

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale. Atto n. 308 (Rilievi alla I Commissione) ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Deliberazione di rilievi</i> ) . . . . .	154
ALLEGATO 1 ( <i>Rilievi approvati</i> ) . . . . .	156
ALLEGATO 2 ( <i>Proposta alternativa di rilievi del Gruppo MoVimento 5 stelle</i> ) . . . . .	164

#### COMITATO DEI NOVE:

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. C. 2305-A Decaro e abb. . . . .	155
---	-----

#### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 18 ottobre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

#### La seduta comincia alle 13.20.

**Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale.**

**Atto n. 308.**

(Rilievi alla I Commissione).

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Deliberazione di rilievi).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto, rinviato nella seduta del 13 ottobre 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, richiamando le considerazioni svolte nella precedente seduta, ribadisce i contenuti della proposta di rilievi presentata lo scorso 13 ottobre.

Michele Pompeo META, *presidente*, prima di passare ai voti, invita il relatore a valutare due questioni ai fini della loro eventuale inclusione nel testo da deliberare in questa sede.

Si riferisce, in primo luogo, alla prefigurata riduzione delle risorse disponibili per le regioni che non si adeguano in tempi rapidi alla nuova disciplina sulle modalità di affidamento della gestione del servizio di trasporto pubblico locale. Evidenza, al riguardo, come il termine di

cui all'articolo 23, comma 1, lettera *d*), secondo periodo, attualmente fissato al 31 dicembre 2016, dovrebbe opportunamente essere ampliato almeno fino al 30 settembre 2016, al fine di consentire a tutte le regioni – segnatamente alla Basilicata, Calabria, Campania e Puglia – tempi idonei per rispettare il suddetto termine.

La seconda questione che ritiene meritevole di attenzione concerne le modalità di rinnovo del parco rotabile dei mezzi di trasporto collettivo, ambito nel quale risulta particolarmente opportuno attivare strumenti attrattivi degli investimenti delle aziende affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale, anche di quelle che operano in regime privatistico.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, dichiara la propria disponibilità a integrare in tal senso la sua proposta. Osserva peraltro che alcune regioni già da diversi anni adottano procedure di gara per l'affidamento dei servizi in oggetto. Riconosce tuttavia l'esigenza di non penalizzare quelle regioni che non hanno ancora adottato tali procedure e che pertanto necessitano di un termine più ampio per adeguarsi alla nuova normativa. Riformula in tal senso la parte motiva e dispositiva della proposta di rilievi riferita al citato articolo 23.

Concorda inoltre sull'opportunità di consentire intervenire sull'articolo 22, comma 5, al fine di consentire l'accesso agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione dalle centrali di acquisto nazionali alle aziende affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale, anche di natura non pubblicitaria. Integra in tal senso la proposta di parere a suo tempo formulata.

Vincenzo PISO (Misto-USEI-IDEA), con riferimento all'impiego di risorse per il rinnovo dei mezzi e del materiale rotabile, si limita a rilevare come esse finiranno in massima parte per favorire imprese produttrici estere, a detrimento dell'economia interna.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, segnala di aver già inserito uno specifico rilievo su tale tematica nella sua proposta di rilievi su suggerimento del deputato Catalano.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, nell'esprimersi favorevolmente, dichiara di condividere i due ulteriori contenuti della proposta di rilievi illustrati nella seduta odierna.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che è stata presentata una proposta alternativa di rilievi da parte del Gruppo MoVimento 5 Stelle (*vedi allegato 2*). Sospende brevemente la seduta per consentire al relatore di predisporre il testo da porre in votazione.

**La seduta, sospesa alle 13.35, riprende alle 13.40.**

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, procede alla lettura della proposta di rilievi, integrata dalle ulteriori valutazioni come sviluppatesi dall'odierno dibattito (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, pone quindi in votazione la proposta di rilievi del relatore, avvertendo che, in caso di approvazione, risulterà preclusa la proposta alternativa di rilievi presentata dal Gruppo MoVimento 5 Stelle.

La Commissione approva la proposta di rilievi formulata dal relatore (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 13.45.**

#### COMITATO DEI NOVE

**Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.**

**C. 2305-A Decaro e abb.**

Il Comitato dei nove si è riunito dalle 13.45 alle 13.50.

## ALLEGATO 1

**Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (Atto n. 308).****RILIEVI APPROVATI**

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento della Camera dei deputati, lo schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (atto n. 308);

premesso che:

lo schema di decreto legislativo in titolo reca disposizioni sui servizi pubblici locali di interesse economico generale, in attuazione della delega conferita al Governo dal combinato disposto degli articoli 16 e 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124 (« Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche »);

tra le finalità esplicitate figura l'obiettivo di dettare una disciplina generale organica del settore dei servizi pubblici locali, attraverso un riordino dell'attuale quadro normativo;

gli articoli relativi al servizio di trasporto pubblico di linea costituiscono una corretta attuazione dei principi di delega di cui all'articolo 19 della legge 7 agosto 2015 e contengono disposizioni di riforma lungamente attese dal settore, in grado di determinarne un decisivo ammodernamento;

sono largamente condivisibili le proposte di modifica approvate dalla Conferenza unificata, nell'intento di giungere ad una riforma condivisa nonché alcune proposte di modifica giunte da altri soggetti interessati, nonché chiarimenti e variazioni formali;

considerato che:

la disciplina del trasporto pubblico locale è attualmente molto frammentata ed è quindi indispensabile un riordino della medesima anche in considerazione della necessità di superare le antinomie e le problematiche sistemiche presenti nell'attuale normativa e di garantire lo sviluppo del settore;

il provvedimento – nel delineare regole generali in materia di assunzione dei servizi pubblici locali, durata e affidamento dei medesimi nonché in tema di organizzazione e gestione – definisce altresì il rapporto tra tali norme di principio e la normativa di settore relativa al trasporto pubblico locale;

in particolare ai sensi dell'articolo 3 si prevede che le normative di settore continuano a trovare applicazione, tra l'altro, al trasporto pubblico locale fatta eccezione per le disposizioni relative alle modalità di affidamento, nonché per le disposizioni modificative ed espressamente abrogative contenute nel testo unico, cui anche il settore del trasporto pubblico locale è tenuto a conformarsi;

pertanto le disposizioni di specifica riforma del trasporto pubblico locale si collocano in un quadro di consequenzialità logica e sistematica, in quanto adeguano ed omogeneizzano ai principi previsti dalla delega legislativa (articolo 16 e articolo 19) e alle disposizioni previste dallo schema di decreto legislativo riferite in termini generali ai servizi pubblici locali generali, la normativa interna relativa al TPL, integrando nella stessa i necessari adattamenti

derivanti sia dalle specifiche disposizioni sovranazionali, con particolare riferimento al Regolamento (CE) 1370/2007, sia dalle specificità strutturali del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma;

va in particolare valutata positivamente la salvaguardia delle possibilità di affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico previste dal Regolamento (CE) 1370/2007, posto che le modalità di affidamento del servizio indicate all'articolo 7, se applicate al trasporto pubblico locale, con specifico riguardo a quello ferroviario, porrebbero sostanziali problematiche relative alla coerenza tra le disposizioni nazionali e gli strumenti di flessibilità riconosciuti a livello europeo dal Regolamento (CE) 1370/2007;

altrettanto importante la salvaguardia delle norme di settore nell'ambito dell'articolo 8, concernente la durata dell'affidamento del servizio, specie con riguardo al trasporto ferroviario;

evidenziato quindi che:

occorre precisare ulteriormente quali disposizioni di carattere generale dettate per i servizi pubblici locali di interesse economico generale (SIEG) siano applicabili anche al trasporto pubblico locale, esplicitando ove la specifica disciplina di settore è fatta salva;

andrebbe chiarito, all'articolo 9, comma 2, che indipendentemente dalla titolarità della proprietà, deve essere garantita la disponibilità delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali, non rilevando in tal ambito il vincolo all'uso pubblico, inteso in senso esclusivo;

appare necessario superare l'attuale formulazione dell'articolo 14, che disciplina i bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in particolare prevedendo la possibilità che agli enti di governo dei bacini ottimali siano conferiti reti, impianti e altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati e definendone l'assetto societario; inoltre, occorre tenere presente,

ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente, anche delle specificità territoriali; ancora, andrebbe soppressa la previsione secondo cui – con riferimento ai lotti comprendenti un'utenza maggiore di 350.000 abitanti e riguardanti il trasporto su gomma – l'Autorità di regolazione dei trasporti intervenga a disciplinare i casi in cui per l'aggiudicazione del servizio sia necessaria la presenza di almeno due offerte valide e che in caso di unica offerta, l'aggiudicazione sia consentita soltanto per motivi di necessità e urgenza e comporti l'affidamento per una durata non superiore a tre anni, mentre dovrebbe invece essere formulata una disposizione di salvaguardia degli attuali bacini definiti dalle regioni, ove coerenti con le disposizioni dell'articolo 14;

infine, si reputa utile l'inserimento nel medesimo articolo 14, di una disciplina transitoria, applicabile nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo;

all'articolo 17, nel conferire nuove funzioni all'Autorità di regolazione dei trasporti, andrebbe inserito tra gli schemi dei contratti di servizio oggetto di definizione, anche quelli affidati direttamente; inoltre, occorre introdurre una eccezione all'obbligo di riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario per i casi di integrazione tariffaria tra diversi gestori; è altresì importante coniugare l'esigenza di prescrivere – come previsto dalla lettera *b*) del comma 2 – adeguati requisiti di solidità patrimoniale per le società che partecipino ai bandi, con l'esigenza di assicurare la massima partecipazione possibile; infine, andrebbe precisato che la lettera *d*) del medesimo comma trova applicazione solo per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario;

si suggerisce di precisare, all'articolo 18, che nella funzione regolatoria rientrano, oltre a quella di indirizzo e controllo, anche quella organizzativa e che l'ente affidante si debba avvalere di altra

stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, qualora il gestore uscente dei medesimi servizi sia affidatario *in house* del predetto ente;

L'articolo 22 contiene varie disposizioni in materia di trasporto pubblico e, con riferimento ai contenuti dei contratti di servizio, i commi 1 e 2 definiscono quali contenuti essenziali dei contratti di servizio conclusi successivamente al 31 dicembre 2017, l'esclusione di mezzi inquinanti, sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio e l'utilizzo di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri. Con riferimento a tale ultimo elemento appare opportuno consentire la possibilità di uso di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda;

al comma 5 del medesimo articolo, che pone a carico delle imprese gestrici – nell'ambito dei contratti di servizio – l'onere per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, occorre inserire una clausola di salvaguardia per le procedure di affidamento di servizi già avviate antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto; in più andrebbe specificato che si debba tener conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici, ai fini del calcolo della percentuale di risorse da impiegare per il rinnovo del materiale rotabile, nonché per investimenti;

valutato assai positivamente il contenuto del comma 7 che attenua il principio fissato dall'articolo 19, comma 5, della legge n. 42 del 1997 che impone, in maniera indistinta, un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, veniva fissato in misura « pari almeno allo 0,35 » introducendo la possibilità di una diversa valutazione della soglia per tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali rimettendone la determinazione a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei tra-

sporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Unificata, ancorché se ne preveda l'applicazione dall'anno successivo a quello di entrata in vigore del decreto;

ai fini di non penalizzare l'utenza più debole del trasporto pubblico locale al comma 9 del medesimo articolo sarebbe opportuno limitare i previsti adeguamenti dei sistemi tariffari e dei livelli delle tariffe per i contratti già in essere alla sola ipotesi di inflazione superiore al doppio di quella programmata, salvo i casi in cui non sia già prevista tale fattispecie nei contratti di servizio;

andrebbe infine soppressa la disposizione di carattere interpretativo di cui al comma 11 dell'articolo 22;

L'articolo 23 modifica significativamente i criteri di ripartizione del Fondo per il concorso finanziario dello Stato al trasporto pubblico locale. In particolare si suggerisce che:

alla lettera *a*) il riferimento per la ripartizione del Fondo sia all'anno 2014 e che la quota sia aumentata del 5 per cento all'anno fino a raggiungere un valore pari al 20 per cento del totale;

alla lettera *b*) che nel riparto della quota si tenga conto delle infrastrutture ferroviarie sul territorio;

alla lettera *c*), si faccia riferimento al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, dell'11 novembre 2014 per la definizione dei livelli adeguati di servizio;

alla lettera *d*), che le riduzioni riguardano i servizi affidati al 30 settembre 2017 e che per i servizi ferroviari regionali il riferimento è all'avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) 1370/2007;

alla lettera *e*), che il tetto massimo di riduzione annua nel primo quinquennio di applicazione non può essere maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015 e comunque le riduzioni affluiscono al medesimo fondo;

infine, si dovrebbe precisare, al fine di garantire un'efficace programmazione delle risorse, che gli effetti finanziari sul riparto del Fondo derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 1, si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento;

al comma 2, che, nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, l'anticipazione sia pari all'85 per cento dello stanziamento del Fondo e che – a certe condizioni – ciascuna Regione sia autorizzata ad accertare fino al 95 per cento della quota del Fondo ad essa attribuita l'anno precedente a quello di riferimento;

al comma 5, che gli effetti abrogativi per i commi 3 e 5 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, decorrono dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, nonché per il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 la vigenza fino all'entrata in vigore del nuovo decreto di riparto del fondo;

riconosciuta l'utilità di quanto previsto dall'articolo 27 con riferimento alla gestione delle criticità segnalate dall'utenza del trasporto pubblico locale nonché in tema di rimborso per il ritardo del servizio non derivante da cause non imputabili al gestore, appare utile introdurre l'obbligo che il pagamento del rimborso sia effettuato al termine del servizio di trasporto, a semplice esibizione del titolo di viaggio e senza ulteriori formalità, comunque fermo restando il rispetto delle regole di validazioni secondo modalità determinate con disposizioni del gestore;

preso quindi atto dei rilievi del Consiglio di Stato con riferimento agli articoli 22, 23, 26, 27 e 35, ma rilevata ancora una volta la natura sistematica delle disposizioni introdotte per quel che concerne l'assetto complessivo del trasporto pubblico locale dall'affidamento, al finanziamento, alla gestione sostenibile;

tenuto conto, segnatamente, dell'ultima connessione tra le disposizioni con-

cernenti il trasporto pubblico locale in termini di sistema e quanto previsto dall'articolo 35 che introduce nei piani urbani del traffico una specifica sezione dedicata alla riduzione del traffico veicolare privato;

valutata con favore la redazione di nuove linee guida volte tra l'altro a favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto integrato tra le varie modalità di trasporto pubblico locale, nella quale si suggerisce di aggiungere al comma 2, lettera *e*) un riferimento alla riqualificazione elettrica di mezzi già circolanti in conformità al decreto 1° dicembre 2015, n. 219, e al comma 866 della legge n. 208 del 2015;

rilevata, inoltre l'opportunità di modificare al comma 3 il riferimento temporale, estendendolo a diciotto mesi e di portare a sette anni il termine per l'aggiornamento del piano ivi previsto con aggiornamento biennale, precisando altresì al comma 4, che gli interventi previsti debbano essere comunque coerenti con i contenuti dei piani urbani,

#### DELIBERA DI ESPRIMERE

*i seguenti rilievi:*

*a)* si precisi eventualmente già nell'articolo 3, comma 1 – e comunque nel corpo dell'articolato, così come di seguito indicato – quali disposizioni non trovano applicazione per i servizi pubblici di trasporto regionale e locale;

*b)* all'articolo 7, comma 3, sostituire la parola: *impossibilità con la seguente: difficoltà; indi, aggiungere, infine il seguente periodo: Per quanto riguarda i Comuni, le disposizioni di cui al presente comma si applicano agli enti con più di 15000 abitanti;*

*c)* all'articolo 7, commi 4 e 5, *premettere le parole: Sono fatte salve le disposizioni di settore;*

*d)* all'articolo 9:

*premettere il seguente comma: « 01. Fatte salve le disposizioni di settore, in*

materia di reti, impianti e dotazioni patrimoniali relativi ai servizi pubblici locali si applicano le norme del presente articolo »;

*al comma 2 sostituire le parole:* Indipendentemente dalla titolarità della proprietà, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali, come individuati ai sensi del comma 1, sono vincolati all'uso pubblico e ne deve essere garantita la disponibilità *con le seguenti:* Indipendentemente dalla titolarità della proprietà, deve essere garantita la disponibilità delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali, come individuati ai sensi del comma 1;

*al comma 4 sopprimere le parole:* Fermo restando quanto stabilito dalle discipline di settore;

*e) all'articolo 10, ai commi 1 e 2, premettere le parole:* Fatte salve le disposizioni di settore;

*f) all'articolo 11 aggiungere infine il seguente comma: 6-bis:* « Nelle materie di cui al presente articolo, si applicano al trasporto regionale e locale le vigenti disposizioni di settore, come modificate e integrate ai sensi dell'articolo 17 del presente decreto »;

*g) Sostituire l'articolo 14 come segue:* 1. I bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, sono determinati dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e Bolzano, 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 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. I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coinci-

denti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane. Agli enti di governo dei bacini ottimali possono essere conferite le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati. In tal caso gli enti di governo assumono forma di 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.

3. La determinazione dei bacini di mobilità avviene in base a una quantificazione ovvero una stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale su gomma e su ferro che si intende soddisfare, avvalendosi di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico di linea e non, nonché delle fonti informative presenti all'interno dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Gli operatori già attivi nel bacino sono tenuti a fornire le informazioni e i dati rilevanti 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.

4. Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, 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 delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge

n. 214 del 2001, come modificato dall'articolo 17, comma 1, lettera a) del presente decreto. Le Regioni hanno la facoltà di far salvi i bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ove coerenti con i criteri di cui al presente articolo Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Art può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le regioni interessate.

4-bis. Nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, gli enti locali devono comunque procedere all'affidamento, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera a) dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto alla data di entrata in vigore del presente decreto ovvero scadrà tra la predetta data e fino all'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo. L'affidamento di cui al presente comma può avere una durata massima di sette anni;

h) *sostituire l'articolo 15, comma 2, con il seguente:* 2. Fatte salve le specifiche disposizioni di settore, le autorità di cui al comma 1, primo periodo, individuano, per gli ambiti di competenza, i costi *standard* dei diversi servizi pubblici locali di interesse economico generale e i livelli minimi di qualità degli stessi, che sono pubblicati sul portale telematico di cui al comma 1;

i) all'articolo 17:

*al comma 1, lettera b) dopo le parole maggioritaria pubblica, aggiungere le seguenti:* nonché per quelli affidati direttamente, e *dopo le parole:* esercitati in house, *aggiungere le parole:* o affidati direttamente; *aggiungere infine alla lettera b) le seguenti parole:* per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività;

*al comma 2, lettera a) si aggiungano, in fine, le parole:* salva la possibilità di soluzioni diverse nei servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;

*al comma 2, lettera b) sostituire la parola:* venti con quindici

*al comma 2, lettera c) sostituire la parola:* necessari con: indispensabili;

*al comma 2, lettera d) dopo le parole:* in applicazione della lettera c) *aggiungere le seguenti:* limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario;

j) *all'articolo 18, dopo le parole di indirizzo, aggiungere le seguenti:* di organizzazione e; *aggiungere in fine il seguente comma:* 1-bis L'ente affidante si avvale obbligatoriamente di altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, qualora il gestore uscente dei medesimi servizi sia affidatario *in house* del predetto ente;

k) all'articolo 22:

*sostituire il comma 2, come segue:*  
2. I contratti di servizio di cui al comma 1 prevedono, altresì, che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale, devono essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione, e che le flotte automobilistiche utilizzate per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, in conformità con le disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1370/2007 tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti;

*al comma 3, dopo le parole:* trasporto pubblico aggiungere regionale e locale;

*al comma 5, premettere le parole:* Fatte salve le procedure di scelta del contraente per l'affidamento di servizi già

avviate antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto, e *al secondo periodo, dopo le parole:* (PEF) che aggiungere tenendo anche conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici, e *aggiungere, alla fine del comma , il seguente periodo* Nel rispetto dei principi di cui al Regolamento (CE) 1370/2007 i contratti di servizio tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti;

*al comma 9, dopo le parole alla predetta data, aggiungere le seguenti:* solo in caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata, e *sostituire le parole:* ove già la fattispecie non sia con le *seguenti* fatti salvi i casi in cui la fattispecie non sia già;

*al comma 10, sostituire le parole:* finanziata dalla fiscalità locale, con le *seguenti* della finanza pubblica;

*sopprimere il comma 11;*

*sostituire la rubrica come segue:* (Disposizioni in materia di contratti di servizio e tariffe nel trasporto pubblico regionale e locale);

*l) all'articolo 23, comma 1:*

*alla lettera a) sostituire le parole:* 2015 *con:* 2014 e *le parole:* trenta *con:* venti;

*alla lettera b) aggiungere in fine il seguente periodo:* Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale;

*alla lettera c) sopprimere le parole:* in proporzione alle quantità storiche dei servizi su scala regionale e, *dopo le parole:* tabella allegata aggiungere le *seguenti* al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 novem-

bre 2014 *indi sostituire le parole:* quantità storiche dei servizi *con le seguenti:* le predette percentuali regionali;

*alla lettera e) sostituire le parole da:* anno precedente, *fino alla fine della lettera con le seguenti:* nonché, nel primo quinquennio di applicazione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015. L'importo derivante dalla riduzione di cui alla lettera *d)* è versato all'entrata del bilancio dello Stato, per essere assegnato allo stesso Fondo;

*sopprimere la lettera f);*

*aggiungere il comma 1-bis:* 1-bis. Al fine di garantire un'efficace programmazione delle risorse, gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 1, si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento;

*m) all'articolo 23:*

*al comma 2 sostituire la parola:* ottanta *con:* ottantacinque;

*inserire il seguente comma:* 2-bis Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1, all'alinea, ciascuna Regione è autorizzata ad accertare fino al 95 per cento della quota del Fondo ad essa attribuita l'anno precedente a quello di riferimento, ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia pari o superiore a quello dell'anno precedente. Ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia inferiore a quello dell'anno precedente, ciascuna Regione è autorizzata ad accertare fino al 95 per cento di una quota di competenza rideeterminata in misura proporzionale alla riduzione del Fondo;

*al comma 4 sostituire le parole:* automobilistico e ferroviario *con le seguenti:* con tutte le modalità;

*sostituire il comma 5 come segue:* 5. A decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore del presente decreto è abrogato il comma 6 dell'articolo 16-bis del decreto-legge 6 lu-

glio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e successive modificazioni. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, all'alinea, sono apportate al predetto articolo 16-bis le seguenti ulteriori modificazioni:

a) i commi 3 e 5 sono abrogati;

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

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

5-bis. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti ivi previsti, conserva efficacia fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, all'alinea;

n) all'articolo 24, comma 2, lettera e) le parole ente locale sono sostituite dalle seguenti ente affidante;

o) all'articolo 26, integrare la rubrica come segue (Lotta all'evasione tariffaria nel settore del trasporto pubblico regionale e locale);

p) all'articolo 27:

*al comma 1, sostituire le parole:* dall'articolo 37, comma 2, lettere e) ed l), *con le seguenti:* dall'articolo 37, comma 2, lettere d), e) ed l);

*al comma 2, e nella rubrica dell'articolo dopo le parole:* servizio di trasporto pubblico *aggiungere le parole:* regionale e; *indi, al secondo periodo sono aggiunte infine le parole:* fermo restando il rispetto delle regole di validazioni secondo modalità determinate con disposizioni del ge-

store; e al terzo periodo sono aggiunte, in fine, le parole ed è effettuato al termine del servizio di trasporto, a semplice esibizione del titolo di viaggio e senza ulteriori formalità;

q) *agli articoli 31 e 32 premettere le seguenti parole:* Fatte salve le disposizioni di settore;

r) *all'articolo 33, comma 2, sono aggiunte, infine, le parole:* Al trasporto pubblico regionale e locale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 23 del presente decreto;

s) all'articolo 35:

*al comma 2, lettera e) aggiungere le parole:*, nonché riqualificazione elettrica di mezzi già circolanti;

*al comma 3, sostituire le parole:* dodici mesi *con le seguenti:* diciotto mesi e le parole con cadenza almeno quinquennale *con le seguenti* almeno ogni sette anni; *indi dopo la parola:* monitoraggio *aggiungere la seguente:* biennale;

*al comma 4, dopo le parole:* interventi previsti *aggiungere le parole:* o comunque coerenti con i contenuti dei piani urbani;

si valuti infine l'opportunità:

all'articolo 22, comma 5, di estendere l'accesso agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione dalle centrali di acquisto nazionali alle aziende affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale, anche di natura non pubblicistica;

all'articolo 23, comma 1, di specificare che il termine relativo alla riduzione di cui alla lettera d), secondo periodo, non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1370/2007, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) 1370/2007.

## ALLEGATO 2

**Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (Atto n. 308).****PROPOSTA ALTERNATIVA DI RILIEVI  
DEL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale – Atto n. 308 (Rilievi alla I Commissione);

premessi che:

la Commissione ha provveduto all'esame dell'atto in parola per i profili di propria competenza con particolare riferimento agli articoli 14 (Bacini e livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale), 17 (Modifica delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti), 35 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale per la pianificazione e finanziamento della mobilità urbana sostenibile) e al Titolo V, composto dagli articoli dal 21 al 32 (Contratto di servizio, tariffe, trasparenza e tutela dei consumatori);

l'articolo 14, che reca disposizione relative alla determinazione dei bacini e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, conferisce alle regioni la determinazione di tali bacini sentiti le città metropolitane, le province e i comuni capoluogo di provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale. La definizione dei bacini sottende all'effettuazione della « stima » delle esigenze di mobilità del territorio di riferimento analizzando la domanda e tenendo conto di alcuni specifici criteri quali le dimensioni minime d'utenza del bacino stesso che non deb-

bono essere inferiori a 350.000 abitanti, a meno che il bacino non corrisponda al territorio di ente di area vasta. Ai fini della determinazione dei bacini concorrono anche i dati rilevati dall'Osservatorio nazionale sulle politiche di trasporto pubblico locale;

nell'organizzazione del trasporto pubblico locale e regionale è previsto altresì che gli enti per l'affidamento del servizio articolino i bacini in più lotti di gara e di contratti di servizio. A tale regola la disposizione stessa prevede eccezioni motivate da « economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica » e sottoposte a criteri definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti. La funzione regolatoria dell'autorità richiamata è riportata nel successivo articolo 17, comma 1 lettera a) dell'atto in esame;

l'articolo 17 modifica le competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita con decreto-legge n. 201 del 2011, novellandone l'articolo 37; come richiamato in precedenza si attribuisce all'Autorità il compito di definire i criteri delle eccezioni nella determinazione dei lotti di gara rispetto ai bacini di mobilità di cui all'articolo 14 del medesimo provvedimento; all'Autorità sono altresì assegnati compiti nella definizione degli schemi di contratti di servizio per quelli esercitati *in house* da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica nonché determinare, sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati *in house*, la « tipologia di obiettivi di efficacia e di

efficienza che il gestore deve rispettare », nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario;

all'Autorità spetta inoltre definire regole generali in materia di:

svolgimento di procedure che vedano obbligatoriamente la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario, in modo tale che quest'ultimo se ne assuma il rischio di impresa connesso allo svolgimento del servizio;

obblighi patrimoniali per i soggetti che intendano partecipare alle predette procedure (patrimonio netto pari almeno al 20 per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara);

misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio;

facoltà di cessione della proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali da parte dell'ente affidante e per il gestore uscente a soggetti societari, costituiti con capitale privato o misto, che si specializzano nell'acquisto dei predetti beni e di beni strumentali nuovi per localarli ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara;

Il Titolo V concerne una serie di disposizioni riguardanti la disciplina dei contratti di servizio (articolo 21), obblighi contrattuali e innovazione del trasporto pubblico locale (articolo 22), modifica dei criteri di riparto del Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del TPL (articolo 23), l'obbligo di pubblicità e aggiornamento della Carta dei servizi (articolo 24), la definizione delle tariffe dei servizi (articolo 25), lotta all'evasione tariffaria (articolo 26), tutela dell'utenza (articolo 27), tutela non giurisdizionale (articolo 28), vigilanza della gestione (articolo 29), programma dei controlli dei

livelli di servizio (articolo 30), sanzioni amministrative (articolo 31), verifica del rispetto dei contratti di servizio per affidamenti diretti e società in house (articolo 32);

considerato che:

il riferimento al concetto di « area vasta », rischia di offrire nel futuro ulteriori opacità e difficoltà di interpretazione normativa considerando che, come richiamato dalla legge n. 56/2014, con area vasta ci si riferisce alle città metropolitane e alle province. Peraltro con riferimento a quest'ultimo termine si ravvisa la generale e perdurante condizione di contraddizione che caratterizza il quadro normativo a partire dall'entrata in vigore della citata legge n. 56 del 2014: le province, infatti, non sono state abolite poiché ancora presenti nel dettato costituzionale oltre che nella realtà istituzionale territoriale. Sul piano operativo è peraltro rilevabile la difficoltà, segnalata in varie sedi anche dalle amministrazioni locali stesse, di gestire attività fondamentali successivamente al richiamato provvedimento di « pseudo abolizione » quando ancora si prevedono e adottano disposizioni con riferimento ad enti presuntivamente in via di sparizione, quali le province;

la normativa relativa al trasporto pubblico locale e regionale appare già ampiamente stratificata e rilevante. A titolo esemplificativo si richiama il decreto legislativo n. 422 del 1997 che, oltre a riconoscere alle regioni la competenza in materia di trasporto pubblico locale, distingue altresì i servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale da quelli di rilevanza locale e regionale. Al pari, l'articolo 19 del decreto-legge n. 95 del 2012 attribuisce alle regioni le funzioni di programmazione e di coordinamento mentre ai comuni attribuisce la funzione di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico di interesse in ambito generale comunale;

si ravvisa, al comma 4, ultimo periodo, dell'articolo 14, la presenza di una eccezione alle disposizioni di cui al me-

desimo articolo, laddove si prevede la possibilità « per motivi di necessità e urgenza » di ricorrere all'aggiudicazione anche in presenza di una sola offerta. Su quest'ultimo punto si è pronunciato il Consiglio di Stato segnalando che « la disposizione si presta ad un uso strumentale ed a possibili abusi da parte degli operatori del settore » che potrebbero accordarsi per « presentare una sola offerta in ciascuna gara diretta a soddisfare singoli bacini di mobilità ». In tal senso il Consiglio di Stato suggerisce che l'ultimo periodo del comma 4 sia espunto poiché situazioni di necessità e urgenza potrebbero, nel caso, essere affrontate ricorrendo al potere di ordinanza sindacale ai sensi dell'articolo 54 del decreto legislativo n. 267 del 2000;

con riferimento al trasferimento del personale dipendente di cui all'articolo 17 comma 2 lettera e), da rappresentanti sindacali auditi sono state segnalate perplessità per l'ambiguità della formulazione « applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore » che rischierebbe di offrire margini di forzatura nell'applicazione della norma;

rispetto alle disposizioni contenute dal Titolo V il Consiglio di Stato, nel richiamato parere, ha rilevato che non sono riconducibili all'oggetto e ai criteri delle norme di delega, tanto da perseguire « finalità estranee ad una riforma organica della materia dei servizi pubblici locali e si presentano come 'asistemici' rispetto a un testo unico che tratta i servizi pubblici locali nella loro disciplina generale ». Il Consiglio di Stato ha raccomandato quindi l'espunzione degli articoli 22, 23, 26 e 27 ai quali ha aggiunto anche l'articolo 35;

criticità sull'implementazione dei suddetti articoli, in merito ad un eccesso di delega, sono state prospettate anche da parte dell'Associazione nazionale dei Comuni italiani (ANCI) nel documento inserito nel parere della Conferenza Unificata;

l'articolo 21 disciplina il contratto di servizio, specificando al comma 1 che lo stesso sia « stipulato contestualmente al-

l'atto di affidamento ». Tale previsione, come rilevato anche da ANCI e dalla Conferenza delle Regioni, appare non conforme rispetto a quanto disposto dall'articolo 32 commi 8 e 9 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (c.d. nuovo Codice degli appalti), laddove si prevede che i termini per la stipula del contratto debbano essere rispettivamente entro 60 giorni e non prima di 35 giorni dall'aggiudicazione;

al medesimo articolo, comma 4 lettera a), con riferimento al ristoro dell'utenza in caso di violazione degli standard qualitativi del servizio, il Consiglio di Stato rileva l'opportunità di specificare che non debbono esservi oneri aggiuntivi, né formalità, né eccezioni in base alle modalità di pagamento del corrispettivo al fine di garantire l'effettiva tutela degli utenti e dei consumatori nei confronti del gestore del servizio;

in maniera più generale l'Associazione Trasporti (ASSTRA) ha espresso l'avviso che il settore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale « non fosse inserito all'interno di una disciplina di carattere generale rivolta a tutti i servizi pubblici locali ». La stessa Associazione ha rilevato infatti come fossero già presenti all'esame delle Camere disegni di legge organici riguardanti il settore le cui disposizioni, almeno in parte sono state ricomprese nello schema di decreto legislativo in esame;

all'articolo 22 comma 2 si dispone la dotazione di sistemi per il conteggio dei passeggeri su veicoli per il trasporto pubblico locale senza alcun riferimento a quelli del servizio regionale e, come segnalato dall'Associazione Trasporti, con la esclusiva specificazione di sistemi elettronici;

al medesimo articolo, al comma 7, si apportano modifiche al decreto legislativo n. 422/1997 ed in particolare intervenendo sull'articolo 19 comma 5 si prevede l'eventualità di deroga al rispetto del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi che a norma vigente corrisponde a 0,35.

Tale disposizione è applicata solo con adozione di decreto ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e Finanze e sentita la Conferenza Unificata. Si ritiene opportuno rilevare come l'allenamento del rapporto tra ricavi di traffico e costi operativi, seppur accettabile in linea di principio, potrebbe condurre in seno il rischio di rendere nuovamente e ancora più difficilmente controllabile la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. In tal senso appare più adeguato, pur mantenendo la previsione di cui al comma 7, intervenire sugli strumenti che gli enti possono implementare al fine di rispettare i canoni di efficienza economica del servizio di trasporto pubblico locale e regionale;

all'articolo 26 con riferimento alla lotta all'evasione tariffaria l'atto in esame dispone l'affidamento da parte degli enti gestori dell'attività di prevenzione accertamento e contestazione delle violazioni delle norme a soggetti esterni all'organico del gestore che rivestono la qualifica di agenti accertatori e pubblici ufficiali. A ciò si aggiungerebbe la possibilità da parte del Ministero dell'Interno di mettere a disposizione agenti e ufficiali di polizia giudiziaria, per periodi non superiori a tre anni, a spese dell'ente richiedente al fine di supportare le attività degli accertatori;

in merito ai rilievi riportati nel parere del Consiglio di Stato più volte richiamato, il Relatore dello schema di decreto legislativo ha richiamato la necessità di acquisire il parere del Governo che al momento non è stato ancora ricevuto;

nel provvedimento in esame non si rilevano particolari riferimenti all'aspetto della sicurezza del trasporto pubblico locale e regionale, nonostante si prevedano interventi anche rilevanti sulla normativa vigente, e in particolare sui criteri di riparto del Fondo per il concorso dello stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 come riportati all'articolo 23. Si rileva inoltre

che nello specifico, con il recente decreto-legge n. 113 del 2016, il Governo ha inteso intervenire sulla ripartizione del predetto Fondo svincolando le risorse di cui alla decurtazione prevista ai sensi del dpcm 11 marzo 2013 dall'impiego a norma vigente in ambito di sicurezza, qualità del servizio e ammortizzatori per i lavoratori del settore, ripartendole per l'anno 2016 ai fini generali del Fondo stesso come da Intesa Stato-Regioni;

in occasione dell'esame del predetto decreto legge è stata altresì sollevata la necessità di intervenire sui requisiti e i criteri per il riparto del Fondo al fine di escludere, o comunque di ridurre ad estrema ratio, il ricorso all'aumento delle tariffe al fine di rispettare il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi necessario per accedere al riparto delle risorse statali. Al limite dell'aumento tariffario come strumento principale di efficienza economica si è aggiunta la proposta di nuovi requisiti e criteri per valutare positivamente le attività del servizio di trasporto pubblico locale e regionale quali l'offerta agevolata per le c.d. fasce deboli. Le proposte sono state rigettate dal Governo nonostante si sia detto favorevole in linea di principio a tali interventi;

l'aumento tariffario si è rivelato una costante della prassi degli enti che in via alternativa o anche complementare, al fine di garantirsi l'accesso alle risorse, ricorrono al perseguimento di maggiori risparmi attraverso il taglio dei servizi. In entrambi i casi l'efficienza è raggiunta a danno della qualità del servizio e degli utenti e consumatori. L'atto in esame prevede all'articolo 22 comma 7 la possibilità di derogare al rispetto del vincolo tra ricavi di traffico e costi operativi laddove adottato da decreto ministeriale. Ciò nonostante, a margine della valutazione generalmente critica sulle disposizioni riguardanti il trasporto pubblico locale e regionale, coerentemente con il parere del Consiglio di Stato, si rileva che

il vincolo del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi pari a 0,35 può non rappresentare di per sé una frontiera critica per la qualità del servizio e il soddisfacimento dell'utenza, quanto invece appare necessario intervenire sui criteri e i requisiti, nonché gli strumenti, previsti dalla disciplina per il raggiungimento e il rispetto di tale rapporto;

per lo stesso articolo 23 è stata proposta una riformulazione rilevante da parte del Gruppo di lavoro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale riformulazione è stata accolta con condizioni da parte della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome il 4 agosto scorso;

appare fondamentale affrontare organicamente, omogeneamente e adeguatamente la disciplina del trasporto pubblico locale, che non può passare esclusivamente per provvedimenti solo tangenzialmente toccati dall'attività legislativa parlamentare in senso stretto, men che meno attraverso uno scarno articolato inserito in un più ampio provvedimento delegato,

valuti la I Commissione di proporre:

1. la soppressione del riferimento a « area vasta » lasciando solo quello di « città metropolitana »;
2. l'espunzione dell'ultimo periodo del comma 4 dell'articolo 14;
3. l'adeguamento di quanto disposto all'articolo 21 comma 1 con riferimento alla stipula del contratto di servizio con la normativa vigente di cui all'articolo 32 del dlgs 50/2016;
4. all'articolo 21 comma 4 lettera e), infine, l'aggiunta del seguente inciso: « senza alcuna spesa e formalità e senza eccezione con riferimento alle modalità di pagamento del corrispettivo »;
5. l'espunzione del Titolo V, nonché degli articoli 14 e 35, affinché le disposizioni ivi riportate siano inserite in un apposito provvedimento di legge. In particolare, esulando dallo specifico parere del Consiglio di Stato che suggerisce l'espunzione esclusivamente degli articoli 22, 23, 26, 27 e 35 dell'atto in parola, si ritiene opportuno individuare in altra sede d'esame la definizione di una disciplina organica e omogenea del trasporto pubblico locale e regionale.