 e 2 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 200,00 euro.

4. In caso di mancata esibizione di un idoneo titolo di viaggio su richiesta degli agenti accertatori, la sanzione comminata è annullata qualora sia possibile dimostrare, con adeguata documentazione, presso gli uffici preposti dal gestore dei servizi TPL, il possesso di un titolo nominativo risultante in corso di validità al momento dell'accertamento.

5. Le rilevazioni dei sistemi di video sorveglianza presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata possono essere utilizzate ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria e come mezzo di prova, nel rispetto della normativa vigente in materia di trattamento dei dati personali, per l'identificazione di eventuali trasgressori che rifiutino di fornire le proprie generalità agli agenti accertatori, anche con eventuale trasmissione alle competenti forze dell'ordine. Ai fini del contrasto all'evasione tariffaria si applicano altresì le disposizioni di cui all'articolo 71 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e successive modificazioni.

## Parte IV

# Finanziamento integrativo dello Stato

## Titolo I - Principi relativi al finanziamento dei servizi di TPL

### Articolo 24

#### Norme generali

(Commi 1, 3 e 4 : L. 10 aprile 1981, n. 151, art. 6, comma 2 ; L. 11 marzo 1988, n. 67, art. 13, comma 25; L. 24 dicembre 2007, n. 244, art.1, commi 301 e 308 - Comma 5 :L. 22 dicembre 1984, n. 887, art. 3, ottavo comma - Comma 6 : L. 28 dicembre 2001, n. 448, art. 27 comma 14 - Comma 7: L. 23 dicembre 1996, n. 662, art.1, comma 163 - Comma 8 : D.L. 24 dicembre 2003, n.355, conv. con mod. L. 27 febbraio 2004, n. 47, art. 23, comma 3-bis; D.L. 22 ottobre 2016, n. 193, conv. con mod. L. 1 dicembre 2016 n. 225, art. 11, comma 3-bis)

**Nota.** *Le disposizioni inserite ai commi 1, 3, 4, 5, 6 e 7 di questo articolo sono risalenti nel tempo. Per la valutazione di opportunità per il loro mantenimento o meno.*

1. Gli oneri dei servizi di TPL sono coperti dai ricavi derivanti dalla gestione del servizio, da altri ricavi connessi, dalle compensazioni per gli obblighi di servizio erogate dalle autorità competenti a valere sui bilanci delle Regioni e degli enti locali.

2. Nelle more della completa attuazione di quanto disposto dalla legge 5 maggio 2009, n. 42, lo Stato concorre al finanziamento temporaneo e integrativo dei servizi di TPL offerti nelle Regioni, erogando contributi ai sensi dei titoli II e III, nonché mediante le agevolazioni fiscali agli utenti di cui all'articolo 1, comma 28, della legge 27 dicembre 2017, n.205. Fino alla data che sarà determinata dai D.P.C.M. per il trasferimento delle competenze alle Regioni di cui all'articolo 3, comma 2, secondo e terzo periodo, restano ferme le disposizioni vigenti in materia di contribuzione al funzionamento ordinario delle residue gestioni governative di servizi TPL e delle ferrovie in concessione di cui il concedente è ancora lo Stato, nonché lo Stato provvede alla copertura di loro eventuali disavanzi di esercizio ai sensi delle normative vigenti per i predetti soggetti.

3. Le eventuali perdite o disavanzi registrati dai gestori dei servizi, non coperti dalle risorse di cui ai commi 1 o 2, primo periodo, restano a loro carico ovvero a carico dei bilanci delle Regioni o degli enti locali secondo quanto disposto con legge regionale, che può prevedere adeguamenti tariffari e piani di risanamento, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Le Province, i Comuni, le Comunità montane e i loro consorzi sono autorizzati ad alienare il loro patrimonio disponibile per il finanziamento di perdite registrate dai gestori del servizio ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del D.L. 31 ottobre 1990, n. 310, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403.

4. Salvo quanto previsto in data anteriore al 1° gennaio 2008 e di cui agli articoli 28 e 29, non può essere disposto alcun trasferimento aggiuntivo a carico del bilancio dello Stato per la copertura degli oneri relativi ai rinnovi contrattuali degli addetti al comparto TPL.

5. Gli oneri per l'ammortamento di mutui che eventualmente gravino sui bilanci dei gestori del servizio per disavanzi pregressi, devono essere considerati, da parte della legislazione regionale, nella determinazione del costo di esercizio.

6. La facoltà di ricorrere alla contrazione di mutui per il ripiano dei disavanzi di esercizio da parte dei gestori di servizi TPL, attribuita alle Regioni e agli enti locali da specifiche disposizioni legislative, può essere esercitata limitatamente ai disavanzi risultanti dai bilanci delle predette aziende, redatti ed approvati secondo i rispettivi ordinamenti, relativi agli esercizi anno 2000 e precedenti. Per il finanziamento degli oneri derivanti dai contratti di servizio di cui all'articolo 17, tale facoltà può essere esercitata limitatamente ai contratti di servizio stipulati entro la data del 31 ottobre 2001.

7. Le Regioni e gli enti locali sono autorizzati a contrarre mutui con istituti di credito diversi dalla Cassa depositi e prestiti per il finanziamento delle somme occorrenti, entro i limiti derivanti dalla partecipazione azionaria, per la ricapitalizzazione dei gestori di servizi TPL costituiti in forma di società per azioni, quando la Regione o gli enti locali rivestono la posizione di unico azionista o di azionista di maggioranza, nel rispetto di quanto previsto al riguardo dal D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175.

8. Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro, provvede annualmente alla ricognizione e alla individuazione delle risorse al fine di emanare provvedimenti per contribuire al risanamento e allo sviluppo del trasporto pubblico locale, al potenziamento del trasporto rapido di massa nonché al corretto svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi. Entro il 1° settembre di ogni anno, il MIMS, su indicazione delle Regioni, presenta alle Camere una relazione sulle criticità finanziarie in cui versano i gestori dei servizi di TPL.

## Titolo II - Fondo TPL, norme precedenti e oneri per CCNL

### Articolo 25

#### Norme sui disavanzi precedenti al Fondo TPL

**(Comma 1: L. 24 dicembre 2007, n. 244, art.1, comma 310 - Comma 2: D.L. 21 giugno 2013, n. 69, conv. con mod. L. 9 agosto 2013, n. 98, art 25, comma 11-quinquies - Comma 3 : L. 18 giugno 1998, n. 194, art.2, comma 8)**

**Nota.** *Semplificazione della norma al comma 1. Per una valutazione sull'opportunità o meno che le norme di questo articolo, risalenti nel tempo, si applichino a rapporti ormai esauriti e possano essere abrogate. Punto di chiarimento: se le norme di cui al comma 2, si applichino anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.*

1. L'articolo 3, comma 1, del decreto legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito con modificazioni dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18, si interpreta nel senso che le somme di cui all'articolo 1 del medesimo decreto-legge, nonché quelle che gli enti locali proprietari o soci hanno versato o versano per il ripiano delle perdite di esercizio dell'azienda o del consorzio di pubblico trasporto, non rilevano ai fini degli articoli 61 e 109, comma 5, nonché dell'arti-

colo 84, comma 1, quarto periodo, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni legge 9 agosto 2013, n. 98, e fatto salvo quanto disposto dall'articolo 11, commi 6 e 7, del decreto legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2013, n. 64, nonché quanto disposto dall'articolo 16, commi 4 e 9, del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, le Regioni interessate, al fine di consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico dei rispettivi bilanci regionali concernenti i servizi di TPL e di applicare i criteri di incremento dell'efficienza e di razionalizzazione determinati ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera a) e comma 5, predispongono un piano di ristrutturazione del debito a tutto il 31 dicembre 2012, da sottoporre, all'approvazione del MIMS e del Ministero dell'economia e delle finanze. Il piano di ristrutturazione del debito deve individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui alle predette disposizioni dell'articolo 27. Per il finanziamento del piano di ristrutturazione, ciascuna Regione interessata è autorizzata, previa delibera del CIPE, a utilizzare, per gli anni 2013 e 2014, le risorse ad essa assegnate a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione in attuazione della delibera del CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 80 del 7 aprile 2011, nel limite massimo dell'importo che sarà concordato tra ciascuna Regione, il Ministero per la coesione territoriale, il MIMS e il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base del piano stesso. Per le Regioni interessate sarà conseguentemente sottoposta all'esame del CIPE, per la presa d'atto, la nuova programmazione delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione. Le Regioni interessate, per le medesime finalità, nonché per il mantenimento dell'equilibrio di bilancio, possono, in alternativa, utilizzare le complessive risorse del proprio bilancio per i medesimi anni, ivi comprese le residue disponibilità derivanti dall'applicazione dell'accordo sancito in sede di Conferenza Stato - Regioni del 7 febbraio 2013, in materia di proroga dell'utilizzo, ove sussistenti, di economie di bilancio vincolate, fermi restando i limiti del patto di stabilità interno.

3. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge 18 giugno 1998, n. 194, e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico delle medesima legge, ai fini del risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 7, comma 2, con i criteri di cui all'articolo 11 della previgente legge 10 aprile 1981, n. 151, la Gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda o, in mancanza, le Regioni territorialmente competenti e la Provincia autonoma di Trento sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitali e interessi complessivamente determinati dai limiti di impegno quindicennale a carico dello Stato per lire 2 miliardi per l'anno 1998, lire 3 miliardi per l'anno 1999 e lire 20 miliardi per l'anno 2000. Ai fini del miglioramento del livello tecnico ambientale del servizio di trasporto pubblico sui laghi d'Iseo e Trasimeno, la regione Lombardia e la Provincia di Perugia sono autorizzate ad effettuare le medesime operazioni nei limiti di impegno, a carico dello Stato, per l'anno 2000 rispettivamente di lire 1 miliardo per il lago d'Iseo e lire 1,5 miliardi per il lago Trasimeno. Gli interventi di cui al presente comma sono realizzati dagli attuali enti di gestione o, in mancanza, dalle Regioni territorialmente competenti e dalla Provincia autonoma di Trento. Le Regioni, nell'esercizio dei compiti di programmazione dei servizi di trasporto lacuali, adottano le proprie decisioni sentiti gli enti locali territorialmente interessati.

## Articolo 26

### Fondo TPL: importo e norme generali

**(Commi 1, 3, 5 e 6: D.L. 6 luglio 2012, n. 95, conv. con mod. L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dalla L. 24 dicembre 2012 n. 228 e successive modificazioni, art. 16- bis, commi 1, 7 8 e 9 - Comma 2: L. 11 dicembre 2016, n. 232, come modificata dal D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96 - art. 27, comma 1 - art. 1, comma 534-quater - Comma 4: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, comma 5)**

**Nota:** *Ai commi 1 e 2 è stata omessa la disciplina sull'ammontare del fondo per gli anni tra il 2013 e il 2016, che variava secondo il gettito delle accise sul gasolio per autotrazione (valuti il Ministero se occorre ancora farne cenno). Si segnala una criticità relativa all'applicazione dei commi 5 e 6 con riferimento a criteri stabiliti da un decreto "provvisorio" che resterà in vigore fino all'emanazione del decreto "definitivo" con i nuovi criteri premiali (art. 27, comma 2). Al comma 6, si fa riferimento a possibili precedenti riprogrammazioni dei servizi quale ad esempio quella che era prevista dall'art. 16-bis, comma 4, del D.L. n. 95 del 2012.*

1. A decorrere dall'anno 2013 è istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario, di seguito denominato Fondo TPL.

2. Nelle more del riordino del sistema della fiscalità regionale, secondo i principi di cui all'articolo 119 della Costituzione, la dotazione del Fondo TPL è rideterminata nell'importo di 4.789.506.000 euro per l'anno 2017, di 4.932.554.000 euro per l'anno 2018, nonché, per effetto delle legge 27 dicembre 2017, n. 205, di 4.874. 554.000 euro a decorrere dall'anno 2019, 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. A titolo di contributo per la realizzazione delle misure di cui all'articolo 1, commi 78 e 79, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, la dotazione del Fondo TPL di cui al primo periodo è incrementata di 500.000 euro per l'anno 2018, di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e di 1 milione di euro per l'anno 2020.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2013, i gestori dei servizi di TPL trasmettono, per via telematica e con cadenza semestrale, all'Osservatorio i dati economici e trasportistici che lo stesso Osservatorio provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati ai gestori di servizi TPL che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate.

4. Le autorità competenti, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, si avvalgono dell'Osservatorio 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 dai gestori di servizi TPL.

5. Le risorse di cui al comma 2 non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del TPL, anche ferroviario. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all' Autorità, il monitoraggio sui costi e sulle modalità complessive di erogazione del servizio in ciascuna Regione è svolto dall'Osservatorio in conformità alle disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 27, comma 5 e quindi, dalla data della sua entrata in vigore, del decreto di cui all'articolo 27, comma 2, alinea.

6. La Regione non può avere completo accesso al Fondo TPL se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 27, comma 5 e quindi, dalla data della sua entrata in vigore, con il decreto di cui all'articolo 27, comma 2, alinea. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono stabilite, per l'ipotesi di squilibrio economico non eliminato con provvedimenti già adottati di riprogrammazione dei servizi:

a) le modalità di redazione di ulteriori piani di riprogrammazione dei servizi, anche con la previsione dell'eventuale nomina di commissari ad acta;

b) la decadenza dei direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico locale;

c) le verifiche sull'attuazione del piano e dei relativi programmi operativi, anche con l'eventuale nomina di commissari ad acta.

7. Le disposizioni di cui ai commi 3, 4 e 5 si applicano anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.

## **Articolo 27**

### **Fondo TPL: criteri di riparto**

**(Commi 2, 3, 4, 6 e 8 :D.L. 24 aprile 2017 n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art 27, commi 2, 2-bis, 3 e 4 e 8 - Commi 5 e 7:D.L. 6 luglio 2012, n.95, conv. con mod. L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dalla L. 24 dicembre 2012 n. 228 e successive modificazioni, art. 16- bis, commi 3 e 5 - Comma 9: D.Lgs. 18 aprile 2012, n. 61 art. 12 comma 3)**

***Nota.** Al comma 1, il finanziamento dell'Osservatorio viene disposto con decreto autonomo rispetto a quello di cui al comma 2, peraltro non ancora emanato. Al comma 2, il termine è stato fissato al 2022 in coordinamento con le norme "Covid" di cui all'articolo 48. La mancata adozione del decreto di cui al comma 2 comporta il permanere della vigenza delle norme di cui ai commi 5, 6 e 7. Alla valutazione del Ministero se questo articolo necessita di una modifica sostanziale data appunto la non emanazione del decreto di cui al comma 2 - con la conseguente non applicazione di nuovi criteri premiali - esaminate le cause che l'hanno determinata. Al comma 6, si prevede un'erogazione dell'anticipazione entro il 30 giugno di ogni anno, così come previsto dalle norme "Covid" per il 2020.*

1. Ai fini del riparto del Fondo TPL si tiene conto, ai sensi del comma 2, dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 12, concernente i livelli adeguati dei servizi TPL e la riprogrammazione dei servizi. L'importo del Fondo TPL da ripartire si determina annualmente al

netto di una quota pari allo 0,025 per cento di quanto indicato all'articolo 26, comma 2, da destinare, con decreto del Ministro, alla copertura dei costi funzionamento dell'Osservatorio.

2. A decorrere dall'anno 2022, il riparto del Fondo TPL è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata. In caso di mancata intesa si applica quanto previsto dall'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Il suddetto riparto è operato sulla base dei seguenti criteri:

a) suddivisione tra le Regioni di una quota pari al 10 per cento dell'importo del Fondo TPL sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato, tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 17, comma 5, tra l'anno 2014 e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio. Negli anni successivi, la quota è incrementata del 5 per cento dell'importo del Fondo TPL per ciascun anno fino a raggiungere il 20 per cento dell'importo del predetto Fondo TPL;

b) suddivisione tra le Regioni di una quota pari, per il primo anno, al 10 per cento dell'importo del Fondo TPL in base a quanto previsto dal decreto del Ministro di determinazione dei costi standard, di cui all'articolo 15, comma 4. Negli anni successivi la quota è incrementata del 5 per cento dell'importo del Fondo TPL per ciascun anno fino a raggiungere il 20 per cento dell'importo del predetto Fondo TPL. Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale;

c) suddivisione della quota residua del Fondo TPL, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, dell'11 novembre 2014; i livelli adeguati di servizio di cui all'articolo 12, a decorrere dal 2021, sostituiscono le predette percentuali regionali, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo TPL stesso;

d) riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo TPL da trasferire alle Regioni qualora i servizi di TPL 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 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 2021; in ogni caso, non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al Reg. CE TPL e alle disposizioni normative nazionali vigenti. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna Regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al 15 per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c);

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 per cento rispetto alla quota attribuita nell'anno precedente; ove l'importo complessivo del Fondo TPL nell'anno di riferimento sia inferiore a quello dell'anno precedente, tale limite è rideterminato in misura proporzionale

alla riduzione del Fondo medesimo. Nel primo quinquennio di applicazione il riparto non può determinare per ciascuna Regione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015; ove l'importo complessivo del Fondo TPL nell'anno di riferimento sia inferiore a quello del 2015, tale limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del Fondo medesimo.

3. Ai fini del riparto del Fondo TPL 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 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 dei gestori di servizi TPL ferroviari al MIMS, per il tramite dell'Osservatorio, 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 3 dell'articolo 26. 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.

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

5. Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, all'alinea e ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni le risorse del Fondo TPL. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di TPL e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le Regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.



6. A partire dal mese di gennaio 2018 e fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, all' alinea, con decreto del Ministro, 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'80 per cento dello stanziamento del Fondo TPL. 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. Le risorse sono erogate alle Regioni entro il 30 giugno di ciascun anno in quote mensili.

7. Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, all' alinea, con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno, sono ripartite le risorse del Fondo di cui al comma 1 sulla base dei criteri e modalità di cui al comma 5 e previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi, di cui all'articolo 12, nell'anno precedente.

8. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 26 giugno 2013, n. 148, come modificato e integrato da D.P.C.M. successivi emanati ai sensi del comma 5, conserva efficacia fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, all' alinea.

9. Con i decreti di ripartizione del Fondo TPL sono altresì determinate, nell'ambito della quota assegnata alla Regione Lazio, previa intesa con la Regione medesima e Roma Capitale, le risorse da erogare direttamente a Roma Capitale con le modalità e i tempi previsti per l'erogazione del Fondo alle Regioni. Nelle more dell'intesa, l'erogazione delle risorse è effettuata in favore della Regione. Nell'ambito dell'intesa di cui al primo periodo, da trasmettere al MIMS e al Ministero dell'economia e delle finanze, sono rideterminati gli obiettivi del patto di stabilità interno della Regione Lazio e di Roma Capitale, al fine di garantire la neutralità sui saldi di finanza pubblica.

## **Articolo 28**

### **Norme sul finanziamento degli oneri per CCNL**

**(Commi 2 e 3: D.L. 21 febbraio 2005, n. 16 convertito con modificazioni dalla L. 22 aprile 2005, n. 58, art 1, commi 2 e 3 - Comma 3: D.L. 4 luglio 2006, n. 223 convertito con modificazioni dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, art. 16, comma 1 - Comma 4: legge 27 dicembre 2006, n. 296, art. 1, comma 1230; legge 28 dicembre 2015, n. 208, articolo 1, comma 633)**

**Nota.** *La norma di cui al comma 3, secondo periodo, deriva da una modifica non coordinata operata dal D.L. 223/2006. La norma di cui al comma 4, secondo periodo, deriva da una modifica apportata dalla L. 208/2015. A partire da questo articolo si inseriscono norme finanziarie specificandone la decorrenza e riportando anche la disposizione di copertura finanziaria. Ove ciò non sia possibile, si richiama la norma di copertura contenuta in altre leggi o – nel caso di leggi finanziarie, di stabilità o di bilancio – si richiama direttamente la specifica legge finanziaria, di stabilità o di bilancio. Punto di chiarimento: se le norme di cui ai commi 1, 2 e 3 si applichino anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano, così come quelle di cui al comma 4.*

1. A decorrere dall'entrata in vigore della legge 27 febbraio 2004, n. 47, di conversione del D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, al fine di assicurare il rinnovo del contratto collettivo relativo al settore del TPL, è autorizzata, ai sensi dell'articolo 23, comma 1 del predetto decreto, la spesa di euro 337.500.000 per l'anno 2004 e di euro 214.300.000 annui a decorrere dall'anno 2005, con copertura finanziaria degli oneri a carico del comma 3 dello stesso articolo. I trasferimenti erariali conseguenti sono effettuati con le procedure e le modalità stabilite con decreto del Ministro, sentita la Conferenza unificata.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del D.L. 21 febbraio 2005, n. 16 convertito con modificazioni dalla L. 22 aprile 2005, n. 58, al fine di assicurare il rinnovo del primo biennio del contratto collettivo 2004-2007 relativo al settore del trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 260 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2005; al conseguente onere si provvede, quanto a 200 milioni di euro annui, con quota parte delle maggiori entrate derivanti dal comma 9 dell'articolo 1 del decreto legge 21 febbraio 2005, n.16, convertito con modificazioni dalla legge 22 aprile 2005, n. 58, e, quanto a 60 milioni di euro annui, con riduzione dei trasferimenti erariali attribuiti dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - a qualsiasi titolo assegnati a ciascun ente territoriale interessato sulla base del riparto stabilito con il decreto di cui al comma 3.

3. Le risorse di cui al comma 2, sono assegnate nel 2005 alle Regioni con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata. A decorrere dall'anno 2006, l'importo di 60 milioni di euro annui è corrisposto ai servizi di trasporto pubblico locale direttamente dalle Regioni individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 1° marzo 2006, emanato d'intesa con la Conferenza unificata, senza dover procedere preliminarmente alla corrispondente riduzione dei trasferimenti erariali nei confronti delle predette Regioni. Le risorse sono attribuite con riferimento alla consistenza del personale in servizio alla data del 30 novembre 2004 presso le aziende di trasporto pubblico locale e presso le aziende ferroviarie, limitatamente a quelle che applicano il contratto autoferrotranvieri di cui all'articolo 23 del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47. Le spese sostenute dagli enti territoriali per la corresponsione alle aziende degli importi assegnati sono escluse dal patto di stabilità interno.

4. A decorrere dal 1 gennaio 2007, con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (*legge finanziaria 2007*), al fine di garantire il cofinanziamento dello Stato agli oneri a carico delle Regioni, anche a statuto speciale, e delle Province autonome di Trento e di Bolzano per il rinnovo del secondo biennio economico del contratto collettivo 2004-2007 relativo al settore del trasporto pubblico locale, a decorrere dall'anno 2007 è autorizzata la spesa di 190 milioni di euro. Le predette risorse sono ridotte di 3.765.800 euro per il 2016 e di 3.700.000 euro a decorrere dal 2017. Le risorse di cui al presente comma sono assegnate alle Regioni anche a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bolzano con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata. Le risorse sono attribuite con riferimento alla consistenza del personale in servizio alla data del 30 ottobre 2006 presso le aziende di trasporto pubblico locale e presso le aziende ferroviarie, limitatamente a quelle che applicano il contratto autoferrotranvieri di cui le spese sostenute dalle Regioni anche a statuto speciale e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano per la corresponsione alle aziende degli importi assegnati sono escluse dal patto di stabilità interno.

5. Alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano si applicano anche le norme di cui ai commi 1, 2 e 3.

## Articolo 29

### Ulteriori disposizioni per il finanziamento degli oneri per CCNL

**(Comma 1: legge 23 dicembre 2005, n. 266, art. 1, comma 273 - Commi 2, 3 e 4: D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 art. 200, commi 5-bis, 5-ter e 5-quater)**

**Nota.** *Punto di chiarimento: così come indicato nell'articolo 28, se anche queste norme si applichino anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.*

1. A decorrere dal 1 gennaio 2006 le somme eventualmente residue dagli importi di cui all'articolo 24, comma 8 e al comma 2 dell'articolo 28, sono destinate, fino a concorrenza, alla copertura degli oneri derivanti dagli accordi nazionali stipulati dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali di categoria in attuazione dell'articolo 46, comma 1. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro, sono quantificati i predetti oneri contrattuali e stabiliti i criteri e le modalità di riparto delle somme.

2. Nelle more dell'emanazione dei decreti di cui al comma 3 dell'articolo 28 e di cui al comma 4 dell'articolo 28, con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, è autorizzato il pagamento, a titolo di anticipazione, dell'80 per cento delle risorse a decorrere dall'anno 2019, sulla base delle informazioni trasmesse dalle Regioni beneficiarie e salvo conguaglio in esito all'attività di verifica. La relativa erogazione è disposta con cadenza semestrale.

3. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da "Covid 19", l'assegnazione e l'erogazione alle Regioni beneficiarie delle risorse spettanti per gli anni di competenza dal 2014 al 2018 ai sensi dell'articolo 28, commi 2, 3 e 4 sono effettuate in un'unica soluzione, sulla base delle informazioni già trasmesse dalle Regioni stesse alla data del 23 febbraio 2020, con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge 17 luglio 2020, n. 77, di conversione del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34.

4. Per gli anni di competenza dal 2014 al 2018, le somme ulteriormente residue dagli importi di cui al comma 2 dell'articolo 28, e quelle residue dagli importi di cui all'articolo 24, comma 8, sono assegnate alle aziende aventi titolo ai sensi del comma 1, sulla base delle istanze già presentate dalle aziende stesse alla data del 23 febbraio 2020, con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della L. 17 luglio 2020, n. 77, di conversione del D.L. 19 maggio 2020, n. 34.

5. Le norme di cui al presente articolo si applicano anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.

## Titolo III - Finanziamento integrativo degli Investimenti nel TPL

**Nota.** *In generale occorre chiarire l'applicazione di molte norme di questo titolo anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano. Poiché vi sono alcune norme di sostegno che lo prevedono, si ritiene di dover prevedere tale applicazione per tutte le norme di incentivazione di cui agli articoli 32, escluso il comma 1, 33,34 e 35, escluso il comma 1, nonché, tenendo conto della loro finalità, di cui agli articoli 37 e 38, comma 1.*

### Articolo 30

#### Norme generali sul sostegno agli investimenti nel TPL

**(Commi 3 e 4: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. dalla L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, commi 9 e 11 - Commi 5- 10: D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, art. 15)**

**Nota.** *Valuti il Ministero se le norme qui riportate dal comma 5 al 10, riprodottrici dell'articolo 15 del D.Lgs. n. 422 del 1997 prevedano procedure obsolete. In questo contesto, valutata la competenza regionale, si è previsto che la loro applicazione sia facoltativa e che l'indicazione delle risorse di cui al comma 8 vada riferita a risorse statali. Da valutare anche la portata del comma 10 (è strettamente legata agli interventi previsti all'ex articolo 15.....?), che comunque si è distinta dalla fattispecie di trasferimento di cui all'articolo 5, che prevede una diversa destinazione di alcuni beni.*

1. Lo Stato, nelle more della piena attuazione di quanto disposto dalla legge 5 maggio 2009, n. 42, concorre, secondo le disposizioni del presente titolo ovvero contenute in norme speciali, al finanziamento integrativo e temporaneo degli investimenti nel TPL, fermo restando quanto previsto all'articolo 17, commi 6, 7 e 8, relativamente ai contenuti dei contratti di servizio.

2. I gestori di servizi TPL, ai sensi dell'articolo 1, commi 155 e 156 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, possono acquisire la disponibilità di beni da adibire al servizio TPL e degli eventuali servizi accessori anche mediante contratti di leasing operativo.

3. Al fine di favorire il rinnovo del materiale rotabile, lo stesso può essere acquisito dai gestori di servizi TPL anche ricorrendo alla locazione, per quanto riguarda materiale rotabile per il trasporto ferroviario, nonché 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.

4. Per il rinnovo del materiale rotabile, i gestori dei servizi TPL, 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.

5. In attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 10, lo Stato e le Regioni possono stipulare accordi di programma in materia di investimenti per il TPL individuando:

a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;

b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;

c) i soggetti coinvolti e loro compiti;

d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento certe e i tempi di erogazione;

e) il periodo di validità.

6. Gli accordi di cui al comma 5 sono sottoscritti dal Ministro e dalle Regioni interessate, nonché dai Sindaci delle Città metropolitane, dai Presidenti delle Province, dai Sindaci e dai Presidenti delle Comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere; essi sono impegnativi per le parti che sottoscrivono. L'attuazione degli accordi di programma è verificata annualmente, congiuntamente dal MIMS, dalle Regioni interessate e dai soggetti che l'hanno sottoscritto in sede di conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, commi 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127. Il Ministro riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata sull'attuazione degli accordi di cui al comma 5. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

7. Per soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere di cui al comma 6 sono da intendersi le Città metropolitane, le Province, i Comuni e le Comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, che partecipano alla realizzazione dell'opera con lo stanziamento di un contributo di importo pari o superiore al 5 per cento dell'investimento.

8. Le risorse rese disponibili dallo Stato e necessarie all'attuazione degli accordi di programma di cui al comma 5 sono depositate presso conti di tesoreria infruttiferi intestati al MIMS con vincolo di destinazione alle singole Regioni. L'erogazione, mediante svincolo, è disposta da parte del MIMS in favore delle Regioni a valere sui conti di tesoreria infruttiferi intestati alle stesse Regioni in ragione dello stato di avanzamento della realizzazione degli interventi individuati negli accordi di programma di cui al comma 5, secondo i termini e le modalità ivi concordate e comunque in maniera tale da assicurare il tempestivo e corretto adempimento degli obblighi connessi all'esecuzione delle opere.

9. Non rientrano negli accordi di cui al comma 5 le risorse finanziarie conferite alle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. dallo Stato nella qualità di azionista.

10. In casi diversi dai trasferimenti di competenze di cui all'articolo 5, le aree e i beni non più funzionali all'esercizio del trasporto pubblico possono essere ceduti, a titolo oneroso, in conformità al regime giuridico di appartenenza, ai Comuni o alle Province. Le modalità relative vengono definite in appositi accordi tra i Ministri interessati e il Sindaco o il Presidente della Provincia e, ove coinvolte, le società proprietarie.

11. Alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano si applicano le norme di cui agli articoli 32, escluso il comma 1, 33, 34 e 35, escluso il comma 1, nonché di cui agli articoli 37 e 38, comma 1, del presente titolo.

## **Articolo 31**

### **Norme sugli affidamenti e sulla sicurezza delle concessioni per costruzione e gestione di ferrovie di competenza regionale e di TRM**

**Nota.** *Proposta di una normativa che chiarisca la non applicabilità alle predette concessioni di disposizioni molto risalenti nel tempo e richiami l'applicazione per nuove concessioni di norma-*

*tive più recenti, prevedendo altresì una misura di regolazione dell'ANSFISA e un regolamento per disciplinare in modo aggiornato aspetti peculiari di tali concessioni, anche riguardanti la sicurezza, più volte regolati nel passato.*

1. A decorrere dalla data nella quale risultano in vigore entrambi gli atti di cui al comma 2, lettere f) e g), le norme seguenti si applicano esclusivamente a concessioni di costruzione e di esercizio relative a ferrovie di competenza regionale e sistemi di TRM, rilasciate in data antecedente ad essa:

- a) L. 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, salvo quanto previsto al comma 2, lettere f) e g);
- b) R.D. 9 maggio 1912, n. 1447, salvo quanto previsto al comma 2, lettere f) e g);
- c) L. 8 giugno 1913, n.631;
- d) L. 6 febbraio 1923, n. 431;
- e) R.D.L. 10 luglio 1925, n. 1306;
- f) R.D.L. 2 agosto 1929, n. 2150;
- g) D.Lgs. Lgt. 8 marzo 1945, n. 60;
- h) L. 14 giugno 1949, n. 410;
- i) L. 2 agosto 1952, n. 1221;
- j) L. 29 dicembre 1969, n. 1042, salvo quanto previsto al comma 2, lettera h);
- k) D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, salvo quanto previsto al comma 2, lettere f) e g).

2. A decorrere dalla data di cui al comma 1 possono essere rilasciate concessioni per la costruzione e l'esercizio di ferrovie di competenza regionale e di sistemi di TRM esclusivamente da parte di Regioni, enti locali, enti di governo di bacini di mobilità, anche uniti da intese e accordi di programma ovvero costituitisi in diverse forme associative e consortili, con l'applicazione delle seguenti disposizioni:

a) il rilascio è subordinato al previo inserimento dell'intervento nella programmazione regionale e per quanto riguarda gli enti locali anche al previo inserimento nel PUMS e nel Piano urbano del traffico;

b) l'affidamento della concessione è disciplinato dalle norme sulle concessioni e sul partenariato pubblico e privato di cui al Codice dei contratti pubblici;

c) l'approvazione dei progetti relativi alle opere da realizzare avviene in conformità alla legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni, con l'applicazione delle disposizioni in materia di conferenza dei servizi di cui agli articoli 14 bis e seguenti della citata legge e all'articolo 27 del Codice dei contratti pubblici e di altre disposizioni statali e regionali in materia. Alle conferenze dei servizi sono invitati il MIMS e l'ANSFISA. Fatta salva l'applicazione in caso di partenariato pubblico e privato delle norme di cui agli articoli da 181 a 190 del Codice dei contratti pubblici, la determinazione motivata di conclusione della conferenza dei servizi a seguito di approvazione unanime del progetto definitivo comporta la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dell'opera consentendo l'occupazione d'urgenza, l'avvio delle procedure di espropriazione e la legittimazione per il soggetto attuatore di sottoporre proprietà di privati a servitù di passaggio e costituisce altresì variante automatica agli strumenti urbanistici vigenti o adottati;

d) si applicano le norme vigenti in materia di accertamento di idoneità e di abilitazione del personale addetto all'esercizio;

e) l'apertura all'esercizio dell'opera è subordinata ad un'autorizzazione disciplinata con il decreto del Ministro di cui l'articolo 12, comma 4-quater del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertita con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, nonché all'autorizzazione di sicurezza rilasciata da ANSFISA ai sensi del predetto articolo 12, comma 4-quater del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertita con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130; l'attività di esercizio del concessionario è disciplinata da ANSFISA, nell'esercizio delle competenze ad essa attribuite dalla normativa vigente in materia di sicurezza ferroviaria e di sistemi di TRM;

f) entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del testo unico l'ANSFISA emana una misura di regolazione sulle seguenti materie relativamente a ferrovie regionali e a sistemi di TRM, indicando anche quali norme della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, del R.D. 9 maggio 1912 n. 1447, e del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, sulle medesime materie continuano ad applicarsi alle predette ferrovie e sistemi:

1) distanze di sicurezza e separazioni delle proprietà laterali rispetto alla sede di esercizio; disciplina dell'attività di terzi in prossimità della predetta sede;

2) disciplina degli accessi, degli attraversamenti anche di corsi d'acqua, dei passaggi a livello nonché di raccordi, congiunzioni, allacci alla rete ferroviaria nazionale, diramazioni;

3) disciplina dei casi di incidenti sulle linee e della disponibilità di mezzi di soccorso da parte del concessionario;

4) norme di comportamento per gli utenti e obblighi e responsabilità del direttore d'esercizio, con integrazione delle fattispecie sanzionatorie di cui al D.P.R. n. 753 del 1980 e definizione degli aspetti procedurali; disciplina della sorveglianza e delle ispezioni da parte dell'ente concedente e dell'ANSFISA; ambiti di normazione di dettaglio esercitabili dal concessionario verso gli utenti; obblighi di informazione degli utenti da parte del concessionario;

5) aspetti connessi a quanto previsto ai numeri 1, 2 3 e 4 con riferimento alla sicurezza;

g) entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente testo unico il MIMS emana un regolamento ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, sulla base dei seguenti criteri direttivi riguardanti aspetti peculiari dell'affidamento e dell'esecuzione delle concessioni per costruzione ed esercizio di ferrovie regionali e a sistemi di TRM, indicando anche quali norme della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, del R.D. 9 maggio 1912 n. 1447 e del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, sulle medesime materie continuano ad applicarsi alle predette ferrovie e sistemi:

1) previsione di obblighi per i fondi privati e i loro proprietari di essere sottoposti a servitù coattive e di passaggio e ad accessi per studi e rilievi preliminari alla progettazione, specificandone contenuti e modalità di applicazione;

2) previsione di un diritto di prelazione per il concessionario con riferimento a ferrovie regionali o sistemi di TRM paralleli o intersecanti l'opera da essi gestita, specificandone i limiti;

3) disciplina dell'emissione di obbligazioni da parte del concessionario e delle condizioni secondo le quali può essere prevista la garanzia dello Stato;

- 4) limitazione dell'ammissibilità del sequestro a favore di terzi di opere, impianti e materiale rotabile o mezzi di proprietà del concessionario;
- 5) obblighi di trasporto a carico del concessionario e per conto dello Stato o dell'ente concedente di specifiche categorie di persone e di cose o effetti postali e obblighi di trasporto in casi di emergenza;
- 6) disciplina di aspetti connessi al contenuto dei numeri 1, 2, 3,4 e 5;
- h) alla costruzione di metropolitane continuano ad applicarsi le disposizioni di agevolazione fiscale di cui all'articolo 8 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

## **Articolo 32**

### **Interventi a sostegno del TRM e del materiale rotabile connesso**

**(Commi 2, 3 e 4: legge 27 dicembre 2006, n. 296, art. 1, commi 1031, 1032, 1033 - Commi 5, 6 e 7: L. 24 dicembre 2007, n. 244, commi 304, 305 e 307 - Comma 8: L. 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, comma 88 - Comma 9: L. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 228, come modificato dall'art. 1, commi 1085 e 1086, della legge 27 dicembre 2017, n. 205)**

*Nota.* Al comma 1, si chiarisce l'ambito di applicazione di norme risalenti nel tempo ma che, dall'esame delle tabelle di bilancio, sembrano applicarsi a finanziamenti in essere. All'attenzione del Ministero se ciò debba estendersi anche alle norme inserite ai commi da 2 a 7, anch'esse non recenti. Al comma 2 modifiche formali alla norma richiamata.

1. Le seguenti norme in materia di sostegno agli investimenti nel TRM e, ove previsto, in sistemi di trasporto pubblico a fune o con tapis roulant, continuano ad applicarsi limitatamente agli eventuali interventi ancora in corso di realizzazione e con progetto approvato ai sensi di tali disposizioni:

- a) legge 26 febbraio 1992, n. 211 e successive modificazioni;
- b) D.L. 23 giugno 1995, n.244, convertito con modificazioni legge 8 agosto 1995, n. 341, art. 4, comma 1, come rideterminato dall' art 1, comma 7, legge 24 dicembre 2012, n. 228;
- c) D.L. 4 ottobre 1996, n. 517, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611, art. 1. comma 1, come modificato dalla legge 24 dicembre 2012, n. 228, art. 1, comma 64;
- d) D.L. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, art. 10, comma 2;
- e) legge 18 giugno 1998, n.194, art. 3, commi 4 e 5;
- f) legge 23 dicembre 1998, n. 448, art. 50, comma 1, lettera a), primo periodo;
- g) legge 7 dicembre 1999, n. 472, art. 13, comma 8;
- h) legge 17 maggio 1999, n. 144, art. 29, commi 1 e 2;
- i) legge 7 dicembre 1999, n. 472, art. 13, commi 1- 7 e 9;
- l) legge 27 dicembre 2006, n. 296, art. 1, comma 1016.



2. A decorrere dal 1 gennaio 2007 e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al fine di realizzare una migliore correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto territoriale e l'organizzazione dei trasporti e favorire il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del TPL attraverso il miglioramento dei servizi offerti, è istituito presso il MIMS un Fondo per gli investimenti destinato all'acquisto di veicoli adibiti a tali servizi. Tale Fondo, per il quale è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, è destinato a contributi nella misura massima del 75 per cento, riservando all'acquisto dei veicoli di cui alle lettere a) e b) almeno il 50 per cento della dotazione del medesimo:

a) per l'acquisto di veicoli ferroviari da destinare ai servizi di competenza regionale di cui agli articoli 5 e 6;

b) per l'acquisto di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie, nonché per l'acquisto di unità navali destinate al TPL effettuato per via marittima, lagunare, lacuale e fluviale e la prosecuzione degli interventi di cui al comma 4 dell'articolo 8 del decreto legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, per gli anni 2013, 2014, 2015 e 2016;

c) per l'acquisto di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale;

d) per l'acquisto di elicotteri e di idrovolanti destinati ad un servizio minimo di trasporto pubblico locale per garantire collegamenti con isole minori con le quali esiste un fenomeno di pendolarismo.

3. Il MIMS, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, approva con proprio decreto un piano di riparto tra le Regioni, anche a statuto speciale e le Province autonome, in conformità ai seguenti criteri:

a) priorità al completamento dei programmi finanziati con la legge 18 giugno 1998, n. 194, e successive modificazioni, e con la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni;

b) condizioni di vetustà degli attuali parchi veicolari;

c) congruenza con le effettive esigenze di domanda di trasporto.

4. Al fine di razionalizzare la spesa e conseguire economie di scala, relativamente agli acquisti dei veicoli stradali e ferroviari di cui al comma 1, le Regioni, anche a statuto speciale, e le Province autonome possono coordinarsi attraverso centri di acquisto comuni per modalità di trasporto, anche con il supporto del MIMS.

5. A decorrere dal 1 gennaio 2008 e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 24 dicembre 2007, n.244, per promuovere lo sviluppo economico e rimuovere gli squilibri economico-sociali è istituito, nello stato di previsione del MIMS, il Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale, con una dotazione di 113 milioni di euro per l'anno 2008, di 130 milioni di euro per l'anno 2009 e di 110 milioni di euro per l'anno 2010. A decorrere dall'entrata in vigore del D.L. 25 giugno 2008, n.112, convertito con modificazioni legge 6 agosto 2008, n. 133, ai sensi dell' articolo 63, comma 12, e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico dello stesso decreto, è disposta una dotazione del Fondo di 110 milioni di euro anche per il 2011. Per gli anni successivi, al finanziamento del Fondo si provvede ai sensi delle normative vigenti sul rifinanziamento pluriennale di norme

a sostegno dell'economia. Le risorse del Fondo sono destinate alle finalità di cui al comma 2 e di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n.211, con le procedure e le modalità previste da tali disposizioni. Gli interventi finanziati, ai sensi e con le modalità della citata legge 26 febbraio 1992, n. 211 con le risorse di cui al presente comma, individuati con decreto del Ministro, sono destinati al completamento delle opere in corso di realizzazione in misura non superiore al 20 per cento. Il finanziamento di nuovi interventi è subordinato all'esistenza di parcheggi di interscambio, ovvero alla loro realizzazione, che può essere finanziata con le risorse di cui al presente comma.

6. La ripartizione delle risorse di cui al comma 5 tra le finalità ivi previste è definita con decreto del Ministro, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni. In fase di prima applicazione, per il triennio 2008-2010, le risorse sono ripartite in pari misura tra le finalità previste. A decorrere dall'anno 2011 la ripartizione delle risorse tra le finalità di cui al comma 5 è effettuata con il medesimo decreto, tenendo conto di principi di premialità che incentivino l'efficienza, l'efficacia e la qualità nell'erogazione dei servizi, la mobilità pubblica e la tutela ambientale.

7. Al MIMS è altresì destinata una quota pari a 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2008 per la riattivazione, in via d'urgenza, dei lavori di realizzazione di sistemi innovativi di trasporto in ambito urbano, interrotti in relazione all'apertura di procedimenti tesi a riesaminare le procedure contrattuali da parte della Corte di giustizia delle Comunità europee.

8. A decorrere dal 1 gennaio 2014, al fine di accelerare gli interventi in aree urbane per la realizzazione di linee tramviarie e metropolitane, il CIPE individua, con apposita delibera, su proposta del MIMS, gli interventi da revocare ai sensi dell'articolo 32, commi da 2 a 5, del decreto legge 6 luglio 2011, n.98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n.111, nonché quelli finanziati dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211, nonché del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sul sistema metropolitano che non siano stati affidati con apposito bando di gara. Le risorse rivenienti dalle revoche di cui al periodo precedente, confluiscono in apposita sezione del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 32, comma 6, del citato decreto legge n. 98 del 2011, convertito dalla legge n. 111 del 2011, e sono finalizzate dal CIPE con priorità per la metrotramvia di Milano-Limbrate, e per quelle di Padova e di Venezia.

9. A decorrere dal 1 gennaio 2015, per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane, come definite dalla legge 7 aprile 2014, n. 56, il Fondo di cui al comma 8, è destinato esclusivamente alle reti metropolitane e alle linee tramviarie, compreso il materiale rotabile, in aree metropolitane. Al Fondo di cui al periodo precedente, con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 23 dicembre 2014, n. 190, sono assegnati un contributo quindicennale in erogazione diretta di 12,5 milioni di euro a decorrere dal 2016, nonché ulteriori 7,5 milioni di euro per l'anno 2016, 72 milioni di euro per l'anno 2017, 20 milioni di euro per l'anno 2018 e 40 milioni di euro per l'anno 2019. Il riparto delle predette risorse e dei successivi rifinanziamenti è effettuato con decreto del Ministro.

## **Articolo 33**

### **Altri interventi di sostegno a investimenti nel TRM e nel TPL ferroviario**

**(Comma 2: L. 11 marzo 1988, n. 67, articolo 13, comma 13; legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 359)**

**Nota.** *Articolo ricognitivo delle norme applicabili al sostegno degli investimenti nel TRM e nel*

*TPL ferroviario anche al fine di fornire un quadro conoscitivo più completo agli utenti del Testo Unico. All'attenzione del Ministero se inserire espressamente le norme richiamate al comma 5.*

**(Nota aggiuntiva relativa al comma 3:** ai commi 3 e 6 del D.L. n. 69 del 2013 sono finanziati tra l'altro interventi sulla tratta Colosseo - Piazza Venezia della linea C della metropolitana di Roma, la linea M4 della metropolitana di Milano, la linea 1 della metropolitana di Napoli).

**(Nota aggiuntiva relativa al comma 4 - interventi richiamati - :** a) comma 2 art. 3 D.L. n. 133 del 2014: completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino; tratta Colosseo - Piazza Venezia della Linea C di Roma; completamento Linea 1 metropolitana di Napoli, metropolitana di Torino; tramvia di Firenze; quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia; b) comma 6 art.3 D.L. n. 133 del 2014: completamento della rete della Circumetnea; metropolitana di Palermo: Tratto Oreto - Notarbartolo; metropolitana di Cagliari: adeguamento rete attuale e interazione con l'hinterland; elettrificazione della tratta ferroviaria Martina Franca-Lecce-Otranto-Gagliano del Capo, di competenza della società Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici; potenziamento del Sistema ferroviario metropolitano regionale veneto (SFMR), attraverso la chiusura del quadrilatero Mestre-Treviso-Castelfranco-Padova; prolungamento della metropolitana di Genova da Brignole a piazza Martinez; reti metropolitane di aree metropolitane di cui alla legge 7 aprile 2014, n. 5).

1. Lo Stato, oltre quanto previsto dall'articolo 32, concorre al finanziamento di investimenti in TRM in sistemi ferroviari passanti, in sistemi ferroviari regionali secondo quanto disposto dal presente articolo.

2. A decorrere dall'entrata in vigore della legge 11 marzo 1988, n. 67 e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della medesima, i Comuni già impegnati nella costruzione di sistemi ferroviari passanti sono autorizzati ad assumere mutui fino alla concorrenza di lire 700 miliardi da destinare al parziale finanziamento delle opere. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze è stabilita la misura del concorso statale nell'ammortamento dei predetti mutui, entro un limite massimo di 12 punti percentuali. Il contributo è corrisposto, in misura costante, per tutto il periodo di ammortamento ed è commisurato al capitale iniziale mutuato. Il relativo onere è valutato in lire 80 miliardi annui. I mutui sono assunti dai Comuni anche per il finanziamento della quota di spesa posta a carico delle rispettive Regioni in conformità di accordi risultanti da apposite convenzioni. L'autorizzazione di spesa di cui al presente comma, è ridotta di 8,9 milioni di euro per l'anno 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016.

3. A decorrere dall'entrata in vigore del D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni legge 9 agosto 2013, n. 98, gli interventi su specifiche linee metropolitane di cui all'articolo 18, commi 3 e 6, del predetto decreto sono finanziati a valere sul Fondo di cui all'articolo 18, comma 1 del medesimo decreto. Per gli interventi sulla linea metropolitana M4 di Milano si applicano anche le disposizioni di cui al D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni legge 21 febbraio 2014, n. 9, art. 13, commi 1 e 2 e per quelli sulla linea metropolitana 1 di Napoli si applicano le disposizioni di cui al medesimo decreto n. 145 del 2013, convertito dalla L. n. 9 del 2014, articolo 13, comma 9.

4. A decorrere dall'entrata in vigore del D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni legge 11 novembre 2014, n. 164, gli ulteriori interventi su linee e reti tramviarie, linee e reti metropolitane, sistemi ferroviari regionali di cui all'articolo 3, commi 2 e 6, del predetto decreto sono finanziati a carico del Fondo di cui all'articolo 18, comma

1, del D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni legge 9 agosto 2013, n. 9, come rifinanziato e incrementato ai sensi dell'articolo 3, comma 1 del predetto D.L. n. 133 del 2014, convertito dalla L. n. 164 del 2014. Sono altresì finanziati a carico del Fondo di cui allo stesso comma 6 dell'articolo 3 del medesimo decreto n. 133 del 2014, come modificato dall'articolo 1, comma 192 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, con risorse rivenienti ai sensi del comma 5 dell'articolo 3 del predetto D.L. n. 133 del 2014.

5. Ulteriori interventi di finanziamento di interventi per TRM e per linee ferroviarie regionali sono disposti con:

a) legge 11 marzo 1988, n. 67, articolo 13, comma 27, con riferimento al collegamento del sistema delle linee metropolitane di Roma con Tor Vergata;

b) D.L. 1 aprile 1989, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, con riferimento a sistemi ferroviari urbani e metropolitani e tramvie nelle città interessate dai mondiali di calcio del 1990;

c) legge 18 giugno 1998, n. 194, articolo 3, comma 1, con riferimento ai passanti ferroviari di Torino e Milano;

d) legge 28 dicembre 2001, n. 448, articolo 45, commi 2 e 3, legge 30 dicembre 2004, n. 311, articolo 1, comma 459, legge 23 dicembre 2005, n. 266, art. 1, commi 92 e 136, legge 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, comma 110, con riferimento alla realizzazione di infrastrutture per la mobilità al servizio del nuovo polo esterno della Fiera di Milano, nonché delle Fiere del Levante di Bari, di Verona, di Foggia, di Padova;

e) D.L. 1 ottobre 2007, n. 159, convertito con modificazioni legge 29 novembre 2007, n. 222, articolo 7, con riferimento alla linea C della metropolitana di Roma e ai sistemi ferroviari e metropolitani di Napoli e Milano;

f) legge 24 dicembre 2007, n. 244, articolo 2, commi 255 e 256, con le modificazioni apportate dal D.L. 27 maggio 2008, n. 93, convertito con modificazioni legge 24 luglio 2008, n. 126, articolo 5, comma 9, con riferimento alle linee metropolitane di Bologna e Torino;

g) D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, con l'utilizzo dei fondi di cui agli articoli 21 e 24 del medesimo provvedimento, D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni legge 15 luglio 2011, n. 111, art. 21, comma 2, legge 30 dicembre 2018, n. 145, articolo 1, commi 95, 96, 128 e 931, con riferimento alle linee metropolitane M4 e M5 di Milano, alla metropolitana leggera di Brescia, al prolungamento della linea metropolitana 5 (M5) da Milano fino al comune di Monza, all'elettrificazione della linea ferroviaria Biella – Novara, per la revisione progettuale del completamento della linea C della metropolitana di Roma e per l'acquisto di materiale rotabile relativo alla linea medesima, nonché per interventi di manutenzione straordinaria per le linee A e B della metropolitana di Roma;

h) legge 27 dicembre 2019, n. 160, articolo 1, comma 16, con riferimento alla realizzazione della linea 2 della metropolitana di Torino;

i) decreto legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito con modificazioni legge 8 maggio 2020, n.31, con riferimento agli interventi nel TPL connessi allo svolgimento delle Olimpiadi invernali del 2026 e delle Atp finals 2021-2025;

l) legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1, comma 660, con riferimento alla linea M1 della metropolitana di Brescia;

m) altre leggi speciali.

6. Lo Stato interviene a sostegno dei sistemi ferroviari regionali anche con:

- a) il Fondo comune per il rinnovo e l'integrazione degli impianti fissi e del materiale rotabile delle ferrovie in concessione e gestione governativa di cui alla legge 8 giugno 1978, n. 297, articolo 10;
- b) il programma di potenziamento e ammodernamento delle ferrovie in concessione e gestione governativa di cui alla legge 22 dicembre 1986, n. 910, articolo 2, comma 3, con le modifiche e integrazioni di cui alla legge 11 marzo 1988, n.67, articolo 13, comma 12, alla legge 24 dicembre 2012, n. 228, articolo 1, comma 63, e alla legge 23 dicembre 2014, n. 190, art.1, comma 359; al D.L. 4 ottobre 1996, n. 517, convertito con modificazioni legge 4 dicembre 1996, n. 611, articolo 1, comma 3; alla legge 18 giugno 1998, n. 194, articolo 2, comma 3 ; alla legge 7 dicembre 1999, n. 472, articolo 41, comma 1; alla legge 1 agosto 2002, n. 166, articolo 11, comma 2;
- c) le risorse derivanti dal Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 e relativi piani operativi e con quelle derivanti da altri strumenti di utilizzo di fondi comunitari quali in particolare il Programma operativo nazionale infrastrutture e reti 2014-2020 e i Patti per il Sud;
- d) altri interventi a favore di specifiche ferrovie in concessione o in gestione governativa disposti da leggi o norme speciali.

7. Lo Stato interviene a sostegno degli investimenti nel settore del trasporto ferroviario regionale e del TRM anche a valere:

- a) sul Fondo di cui alla legge 11 dicembre 2016, n.232 articolo 1, comma 140, come rifinanziato dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205, articolo 1, comma 1072, e rideterminato al comma 1079 per la quota afflitta al MIMS per gli interventi finanziati con il Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, secondo la disciplina prevista nelle predette disposizioni;
- b) sul Fondo di cui alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, articolo 1, commi 95, 96 e 98, come modificato per il 2020 dal D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni legge 17 luglio 2020, n. 77, art. 265, comma 15, secondo la disciplina prevista nelle predette disposizioni;
- c) sulle risorse rese disponibili per effetto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) nel contesto del piano Next Generation EU.

## **Articolo 34**

### **Fondo Infrastrutture TPL**

**Nota.** *Proposta di norma innovativa per il sostegno alla realizzazione di infrastrutture del TPL,*

*considerato che quelle vigenti sono molto risalenti nel tempo (e in gran parte applicabili solo ad investimenti già in corso). La norma prevede finalità e procedure e il collegamento con la finanziabilità degli oneri per il servizio con il Fondo TPL. All'attenzione del Ministero se l'entrata in vigore del nuovo Fondo non debba essere anticipata in dipendenza degli obiettivi del PNRR.*

1. A decorrere dal 1 gennaio del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore del presente Testo Unico è costituito, nello stato di previsione del MIMS, il Fondo infrastrutture TPL nel quale confluiscono le somme non impegnate e le economie di spesa a valere sulle disposizioni di cui all'articolo 32, comma 1 e all'articolo 33, commi da 2 a 6, lettere a) e b), sulle quote di risorse destinate ad infrastrutture del settore TPL derivanti dai fondi di cui all'articolo 33, comma 7, lettere a) e b), sulle risorse per infrastrutture del settore TPL derivanti dal PNRR di cui al richiamato articolo 33, comma 7 lettera c) appositamente trasferite con decreti del MEF, nonché appositi stanziamenti previsti dalle leggi di bilancio.

2. A valere sul Fondo infrastrutture TPL sono finanziati con contributi in conto capitale e in conto interessi i seguenti interventi:

- a) interventi per la realizzazione degli obiettivi del PNRR di cui al predetto articolo 33, comma 7, lettera c);
- b) completamento e costruzione di linee ferroviarie regionali, di sistemi di TRM, nonché di impianti a fune, tapis roulant, ascensori a servizio del TPL;
- c) manutenzione straordinaria, ammodernamento, riqualificazione, digitalizzazione, cambiamento dei sistemi di propulsione e alimentazione, adeguamento tecnologico di linee ferroviarie regionali, di sistemi di TRM esistenti, nonché di impianti a fune, tapis roulant, ascensori a servizio del TPL già in esercizio;
- d) ammodernamento, digitalizzazione, adeguamento tecnologico o rinnovo del parco veicolare a servizio delle infrastrutture di cui alle lettere a) e b);
- e) altre infrastrutture a supporto del TPL individuate nei bandi di cui al comma 4.

3. A valere sulle risorse del Fondo possono essere finanziati progetti di intervento di cui al comma 2 presentati da Regioni, anche a statuto speciale, e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, le Città metropolitane, da altri enti locali per la realizzazione di sistemi di mobilità territoriale integrata, che abbiano stipulato la convenzione di cui all'articolo 30 del D.Lgs. n. 267 del 2000 ovvero dichiarino di voler istituire la società pubblica di progetto di cui all'articolo 193 del Codice dei contratti pubblici, nonché da gestori di reti ferroviarie regionali e di servizi TPL. Costituisce condizione di ammissibilità per le domande presentate dagli enti locali l'aver approvato il PUMS per le domande presentate dalle Città metropolitane l'approvazione del PUMS almeno da parte del Comune con maggiore popolazione, per le domande presentate da soggetti non coincidenti con le Regioni l'aver acquisito dalle Regioni stesse un parere di conformità alla programmazione regionale anche ai fini del finanziamento di quota parte degli oneri del servizio a valere sul Fondo TPL.

4. L'accesso ai finanziamenti del Fondo è disciplinato con bandi emanati periodicamente dal MIMS e approvati con decreti del Ministro, previa intesa in sede di Conferenza unificata, che indicano anche i criteri di assegnazione dei finanziamenti. I bandi sono redatti sulla base dei seguenti principi:

- a) presentazione di domande corredate da un progetto di fattibilità tecnica economica e da altri studi, in coerenza con le linee guida sulla valutazione delle opere pubbliche emanate dal MIMS, da un piano economico finanziario, nonché da una relazione illustrativa che indichi:

- 1) la coerenza con gli obiettivi del PNRR e con gli strumenti adottati di pianificazione nazionale e regionale in materia dei trasporti e con il PUMS;
  - 2) la rispondenza alla domanda di mobilità con riduzione del traffico su strada, la riduzione della congestione e dell'inquinamento;
  - 3) ove effettuato, gli esiti del dibattito pubblico;
  - 4) la copertura degli oneri del servizio non compensati dai ricavi della gestione da parte del fondo TPL;
- b) priorità nell'assegnazione dei finanziamenti agli interventi per gli obiettivi del PNRR, al completamento di opere in corso di esecuzione e, subordinatamente, alla coerenza con gli strumenti di pianificazione nazionale e regionale in materia di trasporti e con i PUMS, nonché ai risultati attesi in materia di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché di riduzione di congestione e inquinamento.

5. I soggetti percettori del finanziamento possono emettere obbligazioni con garanzia dello Stato secondo limiti e modalità determinate con decreto del Ministro.

6. A decorrere dalla data di cui al comma 1 le disposizioni di cui all'articolo 33, commi da 2 a 6, lettere a) e b), continuano ad essere applicate limitatamente ai progetti approvati ai sensi delle medesime disposizioni in data antecedente ad essa.

## **Articolo 35**

### **Fondo mezzi TPL**

**(Comma 2: legge 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, comma 83 - Commi 3, 4 e 5: legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, commi 223-227 - Comma 6: legge 28 dicembre 2015, n. 208, art. 1, comma 866, modificato da D.L. 30 dicembre 2015, n. 210, convertito con modificazioni dalla legge 25 febbraio 2016, n. 21, art. 7, comma 11-quater nonché da art. 27 comma 12-ter D.L. 24 aprile 2017 n. 50, convertito con modificazioni legge 21 giugno 2017, n. 96; legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1, comma 661 - Commi 7, 8 e 9: legge 11 dicembre 2016, n. 232, art.1 commi 613- 615 - Comma 10: legge 27 dicembre 2017, n. 205, art. 1, comma 71)**

**Nota.** *In questo articolo si presentano problematiche in parte analoghe alle precedenti ovvero inserimento di norme finanziarie, limitazione dell'applicazione di norme risalenti nel tempo.*

1. Le seguenti norme in materia di sostegno agli investimenti negli acquisti e nella riqualificazione dei mezzi per il TPL continuano ad applicarsi limitatamente agli interventi con progetto approvato ai sensi di tali disposizioni:

a) legge 18 giugno 1998, n. 194, articolo 2, commi 5,6 e 7;

b) legge 30 giugno 1998, n.208, art.1, comma 1;

c) legge 7 dicembre 1999, n. 472, art. 14, commi 1 e 2;

d) legge 1 agosto 2002, n. 166, art. 13, commi 2 e 5;

e) D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito con modificazioni legge 28 gennaio 2009, n. 2, art 25, commi 1, 2, 3 e 5;

f) D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni legge 5 luglio 2011, n. 111, art. 21, comma 2.

2. A decorrere dal 1 gennaio 2014 e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 27 dicembre 2013, n. 147, al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati ai servizi di TPL e al trasporto interregionale, nonché della flotta destinata ai servizi di TPL lagunare, la dotazione del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 32, comma 2 è incrementata di 300 milioni di euro per l'anno 2014 e di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonché di vaporetti e *ferry-boat*. I relativi pagamenti sono esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 45 per cento dell'assegnazione di ciascuna Regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni 2015 e 2016.

3. A decorrere dal 1 gennaio 2015 e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 23 dicembre 2014, n.190, le risorse di cui al comma 2, finalizzate a favorire il rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di TPL, anche interregionale, sono destinate all'acquisto di materiale rotabile su gomma secondo le modalità di cui ai commi 4 e 5.

4. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-Regioni, sono stabilite le modalità di attuazione dei commi da 3 a 5 e la ripartizione delle risorse su base regionale secondo i seguenti criteri:

- a) migliore rapporto tra posto/km prodotti e passeggeri trasportati;
- b) condizioni di vetustà nonché classe di inquinamento degli attuali parchi veicolari;
- c) entità del cofinanziamento regionale e locale;
- d) posti /km prodotti.

5. Con il decreto di cui al comma 4, sono stabilite, altresì, le modalità di revoca e di successiva riassegnazione delle risorse per le finalità di cui al comma 2. Al fine di razionalizzare la spesa e conseguire economie di scala, le Regioni, anche a statuto speciale e le Province autonome di Trento e di Bolzano possono chiedere al MIMS di assumere le funzioni di centro unico di acquisto, indicando le tipologie di veicoli, in relazione alle quote spettanti a seguito del riparto delle risorse disponibili.

6. A decorrere dal 1 gennaio 2017 e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e del D.L. 30 dicembre 2015, n. 210, convertito con modificazioni legge 25 febbraio 2016, n. 21, per il concorso dello Stato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al TPL, e in particolare per l'accessibilità per persone a mobilità ridotta, presso il MIMS è istituito un fondo, denominato Fondo mezzi TPL, finalizzato all'acquisto diretto, anche per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica e al miglioramento dell'efficienza energetica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale. A decorrere dal 1 gennaio 2021, le risorse del Fondo, nei limiti del 15 per cento della sua dotazione, sono anche destinate alla riconversione a gas naturale dei mezzi a gasolio euro 4 ed euro 5. A decorrere dal 1 luglio 2021, le finalità del Fondo sono integrate con gli obiettivi del PNRR concernenti il rinnovo e l'adeguamento dei mezzi destinati al TPL e con decreto del MEF sono trasferite al Fondo le risorse derivanti dal predetto Piano. Al Fondo confluiscono, previa intesa con le Regioni, anche a statuto speciale, e le Province autonome di Trento e Bolzano le risorse disponibili di cui al comma 2 per le annualità 2017, 2018 e 2019. Al Fondo sono altresì assegnati, per le medesime finalità, 210 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di euro per l'anno 2021 e 90 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro sono



individuare modalità, anche innovative e sperimentali, anche per garantire l'accessibilità alle persone a mobilità ridotta, per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio.

7. A decorrere dall'entrata in vigore della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della medesima, al fine di realizzare un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di TPL, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali nonché degli orientamenti e della normativa dell'Unione europea, il Fondo mezzi TPL è incrementato di 200 milioni di euro per l'anno 2019 e di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033. Per la promozione dello sviluppo e della diffusione di autobus ad alimentazione alternativa, il Fondo mezzi TPL può essere destinato anche al finanziamento delle relative infrastrutture tecnologiche di supporto. Nell'ambito del Piano strategico nazionale è previsto un programma di interventi finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e di servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, per il quale è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.

8. A valere sulle risorse di cui al comma 7, terzo periodo, il Ministero dello sviluppo economico, d'intesa con il MIMS, può immediatamente stipulare convenzioni con l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa-Initalia e con dipartimenti universitari specializzati nella mobilità sostenibile per analisi e studi in ordine ai costi e ai benefici degli interventi previsti e ai fabbisogni territoriali, al fine di predisporre il Piano strategico nazionale e il programma di interventi di cui al comma 7, terzo periodo.

9. Con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-Regioni, è approvato il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro, sono disciplinati gli interventi di cui al comma 7, terzo periodo, in coerenza con il Piano strategico nazionale. Successivamente al 1 luglio 2021, con la procedura di cui al primo periodo, il Piano è modificato e integrato con le finalità del PNRR.

10. A decorrere dal 1 gennaio 2018, le risorse di cui al comma 7, finalizzate al Fondo mezzi TPL per un importo fino a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033, possono essere destinate al finanziamento di progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile, coerenti con i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) ove previsti dalla normativa vigente, per l'introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, presentati dai Comuni e dalle Città metropolitane. In via sperimentale, in sede di prima applicazione, un terzo delle risorse del Fondo mezzi TPL è attribuito ai Comuni capoluogo delle Città metropolitane, di cui alla legge 7 aprile 2014, n. 56, e ai Comuni capoluogo delle Province ad alto inquinamento di particolato PM10 e di biossido di azoto, chiamati ad adottare azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico al fine del rispetto della direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del

Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria. Alle medesime finalità di cui al primo periodo possono essere destinate le risorse di cui al comma 7, terzo periodo, finalizzate al programma di interventi finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e di servizi nella filiera dei mezzi di TPL su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabilite le modalità di utilizzo delle risorse di cui al presente comma, previa intesa con la Conferenza unificata.

## **Articolo 36**

### **Altri interventi a sostegno di investimenti nel TPL**

**(Comma 1: L. 27 dicembre 2017, n. 205, art. 1 comma 873 - Commi 2 e 3: D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla L. 16 novembre 2018, n. 130, art. 5, commi 1 e 2 - Commi 4 e 5: D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, art.212 - bis, comma 1, che inserisce articolo 18-bis alla legge 29 novembre 1984, n. 798)**

1. A decorrere dal 1 gennaio 2018 e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico della legge 27 dicembre 2017, n. 205, al fine di assicurare le prestazioni del servizio di TPL, gli enti locali con popolazione residente non superiore a 100.000 abitanti che hanno presentato il piano di riequilibrio finanziario pluriennale ai sensi dell'articolo 243-bis del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, o ne hanno conseguito l'approvazione possono:

a) concedere, nel rispetto del vincolo del pareggio di bilancio, contributi per investimenti alle società a totale partecipazione pubblica che, ancorché in perdita, presentino un piano di ristrutturazione finanziaria approvato dall'ente che detiene le quote attraverso l'assunzione di mutui presso la società Cassa depositi e prestiti S.p.A., con oneri a totale carico dello stesso ente;

b) procedere, nel rispetto del vincolo del pareggio di bilancio, all'assunzione di mutui, con oneri a totale carico dell'ente, per investimenti sulla mobilità sostenibile, anche per il rilancio delle società partecipate operanti nel settore del TPL.

2. Con decorrenza dall'entrata in vigore del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni legge 16 novembre 2018, n. 130, e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico dello stesso decreto, al fine di garantire, in via d'urgenza, idonee misure a sostegno del TPL, favorendo strutturalmente la mobilità cittadina e regionale, sono stanziati a favore della Regione Liguria risorse straordinarie nella misura di 500.000 euro per l'anno 2018 e 23.000.000 di euro per il 2019 da destinare al finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi per fronteggiare le criticità trasportistiche conseguenti all'evento, per l'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale già attivati nonché per garantire l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto nel territorio della Città metropolitana di Genova. Al riparto delle risorse tra le suddette finalità provvede la Regione con proprio provvedimento. Ai relativi oneri si provvede quanto a euro 500.000 per l'anno 2018 ai sensi dell'articolo 45 del predetto D.L. n. 109 del 2018, convertito con modificazioni L. n. 130 del 2018, quanto a euro 23 milioni per l'anno 2019 mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 28, comma 4.

3. Con decorrenza dall'entrata in vigore del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con

modificazioni L. 16 novembre 2018, n.130, e con copertura finanziaria dei relativi oneri a carico dello stesso decreto, al fine di assicurare servizi di trasporto aggiuntivi per fronteggiare le criticità trasportistiche conseguenti all'evento, sono attribuite alla Regione Liguria risorse straordinarie nella misura di euro 20.000.000 per ciascuno degli anni 2019 e 2020 per il rinnovo del parco mezzi utilizzati nella Città metropolitana di Genova, con priorità per i mezzi a propulsione elettrica, ibrida e a idrogeno. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

4. Al fine di incentivare la salvaguardia ambientale e la prevenzione dell'inquinamento delle acque e dell'aria nel comune di Venezia, anche promuovendo la sostenibilità e l'innovazione del trasporto pubblico locale su acqua, sono attribuiti al Comune di Venezia 5 milioni di euro per l'anno 2020, 10 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per l'anno 2022, per l'ammodernamento della flotta dei mezzi di TPL su acqua.

5. All'onere derivante dalle disposizioni di cui al precedente comma 4, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2020, a 10 milioni di euro per l'anno 2021 e a 5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per l'anno 2020, mediante utilizzo delle risorse del Fondo di parte capitale iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2021 e a 5 milioni di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2020-2022, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2020, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

6. Ai sensi del D.L. 11 marzo 2020, n. 16, convertito con modificazioni legge 8 maggio 2020, n.31, sono finanziati, a carico delle risorse finanziarie stanziato dal predetto decreto, interventi per il TPL connessi agli eventi relativi alle Olimpiadi invernali 2026 e alle *Atp finals* a Torino per gli anni 2021-2025.

## **Articolo 37**

### **Innovazioni di sistema**

**(Commi 1, 2 e 3: D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221, art. 8 commi 1, 2 e 3 - Comma 4: L. 4 agosto 2017, n. 124, art. 1 comma 167)**

1. Al fine di incentivare l'uso degli strumenti elettronici per migliorare i servizi ai cittadini nel settore del trasporto pubblico locale, riducendone i costi connessi, i gestori di servizi TPL promuovono l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di biglietti elettronici integrati nelle Città metropolitane.

2. Con decreto del Ministro e del Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentita la Conferenza unificata, sono adottate, in coerenza con il decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, le regole tecniche necessarie al fine di attuare quanto disposto dal comma 1, anche gradualmente e nel rispetto delle soluzioni esistenti.

3. Tenuto conto del carattere di pubblica utilità del servizio ed al fine di assicurarne la massima diffusione, i gestori di cui al comma 1 e le amministrazioni interessate, anche in deroga alle normative di settore, consentono l'utilizzo della bigliettazione elettronica attraverso strumenti di pagamento in mobilità, anche attraverso l'addebito diretto su credito telefonico e nel rispetto del limite di spesa per ciascun biglietto acquistato, previsto dalle vigenti disposizioni, tramite qualsiasi dispositivo di telecomunicazione. Il titolo digitale del biglietto è consegnato sul dispositivo di comunicazione.

4. Al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, le Regioni, anche a statuto speciale, e le Province autonome di Trento e Bolzano, provvedono, secondo i rispettivi ordinamenti, a prevedere, nei contratti di servizio di TPL stipulati a decorrere dal 31 dicembre 2017, clausole idonee a stabilire l'obbligo per il gestore del servizio, pena l'applicazione di specifiche sanzioni, di istituire e fornire all'utenza un servizio di biglietteria telematica direttamente accessibile dagli utenti attraverso un sito internet dedicato.

## **Articolo 38**

### **Investimenti e programmi nazionali**

**(Comma 2: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, comma 11-quater)**

**Nota.** *In questo articolo si riportano altre norme che contengono finalità incidenti sui programmi di investimento nel TPL.*

1. Lo Stato, le Regioni, anche a statuto speciale, e le Province autonome di Trento e Bolzano, gli enti locali, gli enti di governo e i gestori dei servizi TPL nei loro programmi di investimento tengono conto degli obiettivi di cui ai seguenti programmi e alle seguenti disposizioni:

- a) Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo e realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi di cui all' articolo 3 del D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 e relativo allegato;
- b) diffusione e l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligenti sul territorio nazionale di cui al D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modificazioni legge 17 dicembre 2012, n. 221, art. 8, comma 4, recante gli obiettivi prioritari;
- c) Piano strategico nazionale per la mobilità sostenibile di cui all'articolo 35, comma 9;
- d) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ( PNRR) di cui all'articolo 33, comma 7, lettera c).

2. I Comuni, in sede di definizione dei Piani urbani del traffico, ai sensi dell'articolo 36 del Codice della strada, 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.

## Parte V

### Ambiente, sicurezza, norme sul personale

#### Titolo I - Servizi TPL e tutela dell'ambiente

##### Articolo 39

##### TPL e tutela dell'ambiente

**(Comma 6: D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, comma 11-bis)**

**Nota.** *Norme applicabili al settore del TPL in materia ambientale. Applicazione delle norme di cui al comma 1 anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.*

1. In attuazione dei compiti attribuiti allo Stato dall'articolo 117, primo comma, della Costituzione in materia di tutela dell'ambiente, le Regioni, anche a statuto speciale, e le Province autonome di Trento e Bolzano, gli enti locali, gli altri enti di governo dei bacini di mobilità e i gestori dei servizi di TPL, nell'esercizio delle funzioni di legislazione, programmazione, organizzazione e gestione dei medesimi servizi si uniformano progressivamente ai principi e agli obiettivi di cui:

- a) al Piano strategico nazionale sulla mobilità sostenibile ai sensi dell'articolo 35, comma 9;
- b) al Regolamento UE 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla *governance* dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima e ai Piani nazionali integrati per l'energia e il clima ai sensi dell'articolo 3 del predetto atto normativo;
- c) al Programma strategico nazionale per il contrasto ai cambiamenti climatici e il miglioramento della qualità dell'aria di cui all'articolo 1, comma 1 del D.L. 14 ottobre 2019, n.111, convertito con modificazioni dalla legge 12 dicembre 2019, n.141.

2. Le autorità competenti e i gestori dei servizi che rientrano tra le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in caso di rinnovi di autoveicoli adibiti a servizi di TPL in loro dotazione, danno attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 1, commi 107, 108 e 109 della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

3. Le autorità competenti danno altresì applicazione alle disposizioni di cui all'articolo 18, comma 10, del D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, limitatamente ai servizi urbani offerti in province ad alto inquinamento di particolato PM di cui all'Allegato IV del predetto D.Lgs., con riferimento ad obblighi di acquisto, in caso di rinnovi, di veicoli alimentati a GNC e GNL, di veicoli elettrici o a funzionamento ibrido.

4. Le autorità competenti verificano l'attuazione da parte di gestori di servizi ferroviari di TPL delle disposizioni di cui all'articolo 40-bis del D.L. 26 ottobre 2019, n. 124, convertito con modificazioni legge 19 dicembre 2019, n. 157, concernente la progressiva dismissione di veicoli circolanti con toilette a scarico aperto.

5. Le autorità competenti collaborano all'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 1 del D.L. 14 ottobre 2019, n.111, convertito con modificazioni legge 12 dicembre 2019, n. 141, ai fini della concessione di un buono mobilità a residenti per l'acquisto, anche a favore di persone conviventi, di abbonamenti al TPL, nonché delle disposizioni di cui all'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n.221, concernenti l'istituzione e le funzioni del mobility manager scolastico. Le autorità competenti concorrono all'utilizzazione dei fondi di cui all'articolo 2, comma 2, del predetto D.L. n. 111 del 2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 229 del 2019 per la realizzazione, prolungamento, ammodernamento e messa a norma di corsie riservate per il TPL.

6. I contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi TPL, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017, non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti ai medesimi servizi 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 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.

7. Lo Stato interviene a supporto della mobilità sostenibile anche a valere:

- a) sui contributi ai Comuni di cui al D.L. 30 aprile 2019, n.34, convertito con modificazione legge 28 giugno 2019, n. 58, articolo 30, commi 1 e 3, concessi per opere pubbliche anche in materia di mobilità sostenibile, secondo la disciplina prevista nelle predette disposizioni;
- b) sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 85 e 86, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come integrato dal D.L. 16 luglio 2020, n.76, convertito con modificazioni legge 11 settembre 2020, n.120, articolo 64, comma 1, lettere a) e b), secondo la disciplina prevista nelle predette disposizioni, con particolare riguardo per la concessione di garanzie anche per investimenti su progetti tesi ad accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e intelligente e in particolare volti a favorire l'avvento della mobilità multimodale automatizzata e connessa, nonché idonei a ridurre l'inquinamento e l'entità delle emissioni inquinanti, anche attraverso lo sviluppo di sistemi intelligenti di gestione del traffico, resi possibili dalla digitalizzazione.

## Titolo II - Sicurezza dei servizi di TPL

### Articolo 40

#### Norme generali sulla sicurezza dei servizi di TPL

**Nota.** *Norme applicabili al settore del TPL in materia di sicurezza.*

1. Le infrastrutture ferroviarie trasferite alle Regioni e i servizi ferroviari di TPL, anche con riferimento al materiale rotabile, sono soggetti alle norme di cui al D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, e al D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché di cui alle norme vigenti che regolano i poteri di ANSFISA, istituita dall'articolo 12 del D.L. 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni legge 16 novembre 2018, n. 130.

2. I veicoli adibiti a servizi di TPL su strada sono soggetti alle disposizioni in materia di sicurezza dei medesimi di cui al Codice della strada, con particolare riguardo al Titolo III, Capi I e III.

3. I servizi di TPL svolti con impianti a fune sono soggetti alle norme stabilite da leggi vigenti che ne regolano la sicurezza, con particolare riferimento al D.Lgs. 12 giugno 2003, n. 210.

## **Articolo 41**

### **Interventi per la sicurezza delle ferrovie regionali**

**(D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 47 commi 1, 2, 3 e 4 - parte)**

**Nota.** *Da chiarire se la norma si applica anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.*

1. Al fine di favorire ed accelerare il conseguimento della compatibilità degli standard tecnologici e di sicurezza delle linee ferroviarie regionali con quelli della rete ferroviaria nazionale di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 31 ottobre 2000, n. 138-T, garantendo al contempo adeguati livelli di efficienza e sviluppo, previa intesa tra le Regioni e il MIMS, da definirsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è individuata quale unico soggetto responsabile della realizzazione dei necessari interventi tecnologici da realizzarsi sulle stesse linee regionali.

2. La società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. attua gli interventi di cui al comma 1 nell'ambito di apposito contratto con le Regioni interessate, nei limiti delle risorse disponibili destinate agli scopi, ed in coerenza con i piani di adeguamento tecnico presentati dai competenti gestori delle reti regionali, rispetto ai quali sia intervenuto il relativo pronunciamento da parte del competente organismo preposto alla sicurezza.

3. Con uno o più decreti del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base di criteri che tengano conto delle esigenze di mobilità dei viaggiatori e delle merci, di ampliamento della connettività della rete ferroviaria, di integrazione con il territorio e le aree metropolitane, di potenziamento delle connessioni verso i sistemi portuali ed aeroportuali, sono individuate, 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.

4. Le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. possono altresì concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi diversi da quelli previsti al comma 1.

5. Le norme di cui al presente articolo si applicano anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.

## Titolo III - Norme sul personale adibito ai servizi di TPL

### Articolo 42

#### Disciplina legislativa in materia di personale

**(Comma 1: R.D. 8 gennaio 1931, n. 148 e allegato, art. 1, comma 1; L. 24 maggio 1952, n. 628, articolo 1; L. 22 settembre 1960, n. 1054, art. 3 e 4 - Commi 2, 3 e 4: L. 22 settembre 1960, n. 1054, art. 1 e 2; L. 24 maggio 1952, n. 628, art. 2 - Commi 5 e 6 : R.D. 8 gennaio 1931, n. 148 e allegato, art. 7 e 6)**

**Nota.** *All'attenzione del Ministero se le norme inserite al comma 6, siano da considerarsi obsolete e in contrasto con l'art. 41 Cost. in quanto lesive della libertà d'impresa.*

1. Al personale impiegato dai gestori di servizi TPL svolti con qualsiasi modalità, con le specificazioni e le esclusioni di cui ai commi 2 e 5 e con esclusione del personale addetto a servizi di TPL e dipendente dalle autorità competenti, ove li gestiscano con la propria organizzazione, si applicano le norme del presente titolo e dell'allegato e quelle da essi richiamate. I gestori, con le esclusioni di cui al presente comma, sono di seguito indicati come aziende. Il rapporto di lavoro del personale impiegato dai medesimi gestori nei servizi ausiliari per la mobilità è disciplinato dalla contrattazione collettiva nazionale.

2. Al personale dipendente di gestori di autoservizi di linea urbani ed extraurbani si applicano le disposizioni di cui al presente titolo e all'allegato, sempreché risulti superiore a 25 il numero di personale occorrente per le normali esigenze di tutti gli autoservizi ovunque esercitati dall'azienda; per gli autoservizi esercitati da gestori di linee ferroviarie, tranviarie, filoviarie e di navigazione interna, si terrà conto del complesso del personale occorrente alle normali esigenze di tutti i servizi aziendali. Il personale adibito ai servizi automobilistici interregionali di competenza statale non si computa nel numero di personale occorrente.

3. Il rapporto di lavoro del personale di autoservizi urbani ed extraurbani, che non ricada sotto l'applicazione del presente titolo e dell'allegato è regolato dal contratto di lavoro stipulato per il personale di cui al comma 1.

4. Ai fini del presente titolo sono da considerarsi urbani i servizi automobilistici che si svolgono per intero nell'ambito del centro abitato o colleghino con lo stesso o tra di loro frazioni con continuità di abitato od allaccino i centri urbani con i sobborghi, con i propri scali ferroviari e portuali, con i propri aeroporti, ovvero colleghino tra di loro centri urbani costituenti un unico complesso economico-sociale.

5. Le disposizioni del presente titolo e dell'allegato non si applicano:

a) alla categoria dei dirigenti di azienda;

b) al personale addetto ai servizi che secondo l'ordinamento dell'azienda e con l'approvazione del Governo siano affidati a privati appaltatori, o addetto a servizi che siano soltanto sussidiari del servizio dei trasporti.

6. Nell'esercizio delle facoltà concesse all'amministrazione dello Stato dall'articolo 184 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, il MIMS, di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, può stabilire, con provvedimento da notificarsi alle associazioni interessate, che, durante il termine prescritto al concessionario per l'esecuzione di quanto è necessario al ristabilimento del servizio definitivo o fino alla delibera-



zione di una nuova concessione nei casi previsti dal primo capoverso dell'articolo succitato, non si proceda a determinazioni di nuove condizioni di lavoro.

## **Articolo 43**

### **Categorie del personale**

**(R.D. 8 gennaio 1931, n. 148 e allegato, art. 8 e successive modificazioni)**

1. Il personale delle aziende si distingue in due categorie:
  - a) personale di ruolo;
  - b) personale avventizio.
2. Fa parte della prima categoria il personale che gode il trattamento di stabilità secondo le norme dell'allegato.
3. Fa parte della seconda categoria il personale dipendente da aziende esercenti linee soltanto in alcune stagioni dell'anno, e quello assunto per bisogni saltuari ed eccezionali:
  - a) durante le stagioni balneari ed in occasione di feste, fiere e simili, disastri, franamenti, nevicate, inondazioni, e simili, ed in genere per lavori stagionali;
  - b) per eventuale sostituzione di agenti assenti per congedi, malattie ed aspettative;
  - c) per la costruzione di nuove linee od altri lavori di carattere temporaneo e straordinario;
  - d) per la costruzione e ricostruzione del materiale mobile.

## **Articolo 44**

### **Controversie sul rapporto di lavoro**

**(R.D. 8 gennaio 1931, n. 148 e allegato, art. 10, come sostituito da L. 24 luglio 1957, n. 633)**

1. Le controversie individuali relative ai rapporti soggetti alle norme del presente titolo e all'allegato sono di competenza dell'autorità giudiziaria.
2. L'agente che intende adire l'autorità giudiziaria contro un provvedimento dell'azienda che lo riguarda, deve preventivamente proporre reclamo in via gerarchica entro sessanta giorni dalla data di comunicazione del provvedimento, presentandolo al superiore immediato che è tenuto a rilasciare ricevuta.
3. L'azienda deve comunicare al reclamante le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla presentazione del reclamo e, decorso tale termine, anche se l'azienda non abbia risposto, il reclamante può adire l'autorità giudiziaria proponendo la relativa azione entro i successivi sessanta giorni. L'omissione del reclamo nel termine suddetto comporta l'improcedibilità dell'azione giudiziaria.

## **Articolo 45**

### **Trattamento giuridico ed economico del personale**

**(Comma 4: legge 30 dicembre 2004, n. 311, art. 1, comma 148 - Comma 5: legge 12 luglio 1988, n. 270, art. 1, comma 2)**

1. Tutto il personale di cui all'articolo 42 deve essere idoneo a soddisfare le condizioni poste dalle leggi e dai regolamenti per le mansioni che deve svolgere.
2. L'accertamento delle idoneità è regolato dai decreti del MIMS, salvo che per il personale delle ferrovie soggette alle disposizioni adottate da ANSFISA.
3. In materia di Cassa integrazione guadagni è confermata la vigenza dell'articolo 3, comma 1, del D.Lgs. C.P.S. 12 agosto 1947, n.869 e successive modificazioni.
4. A decorrere dal 1 gennaio 2005, i trattamenti economici previdenziali di malattia, riferiti ai lavoratori addetti ai pubblici servizi di trasporto rientranti nell'ambito di applicazione del presente titolo, sono dovuti secondo le norme, le modalità e i limiti previsti per i lavoratori del settore industria. Eventuali trattamenti aggiuntivi rispetto a quelli erogati dall'INPS al lavoratore del settore industria sono ridefiniti con la contrattazione collettiva di categoria.
5. Il rapporto di lavoro del personale di cui all'articolo 42, per quanto non previsto dal presente titolo e dall'allegato e dalle norme richiamate all'articolo 46, è disciplinato dalla contrattazione collettiva nazionale. Le disposizioni contenute nell'allegato, ivi comprese le norme di legge modificative, sostitutive ed aggiuntive ad esso, possono essere derogate dalla contrattazione nazionale di categoria ed i regolamenti d'azienda non possono derogare ai contratti collettivi.

## **Articolo 46**

### **Orario di lavoro e modifiche alla disciplina del contratto di lavoro intermittente**

**Nota.** *Norma ricognitiva sulle disposizioni in materia di orario di lavoro del personale di cui al comma 1, connessa ad abrogazioni espresse inserite all'articolo 53, comma 2. Pur trattandosi di un provvedimento individuato come abrogato dalla banca dati, si richiama il R.D.L. n. 2328 del 1923 in quanto il D.P.R. n. 753 del 1980 ne aveva previsto l'applicazione fino all'emanazione di norme secondarie, ma il successivo art.19 del D.Lgs. n. 66 del 2003 ne aveva invece confermata la vigenza. Si ritiene che la materia meriti un ulteriore approfondimento da parte del Ministero e delle parti sociali.*

1. La legge 14 febbraio 1958, n. 138, si applica al personale degli automezzi pubblici di linea extraurbani adibiti prevalentemente al trasporto di passeggeri il cui percorso non supera i 50 chilometri.
2. La disciplina dell'orario di lavoro del personale di cui all'articolo 42 resta di competenza della contrattazione collettiva nazionale, salvo quanto previsto al comma 1 e quanto previsto agli articoli non abrogati, ai sensi dell'articolo 53, comma 2, di cui al R.D.L. 19 ottobre 1923, n. 2328, nonché alla citata legge n. 138 del 1958, nei termini e limiti previsti dal D.Lgs. 8 aprile 2003, n.66. È altresì fatta comunque salva l'applicazione del Regolamento (CE) n. 561 del 2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 e del D.Lgs. 19 novembre 2007, n. 234 e successive modificazioni ai lavoratori mobili dipendenti da azienda autoferrotranviaria, come definiti dall'articolo 1, lettere h) del citato D.Lgs. n. 66 del 2003 e nei termini previsto dall'articolo 2, comma 1 dello stesso decreto legislativo.
3. Il punto 8 della tabella annessa al R.D. 6 dicembre 1923, n.2657, è sostituito come segue: "Personale addetto ai trasporti di persone e di merci; personale addetto ai lavori di carico e scarico, esclusi quelli che a giudizio dell'Ispettorato dell'industria e del lavoro non abbiano carattere di discontinuità; personale viaggiante".

## Parte VI

### Norme finali

**Nota.** *In questa parte sono inserite le Norme per l'emergenza "COVID-19" organizzate per finalità o per contenuto. Per quanto riguarda norme successive al 1 ottobre 2020 si è tenuto conto dei D.L. nn. 104 e 183 del 2020 e delle norme di cui alla legge di bilancio per il 2021. Da chiarire l'applicazione di queste disposizioni alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano; nel dubbio, si sono mantenute le locuzioni delle norme originarie (salvo l'uso del termine Regioni per le Regioni a statuto ordinario come da norma iniziale sulle definizioni).*

#### Articolo 47

##### Norme ordinamentali per l'emergenza COVID-19

**(Comma 1: D.L. 19 maggio 2020, n. 34, conv. con mod. L. 17 luglio 2020, n. 77, art. 200, comma 6-bis - Comma 2: D.L. 17 marzo 2020, n. 18, conv. con mod. L. 24 aprile 2020, n. 27, art. 92 comma 4-bis., come modificato dal D.L. 31 dicembre 2020, n. 183, conv. con mod. L. 26 febbraio 2021, n. 21, art. 13 comma 12 - Comma 3: D.L. 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, art. 92, commi 4-ter - Comma 4: D.L. 17 marzo 2020, n. 18, conv. con mod. l. 24 aprile 2020, n. 27, art. 92 comma 4-quater)**

1. Al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2, fino al 30 giugno 2021, in deroga all'articolo 87, comma 2, del Codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, possono essere destinate ai servizi di linea per trasporto di persone anche le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), del medesimo Codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

2. Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di TPL, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 30 aprile 2021. Le disposizioni del presente comma non si applicano al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi.

3. Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

4. L'efficacia delle disposizioni di cui ai commi 2 e 3 è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

## **Articolo 48**

### **Norma transitoria sui diritti degli utenti**

**Nota.** *Non si è inserita nel TU la norma di cui all'art. 215, commi 1, 2 e 3 del D.L. 34/2020 in quanto riguarda anche settori diversi dal TPL.*

1. In caso di mancata utilizzazione, in conseguenza delle misure di contenimento previste dall'articolo 1 del decreto legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito con modificazioni dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, nonché dai relativi provvedimenti attuativi, di titoli di viaggio, ivi compresi gli abbonamenti, ai gestori di servizi TPL si applicano le disposizioni di cui al D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni legge 17 luglio 2020, n. 77, art. 215, commi 1, 2 e 3.

## **Articolo 49**

### **Norme straordinarie per il Fondo TPL 2020 e per gli oneri derivanti da CCNL**

**(Commi 1 e 2 : D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, art. 200, commi 4, e 5, come modificato dal D.L. 31 dicembre 2020, n. 183, convertito con modificazioni L. 26 febbraio 2021, n. 21, art. 13, comma 7)**

**Nota.** *Non si è inserita nel Testo Unico la disposizione di cui al comma 3 del dell'articolo 200 del D.L. n. 34 del 2020 in quanto non è certa la sua applicazione al solo settore del TPL.*

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19, l'erogazione alle Regioni dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 6, relativa all'anno 2020, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore della legge di conversione del D.L.19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 30 giugno 2020.

2. La ripartizione delle risorse stanziata per l'esercizio 2020 e per l'esercizio 2021 sul Fondo TPL è effettuata senza l'applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 3, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 26 giugno 2013, n.148, con le modifiche e integrazioni di cui ai successivi D.P.C.M. emanati ai sensi dell'articolo 27, comma 5.

3. Ai gestori di servizi TPL si applicano anche le disposizioni di cui al D.L.19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, art. 200, comma 6.

## **Articolo 50**

### **Altri interventi straordinari per il TPL per l'emergenza COVID-19**

**(Commi 1, 2 e 3: D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, art. 200, commi 1, 2 e 9 - Commi 4, 5, 6 e 7: D.L. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni dalla L. 13 ottobre 2020, n. 126, art. 44 commi 1, 1-bis, 2 e 3 - Commi 4, 11 e 12: legge 30 dicembre 2020, n. 178, articolo 1, commi 816 e 818 - Commi 8, 9 e 10: D.L. 28 ottobre 2020, n. 137, convertito con modificazioni L. 18 dicembre 2020, n. 176)**

**Nota.** Poiché nelle norme inserite ai commi 5, 8 e 11 si parla di Regioni e Province autonome, si è previsto espressamente che le norme di cui al presente articolo si applicano alle Regioni anche a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, al fine di sostenere il settore del TPL di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il MIMS un Fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. Il Fondo è destinato, nei limiti delle risorse disponibili, anche alla copertura degli oneri derivanti con riferimento ai servizi di TPL dall'attuazione delle misure previste dall'articolo 215 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni legge 17 luglio 2020, n. 77.

2. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n.77, previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione di cui al comma 1 ai gestori dei servizi TPL, ivi compresi la gestione governativa della ferrovia circumetnea, la concessionaria del servizio ferroviario Domo-dossola-confine svizzero, la gestione governativa navigazione laghi e agli enti affidanti nel caso di contratti di servizio *gross cost*. Tali criteri, al fine di evitare sovra-compensazioni, sono definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 500 milioni di euro per l'anno 2020, si provvede ai sensi dell'articolo 265 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

4. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge 13 ottobre 2020, n. 126, di conversione del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, al fine di sostenere il settore del TPL di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico e consentire l'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 di cui al decreto legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito con modificazioni dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, e al decreto legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito con modificazioni dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, la dotazione del Fondo di cui al comma 1, è incrementata di 400 milioni di euro per l'anno 2020. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui ai commi 1 e 2, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di TPL, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi, nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19, abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge 30 dicembre 2020, n. 178, la disposizione di cui al secondo periodo del presente comma si applica

a tale fine ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

5. Ciascuna Regione, anche a statuto speciale, e Provincia autonoma è autorizzata all'attivazione dei servizi aggiuntivi di TPL di cui al comma 4, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa di 300 milioni di euro autorizzata dal medesimo comma 4 le stesse percentuali di ripartizione previste dal decreto del Ministro, adottato in attuazione del comma 2. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge 13 ottobre 2020, n. 126, di conversione del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, previa intesa in sede di Conferenza unificata, si provvede alla definizione dei criteri e delle quote da assegnare a ciascuna Regione, anche a statuto speciale, e Provincia autonoma per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di TPL previsti dal comma 4, secondo periodo, e alla conseguente ripartizione delle risorse, anche attraverso compensazioni tra gli enti stessi, nonché alla ripartizione delle residue risorse di cui al comma 4, primo periodo, secondo i medesimi criteri e modalità di cui al citato comma 2.

6. Qualora la quota assegnata a titolo di anticipazione a ciascuna Regione, anche a statuto speciale, e Provincia autonoma, a valere sul fondo di cui al comma 4, dovesse risultare superiore alla quota spettante a conguaglio, detta eccedenza dovrà essere versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la successiva attribuzione alle altre Regioni o Provincia autonoma per le medesime finalità.

7. All'onere di cui al comma 4, pari a 400 milioni di euro, per l'anno 2020, si provvede ai sensi dell'articolo 114 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126.

8. A decorrere dalla data di entrata in vigore del D.L. 28 ottobre 2020, n. 137, convertito con modificazione dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, il termine del 31 dicembre 2020 di cui al comma 1 relativo alla compensazione della riduzione dei ricavi tariffari è differito al 31 gennaio 2021. Per le finalità di cui al primo periodo, la dotazione del Fondo di cui al comma 1 è incrementata di 390 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità della citata disposizione, anche per il finanziamento nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'emanazione del decreto di cui al comma 9. Per i servizi aggiuntivi, le Regioni, anche a statuto speciale, le Province autonome di Trento e Bolzano e i Comuni, nei limiti di 90 milioni di euro, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione ed imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

9. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni a far data dal 9 novembre 2020, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si provvede alla definizione delle quote da assegnare a ciascuna Regione, anche a statuto speciale, e Provincia autonoma per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale previsti dal comma 2 nonché per l'utilizzo delle residue risorse, tenuto conto delle modalità e dei criteri di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 340, dell'11 agosto 2020.

10. Agli oneri derivanti dal comma 8 si provvede ai sensi dell'articolo 34, del D.L. 28 ottobre 2020, n. 137, convertito con modificazioni dalla legge 18 dicembre 2020 n. 176.

11. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e con copertura dei relativi oneri finanziari a carico della medesima legge, al fine di consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di TPL, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente all'emergenza epidemiologica da COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'emanazione del decreto di cui al secondo periodo, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un Fondo con una dotazione di 200 milioni di euro per l'anno 2021. Per le finalità di cui al presente comma, le Regioni, anche a statuto speciale, e le Province autonome di Trento e Bolzano e i Comuni, nei limiti delle disponibilità del Fondo di cui al primo periodo, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono assegnate alle Regioni, anche a statuto speciale, e alle Province autonome di Trento e di Bolzano le risorse di cui al primo periodo, ripartite sulla base dei criteri stabiliti ai sensi del comma 5. Eventuali risorse residue possono essere utilizzate, nell'anno 2021, per le finalità previste dal comma 1.

12. Al fine di assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19, dalla data di entrata in vigore della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19, al personale di cui ai commi da 1 a 3 dell'articolo 12-bis del Codice della strada possono essere conferite le funzioni di controllo nonché di accertamento, ai sensi dell'articolo 4 del decreto legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito con modificazioni dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, del rispetto da parte dei viaggiatori delle modalità di utilizzazione del trasporto pubblico locale come disciplinate dalle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

## Articolo 51

### Norme per il sostegno agli investimenti sul TPL per l'emergenza COVID-19

**(Comma 1: D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, art. 200, comma 7. Comma 2: D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, art. 200, comma 8)**

**Nota.** *Avendo interpretato altre norme di incentivazione come applicabili anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano, si ritiene ad esse applicabile anche il comma 1 del presente articolo.*

1. Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo del materiale rotabile destinato ai servizi stessi, per le Regioni, anche a statuto speciale, e le Province autonome di Trento e Bolzano, gli enti locali e i gestori di servizi di TPL, non si applicano sino al 31 dicembre 2024 le disposizioni che prevedono un cofinanziamento dei soggetti beneficiari nell'acquisto dei mezzi. Per le medesime finalità di cui al primo periodo non trovano applicazione fino al 30 giugno 2021 le disposizioni relative all'obbligo di utilizzo di mezzi ad alimentazione alternativa, qualora non sia presente idonea infrastruttura per l'utilizzo di tali mezzi. È autorizzato, fino alla data del 30 giugno 2021, l'acquisto di autobus tramite la convenzione Consip Autobus 3 stipulata il 2 agosto 2018, nonché l'acquisto di materiale rotabile anche in leasing.

2. Fino al 30 giugno 2021, le risorse statali previste per il rinnovo del materiale rotabile automobilistico e ferroviario destinato al TPL possono essere utilizzate, entro il limite massimo del 5 per cento, per l'installazione di dotazioni sui relativi mezzi, finalizzate a contenere i rischi epidemiologici per i passeggeri ed il personale viaggiante, nonché per il finanziamento di progetti relativi all'acquisto, anche mediante contratto di locazione finanziaria, da parte dei gestori di servizi di TPL, di biciclette elettriche a pedalata assistita e progettate per la mobilità condivisa e all'utilizzo di detti mezzi per l'integrazione dei servizi flessibili e di mobilità condivisa con i programmi di esercizio esistenti. Per le finalità di cui al precedente periodo ed a valere sulle medesime risorse, il MIMS, anche mediante apposite convenzioni sottoscritte con Enti pubblici di ricerca o Istituti universitari, promuove uno o più progetti di sperimentazione finalizzati ad incrementare, compatibilmente con le misure di contenimento previste dall'articolo 1 del decreto legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito con modificazioni dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, nonché dai relativi provvedimenti attuativi, l'indice di riempimento dei mezzi di trasporto, garantendo la sicurezza dei passeggeri e del personale viaggiante.

## Articolo 52

### Norme in materia di trasporto interregionale tra Veneto e Friuli Venezia Giulia

**(Commi 1, 2, 3, 4 e 5: legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1, commi 683-687)**

**Nota.** *Norma finale, contenuta nella legge di bilancio 2021*

1. Previa sottoscrizione di apposito accordo di programma tra lo Stato, le Regioni e le province autonome interessate, sono attribuiti alla regione autonoma Friuli Venezia Giulia, in attuazione di quanto previsto all'articolo 9, comma 7, del decreto legislativo 1° aprile 2004, n. 111, tutti i servizi di trasporto ferroviario passeggeri interregionale indivisi attualmente



svolti sulle direttrici Trieste-Venezia e Trieste-Udine-Venezia e alla Regione Veneto le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari interregionali indivisi attualmente svolti sulla direttrice Bologna-Brennero.

2. Entro il 31 dicembre 2021, la Regione Veneto e la Regione Friuli Venezia Giulia procedono all'affidamento dei servizi di cui al comma 1 e alla sottoscrizione dei relativi contratti di servizio, che costituiscono a tutti gli effetti servizi di interesse regionale.

3. Per l'effettuazione dei servizi ferroviari interregionali sono assegnati 11.212.210 euro annui alla Regione Veneto e 22.633.652 euro annui alla Regione Friuli Venezia Giulia a decorrere dalla data effettiva di cessazione dell'esercizio delle funzioni da parte del MIMS, ai sensi del comma 5. A tale fine, le risorse disponibili nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze sono integrate di 3.906.278 euro annui a decorrere dall'anno 2021.

4. Dalla data di decorrenza dell'affidamento dei servizi di cui al comma 1 del presente articolo, le risorse del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, già stanziata per interventi di rinnovo del materiale rotabile ferroviario, sono assegnate alla Regione Veneto per 11.042.500 euro per l'anno 2021, 15.859.375 euro per l'anno 2022, 21.875.000 euro per l'anno 2023, 22.649.375 euro per l'anno 2024 e 4.375.000 euro per l'anno 2025 e alla Regione Friuli Venezia Giulia per 14.197.500 euro per l'anno 2021, 20.390.625 euro per l'anno 2022, 28.125.000 euro per l'anno 2023, 29.120.625 euro per l'anno 2024 e 5.625.000 euro per l'anno 2025.

5. Il MIMS, al fine di garantire la continuità del servizio, provvede ad assicurare la continuità dei collegamenti interregionali di cui al comma 1, nel limite delle risorse destinate allo scopo, fino all'affidamento di cui al comma 2 e comunque non oltre il 31 dicembre 2021.

6. La copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo sono a carico della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

## **Articolo 53**

### **Abrogazioni**

1. Sono o restano abrogate le seguenti disposizioni :

- a) R.D. 8 gennaio 1931, n. 148, e allegati A e B;
- b) L. 24 maggio 1952, n. 628;
- c) L. 24 luglio 1957, n. 633;
- d) L. 22 settembre 1960, n. 1054;
- e) L. 1 febbraio 1978, n. 30;
- f) L. 10 aprile 1981, n. 151;

- g) L. 29 novembre 1984, n. 798, art. 18- bis;
- h) L. 22 dicembre 1984, n. 887, art. 3, ottavo comma ;
- i) L. 11 marzo 1988, n. 67, art. 13, commi 13 e 25;
- j) L. 12 luglio 1988, n. 270, artt. 1 e 3;
- k) D.L. 4 marzo 1989, n. 77, conv. con mod. L. 5 maggio 1989, n. 160, art. 1, comma 3;
- l) L. 28 dicembre 1995, n. 549, art. 3, comma 12;
- m) L. 23 dicembre 1996, n. 662, art. 1, comma 163;
- n) D. Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, salvo l'articolo 3;
- o) L. 18 giugno 1998, n. 194, art. 2, comma 8;
- p) L. 7 dicembre 1999, n. 472, art. 8, comma 1;
- q) L. 28 dicembre 2001, n. 448, art. 27, comma 14;
- r) D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, conv. con mod. L. 27 febbraio 2004, n. 47, art. 23, comma 3-bis;
- s) L. 30 dicembre 2004, n. 311, art. 1, comma 148;
- t) D.L. 21 febbraio 2005, n. 16, conv. con mod. L. 22 aprile 2005, n. 58, art. 1, commi 2 e 3;
- u) L. 23 dicembre 2005, n. 266, art. 1, comma 273;
- v) D.L. 4 luglio 2006, n. 223, conv. con mod. L. 4 agosto 2006, n. 248, art. 1, comma 1;
- w) L. 27 dicembre 2006, n. 296, art. 1, comma 1031, 1032, 1033 e 1230;
- x) L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 295-299, 300, 301, 304 - 308, 310
- y) D.L. 1 luglio 2009, n. 78, conv. con mod. L. 3 agosto 2009, n. 102, art. 4-bis;
- z) L. 23 luglio 2009, n. 99, art. 61;
- aa) D.L. 6 luglio 2011, n. 98, conv. con mod. L. 15 luglio 2011, n. 111, art. 21, comma 3;
- ab) D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, conv. con mod. L. 22 dicembre 2011, n. 214, art. 30 commi 3-ter, 3-quater, 3-quinquies;
- ac) D.Lgs. 18 aprile 2012, n. 61, art. 12, comma 3;

- ad) D.L. 6 luglio 2012, n. 95, conv. con mod. L. 7 agosto 2012, n. 135, art. 16-bis;
- ae) D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, conv. con mod. L. 17 dicembre 2012, n. 221, art. 8 commi 1, 2 e 3; art. 34-octies;
- af) D.L. 21 giugno 2013, n. 69, conv. con mod. L. 9 agosto 2013, n. 98, art. 25, comma 11-quinquies;
- ag) L. 27 dicembre 2013, n. 147, art. 1, commi 83, 84 e 88;
- ah) L. 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, commi 223-228 e 359;
- ai) L. 28 dicembre 2015, n. 208, art.1, commi 633 e 866;
- aj) D.L. 30 dicembre 2015, n. 210, conv. con mod. L. 25 febbraio 2016, n. 21, art. 7 comma 11-quater;
- ak) D.L. 22 ottobre 2016, n. 193, conv. con mod. L. 1 dicembre 2016, n. 225, art. 11 comma 3-bis;
- al) L. 11 dicembre 2016, n. 232, art. 1, commi 534-quater e 613-615;
- am) D.L. 24 aprile 2017, n. 50, conv. con mod. L. 21 giugno 2017, n. 96, art. 27, tranne i commi 8-septies, 8-octies, 12 e 12-bis; art. 47, commi 1,2, 3, 4, 5 ; art. 48, tranne i commi 6, 8 e 12;
- an) L. 4 agosto 2017, n. 124, art. 1, comma 167;
- ao) L. 27 dicembre 2017, n. 205, art. 1, commi 71, 873, 1085 e 1086;
- ap) D.L. 28 settembre 2018, n. 109, conv. con mod. L. 16 novembre 2018, n. 130, art. 5, commi 1 e 2;
- aq) D.L. 30 dicembre 2019, n. 162, conv. con mod. L. 28 febbraio 2020, n. 8, art. 13, comma 5-octies;
- ar) D.L. 17 marzo 2020, n. 18, conv. con mod. L. 24 aprile 2020, n. 27, art. 92, commi 4-bis, 4-ter e 4 quater;
- as) D.L. 19 maggio 2020, n. 34, conv. con mod. L. 17 luglio 2020, n. 77, art. 200, commi 1,2,4,5, 5-bis, 5-ter 5-quater, 6-bis, 7, 8 e 9 ; art. 212 bis comma 1;
- at) D.L. 14 agosto 2020, n. 104, conv. con mod. L. 13 ottobre 2020, n. 126, art. 44;
- au) L. 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1, commi 661, 683- 687, commi 816-818;

2. All'articolo 19, comma 3, del D.Lgs. 8 aprile 2003, n.66, è aggiunto il seguente periodo: "Sono in ogni caso abrogati gli artt. 2, 3, 4, 5, 6, 11, 13, 14, 16, 18, 19, 21, 23, 24, 26, 28, 29, 31 del R.D.L., allegato B, 19 ottobre 1923, n. 2328. Sono, altresì, abrogati gli artt. 1, 2, 3, 4, 11, 12 della legge 14 febbraio 1958, n. 138".

3. Sono altresì abrogate le seguenti ulteriori disposizioni che, tuttavia, continuano ad applicarsi ad interventi in corso di realizzazione eventualmente finanziati in base ad esse;

- a) D.L. 22 dicembre 1981, n. 786, conv. con mod. L. 26 febbraio 1982, n. 51, art. 27- ter;
- b) L. 27 dicembre 1983, n. 730, art. 7, dal sesto al tredicesimo comma;
- c) L. 22 dicembre 1984, n. 887, art. 3, commi sesto, settimo e nono;
- d) L. 28 febbraio 1986, n. 41, art. 5, commi 5, 6 e 7;
- e) D.L. 9 dicembre 1986, n. 833, conv. con mod. L. 6 febbraio 1987, n. 18, artt. 1, 2, 3, 4 e 5;
- f) L. 22 dicembre 1986, n. 910, art. 2, commi 1 e 2;
- g) L. 11 marzo 1988, n. 67, art. 13, commi 1, 2 e 25;
- h) D.L. 4 marzo 1989, n. 77, conv. con mod. L. 5 maggio 1989, n. 160, art. 1, commi 1, 2, 4, 6, 7-bis e 7 quinquies;
- i) D.L. 31 ottobre 1990, 310, conv con mod l. 22 dicembre 1990, n. 403 artt. 2, 2-bis, 3;
- j) D.L. 11 luglio 1992, n. 133 conv. con mod. L. 8 agosto 1992, n. 359, art.1, comma 1;
- k) L. 24 dicembre 1993, n. 538, art. 4, comma 1;
- l) L. 23 dicembre 1994, n. 725, art. 6, comma 1;
- m) D.L. 1 aprile 1995, n. 98, conv. con mod. L. 30 maggio 1995, n. 204, artt. 1 e 2;
- n) L. 28 dicembre 1995, n. 549, art. 3, comma 9, secondo periodo;
- o) D.L. 4 ottobre 1996, n. 517, conv. con mod. L. 4 dicembre 1996, n. 611, art. 3, comma 1;
- p) L. 23 dicembre 1996, n. 662, art. 1, comma 163;
- q) L. 18 giugno 1998, n. 194, art. 2, commi 1, 2, 3, 4;
- r) L. 7 dicembre 1999, n. 472, art. 8, commi 2 e 3; art. 12, commi 1, 2 e 3;
- s) L. 23 dicembre 2000, n. 388, art. 145, comma 30;
- t) L. 28 dicembre 2001, n. 448, art. 27, comma 14;

- u) L. 24 dicembre 2003, n. 350, art. 4, comma 157;
- v) D.L. 10 gennaio 2006, n. 4, conv. con mod. L. 9 marzo 2006, n. 80, art. 31;
- w) D.L. 29 novembre 2008, n. 185, conv. con mod. L. 28 gennaio 2009, n. 2, art. 25, commi 2, 3, 4, e 5;
- x) L. 13 dicembre 2010, n. 220, art. 1, comma 29;
- y) D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68 art. 40, commi 1, 2 e 3;
- z) D.L. 13 agosto 2011, n. 138, conv. con mod. L. 14 settembre 2011, n. 148, art. 1, comma 13;
- aa) D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, conv. con mod. L. 22 dicembre 2011, n. 214, art. 30, comma 2;
- ab) D.L. 22 giugno 2012, n. 83, conv. con mod. L. 7 agosto 2012, n. 134, art. 16, comma 1.

## ALLEGATO AL TESTO UNICO

### **Disposizioni sullo stato giuridico del personale di cui all'articolo 42 del Testo Unico**

**Nota.** *Allegato modificato da un punto di vista formale e di coordinamento ed anche espungendo norme obsolete o in contrasto con l'attuale ordinamento costituzionale, modificando la denominazione di strutture del MIMS e inserendo modificazioni conseguenti alle sentenze della Corte costituzionale n. 168 del 1973 e n. 356 del 1989 (art. 39).*

#### Titolo I - Disposizioni generali.

##### **Articolo 1**

1. Il presente regolamento provvede per il personale di ruolo e si applica al personale avventizio solo in quanto è per esso esplicitamente stabilito. Salvo che non sia diversamente disposto, nel testo dell'Allegato i riferimenti agli articoli riguardano articoli dell'Allegato stesso.

2. Il personale di ruolo, stabile ed in prova, è iscritto nell'apposita matricola, dove per ciascun agente sono registrati il cognome, il nome, la paternità, il luogo di nascita, gli studi fatti, l'eventuale servizio militare, la data, la qualifica, lo stipendio o paga ed ogni altra indicazione riguardante l'assunzione, l'iscrizione all'Istituto di previdenza, gli avanzamenti, le onorificenze, gli encomi, le gratificazioni, i traslochi, le malattie, le aspettative e le assenze costituenti interruzioni di servizio, le punizioni, le indicazioni che concernono lo stato di servizio e quelle relative alla cessazione dal servizio.

3. Con ordini di servizio sono portati a conoscenza del personale tutti i provvedimenti in materia di nomine, promozioni, esoneri, traslochi.

4. Ai singoli interessati è data altresì comunicazione per iscritto dei provvedimenti che personalmente li riguardano.

##### **Articolo 2**

1. Gli agenti in servizio nelle stazioni, sui treni e sui natanti delle linee di navigazione interna, debbono portare in maniera visibile il numero di matricola ed indossare il vestiario uniforme prescritto dalle strutture competenti del MIMS od, in mancanza, dalle aziende esercenti.

##### **Articolo 3**

1. L'azienda ha facoltà di passare gli agenti di ruolo da uno ad altro servizio o ramo di servizio con la stessa qualifica o con altra dello stesso grado.

2. I passaggi che portino un cambiamento di qualifica sono deliberati dal direttore dell'azienda, inteso l'agente interessato.

3. Nel caso di cambiamenti di qualifica disposti dall'azienda, viene convertito in assegno personale, sottoposto a ritenuta per la previdenza, la parte di stipendio o paga che superi il massimo dello stipendio o paga della nuova qualifica.

4. Nei casi di cambiamenti di qualifica richiesti od accettati dall'agente in applicazione dell'articolo 22, comma 1, lettera a), può essere mantenuta all'agente l'anzianità corrispondente alla anzianità della vecchia qualifica.

5. Gli agenti da passarsi a funzioni che interessano la sicurezza dell'esercizio vengono sottoposti a visita sanitaria a mente della normativa vigente per riconoscere se abbiano la voluta idoneità fisica.

#### **Articolo 4**

1. Gli agenti, assumendo servizio, contraggono l'obbligo di osservare tutti i regolamenti, gli ordini di servizio e le disposizioni vigenti o che l'azienda mettesse in vigore, purché non contrarie a quelle del presente Allegato.

#### **Articolo 5**

1. Gli agenti non possono esercitare altri uffici, impieghi, commerci, professioni o mestieri, senza averne avuto esplicita autorizzazione scritta dal direttore dell'azienda.

#### **Articolo 6**

1. È vietato di ricorrere a raccomandazioni per ottenere avanzamenti, miglioramenti di posizione, traslochi od altro.

#### **Articolo 7**

1. L'azienda può obbligare agenti di alcune categorie a prendere domicilio nei locali dell'azienda.

2. Le norme che impongono alle aziende e al personale l'osservanza delle prescrizioni di natura igienica debbono essere stabilite nei regolamenti speciali di ciascuna azienda.

### **Titolo II - Ammissioni in servizio**

#### **Articolo 8**

1. Le assunzioni del personale di ruolo vengono disposte, di regola, per il servizio di prova di cui al titolo III.

2. La nomina del personale in prova è di competenza del direttore dell'azienda, il quale può anche delegarla a funzionari da lui designati. La nomina del personale stabile è pure di competenza del direttore, ma non può essere delegata ad altri.

## **Articolo 9**

1. Per l'ammissione al servizio in prova è necessario:

1) *di avere superato, al momento dell'assunzione in prova, il 18° anno di età;*

2) *di avere tenuto sempre buona condotta civile;*

3) *di essere dotato di sana e robusta costituzione fisica e di possedere l'attitudine ed i requisiti fisici stabiliti per le funzioni cui il richiedente aspira in relazione alle norme vigenti presso l'azienda.*

2. Tutti i richiedenti sono tenuti a presentare il certificato rilasciato dall'ufficio del casellario giudiziario e il certificato carichi pendenti, il certificato degli studi fatti e degli impieghi eventualmente coperti.

## **Articolo 10**

1. Le assunzioni del personale vengono, di regola, fatte nei gradi e classi di stipendio iniziale dei singoli ruoli, secondo gli ordinamenti delle aziende.

## **Articolo 11**

1. Ogni agente all'atto della assunzione deve essere provveduto di una copia del presente regolamento e dei regolamenti di servizio, che contengano le norme inerenti alle mansioni che esso deve esercitare.

## **Titolo III - Servizio di prova**

### **Articolo 12**

1. Gli agenti in prova sono obbligati ad acquistare la idoneità alle funzioni cui sono assegnati ed a soddisfare lodevolmente agli esperimenti prescritti, entro un conveniente periodo di tempo.

2. Tale periodo di tempo è computato anche se prestato anteriormente al presente regolamento e non può essere superiore nel complesso:

a) per le ferrovie, a due anni di effettivo servizio;

b) per le tramvie e per i servizi di navigazione, ad un anno di effettivo servizio. In tale ambito, la durata del periodo di prova è pari a 6 mesi per i lavoratori per i quali non è prescritta una specifica abilitazione, nonché per i lavoratori già in possesso della prescritta abilitazione al momento dell'assunzione.

3. Per i lavoratori non in possesso delle prescritte abilitazioni, il periodo di prova di cui alle lettere a) e b) del comma 2, fermi restando i limiti massimi di durata, cessa comunque dal primo giorno del mese successivo a quello di conseguimento dell'abilitazione.

4. Il periodo di prova nei limiti suindicati va compiuto anche quando nel periodo stesso intervenga una assegnazione a mansioni di grado superiore a quello precedentemente affidato all'agente.



5. L'azienda ha facoltà, in casi eccezionali, di prolungare, a richiesta dell'agente, la durata della prova per un ulteriore periodo che in ogni caso non deve superare la metà dei termini di cui al comma 2, lettere a) e b).

6. Superato il prescritto periodo di prova, il personale viene nominato in pianta stabile con deliberazione del direttore dell'azienda, da comunicarsi, entro un mese dalla scadenza del periodo stesso, agli interessati con regolare partecipazione scritta. Analoga partecipazione, entro lo stesso termine, deve essere fatta agli agenti che, per deliberazione del direttore, siano giudicati non idonei al passaggio in pianta stabile.

7. Trascorso il termine di cui al comma 6, senza che sia intervenuta alcuna comunicazione da parte del direttore, l'agente s'intende nominato stabile con decorrenza dalla data di scadenza del periodo di prova.

### **Articolo 13**

1. Gli agenti in prova possono venire esonerati dal servizio, con deliberazione motivata del direttore:

a) qualora non abbiano conseguita la voluta idoneità al posto cui sono assegnati;

b) se, durante il periodo di prova, abbiano dimostrato, per la natura o la frequenza di mancanze anche lievi, di non possedere qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno del servizio;

c) per imperfezioni fisiche permanenti che, a giudizio dei sanitari dell'azienda, li rendano non idonei al disimpegno del proprio servizio, salva all'agente la facoltà di chiedere un nuovo accertamento dell'inabilità, nei modi e termini stabiliti dalla normativa vigente;

d) nei casi in cui le mutate condizioni del servizio esigano una diminuzione di personale, quando non vi sia modo di conferire all'agente attribuzioni equivalenti in altri rami del servizio, o, consensualmente, anche di grado inferiore.

2. In dipendenza dell'esonero si corrisponde, nei casi sopraindicati, un compenso pari ad un mese di stipendio o paga per ogni anno di servizio prestato, calcolando proporzionalmente le frazioni di anno.

## **Titolo IV - Avanzamenti**

### **Articolo 14**

1. Sono corrisposti: lo stipendio a mensilità maturate e la paga a periodi non superiori a quindici maturate.

2. Gli agenti hanno diritto al pagamento della intera mesata nel corso della quale lasciano definitivamente il servizio, salvo i casi di dimissione o di destituzione, nei quali viene pagato lo stipendio o paga soltanto fino all'ultimo giorno di effettivo servizio.

3. In caso di morte di agenti, il pro-rata della mesata in corso fino al giorno del decesso viene corrisposto, come per legge, ai loro eredi.

4. I conviventi ed a carico, oltre a quanto può loro spettare per diritto successorio su detto pro-rata, percepiscono in proprio, come diritto personale, l'altra parte della mesata.

5. Le disposizioni dei commi 3 e 4, si applicano anche per quanto riguarda il mese di stipendio o di paga ridotti.

## **Articolo 15**

1. Il direttore dell'azienda può adibire temporaneamente gli agenti stabili a funzioni di grado superiore a quello di cui sono provvisti, ma è tenuto, dopo trascorsi sei mesi di reggenza in un anno, a deliberare la promozione effettiva, sempre che vi sia la vacanza del posto.

2. Durante la reggenza è dovuta una indennità pari alla differenza tra la paga o stipendio inerente alla qualifica del grado superiore e la paga o stipendio effettivamente percepito dall'agente.

3. Non è considerata reggenza, agli effetti del presente articolo, la sostituzione di agenti di grado superiore assenti per malattia od in aspettativa.

4. Per i posti da coprirsi mediante esame, la reggenza non dà diritto alla nomina e deve essere limitata al periodo strettamente necessario per l'espletamento del concorso.

## **Articolo 16**

1. La gerarchia fra agenti è costituita dal grado; a pari grado dalla anzianità nel grado. L'anzianità risulta dalla data dell'ultimo provvedimento di nomina o di promozione.

2. A pari anzianità di nomina prevale l'anzianità nel grado precedente; a pari anzianità nel grado precedente prevale l'anzianità di servizio; a pari anzianità di servizio la maggiore età.

3. Le qualifiche indicate sotto lo stesso numero di grado, a qualunque ruolo appartengano, sono fra loro equivalenti di grado.

4. L'eguaglianza di stipendio o paga non costituisce uguaglianza di grado.

5. I gradi e le qualifiche rispettive saranno stabilite nel regolamento speciale di ciascuna azienda.

## **Titolo V - Traslochi, missioni, congedi, assenze per malattia ed esoneri temporanei e definitivi.**

### **Articolo 17**

1. Gli agenti sono obbligati a tenere o trasferire la propria residenza dovunque sia stabilito dall'azienda, limitatamente però alle località ove hanno sede servizi od uffici dell'azienda stessa.

2. I traslochi possono effettuarsi anche previo consenso della direzione:

a) per cambio, su richiesta degli interessati;

- b) per la vacanza di un posto che deve essere coperto da agenti di pari grado a quello del richiedente;
- c) per cambio e su richiesta degli interessati anche fra diverse aziende e previo consenso di queste.
3. In quest'ultimo caso l'agente assume nella nuova azienda il posto di organico lasciato libero dall'agente al quale subentra.
4. In caso di trasloco per qualsiasi causa, si accordano congedi straordinari con stipendio o paga per il tempo necessario da stabilirsi negli speciali regolamenti dell'azienda.
5. Gli agenti possono anche essere obbligati a recarsi in missioni di qualunque durata nell'interno del territorio nazionale; ad essi spettano in tal caso le indennità stabilite nel contratto collettivo di ciascuna azienda.
6. Le missioni all'estero formano oggetto di particolari accordi fra azienda ed agenti.

## **Articolo 18**

1. Nessun agente può rimanere assente dal servizio senza regolare autorizzazione dei superiori.
2. Ogni assenza non giustificata dà luogo alla ritenuta dello stipendio o paga e di qualsiasi altra competenza, indennità, premio ed assegno fisso, per il tempo corrispondente alla sua durata, indipendentemente dalle eventuali punizioni.
3. L'agente che, per effetto di malattia, si trovi nella impossibilità di attendere al servizio, ha l'obbligo di renderne senza indugio avvisato il proprio superiore.
4. In mancanza non giustificata di siffatto avviso, l'assenza è considerata come arbitraria.

## **Articolo 19**

1. Gli agenti, dopo compiuto un anno di servizio, hanno diritto a fruire un congedo ordinario con stipendio o paga ed indennità fisse senza che, nel richiederne l'autorizzazione, debbano indicarne il motivo.
2. I congedi sono accordati di massima in un numero intero di giornate. Solo si può conteggiare eccezionalmente, a richiesta dell'agente, la mezza giornata, senz'altra suddivisione.
3. I periodi di tempo in cui i congedi debbono essere fruiti sono determinati dall'azienda, secondo le speciali esigenze del servizio.
4. L'azienda accorda i congedi individuali, tenuti presenti i desideri del personale, ed ha facoltà, in casi eccezionali, di revocarli od interromperli, salvo in tal caso all'agente il diritto di rimborso delle eventuali spese di viaggio effettivamente sostenute per il ritorno ordinato e salvo il diritto di fruire in altra epoca dei giorni di congedo perduti.
5. Gli agenti hanno, perciò, l'obbligo di indicare, prima di assentarsi, il luogo dove si possa comunicare loro, occorrendo, l'ordine di richiamo.

## Articolo 20

1. L'aspettativa è l'esenzione temporanea dal servizio degli agenti stabili, che si concede in seguito a domanda dell'interessato per motivi di salute, per servizio militare obbligatorio, per cariche sindacali che comportino l'allontanamento temporaneo dall'azienda, per bisogni privati od in seguito a provvedimenti preventivi giudiziari dipendenti da cause di servizio. Anche se disposta di ufficio, l'aspettativa deve sempre essere notificata per iscritto all'interessato.

2. Essa viene anche disposta d'ufficio nei casi di prolungata infermità o di sopraggiunto impedimento all'ulteriore esercizio delle funzioni proprie di ciascuna qualifica, quando l'azienda giudichi conveniente sperimentare l'esenzione stessa, prima di deliberare l'esonero definitivo dal servizio.

3. L'aspettativa non può essere negata quando sia domandata per motivi di salute, ed a giudizio dei sanitari della azienda sia accertato che l'agente è affetto da malattia, la cura della quale è incompatibile con la prestazione del servizio, e che lascia fondata speranza di guarigione, entro il tempo per cui l'aspettativa stessa è richiesta.

4. L'aspettativa è deliberata dal direttore, il quale ne determina la durata; questa può essere prorogata, ma non mai eccedere in complesso i diciotto mesi, quando si tratti di aspettativa concessa per motivi di salute.

5. L'aspettativa per motivi di salute può in ogni momento essere revocata e si può far luogo all'esonero, ove un giudizio medico, stabilisca l'inutilità di continuare l'aspettativa medesima.

6. L'aspettativa è revocata quando siano venute a cessare le cause per cui fu disposta.

7. Durante il periodo di aspettativa per motivi di salute l'agente ha diritto, per la durata di un anno, e dopo il trattamento di malattia, alla metà dello stipendio o della paga, se solo o con una o due persone di famiglia a carico, e a due terzi se le persone di famiglia a carico superano le due. Resta salva la diversa regolamentazione dettata dai contratti collettivi nazionali di settore.

8. Per gli agenti che hanno meno di cinque anni di servizio, il trattamento è ridotto di un quarto.

9. In caso di aspettativa per provvedimenti preventivi giudiziari dipendenti da cause di servizio, il trattamento è a carico dell'azienda e, qualunque sia l'anzianità di servizio dell'agente, viene commisurato alla metà dello stipendio o della paga, per gli agenti soli o con meno di tre persone di famiglia a carico ed ai due terzi quando le persone di famiglia a carico siano tre o più.

10. Il tempo trascorso in aspettativa è computato per intero agli effetti dell'anzianità quando si tratti di aspettativa per motivi di salute, per servizio militare obbligatorio, per cariche sindacali che comportino l'allontanamento temporaneo dall'azienda o quando si tratti di aspettativa in dipendenza di provvedimenti preventivi giudiziari dipendenti da cause di servizio. L'aspettativa costituisce, invece, interruzione di servizio quando è accordata per motivi privati.

11. Allo scadere dell'aspettativa, ove perdurino le cause che la motivarono, si fa luogo all'esonero definitivo dal servizio, salvo disposizioni eccezionali di competenza del direttore.

12. È vietato all'agente in aspettativa per motivi di salute di occuparsi in altri impieghi lucrosi, senza il consenso scritto del direttore dell'azienda.

13. L'agente in aspettativa per motivi di salute non può cambiare di residenza, se prima non abbia resa avvertita l'azienda, sotto pena della perdita del sussidio di cui al presente articolo.

## **Articolo 21**

1. In caso di subentro nella gestione del servizio derivante da nuovo affidamento del servizio e/o in caso di cessione di linee ad altra azienda devono essere osservate le disposizioni stabilite dall'autorità governativa all'atto dell'approvazione della cessione o della fusione per passaggio del personale di ruolo alla nuova azienda, mantenendo, per quanto è possibile, al personale un trattamento non inferiore a quello precedentemente goduto e assicurando i diritti acquisiti.

2. In caso di mutamento nei sistemi di esercizio, l'azienda deve utilizzare, in quanto sia dichiarato idoneo dall'autorità governativa, e nei limiti dei posti da questa riconosciuti necessari, il personale addetto ai vari servizi, rispettandone, per quanto è possibile, i diritti acquisiti.

3. Nei casi di cui ai due commi precedenti ed in caso di riduzione di posti per limitazione, semplificazione o soppressione di servizi, debitamente autorizzata dall'autorità governativa, l'azienda può procedere ai necessari esoneri di agenti nelle qualifiche in cui risultino le eccedenze, salvo ad assegnarli nei limiti del possibile ad altre qualifiche immediatamente inferiori.

## **Articolo 22**

1. Oltre ai casi di cui alle disposizioni speciali relative agli agenti in prova ed a quelli previsti nel precedente articolo, l'azienda può far luogo all'esonero definitivo dal servizio degli agenti stabili:

a) per inabilità al servizio nelle funzioni proprie della qualifica di cui è rivestito l'agente, quando non accetti altre mansioni, compatibili con le sue attitudini o condizioni, in posti disponibili;

b) per palese insufficienza nell'adempimento delle funzioni del proprio grado non imputabile a colpa dell'agente, quando questi non accetti il grado inferiore che gli può essere assegnato;

c) per scarso rendimento o per palese insufficienza imputabile a colpa dell'agente nell'adempimento delle funzioni del proprio grado;

d) quando gli agenti prosciolti od assolti da imputazioni previste dall'articolo 38 n. 6, in seguito a verdetto negativo dei giurati, oppure con ordinanza o sentenza dell'autorità giudiziaria per insufficienza di indizi, per non provata reità o con altra formola equipollente, non siano giudicati meritevoli della fiducia necessaria per essere conservati in servizio.

## **Articolo 23**

1. Le dimissioni volontarie devono essere presentate per iscritto: esse non hanno valore finché non sono accettate dall'azienda; l'accettazione è deliberata entro un mese dalla pre-

sentazione salvo che il richiedente sia incorso in mancanze per cui sia passibile della destituzione nel qual caso l'azienda ha in facoltà di sospenderle o di respingerle.

2. L'agente dimissionario, fino a quando le sue dimissioni non siano state accettate, ha l'obbligo di continuare a prestare regolare servizio.

3. L'azienda può ritenere d'ufficio come dimissionario l'agente che rifiuti di raggiungere la residenza assegnatagli.

## **Articolo 24**

1. Gli agenti collocati in aspettativa per ragioni di servizio militare e per cariche sindacali, a norma dell'articolo 20, sono ammessi, dopo ottenuto il congedo, nella posizione che avevano in precedenza o in altra equivalente, sempreché ne facciano domanda entro un mese dal congedo o dalla cessazione della carica, conservino la idoneità fisica richiesta dal regolamento e nel caso di servizio militare abbiano riportata la dichiarazione di buona condotta ed esibiscano il foglio matricolare.

## **Articolo 25**

1. È corrisposto lo stipendio o paga, per tutta la necessaria durata dell'assenza, dedotte le indennità spettanti a sensi di legge, agli agenti che siano chiamati a prestare servizio come giurati ed a quelli che siano citati come testimoni:

a) a richiesta dell'azienda in cause civili;

b) a richiesta del pubblico ministero, dell'imputato o dell'azienda in procedimenti penali, nei quali l'azienda sia citata come civilmente responsabile;

c) a richiesta del pubblico ministero o dell'azienda in procedimenti penali, per reati commessi in danno dell'azienda stessa o nei quali essa sia comunque parte lesa, denunciante, querelante o costituita parte civile;

d) nelle inchieste di cui alla legge relativa agli infortuni sul lavoro, avvenuti in occasione del servizio.

2. È pure corrisposto l'intero stipendio o paga per tutta la durata necessaria dell'assenza:

1) all'agente leso in un infortunio sul lavoro, ove già come infortunato non riceva l'intero stipendio o paga od a quelli scelti dal pretore per rappresentarlo, quando siano citati per l'inchiesta sull'infortunio;

2) agli agenti sottoposti a giudizio penale siccome imputati di infortunio sul lavoro in danno di altri agenti, quando siano citati a comparire davanti all'autorità giudiziaria e sempre quando risultino irresponsabili dei fatti;

3) agli agenti che si recano alla pretura per asseverare verbali di contravvenzione o per rendere testimonianza nel relativo procedimento.

3. Agli agenti citati come testimoni per cause non contemplate nei precedenti commi 1 e 2 ed anche non attinenti al servizio, decide il direttore caso per caso se, in quale misura e per quanto tempo, debba essere corrisposto lo stipendio o paga durante l'assenza.

4. In ogni caso le ragioni delle assenze stesse devono essere debitamente comprovate.
5. Le assenze contemplate nel presente articolo, per le quali è corrisposto in tutto od in parte lo stipendio o paga, non sono computate fra i congedi di cui all'articolo 19.

## **Articolo 26**

1. Il personale che ha gestione di danaro o di materiali, può essere obbligato al deposito di una cauzione, il cui importo e le cui modalità di versamento sono stabilite dalla azienda, secondo l'importanza della gestione affidata all'agente.
2. Le cauzioni versate in danaro o titoli o formate con trattenute mensili sullo stipendio o salario, vengono depositate od investite d'accordo coll'agente, a cui favore decorrono gli interessi.
3. L'azienda ha facoltà di prelevare direttamente dalla cauzione l'importo di qualunque perdita, rimanenza, debito, anticipazione e gli indennizzi degli altri danni di qualsiasi natura, che l'agente possa avere recato all'azienda.

## **Articolo 27**

1. Fatte salve le normative regionali vigenti in materia di agevolazioni tariffarie, agli agenti e alle loro famiglie si applicano le disposizioni di cui ai commi seguenti.
2. Agli agenti e loro famiglie vengono concessi annualmente, sulle linee esercitate dall'azienda, biglietti di viaggio e buoni per trasporto di bagaglio gratuito od a prezzo ridotto.
3. In relazione alle speciali condizioni degli agenti e persone di famiglia rispetto alla residenza od ai bisogni, l'azienda concede, su una o più delle linee da essa esercitate, permanenti di viaggio per provviste viveri, per istruzione, per ragioni di cura o per altre ragioni che ne giustificano la concessione.
4. Nelle aziende in cui, per le particolari convenzioni con l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, sono concessi biglietti gratuiti di servizio per un solo viaggio, sono ripartiti fra gli agenti i biglietti stessi, esclusione fatta di quelli occorrenti per le necessità di servizio della azienda.
5. Agli agenti delle tranvie urbane sono concessi biglietti di libera circolazione sulle linee urbane esercitate dall'azienda cui sono addetti. Agli agenti addetti a servizi tranviari di carattere promiscuo urbano ed intercomunale, è concesso il biglietto di libera circolazione sulla rete urbana quando essi dimorano nella zona servita dalla rete stessa; quando risiedono fuori di tale zona è, invece, accordato ad essi il libero transito sulla linea o sulle linee che conducono alla località di dimora dell'agente.
6. L'azienda stabilisce con ordine generale di servizio, ostensibile al personale, le norme per le concessioni di cui al presente articolo.

## **Articolo 28**

1. Gli orari di servizio sono approvati dalle competenti autorità a norma delle disposizioni vigenti.

## **Articolo 29**

1. Durante le assenze dal servizio disciplinate dagli articoli 19, 20, 24, 25, 35 e 39 del presente Allegato e durante le assenze arbitrarie, s'intendono assorbiti i giorni di riposo pagato, che cadono nei predetti periodi di assenza.

## **Titolo VI - Disposizioni disciplinari**

### **Articolo 30**

1. Le punizioni che si possono infliggere agli agenti sono le seguenti:

- 1) la censura che è una riprensione per iscritto;
- 2) la multa che è una ritenuta dello stipendio o della paga; può elevarsi fino all'importo dello stesso stipendio o paga;
- 3) la sospensione dal servizio che ha, per effetto, di privare dello stipendio o paga l'agente che ne è colpito, per una durata che può estendersi a 15 giorni od in caso di recidiva, entro due mesi, fino a 20 giorni;
- 4) la proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio o della paga, per la durata di tre o sei mesi od un anno per le aziende presso le quali siano stabiliti aumenti periodici dello stesso stipendio o paga;
- 5) la retrocessione;
- 6) la destituzione.

2. La multa è applicabile anche agli agenti avventizi.

3. Con deliberazione del Consiglio di disciplina di cui all'articolo 47, agli agenti può essere inflitto, come punizione accessoria, quando vi siano ragioni di incompatibilità locali e nei casi previsti dal presente regolamento, il trasloco punitivo, che priva l'agente delle indennità regolamentari, salvo il rimborso delle spese vive.

### **Articolo 31**

1. L'azienda ha diritto di ottenere il risarcimento dei danni subiti per colpa dei suoi dipendenti, sia praticando ritenute sui loro stipendi o paghe, nei limiti consentiti dalle leggi vigenti, sia esercitando le azioni che le competono secondo il diritto comune, dopo aver accertato chi abbia causato il danno e l'entità dello stesso.

2. Tali trattenute sullo stipendio o sulla paga, quando superino 5000,00 euro non possono essere effettuate senza il consenso della competente struttura del MIMS, che delibera anche sulla misura del risarcimento, dopo avere inteso le parti.

3. Qualora esista sentenza passata in giudicato, con la quale sia stata riconosciuta la responsabilità di uno o più agenti, le trattenute possono essere effettuate direttamente dalla azienda, Analogamente possono essere direttamente effettuate dall'azienda e trattenute che si riferiscono a mancate od incomplete esazioni nonché a differenze contabili.

4. Sono fatte salve le diverse previsioni dettate dalla contrattazione collettiva nazionale.



## Articolo 32

1. Indipendentemente dalle punizioni di cui all'articolo 30 e dal disposto dell'articolo 3, gli agenti addetti alla scorta dei treni, nei quali siano state segnalate per tre volte sottrazioni o manomissioni di bagagli o merci, vengono adibiti ad altre attribuzioni, quando anche non siano imputabili che di poca diligenza nell'esercizio delle loro funzioni.

2. Per l'applicazione di tali disposizioni è tenuto conto delle sottrazioni o manomissioni verificatesi solo nel periodo di tre anni, precedente al tempo in cui si è constatata l'ultima sottrazione o manomissione.

3. A tal fine è fatta speciale annotazione:

a) di qualsiasi manomissione o sottrazione avvenuta in spedizioni di bagagli o merci, tanto a lungo quanto a breve percorso, qualora l'intero percorso venga effettuato sotto la scorta dello stesso personale;

b) delle manomissioni o sottrazioni verificatesi in spedizioni di merci o bagagli, che nel loro percorso siano state soggette a riconsegna e giacenza nei transiti, e così pure delle sottrazioni o manomissioni che in qualsiasi modo si siano constatate in occasione di eccezionale affluenza di merci nella ricorrenza di grandi solennità, come feste natalizie e di capodanno.

4. Ogni singola annotazione di cui al comma 3, lettera a) e ogni due annotazioni di cui al comma 3, lettera b) hanno rispettivamente il valore di una nel computo delle manomissioni o sottrazioni, delle quali, agli effetti della presente disposizione, si deve tener conto.

## Articolo 33

1. La censura, che ha un carattere di preliminare richiamo, si infligge all'agente che commette in servizio mancanze lievi non specificate negli articoli successivi, e nei casi di inadempienze agli ordini superiori o alle disposizioni regolamentari, commesse senza l'intenzione di offendere persone o cose dell'azienda.

## Articolo 34

1. Si incorre nella multa:

- 1) per la inosservanza dell'orario di servizio o per la mancanza di diligenza nel proprio ufficio che non abbiano recato danno al servizio;
- 2) per irregolarità di servizio, abusi e negligenze, quando non abbiano carattere di gravità o non dipendano da proposito deliberato;
- 3) per assenze arbitrarie, che non superino un giorno e non abbiano recato danno al servizio;
- 4) per inosservanza delle misure di prevenzione contro gli infortuni o di altre disposizioni congeneri, sia che la mancanza abbia prodotto danno solo al colpevole sia che non abbia prodotto danno ad alcuno.

2. Nei casi previsti dal numero 3 del comma 1, la punizione si applica indipendentemente dalla perdita dello stipendio e della paga per la durata della assenza.

## Articolo 35

### 1. Si incorre nella sospensione:

- 1) per la inosservanza dell'orario di servizio o per la mancanza di diligenza nel proprio ufficio quando abbia recato danno al servizio;
- 2) per contegno inurbano o scorretto verso il pubblico;
- 3) per avere commesso atti irrispettosi verso i funzionari dipendenti dalle strutture competenti del MIMS, verso i superiori o l'azienda o per non avere altrimenti osservato i doveri di subordinazione, quando le mancanze non assumano una figura più grave;
- 4) per alterchi, ingiurie verbali o disordini sui treni, lungo le linee, nei locali della azienda e dipendenze;
- 5) per essersi presentato ad assumere servizio in istato di ubriachezza;
- 6) per avere mancato di trasferirsi, senza legittimo impedimento, nel termine prefisso, dove fu ordinato dai superiori;
- 7) per simulazione di malattia o per sotterfugi diretti a sottrarsi all'obbligo del servizio;
- 8) per assenze arbitrarie di durata maggiore di un giorno e non superiore a cinque;
- 9) per irregolarità nei viaggi o trasporti in genere, quando non rivestano carattere di frode;
- 10) per volontario inadempimento dei doveri di ufficio o per negligenza, la quale abbia apportato danni al servizio o agli interessi dell'azienda;
- 11) per non avere osservato o fatto osservare le misure di prevenzione contro gli infortuni o la malaria od altre disposizioni congeneri, quando la mancanza abbia prodotto danni ad altre persone;
- 12) per essere stato sorpreso in istato di ubriachezza nel disimpegno di funzioni non interessanti la sicurezza dell'esercizio;
- 13) per rifiuto di risposte precise e categoriche da parte di chi è interrogato come testimone nei procedimenti amministrativi, sempre che le domande si riferiscano a questioni di servizio;
- 14) per dimostrazioni di scherno o di disprezzo ai superiori od agli atti dell'azienda, sia per iscritto che in presenza di testimoni;
- 15) per alterchi con vie di fatto, ingiurie verbali, disordini, risse o violenze sui treni, lungo le linee, nei locali dell'azienda o loro dipendenze;
- 16) per mancanze da cui siano derivate irregolarità nell'esercizio o da cui avrebbe potuto derivare danno alla sicurezza dell'esercizio;
- 17) per ritardato versamento o consegna di valori od oggetti derivanti da colpevole negligenza o da altra causa non dolosa;
- 18) per avere rivolte accuse infondate, specialmente se a mezzo di scritti anonimi od ingiurie scritte, contro altri agenti dell'azienda;
- 19) per avere ecceduto nel valersi della propria autorità verso il personale dipendente;
- 20) per avere domandato mance o regali in qualsiasi caso, oppure per averne accettati allo scopo di procurare vantaggi ad estranei in ogni ramo del servizio, quando la mancanza non assuma figura più grave.

2. Può essere inflitto come punizione accessoria, a norma dell'articolo 30, il trasloco punitivo, quando si sia prodotta incompatibilità di permanenza nel luogo di residenza.

3. Nei casi previsti ai numeri dal 1 al 12 compreso, di cui al comma 1, la sospensione può estendersi fino a 5 giorni e negli altri casi fino a 15 giorni. Verificandosi recidiva entro sei mesi, la durata della sospensione può essere aumentata di un terzo rispettivamente sino a 8 e 20 giorni.

4. Nei casi previsti dai numeri 5 ed 8 del comma 1, la punizione si applica indipendentemente dalla perdita dello stipendio o dalla paga per le giornate di assenza.

## **Articolo 36**

1. Si incorre nella proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga:

- 1) per falso deposto o calcolata reticenza nelle risposte, in caso d'inchiesta su irregolarità di servizio allo scopo di occultare la verità per giovare ad altri agenti;
- 2) per assenze arbitrarie fino a cinque giorni, avvenute nonostante divieto da parte dei superiori;
- 3) per rifiuto di obbedienza ad ordini attinenti al servizio, minacce od ingiurie gravi verso i superiori od altre mancanze congeneri;
- 4) per calunnie o diffamazioni verso l'azienda o verso altri agenti, benché non superiori di grado ed in quest'ultimo caso quando possa derivarne qualsiasi danno al servizio;
- 5) per contravvenzioni alle disposizioni dell'articolo 5 o per occupazioni che possano risultare in contrasto coi doveri d'ufficio.

2. La proroga ha per effetto di ripercuotersi su tutti gli aumenti dovuti all'agente dopo quello che con tale punizione resta per primo ritardato.

3. Ove però l'agente ne sia riconosciuto meritevole, l'azienda ha facoltà di togliere l'effetto della ripercussione, accordando di tre o sei mesi o di un anno, a seconda della proroga inflitta, il periodo di tempo normale necessario per il raggiungimento di uno degli aumenti successivi.

4. L'azienda può esercitare questa facoltà in ogni tempo, ma non mai prima che l'agente punito abbia avuto ritardato, dopo l'applicazione della punizione, il primo aumento spettantegli, salvo il caso che l'agente sia stato, prima di subire il ritardo, promosso di grado.

5. Per gli agenti provvisti dello stipendio o paga massima del loro grado e per quelli che non hanno diritto ad aumenti a periodo fisso, alla proroga è sostituita la riduzione dello stipendio o paga a quello immediatamente inferiore, per un periodo di tempo uguale a quello della proroga.

6. Nei casi previsti dal numero 2 del comma 1, la punizione si applica indipendentemente dalla perdita dello stipendio o della paga per le giornate di assenza.

7. Al personale dipendente da aziende presso le quali non siano stabiliti aumenti periodici di stipendio o paga sarà applicata, per le mancanze previste dal presente articolo, la sospensione, la cui durata potrà essere aumentata fino a un terzo. Nel caso previsto al numero 2 del comma 1 si applica altresì la disposizione dell'ultimo comma dell'articolo 35.

## **Articolo 37**

1. Si incorre nella retrocessione:

- 1) per falso deposto o calcolata reticenza nelle risposte ai superiori, allo scopo di occultare la verità per nuocere ad altri agenti;
- 2) per avere recato pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio, causando accidenti nella marcia dei treni, con non grave danno del materiale, delle persone e delle cose;
- 3) per trascuratezza abituale nell'esercizio delle proprie mansioni che rechi danno alla azienda, o per trascuratezza che abbia recato grave danno all'azienda;
- 4) per inabilità od incompatibilità all'esercizio del proprio ufficio, sopraggiunte per motivi imputabili all'agente;
- 5) per contravvenzioni commesse o facilitate in ragione dell'ufficio alle leggi e ai regolamenti in materia di dogane, dazi, posta, monopoli e sanità pubblica.

2. Per effetto della retrocessione gli agenti vengono trasferiti al grado immediatamente inferiore; però quando il provvedimento stesso viene applicato, a norma dell'articolo 48, in sostituzione della destituzione può farsi luogo eccezionalmente alla retrocessione di due gradi; e quando trattisi di togliere o non ridare le funzioni nelle quali fu commessa, la mancanza da punirsi, oppure di rimettere gli agenti nelle funzioni esercitate prima che siano stati promossi al grado da cui debbano essere retrocessi, viene assegnato quel grado che risulta necessario secondo la tabella graduatoria.

3. Per gli agenti, per i quali la retrocessione non è possibile, sin fa luogo alla sospensione estensibile fino a 30 giorni con o senza trasloco punitivo cogli stessi effetti della retrocessione per quanto riguarda il disposto dell'articolo 43 e dell'alinea seguente.

4. Alla retrocessione va sempre aggiunta la proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio o paga, per la durata di tre o di sei mesi.

5. Dopo trascorso almeno un anno dalla retrocessione, gli agenti che ne siano ritenuti meritevoli possono ottenere la reintegrazione, per effetto della quale è restituita a ciascuno la qualifica che prima rivestiva, fermi restando gli effetti della pena accessoria della proroga, e salva la facoltà nell'azienda di farne cessare la ripercussione, ai sensi del terzo e quarto comma dell'articolo 36.

## **Articolo 38**

1. Incorre nella destituzione:

- 1) chi simula aggressioni, attentati, contravvenzioni od altri fatti congeneri, o comunque adopera artifici o si vale della propria condizione od autorità per recar danno altrui, per procurarsi o far lucrare ad altri premi, compensi o vantaggi indebiti, ancorché non ne siano derivati inconvenienti di servizio;
- 2) chi, nei casi previsti dell'articolo 430 del Codice penale, abbia recato pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio, causando accidenti nella marcia dei treni con danno delle persone o grave danno del materiale;
- 3) che, nonostante restituzione, scientemente si appropri o contribuisca a che altri si appropri di somme, valori, materiale od oggetti spettanti all'azienda, o ad essa affidati per qualsiasi causa; o scientemente, e nonostante restituzione, defraudi o contribuisca, a che altri defraudi l'azienda dei suoi averi, diritti o interessi, anche se tali mancanze siano rimaste allo stato di tentativo;
- 4) chi dolosamente percepisca somme indebite a carico del pubblico;
- 5) chi, per azioni disonorevoli od immorali, ancorché non costituiscano reato o trattisi di cosa estranea al servizio si renda indegno della pubblica stima;

- 6) chi sia incorso in condanna penale, sia pure condizionale, per delitti, anche mancati o solo tentati, o abbia altrimenti riportata la pena della interdizione dai pubblici uffici;
- 7) chi, dolosamente, rechi o tenti recar danno all'azienda nei contratti per lavori, provviste, accolti e vendite o in qualunque altro ramo del servizio;
- 8) chi, scientemente e per qualsiasi motivo, altera o falsifica biglietti di viaggio o altri documenti di trasporto, altera, falsifica, sottrae o distrugge documenti di servizio, registri od atti qualsiasi appartenenti alla azienda o che la possano comunque interessare;
- 9) chi, anche senza fine di lucro, viola un segreto di ufficio, la cui divulgazione possa riuscir di pregiudizio agli interessi dell'azienda o di altri agenti comunque interessati, qualora la notizia non sia una denuncia di violazione dei regolamenti o delle leggi inerenti al funzionamento dell'esercizio o di fatti costituenti comunque un reato;
- 10) chi si rende colpevole di vie di fatto contro superiori o di altri atti di grave insubordinazione;
- 11) chi, durante il servizio in funzioni attinenti alla sicurezza dell'esercizio, è trovato in istato di ubriachezza; o chi, anche se non addetto a tali funzioni, venga trovato abitualmente in istato di ubriachezza;
- 12) chi trasgredisce scientemente le istruzioni e le cautele prescritte per il trasporto delle materie infiammabili od esplodenti, benché non ne sia derivato alcun danno;
- 13) chi per mancanza di diligenza è causa di incendi a danno dell'azienda;
- 14) chi altera dolosamente i piombi;
- 15) chi sta arbitrariamente assente dal servizio oltre cinque giorni, nel qual caso la destituzione decorre dal primo giorno dell'assenza arbitraria;
- 16) chi, senza giustificazione di una causa di forza maggiore, non restituisce o restituisce manomessi i gruppi, i bagagli, le merci o i materiali in genere avuti in consegna, custodia o sorveglianza;
- 17) chi, facendo parte del personale viaggiante oppure essendo addetto al ricevimento, alla manipolazione o custodia di bagagli, merci, valori o generi di magazzino, o anche alla lavorazione o manipolazione di materiali, ricusi di assoggettarsi o tenti di sottrarsi alle visite personali da eseguirsi sia da ufficiali od agenti di pubblica sicurezza, sia, in qualunque luogo pertinente all'azienda, anche da agenti di questa a ciò incaricati;
- 18) gli agenti indicati nel paragrafo precedente, che siano trovati muniti di ordigni od oggetti atti a perpetrare o mascherare manomissioni, i quali non siano fra quelli di cui possa essere giustificato il possesso;
- 19) chi, avendo avuto cognizione o conoscendo da chi siano stati perpetrati furti o manomissioni di bagagli o merci o di qualsivoglia altro oggetto, di spettanza dell'azienda o ad essa affidato per qualsiasi causa, ne abbia deliberatamente occultato ai superiori il nome e le circostanze di fatto.

## Articolo 39

1. Gli agenti sottoposti a procedimento penale per uno dei reati che danno luogo alla destituzione o che comunque si trovino in istato d'arresto, o siano implicati in fatti che possano dar luogo alla retrocessione od alla destituzione, possono, a giudizio insindacabile di chi ne ha la facoltà a termini del comma seguente, essere sospesi in via preventiva dal soldo e dal servizio.

2. La sospensione preventiva è di massima disposta dal direttore.

3. La sospensione preventiva dura, di regola, finché sia cessata o risolta la causa che la motivò.
4. Gli agenti sospesi in via preventiva possono, comunque, in ogni tempo e a giudizio dell'azienda essere destinati temporaneamente, dietro loro domanda o consenso, finché dura il relativo procedimento disciplinare, ad attribuzioni diverse od anche inferiori a quelle inerenti al proprio grado, conservando in tal caso lo stipendio o paga, sempre che l'agente non risulti tassativamente e scientemente colpevole.
5. Alla famiglia dell'agente sospeso dallo stipendio o paga in via preventiva spetta un assegno alimentare corrispondente alla metà dello stipendio o della paga per la durata della sospensione, comprese le indennità fisse. La concessione dell'assegno alimentare è facoltativa per l'azienda, in caso di arresto non dovuto a causa di servizio.
6. Nel caso di sospensione disposta per procedimento disciplinare o per arresto dovuto a cause di servizio, l'agente ha diritto all'indennizzo di quanto ha perduto per effetto della sospensione, sempreché sia assolto per non aver commesso il fatto, per inesistenza di reato, per insufficienza di prove o perché il fatto non costituisca reato ovvero sia prosciolto in sede di procedimento penale per amnistia.

## **Articolo 40**

1. Gli agenti in prova, che incorrano in una delle mancanze indicate negli articoli 35 a 38 del presente regolamento, possono essere licenziati in qualunque momento senza compenso alcuno.
2. La deliberazione del licenziamento è di competenza del direttore e deve essere preceduta dalla constatazione delle mancanze e loro contestazioni agli incolpati, senza che sia necessaria l'effettuazione di una formale inchiesta né il giudizio consultivo del Consiglio di disciplina.
3. Gli agenti in prova licenziati non possono essere riammessi in servizio.

## **Articolo 41**

1. Al colpevole di più mancanze che vengono giudicate contemporaneamente, si applica la sanzione disciplinare comminata per la mancanza più grave.
2. Per le mancanze commesse da due o più agenti in seguito a concerto fra loro, la punizione è aumentata di un grado a tutti i colpevoli.
3. Si applica la punizione di grado immediatamente inferiore a quello stabilito per la mancanza, quando la medesima sia rimasta allo stato di tentativo, salvi i casi per cui è disposto diversamente.

## **Articolo 42**

1. I mandanti, gli istigatori ed i complici, in mancanze previste dal presente Allegato, sono puniti alla pari degli autori principali.

2. Soggiace parimenti alla stessa punizione, comminata pel colpevole in primo grado, chi, avendone l'obbligo, omette deliberatamente di denunciare ai superiori fatti costituenti mancanze gravi previste dal presente Allegato.

### **Articolo 43**

1. La recidiva entro un anno di mancanze previste negli articoli 35,36 e 37 può dar luogo all'applicazione della pena di grado immediatamente superiore a quella precedentemente inflitta.

### **Articolo 44**

1. Le punizioni per le mancanze di cui agli articoli 33 e 34 sono inflitte dai superiori locali all'uopo delegati dal direttore, secondo gli ordinamenti in vigore, senza speciali formalità di procedura, ma sentite le giustificazioni degli incolpati.

### **Articolo 45**

1. Le punizioni per le mancanze di cui all'articolo 35 sono inflitte, previo accertamento dei fatti costituenti la mancanza e loro contestazione all'incolpato, dal direttore o da chi ne esercita le funzioni.

### **Articolo 46**

1. In base ai rapporti che pervengono alla direzione od agli uffici incaricati del servizio disciplinare, il direttore, o chi da esso delegato, fa eseguire, per mezzo di uno o più funzionari, le indagini e le constatazioni necessarie per l'accertamento dei fatti costituenti le mancanze.

2. Nel caso in cui l'agente sia accusato di mancanza, per la quale sia prevista la retrocessione o la destituzione, i suddetti funzionari debbono contestare all'agente i fatti di cui è imputato, invitandolo a giustificarsi.

3. I funzionari, eseguite le indagini, debbono presentare una relazione scritta nella quale riassumono i fatti emersi, espongono su di essi gli apprezzamenti e le considerazioni concernenti tutte quelle speciali circostanze che possono influire sia a vantaggio, sia ad aggravio dell'incolpato e quindi espongono le conclusioni intese a determinare, secondo il proprio convincimento morale, le mancanze accertate ed i responsabili di esse.

4. Alla relazione saranno allegati tutti gli atti concernenti il fatto, comprese le deposizioni firmate dai rispettivi deponenti od interrogati. Se questi non possono o non vogliono firmare, dovranno indicarne il motivo.

5. In base alla relazione presentata, il direttore, o chi da esso delegato, esprime per le punizioni di cui agli articoli da 36 a 38, l'opinamento circa la punizione da infliggere.

6. Nel caso che il direttore ritenga incompatibile, a termini dell'articolo 39, la permanenza dell'agente in servizio, può ad esso applicare la sospensione preventiva fino a che sia intervenuto il provvedimento disciplinare definitivo.

7. L'opinamento, come manifestato dal direttore o chi da esso delegato, è reso noto agli interessati con comunicazione scritta personale.

8. Gli agenti interessati hanno diritto, entro cinque giorni dalla detta notifica, di presentare a voce o per iscritto eventuali nuove giustificazioni, in mancanza delle quali, entro il detto termine, il provvedimento disciplinare proposto diviene definitivo ed esecutivo.

9. Nel caso in cui l'agente abbia presentate le sue giustificazioni nel termine prescritto, ma queste non siano state accolte, l'agente ha diritto, ove lo creda, di chiedere che per le punizioni, sulle quali, ai sensi del seguente articolo, deve giudicare il Consiglio di disciplina, si pronunci il Consiglio stesso.

10. Tale richiesta, che deve essere fatta nel termine perentorio di dieci giorni da quello in cui gli è stata confermata dal direttore la punizione opinata, sospende l'applicazione della punizione fino a che non sia intervenuta la decisione del Consiglio stesso.

## **Articolo 47**

1. Le sanzioni disciplinari per le mancanze di cui agli artt. 36 e 37 sono inflitte con deliberazione del Consiglio di disciplina. Il Consiglio è costituito presso ciascuna azienda e nominato dalla Regione nel cui territorio si trova la sede legale dell'azienda ed è composto:

1) da un presidente scelto preferibilmente tra i magistrati e designato dalla Regione, secondo le previsioni del proprio ordinamento;

2) da tre rappresentanti effettivi dell'azienda designati, su richiesta, dall'organo che legalmente rappresenta l'azienda e scelti tra i consiglieri di amministrazione o tra i funzionari con facoltà, in mancanza, di conferire ad altri l'incarico;

3) da tre rappresentanti effettivi del personale, designati, su richiesta, dalle Associazioni sindacali nazionali dei lavoratori numericamente più rappresentative, su richiesta della Regione, e scelti, con precedenza, tra gli agenti appartenenti all'azienda.

Per ciascuno dei rappresentanti di cui al periodo precedente è nominato negli stessi modi un supplente.

2. Il Consiglio di disciplina è convocato dal presidente entro 15 giorni dalla domanda della parte interessata; ove alla prima convocazione non si presentino tutti i suoi componenti, il presidente indice una nuova riunione entro i successivi quindici giorni.

3. L'azienda è tenuta a rimborsare le spese di viaggio e di soggiorno al presidente quando questi risieda in località diversa da quella ove si riunisce il Consiglio di disciplina.

4. I componenti il Consiglio di disciplina, costituito presso ciascuna azienda, salvo che non siano revocati, durano in carica un quinquennio e possono essere riconfermati. I componenti il Consiglio predetto che siano nominati entro il quinquennio scadono con lo scadere di questo. La nomina del Consiglio è effettuata dalla Regione, in base al proprio ordinamento, entro e non oltre 90 giorni dalla data di scadenza.

5. In riferimento a quanto previsto dal precedente comma, le Regioni, secondo le previsioni dei rispettivi ordinamenti, provvedono a verificare la regolare costituzione dei Consigli di disciplina e, per le aziende per le quali non risultano nominati, provvedono alla nomina del



Presidente e dei suoi componenti entro e non oltre 90 giorni dall'entrata in vigore del presente Testo Unico.

## **Articolo 48**

1. Le autorità competenti a giudicare delle singole mancanze possono, a seconda delle circostanze e nel loro prudente criterio, applicare una punizione di grado inferiore a quella stabilita per le mancanze stesse.
2. Quando, per effetto di questo articolo, in luogo della destituzione si infligge la retrocessione, la proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio o della paga o la sospensione dal servizio, a tali provvedimenti può essere aggiunto, come punizione accessoria e con le norme dell'articolo 37, il trasloco punitivo.
3. Le punizioni inflitte possono essere condonate, commutate o diminuite per deliberazione delle stesse autorità competenti a giudicare delle mancanze relative.

## **Articolo 49**

1. Per mettere il Consiglio di disciplina in grado di deliberare, il direttore trasmette al presidente la relazione e gli atti indicati all'articolo 46.
2. Quando la relazione abbia concluso per l'accertamento di una mancanza passibile della destituzione, il direttore provvede preventivamente perché l'incolpato possa prendere personalmente visione degli allegati alla relazione stessa e stabilisce all'uopo, secondo le circostanze, il modo e i termini. Contemporaneamente assegna all'incolpato il termine utile, non maggiore di cinque giorni, per presentare le sue ulteriori osservazioni.

## **Articolo 50**

1. Il Consiglio di disciplina, per il migliore adempimento del suo mandato, può in qualunque stadio del procedimento ordinare od eseguire direttamente supplementi d'indagini, interrogare gli incolpati od ammetterli a presentare per iscritto ulteriori loro difese.

## **Articolo 51**

1. Le decisioni del Consiglio di disciplina sono definitive, e divengono esecutive dopo che l'azienda le ha notificate all'agente. La notifica deve essere fatta entro dieci giorni dalla data di comunicazione della decisione all'azienda.
2. Contro le punizioni la cui decisione è di competenza del direttore o del capo servizio, l'agente punito può ricorrere rispettivamente al Consiglio di amministrazione dell'azienda od al direttore, purché presenti il ricorso per la via gerarchica entro 15 giorni da quello in cui gli fu data partecipazione per iscritto del provvedimento relativo. Nei casi previsti nei numeri 5 e da 13 a 20 del comma 1 dell'articolo 35, l'agente punito può ricorrere con le modalità di cui sopra al Consiglio di disciplina.
3. L'autorità competente stabilisce caso per caso se e quali nuove indagini siano necessarie per poter decidere con piena cognizione di causa.
4. Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento.

