



Roma, 22 NOV. 2007

*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI
GIURIDICI E LEGISLATIVI

8787

N.° DACL 1/050014/10.3.66

FAX

A TUTTI I CAPI
UFFICIO LEGISLATIVO

LORO SEDI

Al Ragioniere Generale dello
Stato

R O M A

OGGETTO: schema di disegno di legge recante misure in
materia di trasporti.
(TRASPORTI)

Ai fini di cui all'art. 2, comma 3, della legge 23
agosto 1988, n. 400, e dell'art. 3, comma 4, del D.P.C.M. 10
novembre 1993, si trasmette lo schema del provvedimento in
oggetto, da sottoporre al Consiglio dei Ministri.

d'ordine del
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

SCHEMA DI DISEGNO DI LEGGE, COLLEGATO AL DISEGNO DI LEGGE FINANZIARIA 2008, RECANTE MISURE ORGANIZZATIVE E PROCEDURALI IN MATERIA DI MOBILITA' SUL TERRITORIO

Art. 1

Riforma del trasporto pubblico locale

1. Al fine di garantire la liberalizzazione del comparto e di assicurare la concorrenza nel processo di affidamento dei servizi, si provvede ad apportare al decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, le modifiche di cui ai commi seguenti.
2. All'art. 4, comma 1, del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, dopo la lettera c) è aggiunta la seguente:
“d) l’emanazione di principi e linee guida finalizzate alla tutela della concorrenza e alla regolazione dei servizi anche mediante l’individuazione di servizi minimi sul territorio nazionale.”
3. All'art. 14 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:
 - a) al comma 2, lettera a), dopo le parole “piani di bacino” sono aggiunte le seguenti: “dando priorità alle scelte modali capaci di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile e di garantire una riduzione dell’inquinamento conforme agli standard vigenti. Nella definizione dei bacini di traffico favoriscono sia una maggiore efficienza ed efficacia nell’espletamento dei servizi, sia l’integrazione di servizi a domanda debole nel quadro di servizi più redditizi, garantendo, al fine dell’affidamento a gara, il raggiungimento della dimensione minima efficiente a livello di impresa per più soggetti gestori e la copertura degli obblighi di servizio universale. Possono, altresì, differenziare gli obiettivi di efficienza in funzione delle caratteristiche dei bacini di traffico;”
 - b) al comma 2 dopo la lettera a) è aggiunta la seguente:
“a bis) specificano negli atti di programmazione, e in particolare nei programmi triennali dei servizi di cui al comma 3, la quantità e la qualità del servizio che si intende erogare, nonché gli strumenti di monitoraggio del grado di raggiungimento degli obiettivi;”
 - c) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:
“2-bis. L’adozione di nuovi Piani di Trasporto da parte delle regioni e dei Piani Urbani di mobilità da parte degli enti locali che operino significativi e misurabili interventi di ottimizzazione relativamente all’individuazione dei bacini di traffico ed alla ridefinizione dei servizi minimi di cui al successivo art. 16 costituisce parametro di valutazione ai fini della commisurazione dell’accesso alle risorse finanziarie. “
 - d) al comma 3, dopo la lettera c), è aggiunta la seguente:

- “c-bis) le modalità di adeguamento delle risorse destinate all’esercizio, al fine di compensare la dinamica inflattiva programmata, tenendo conto dei possibili recuperi di produttività e nei limiti delle risorse disponibili dei bilanci regionali;”
- e) al comma 3, la lettera d), è sostituita dalla seguente:
“d) le modalità di determinazione delle tariffe, tenendo conto delle esigenze di integrazione tariffaria, e le modalità di aggiornamento delle tariffe secondo il meccanismo del price cap, in conformità ad uno schema tipo approvato dal CIPE di intesa con la Conferenza **unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281**, applicato al livello medio delle tariffe e tenendo conto, in particolare, dei seguenti parametri: **1)** tasso di inflazione programmata; **2)** obiettivo prefissato di variazione del tasso annuale di produttività; **3)** recupero di qualità del servizio rispetto a parametri prefissati; **4)** variazione dei costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, da mutamenti del quadro normativo o degli obblighi relativi al servizio universale.”
- f) al comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:
“f) il sistema periodico di monitoraggio dei servizi e il sistema di rilevazione della qualità percepita;”
- g) al comma 4, dopo le parole “trasporto di persone su strada.” è aggiunto il seguente periodo: “Per i servizi di cui al periodo precedente, al fine di favorire il decongestionamento del traffico e la riduzione dell’inquinamento, le regioni e gli enti locali, nell’ambito delle attività di programmazione di cui al comma 2, lettera b), adottano ogni misura atta a favorire l’integrazione fra i servizi su gomma e su ferro, con l’obiettivo prioritario di realizzare meccanismi di adduzione alla rete portante su ferro presente sul territorio.”
- h) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:
“5-bis. Al fine di favorire il decongestionamento del traffico e la riduzione dell’inquinamento, le regioni e gli enti locali adottano, nei limiti delle risorse disponibili, misure idonee a favorire e privilegiare il trasporto pubblico locale, dando priorità alla introduzione di corsie preferenziali, di zone a traffico limitato, di misure restrittive alla circolazione di mezzi privati, di aree di sosta a pagamento nelle aree ad alta densità di destinazione degli spostamenti, di aree di interscambio con parcheggi a basso costo per i veicoli privati. Tali misure possono essere integrate, secondo le necessità specifiche, da sistemi di tariffazione all’accesso a specifiche aree urbane e strade e di mobilità alternativa, quali il car sharing, il taxi collettivo, i servizi a chiamata.”
4. All’art.16 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:
- a. al comma 1 la lettera d) è sostituita dalla seguente:
“d) della necessità di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile, atti a garantire una riduzione dei livelli di inquinamento per renderli conformi agli standard vigenti.”
- b. dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:
“1-bis. Con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per gli affari regionali e delle autonomie locali, d’intesa con la

Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro il 31 dicembre 2008, sono determinati gli standard per individuare i servizi minimi, al fine di garantire omogeneità di trattamento sul territorio nazionale, ridurre eventuali duplicazioni di offerta e ottimizzare le scelte modali. Entro 180 giorni dall'adozione del suddetto decreto, le regioni provvedono all'individuazione dei servizi minimi.”

c. al comma 2 tra le parole “criteri di omogeneità tra regioni,” e le parole “quantità e standard di qualità” inserire le seguenti: “in conformità agli standard di cui al precedente comma 1 bis),”

d. dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

“4. Con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e finanze e con il Ministro per gli affari regionali e delle autonomie locali, da adottare entro il 31 dicembre 2008, sono determinati i criteri per la misurazione dei costi standard connessi alla fornitura dei servizi di trasporto pubblico locale, da applicare a decorrere dall'anno finanziario 2009, ai fini della quantificazione delle risorse spettanti a ciascuna Regione. La determinazione e l'aggiornamento dei criteri di misurazione dei costi standard è effettuata da una Commissione tecnica istituita con decreto del Ministro dei trasporti e costituita da rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero dei trasporti, del Ministero dell'economia e finanze, del Dipartimento affari regionali e autonomie locali, delle regioni e degli enti locali. La Commissione può avvalersi di professionalità esterne, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.”

5. L'art. 17 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422 è sostituito dal seguente:

“1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'art.2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'art.19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, definite, a decorrere dal 2009, sulla base dei costi standard di cui all'art.16, comma 4, le quali tengono conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.”

6. All'art. 18 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:

a. al comma 2, la lettera a), è sostituita dalla seguente:

“a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19, mediante conferimento della gestione a:

1) società di capitali individuate mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea in materia di appalti pubblici e di servizi pubblici;

2) società a partecipazione mista pubblica e privata, nella quale il socio privato, al cui capitale sociale non partecipino regioni ed enti locali, detenga una quota non inferiore al 30%, a condizione che quest'ultimo sia scelto mediante procedure ad evidenza pubblica, nelle quali siano già stabilite le condizioni, le modalità e la durata della gestione del servizio, che sia vietata la proroga o la rinnovazione alla sua scadenza e che siano previste le modalità di liquidazione del socio alla scadenza della società, coincidente con la conclusione della durata del servizio. La selezione del socio privato avviene sulla base di una valutazione delle competenze tecnico-gestionali in relazione al servizio affidato. Le regioni e gli enti locali hanno l'obbligo di dare adeguata pubblicità ai motivi per i quali è stata attivata la procedura concorsuale per la scelta del socio privato, motivandola in base ad un'analisi di mercato e ad una valutazione comparativa rispetto alle procedure concorsuali previste al precedente numero 1), e trasmettere una relazione, contenente gli esiti delle predette verifiche, all'Autorità garante per la concorrenza e per il mercato o alle autorità di regolazione di settore – se costituite –, che esprimono il loro parere nel termine di sessanta giorni dalla ricezione della predetta relazione. Le gare sono indette nel rispetto degli standard qualitativi, quantitativi, ambientali, di equa distribuzione sul territorio e di sicurezza. I bandi di gara devono essere conformi ai capitolati-tipo predisposti dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, **d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281**, per diverse tipologie di affidamento o di bacini di traffico ai sensi dell'art. 4, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Tale esclusione non si applica nei casi in cui si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto servizi forniti dalle società partecipanti alla gara stessa. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite. I corrispettivi da porre a base di gara sono determinati utilizzando come parametro di riferimento i costi standard di cui all'art. 16, comma 4. Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziale per l'effettuazione

del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica. Con decreto del Ministro dei trasporti sono definiti i beni, diversi da quelli sopra indicati, ritenuti strumentali per l'espletamento dei servizi oggetto dell'affidamento ed il cui reperimento sul mercato risulti complesso o richieda tempi prolungati. Per questa tipologia di beni, nel caso in cui per il loro acquisto siano stati utilizzati unicamente o prevalentemente fondi pubblici, il bando di gara deve garantire la disponibilità a favore del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica. Nel caso in cui tali beni siano stati acquisiti dal gestore uscente in regime di autofinanziamento, successivamente alla stipula del contratto di servizio, il bando di gara deve prevedere che siano dati in disponibilità al nuovo aggiudicatario, ove siffatta disposizione risulti contenuta nei documenti della gara aggiudicata al gestore uscente, ovvero nel contratto di servizio o in specifici accordi contrattuali con l'amministrazione affidante. In tutti gli altri casi i beni strumentali acquisiti dal gestore uscente in regime di autofinanziamento possono essere liberamente trasferiti con diritto di prelazione a favore del nuovo aggiudicatario. Qualora il bando di gara non assicuri la disponibilità dei beni strumentali per l'espletamento del servizio, esso deve prevedere che il gestore aggiudicatario disponga di un periodo di almeno 24 mesi per dotarsi dei beni strumentali definiti dal predetto decreto del Ministro dei trasporti. Le amministrazioni appaltanti bandiscono le procedure ad evidenza pubblica, entro i termini di cui al successivo comma 5, assicurando che l'effettiva gestione del servizio da parte dell'aggiudicatario abbia inizio entro il più breve tempo compatibile con il termine di 24 mesi di cui al periodo precedente. La dotazione dei beni, in tutti i casi, può essere conseguita, oltre che tramite acquisto, anche con forme di "noleggio" o di locazione finanziaria."

- b. al comma 2, dopo la lettera a) è aggiunta la seguente:
"a bis) l'acquisizione del parere preventivo all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (o all'Autorità di regolazione di settore, ove costituita) sulle garanzie di trasparenza e imparzialità contenute nelle procedure concorsuali, nel caso in cui l'ente appaltante sia titolare di una partecipazione, diretta o indiretta, in uno dei soggetti che concorrono alla gara. Il parere è reso entro 60 giorni dalla data di ricezione della richiesta. All'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture viene demandato altresì, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali e delle risorse disponibili, il compito, d'intesa con la Conferenza unificata di cui **all'articolo 8 del** decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di redigere appositi bandi di gara e schemi di contratto-tipo per diverse tipologie di affidamento o di bacini di traffico ai sensi dell'art. 4, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163;"
- c. al comma 2, la lettera e) è **aggiunto infine il seguente periodo:**

“nonché la previsione di clausole di preferenza nei bandi di gara per le offerte che assicurano il mantenimento dei livelli occupazionali relativi alla gestione precedente. Il trasferimento del personale dell’impresa cessante all’impresa subentrante è regolato secondo i principi dell’art. 2112 del codice civile, anche per quanto attiene all’applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali e aziendali vigenti alla data del subentro;”

- d. al comma 2, dopo la lettera e) sono aggiunte le seguenti:
“e *bis*) il rinvio a successiva contrattazione con le organizzazioni sindacali dei processi di armonizzazione, nonché degli aspetti concernenti l’organizzazione del lavoro, la riqualificazione e riconversione del personale.”
“e *ter*) l’impegno dell’impresa aggiudicataria al rispetto dei contenuti normativi ed economici della contrattazione di primo livello anche in caso di sub affidamento svolto da imprese terze con mezzi e personale proprio.”
- e. al comma 2, la lettera g) è sostituita dalla seguente:
“g) la determinazione e l’aggiornamento delle tariffe del servizio a norma dell’art.14, comma 3, lettera d);”
- f. i commi 3-bis, 3-ter, 3-quater, 3-quinquies, 3-sexties, 3-septies, sono abrogati;
- g. dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:
“4. I bandi delle procedure concorsuali di cui ai commi 2 e 2 bis prevedono, in caso di aggiudicazione da parte di Associazioni Temporanee di Impresa, l’obbligo per le stesse di trasformarsi entro 60 giorni dall’aggiudicazione medesima in società di capitali, anche in forma consortile. Con gli stessi bandi, sono stabiliti i requisiti obbligatori o di preferenza che devono possedere tutti i soggetti imprenditoriali appartenenti alle Associazioni Temporanee delle Imprese partecipanti alle gare.”
“5. L’affidamento con procedure ad evidenza pubblica, ai sensi del presente articolo deve aver luogo entro il **31 dicembre 2008** per i servizi pubblici locali effettuati con veicoli su gomma ed entro il **31 dicembre 2010** per i servizi pubblici locali effettuati su ferro e con sistemi ad impianto fisso. Nel caso di sistemi di trasporto la cui tecnologia rende inscindibili i veicoli dall’infrastruttura, la gestione dell’intero sistema deve essere affidata con procedure ad evidenza pubblica. Eventuali proroghe o nuovi affidamenti dei servizi effettuati **nel rispetto della disciplina comunitaria delle gestioni in house**, senza il ricorso alle procedure concorsuali, non possono avere una durata eccedente i termini suddetti.”
“6. Allo scopo di conseguire il graduale miglioramento della qualità e della quantità dei servizi, le tariffe sono soggette a revisione triennale secondo i criteri di cui all’art.14, comma 3, lettera d). Gli adeguamenti tariffari successivi al primo sono consentiti solo a seguito dell’accertamento, mediante il monitoraggio di cui all’articolo 19, comma 4 bis), dell’effettivo grado di miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi.”

7. All'art.19 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:
- a. al comma 3, dopo la lettera c) è aggiunta la seguente:
“c bis) gli obiettivi di miglioramento degli standard qualitativi, quantitativi e ambientali;”
 - b. al comma 3, lettera d) dopo la parola “adottata” sono aggiunte le seguenti: “,nonché i criteri di determinazione e di aggiornamento a norma dell'art.14, comma 3, lettera d);”
 - c. al comma 3, dopo la lettera l) sono aggiunte le seguenti:
“m) l'obbligo del gestore di pubblicizzare una carta dei servizi offerti all'utenza da aggiornare periodicamente. La carta dei servizi, in linea con le previsioni dell'articolo 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, deve necessariamente contenere l'indicazione di standard, fattori ed indicatori relativi ai livelli qualitativi e quantitativi dei servizi regolati dal contratto di servizio, nonché la specifica delle modalità e dei tempi per proporre reclamo, per conoscere l'esito dello stesso, per adire le vie conciliative e giudiziarie, nonché per garantire un ristoro totale o parziale all'utenza in caso di inottemperanza;”
“n) l'obbligo del gestore di introdurre un sistema di contabilità regolatoria che consenta di separare le risultanze delle differenti gestioni, avendo riguardo ai singoli servizi e linee di attività, anche al fine di applicare il sistema dei costi standard, assicurandone la relativa reportistica al committente e alla Commissione tecnica di cui all'articolo 16, comma 4”.
 - d. il comma 4 è sostituito dal seguente:
“4. Gli importi di cui al comma 3), lettera e), sono soggetti a revisione annuale, nei limiti delle risorse disponibili nei bilanci regionali, entro i valori dell'inflazione reale e tenendo conto degli obiettivi di miglioramento della efficienza, efficacia e qualità del servizio, per la quota parte dei corrispettivi dei contratti di servizio destinati alla copertura di costi le cui dinamiche non dipendono da scelte gestionali e nei limiti dell'inflazione programmata per la quota parte residua del corrispettivo medesimo. I criteri per procedere alla revisione di cui sopra sono determinati entro il 31 dicembre 2008 con decreto del Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e possono essere aggiornati ogni tre anni con la medesima procedura.”
 - e. dopo il comma 4, è aggiunto il seguente comma:
“4-bis. Il gestore del servizio è obbligato a fornire al committente per via informatica i dati che consentono il monitoraggio permanente sulla qualità e quantità dei servizi offerti. Il committente, nei limiti degli stanziamenti di bilancio, provvede periodicamente, avvalendosi anche di enti indipendenti, a verificare mediante specifiche indagini presso l'utenza e le principali associazioni di consumatori la qualità e la quantità dei servizi offerti applicando ove previste le apposite sanzioni o penali,

ovvero accertando i presupposti per procedere agli adeguamenti tariffari di cui all'articolo 18, comma 6.”

f. dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

“5-bis. Le regioni hanno facoltà, con riferimento ai bacini di traffico caratterizzati da condizioni particolari nella domanda di trasporto, di stabilire rapporti ricavi-costi diversi da quello di cui al comma 5, purché i servizi relativi a tali territori siano inseriti tra quelli minimi, così come rideterminati ai sensi dell'art. 16 del presente decreto. I contratti di servizio prevedono un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi rispetto a quello individuato da ciascuna Regione sulla base della specificità dei singoli bacini.”

Art. 2

Proprietà delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa

1. Le infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa realizzate e in corso di realizzazione, di proprietà dello Stato alla data di entrata in vigore della presente legge, ad eccezione di quelle realizzate e in corso di realizzazione di cui alle legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, sono trasferite o attribuite a titolo gratuito al demanio dei comuni per la parte insistente sul proprio territorio e sono assoggettate al regime di cui all'articolo 824 del codice civile.
2. Per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano ai trasferimenti ed alle attribuzioni di cui al comma 1 si provvede mediante norme di attuazione dei rispettivi statuti.

Art. 3

Piano generale della mobilità

1. All'articolo 1, comma 921, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, aggiungere dopo l'ultimo periodo il seguente: “A tal fine avvalendosi delle risorse finanziarie previste per la predisposizione del piano generale della mobilità, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, può istituire il Comitato tecnico-scientifico e la segreteria tecnica e definire le modalità di funzionamento del Comitato e della segreteria tecnica e i relativi compensi. I componenti del Comitato tecnico-scientifico e della segreteria tecnica, in numero non superiore a venticinque, sono nominati nel rispetto del principio di pari opportunità tra uomini e donne. Il Comitato tecnico-scientifico e la segreteria tecnica durano in carica tre anni. Tre mesi prima della scadenza del termine di durata, il Comitato tecnico-scientifico e la segreteria tecnica presentano una relazione sull'attività svolta al Ministro dei trasporti che la trasmette alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ai fini della valutazione congiunta della perdurante utilità degli organismi e della eventuale proroga della durata, comunque non superiore a tre anni, da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti. Gli eventuali successivi decreti di proroga sono adottati secondo la medesima procedura.”

Art. 4
Semplificazioni per le imprese di autotrasporto

1. Al fine di semplificare le procedure amministrative a carico delle imprese di autotrasporto di merci aventi debole incidenza sul mercato, le imprese che esercitano l'attività di trasportatore su strada di cose per conto terzi esclusivamente con un autoveicolo di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate, effettuano l'iscrizione all'Albo di cui all'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298, dimostrando il solo requisito dell'onorabilità, di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.

Art. 5
Assetto RAM

1. All'art. 1, comma 461, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dopo le parole "relative partecipazioni" sono aggiunte le seguenti: "per la società controllata RAM si procede al trasferimento a titolo gratuito al Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista di intesa con il Ministero dei trasporti. Gli indirizzi strategici e operativi sui quali la società RAM è chiamata a operare sono formulati dal Ministero dei trasporti."

Art. 6
Istituzione della scheda di trasporto

1. Al fine di conseguire maggiori livelli di sicurezza stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi in ambito nazionale, è istituito un documento da formare e conservare a bordo del veicolo adibito a tale attività, denominato "**scheda** di trasporto".
2. **La scheda** di trasporto costituisce documentazione idonea ai fini della procedura di accertamento della responsabilità di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.
3. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è stabilito il modello della **scheda** di trasporto, nella quale dovranno obbligatoriamente figurare le indicazioni relative al vettore, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, così come definiti all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché quelle relative alla tipologia della merce trasportata ed ai luoghi di carico e scarico della stessa. Con il medesimo decreto, per ciascuna tipologia di trasporto, **sono** indicati il soggetto tenuto alla compilazione della **scheda** di trasporto e le relative modalità, nonché le procedure che devono essere utilizzate per dare certezza alla data di compilazione del documento stesso e della stipula del contratto di trasporto.
4. Chiunque non compila **la scheda** di cui al comma 1, ovvero **la** compila in modo incompleto o non veritiero, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 600,00 a euro 1.800,00. Dalla violazione

consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto per un periodo da quindici giorni a tre mesi. Si applicano le disposizioni dell'articolo 217 e dell'articolo 214, commi 1 e 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

5. Chiunque, durante l'effettuazione di **un** trasporto, non porta a bordo del veicolo **la scheda** di cui al comma 1, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 40,00 a **euro 160,00**. Si applicano le disposizioni dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.
6. Le sanzioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano anche ai trasporti internazionali compiuti da vettori stranieri che non compilano, o non compilano correttamente, ovvero che non portano a bordo del veicolo i documenti di trasporto previsti dalle norme comunitarie o dagli accordi o dalle convenzioni internazionali in materia di **autotrasporto di merci**.

Art. 7

Indicazione del prezzo carburante in fattura

1. Al fine di favorire la trasparenza e la correttezza dei rapporti contrattuali inerenti l'attività di trasporto stradale di merci per conto di terzi, sulla fattura emessa dal vettore, così come definito all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante il corrispettivo dell'operazione di trasporto, deve figurare il **prezzo unitario** del carburante **vigente al momento dell'esecuzione** dell'operazione, determinato secondo i prezzi periodicamente rilevati dal Ministero dello sviluppo economico.
2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro **dell'economia e delle finanze**, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di applicazione della disposizione di cui al comma 1.

Art. 8

Riquilificazione della spesa statale per l'ENAC

1. All'articolo 7 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:
"2. Con decreto del Ministro dei trasporti è definita, su base triennale, la destinazione delle risorse di cui alla lettera a) al funzionamento dell'Ente, alla erogazione di somme per oneri di servizio pubblico e a spese di investimento con priorità per la sicurezza del trasporto aereo. L'Ente è autorizzato a utilizzare le risorse di parte corrente derivanti da trasferimenti statali a qualsiasi titolo disponibili nel proprio bilancio, ad esclusione delle somme destinate a spese obbligatorie, per fare fronte a spese di investimento per la sicurezza del trasporto aereo. Entro il 30 aprile di ciascun anno l'Ente comunica l'ammontare delle disponibilità al Ministro dei Trasporti il quale individua, con proprio decreto, gli investimenti da finanziare con tali risorse e da realizzare entro il termine fissato dal Ministro con il medesimo decreto."

Art. 9

Idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici

1. E' abrogato l'articolo 7 del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, recante interventi urgenti in materia di trasporti.

Art. 10

Semplificazione amministrativa in materia di approvazione dei piani regolatori portuali

1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, comma 3, il primo periodo è sostituito dal seguente:
"Il piano regolatore di ciascun porto rientrante nella circoscrizione territoriale di un'Autorità portuale è adottato dal Comitato Portuale e viene trasmesso al Comune o ai Comuni interessati per l'espressione dell'intesa. L'intesa si intende raggiunta qualora il Comune o i Comuni interessati non comunichi all'Autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta. Qualora non si raggiunga l'intesa, la Regione convoca su proposta dell'Autorità portuale, entro sessanta giorni, una conferenza di servizi tra Regione, Comune o comuni interessati ed Autorità portuale. La conferenza assume, entro i successivi sessanta giorni, a maggioranza le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale."
2. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, comma 4, le parole "**ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.**" sono sostituite dalle seguenti: "**alle valutazioni ambientali prescritte dalla normativa vigente in materia.** Nei successivi sessanta giorni la Regione emana il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale; decorso inutilmente tale termine il piano si intende comunque approvato. La procedura di esame ed approvazione dei piani regolatori portuali si applica anche alle varianti dei medesimi."

Art. 11

Riallocazione delle somme non utilizzate dalle autorità portuali

1. In caso di mancato impiego, da parte delle autorità portuali, dei fondi ad esse assegnati, in base alle pregresse leggi di settore, per la realizzazione di opere, con decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e del Ministro delle infrastrutture, sono definiti i criteri generali e le modalità per disporre, laddove non si ravvisino giusti motivi contrari in relazione alle cause obiettive del mancato impiego, la revoca dei finanziamenti accordati, con obbligo, da parte delle autorità portuali interessate, di procedere alla restituzione dei fondi assegnati.
2. Nel caso in cui la revoca di cui al comma precedente comporti l'anticipata estinzione dei mutui accesi per la concessione dei relativi finanziamenti, sono

esclusivamente a carico delle autorità portuali interessate non solo la restituzione allo Stato degli importi da esso versati all'istituto di credito finanziatore per capitale, interessi, oneri e penali, ma anche tutte le altre spese connesse all'estinzione del mutuo.

3. Le somme restituite dalle autorità portuali ai sensi del comma 1 sono versate su apposito capitolo dello stato di previsione delle entrate del bilancio dello Stato per essere riassegnate ai pertinenti capitoli di spesa del Ministero dei trasporti al fine di essere destinati alle Autorità portuali, con decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e del Ministro delle infrastrutture, per il finanziamento di altri interventi di sviluppo, ammodernamento e riqualificazione dei porti.

Art. 12

Revisione della normativa sulle quote dei piloti

1. Al fine di ridefinire la disciplina delle quote dei piloti in relazione alle condizioni di salute ed all'età prevista per la permanenza in servizio, è istituito un regime di trattamento di fine servizio da remunerarsi all'interno della tariffa di pilotaggio, con previsione, in via transitoria, di un regime di partecipazione a proventi per i piloti cancellati dal registro alternativo al predetto trattamento.
2. Per l'attuazione del primo comma e per ridefinire i criteri per la ripartizione dei proventi anche con riferimento ai diritti dei piloti pensionati e delle vedove e degli orfani dei piloti deceduti, il Governo è autorizzato ad emanare, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale e il Ministro dell'economia e delle finanze, un regolamento ai sensi dell'art. 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, prevedendo altresì la conseguente modifica degli articoli da 118 a 123 del D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, recante "Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima)", con l'obiettivo di ridurre e rendere omogenea in tutti i porti l'incidenza del sistema delle quote sulle tariffe del servizio di pilotaggio.
3. Il Governo è delegato inoltre ad emanare, **su proposta del Ministro dei trasporti**, entro il termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il coordinamento delle disposizioni del codice della navigazione con quelle introdotte dal comma 1, seguendo il criterio ed il principio direttivo dell'adeguamento della disciplina codicistica **con indicazione espressa delle disposizioni abrogate**.
4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 13

Gestione del Sistema Informativo del Demanio Marittimo

1. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, determina le modalità ed il costo per l'accesso a titolo oneroso dei privati ai servizi on-line offerti dal sistema.

2. Le entrate derivanti dall'applicazione del precedente comma sono riassegnate su apposito capitolo del Ministero dei trasporti per garantire la gestione, la manutenzione e la funzionalità del sistema.

Art. 14

Riordino organizzativo e funzionale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

1. Al fine di adeguare l'assetto organizzativo e funzionale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera al mutato quadro ordinamentale, entro i limiti delle competenze ad esso conferite dalle disposizioni normative vigenti ed al fine di conseguire obiettivi di razionalizzazione e maggiore efficienza operativa, il Governo è delegato, entro venti mesi dall'entrata in vigore della presente legge, ad emanare, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa per quanto di competenza, uno o più decreti legislativi sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:
 - a) redazione in un unico testo normativo, dei compiti e delle funzioni attribuiti al Corpo e per l'effetto attuare una semplificazione razionalizzazione e snellimento delle stesse;
 - b) adeguare la struttura organizzativa centrale e periferica del Corpo al nuovo quadro istituzionale e dei rapporti per delineare un assetto rispondente ai maggiori impegni soprattutto in materia di sicurezza marittima e della pesca in ambito dell'Unione europea ed internazionale nonché per realizzare una corrispondenza con i livelli di governo regionale e, a tal fine, ripartire le funzioni di coordinamento, ispettive e di controllo, svolte da strutture regionali ed interregionali del Corpo da quelle operative di vigilanza e controllo e amministrative, attribuite alle Capitanerie di porto e agli Uffici dipendenti;
 - c) adeguare l'assetto ordinativo ai vari livelli gerarchici per accrescere l'efficacia dell'organizzazione centrale e periferica del Corpo, privilegiando la sua componente operativa, allo scopo di potenziare gli assetti diretti a garantire la sicurezza in mare e nei porti;
 - d) flessibilità organizzativa, sottesa ad esigenze operative, da conseguire anche con atti amministrativi.
2. Al riordino organizzativo e funzionale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Relazione illustrativa

Lo schema di disegno di legge, inteso a completare sul piano ordinamentale le disposizioni in materia di trasporti, con particolare riferimento alla mobilità sul territorio, contenute nello schema di disegno di legge finanziaria per il 2008, si compone di 14 articoli.

L'art.1 (riforma del trasporto pubblico locale) contiene proposte di modifica e integrazione al Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 recante "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e di compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997, n.59". Le proposte di modifica attengono in particolare ai profili di competenza statale in materia di concorrenza e tutela ambientale, nelle more di una revisione complessiva della disciplina del settore al fine di renderla coerente con quanto previsto dalle modifiche apportate al Titolo V della Costituzione con la Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n.3. Al riguardo si rammenta come il trasporto pubblico locale sia stato oggetto nell'ultimo decennio di un processo di riforma volto ad introdurre principi di concorrenza all'interno di un settore ancora influenzato da assetti di mercato monopolistici. In particolare, il processo di liberalizzazione del settore, ha avuto inizio con il citato decreto legislativo n. 422/97 e ha subito un rallentamento a causa della contestuale evoluzione della riforma dei servizi pubblici locali iniziata con l'approvazione dell'art. 35 della legge 448/01 prima e con l'emanazione dell'art. 14 della legge 326/03 dopo, che ha provocato alcune incertezze normative.

L'insieme delle proposte è inteso a imprimere nuovo slancio a processi di liberalizzazione socialmente sostenibili e a consentire un miglioramento qualitativo nell'erogazione dei servizi al fine di massimizzare i benefici per gli utenti e per tutti i cittadini attraverso nuove regole sulle gare e sui contratti di servizio, il riequilibrio e l'efficientamento del sistema, l'integrazione modale e tariffaria.

Le proposte di modifica riguardano in particolare gli articoli 14, 16 e 18 e 19 del citato decreto legislativo 422/97 e sono finalizzate a meglio identificare i bacini di traffico dei servizi minimi essenziali, ad incentivare la mobilità sostenibile, a prevedere la determinazione di costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale al fine di risolvere le annose problematiche connesse alla quantificazione dei fabbisogni finanziari del settore, anche con riferimento ai corrispettivi da porre a base di gara per l'affidamento dei servizi.

La proposta di riforma inoltre affronta la problematica della liberalizzazione e della privatizzazione dei servizi prevedendo, tra l'altro, l'introduzione di criteri di tutela della trasparenza e della imparzialità nelle procedure di gara nonché, in materia di servizi gestiti da società a totale capitale pubblico di Regioni ed Enti Locali, della cosiddetta gara a doppio oggetto.

E' opportuno evidenziare che l'individuazione dei cosiddetti costi standard dei servizi minimi essenziali da porre a gara, combinata con l'adeguamento dei corrispettivi dei contratti di servizio all'andamento inflattivo garantirà certezza nei rapporti tra enti committenti e soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale, migliorando contestualmente la qualità e la regolarità dei servizi erogati.

L'art. 1 non comporta oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

L'art. 1 si compone di **7 commi**. Nel dettaglio si illustrano le specifiche modifiche e novelle introdotte :

- **il comma 2** introduce all'articolo 4 del D.lgs. 422/97 l'ulteriore *lettera d)* al fine di aggiungere alle competenze dello Stato in materia di trasporto pubblico locale l'emanazione di principi quadro e linee guida per la regolazione dei servizi finalizzati alla tutela della concorrenza e all'omogeneità dei servizi sul territorio nazionale;

- **il comma 3** modifica l'articolo 14 del D.lgs. 422/97 in ordine alla programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, prevedendo che le regioni nel definire gli indirizzi per la predisposizione dei piani di bacino diano priorità alle scelte modali capaci di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile e di garantire una riduzione dell'inquinamento conforme agli standard vigenti. Nella definizione degli stessi piani di bacino inoltre le regioni sono tenute a favorire sia una maggiore efficienza ed efficacia nell'espletamento dei servizi, sia l'integrazione di servizi a domanda debole nel quadro di servizi più redditizi, garantendo, al fine dell'affidamento a gara, il raggiungimento della dimensione minima efficiente a livello di impresa per più soggetti gestori e la copertura degli obblighi di servizio universale. Le regioni hanno altresì la facoltà di differenziare gli obiettivi di efficienza in funzione delle caratteristiche dei bacini di traffico e, sia nell'ambito dei loro compiti di programmazione che nella predisposizione dei programmi triennali dei servizi, devono specificare la quantità e la qualità dei servizi minimi da erogare, nonché gli strumenti di monitoraggio con cui verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi. Viene introdotto quale parametro di valutazione dell'accesso alle risorse finanziarie l'adozione dei Nuovi Piani di Trasporto, da parte delle regioni, e dei Piani Urbani di mobilità, da parte degli enti locali; tali Piani devono prevedere interventi significativi e misurabili di ottimizzazione circa l'individuazione dei bacini di traffico e la rideterminazione dei servizi minimi. Le regioni nell'approvare programmi triennali di servizi di trasporto pubblico locale sono chiamate a individuare anche le modalità di adeguamento delle risorse destinate all'esercizio, al fine di compensare la dinamica inflattiva nonché le modalità di determinazione e di aggiornamento delle tariffe secondo il meccanismo del price cap. Il comma 3 prevede infine l'adozione di misure volte a favorire l'integrazione tra servizi su gomma e su ferro, al fine di decongestionare il traffico e ridurre l'inquinamento;

- **il comma 4** apporta modifiche all'articolo 16 del D.lgs. 422/97 con riguardo ai servizi minimi al fine di garantire omogeneità di trattamento sul territorio nazionale e assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile. I servizi minimi essenziali sono determinati dalle regioni sulla base di standard individuati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per gli affari regionali e delle autonomie locali, d'intesa con la Conferenza Unificata. Il comma 4 prevede, altresì, l'adozione di criteri da determinare con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e finanze e con il Ministro per gli affari regionali e delle autonomie locali, volti alla misurazione dei costi standard relativi alla fornitura dei servizi di trasporto pubblico locale, da applicare a decorrere dall'anno finanziario 2009. La determinazione e l'aggiornamento dei criteri di misurazione dei costi standard è effettuata da una Commissione tecnica mista Stato, regioni enti locali;

- **il comma 5** sostituisce il vigente art. 17 D.lgs. 422/97 introducendo novità con riguardo agli obblighi di servizio pubblico e prevedendo che le regioni, le province e i comuni definiscano nei contratti di servizio le compensazioni economiche dovute alle

aziende esercenti i servizi pubblici obbligatori sulla base dei costi standard introdotti dalle sopraccitate modifiche;

- **il comma 6** introduce modifiche all'articolo 18 del D.lgs. 422/97 con riguardo alla organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. In particolare al comma 2 dell'art. 18 è sostituita la lettera a), e al fine di integrarne le originarie previsioni sono introdotte alcune innovazioni, quali: bandi di gara conformi ai capitolati-tipo predisposti dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, determinazione dei corrispettivi da porre a base di gara utilizzando come parametro di riferimento i costi standard introdotti dalle sopraccitate modifiche; definizione con decreto del Ministro dei trasporti dei beni ritenuti strumentali per l'espletamento dei servizi oggetto dell'affidamento ed il cui reperimento sul mercato risulti complesso o richieda tempi prolungati; disciplina dettagliata del trasferimento dei beni strumentali all'esercizio del servizio, distinguendoli a seconda che per il loro acquisto siano stati utilizzati unicamente o prevalentemente fondi pubblici ovvero siano stati acquisiti dal gestore uscente in regime di autofinanziamento successivamente alla stipula del contratto di servizio. Al comma 2 dell'art. 18 è poi aggiunta la lettera a bis) che introduce la necessità di acquisire il parere preventivo all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (o all'Autorità di regolazione di settore, ove costituita) sulle garanzie di trasparenza e imparzialità contenute nelle procedure concorsuali, nel caso in cui l'ente appaltante sia titolare di una partecipazione, diretta o indiretta, in uno dei soggetti che concorrono alla gara. La lettera e) è sostituita prevedendo che il bando di gara contenga l'indicazione delle modalità per il trasferimento dei beni essenziali strumentali per l'effettuazione del servizio e del personale dipendente assicurando specifiche garanzie al personale in forza all'impresa cessante alla data della delibera di indizione delle procedure concorsuali. Inoltre, dopo la lettera e) sono aggiunte le lettere e bis) ed e ter) che prevedono il rinvio a successiva contrattazione con le organizzazioni sindacali dei processi di armonizzazione e degli aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro, la riqualificazione e la riconversione del personale ed eventuali situazioni di esubero, nonché l'impegno dell'impresa aggiudicataria a rispettare i contenuti normativi ed economici della contrattazione di primo livello anche in caso di sub affidamento svolto da imprese terze con mezzi e personale proprio. La lettera g), del comma 2 dell'art. 18 è sostituita prevedendo, per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe del servizio, il rinvio all'art. 14, comma 3 lettera d) del D.lgs. 422/97. Lo stesso **comma 6** introduce nel vigente articolo 18 la novella della gara cosiddetta "a doppio oggetto" per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale attualmente eserciti da Società a totale capitale pubblico di regioni o enti locali. In particolare, la gara in argomento ha ad oggetto non solo la gestione dei servizi di trasporto, ma anche una quota, pari a non meno del 30%, del capitale della società pubblica che li gestisce. Inoltre, il **comma 6** alla lettera h) introduce all'art. 18: il comma 4 che dispone che i bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale prevedano, in caso di aggiudicazione ad Associazione temporanea di impresa (A.T.I.), l'obbligo delle stesse associazioni di trasformarsi entro 60 gg. dall'aggiudicazione in società di capitali, ciò al fine di attribuire maggiore certezza al rapporto tra committente ed esercente; il comma 5 che fissa il termine entro cui si deve procedere all'affidamento dei servizi su gomma e su ferro mediante procedura concorsuale chiarendo, nel contempo, che nelle ipotesi in cui i sistemi di trasporto rendano inscindibile la gestione delle infrastrutture da quella del servizio, l'intero sistema deve essere affidato con procedura di gara; il comma 6 che

prevede una revisione triennale delle tariffe diretta al miglioramento della qualità e della quantità dei servizi e condizionata dal progressivo accertamento mediante monitoraggio dell'effettivo miglioramento qualitativo e quantitativo in argomento. Il comma 6 reca l'abrogazione dei commi da 3 bis a tre septies dell'art.18;

- **il comma 7** apporta modifiche all'art. 19 del D.lgs. 422/97 prevedendo che i contratti di servizio definiscano: gli obiettivi di miglioramento qualitativo, quantitativo ed ambientale che l'esercente deve perseguire; i criteri di determinazione e di aggiornamento delle tariffe; l'obbligo del gestore di pubblicizzare la carta dei servizi che deve contenere l'indicazione di standard, fattori ed indicatori relativi ai livelli qualitativi e quantitativi dei servizi regolati dal contratto di servizio oltreché l'indicazione dei tempi e dei modi con cui l'utenza può proporre reclamo per ottenere un ristoro in caso di inottemperanza ai propri obblighi da parte del gestore del servizio; l'obbligo del gestore di adottare un sistema di contabilità separata che consenta di definire i risultati della gestione distinguendoli per servizi e linee di attività, ciò al fine di facilitare l'individuazione delle cause di maggiore inefficienza. Il **comma 7**, inoltre, sostituisce il comma 4 dell'art. 19 prevedendo l'adeguamento dei corrispettivi dei contratti di servizio ad una revisione annuale nei limiti dell'inflazione reale per la quota parte dei corrispettivi medesimi destinati alla copertura dei costi le cui variazioni non dipendono da scelte gestionali dell'Esercente e nei limiti dell'inflazione programmata per la quota residua dei corrispettivi medesimi. La novità introdotta è diretta a dare certezza al rapporto intercorrente tra il committente del servizio pubblico e l'esercente dello stesso responsabilizzando quest'ultimo per il contenimento dei costi soggetti a sue scelte discrezionali ma evitando di penalizzarlo, con conseguenti riflessi negativi sul servizio pubblico, per le variazioni dei costi la cui dinamica è indipendente dalla sua volontà. Al fine di dare maggiore certezza alle modalità di applicazione della disposizione, si è inoltre previsto che i criteri per procedere alla revisione di cui trattasi sono determinati in modo uniforme a livello nazionale con decreto del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e d'intesa con la Conferenza Unificata. Altre novità introdotte dal **comma 7** sono individuabili nella previsione di un comma 4 bis ed un comma 5 bis da aggiungere all'art. 19 del D.lgs. 422/97. Il comma 4 bis introduce l'obbligo di un monitoraggio dei servizi erogati da effettuarsi permanentemente mediante l'invio di dati per via informatica dall'esercente al committente e periodicamente mediante la verifica della qualità e quantità dei servizi mediante indagini effettuate presso l'utenza e le principali associazioni di consumatori. Infine, con l'introduzione del comma 5 bis si risolvono le criticità connesse alla rigidità dell'esistente limite normativo (0,35%) del rapporto tra ricavi e costi del trasporto consentendo alle regioni di stabilire un rapporto ricavi costi differente nei bacini di traffico a domanda particolarmente debole purché i servizi erogati siano inseriti tra quelli minimi.

L'art. 2 ha la finalità di attribuire una connotazione giuridica certa alle infrastrutture destinate ai servizi di trasporto rapido di massa, atteso che, attualmente, in carenza di una espressa previsione legislativa, le infrastrutture in argomento benché realizzate prevalentemente o esclusivamente con fondi pubblici e destinate all'uso pubblico potrebbero appartenere anche a soggetti privati.

Si prevede quindi di attribuire al demanio comunale tali infrastrutture, mantenendo invece allo Stato quelle di cui alla "legge obiettivo".

L'art. 3 concerne Piano Generale di Mobilità.

Il processo di elaborazione del Piano Generale di Mobilità, strumento guida per l'attuazione di una politica dei trasporti proiettata in uno scenario di lunga prospettiva per il Paese, richiede, per la sua peculiarità e specificità, l'utilizzo di specifiche professionalità di alto profilo, non presenti in amministrazione.

Per migliorare e dare qualità ed efficienza ai lavori di predisposizione del Piano, il Ministro potrà istituire presso il Ministero dei trasporti un Comitato tecnico-scientifico e una segreteria tecnica.

Il Comitato tecnico-scientifico per il Piano Generale di Mobilità potrà essere costituito da componenti di comprovata qualificazione ed esperienza nel campo della pianificazione, monitoraggio e valutazione delle politiche pubbliche e della mobilità. Il Ministro dei trasporti potrà nominare i componenti e designare il coordinatore con propri decreti.

Con distinto decreto dello stesso Ministro, saranno disciplinati il funzionamento del Comitato e la durata in carica dei suoi componenti.

Il Comitato supporterà il Ministro e l'Amministrazione nella definizione del Piano Generale di Mobilità mediante l'analisi degli obiettivi strategici, la proposta e la verifica degli strumenti di intervento, nonché nella definizione delle procedure e delle modalità del monitoraggio dell'efficienza e dell'efficacia delle politiche. Il Comitato contribuirà alla valutazione del Piano, anche al fine del continuo aggiornamento del processo di pianificazione.

L'istituzione del Comitato e della segreteria tecnica non comporta maggiori oneri a carico del bilancio dello stato, poiché le spese per il suo funzionamento trovano copertura sulle risorse previste dall'articolo 1, comma 921, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

L'art. 4 è finalizzato a semplificare le procedure amministrative finalizzate all'accesso alla professione, a carico delle imprese di autotrasporto che esercitano l'attività con un solo veicolo leggero, conformemente a quanto prevede la normativa comunitaria sull'accesso alla professione che lascia agli Stati membri la facoltà di semplificare gli oneri a carico delle imprese che effettuano esclusivamente trasporti nazionali ed hanno una debole incidenza sul mercato. Tenendo conto che negli Stati confinanti con l'Italia l'attività con veicoli sotto le 3,5 tonnellate è liberalizzata, l'attuale normativa nazionale – che impone a tutte le imprese che esercitano l'attività con veicoli al di sotto delle 3,5 tonnellate l'iscrizione all'Albo con la dimostrazione dei tre requisiti della capacità finanziaria, capacità professionale e onorabilità – costituisce una discriminazione nei confronti dei vettori nazionali monoveicolari.

L'art. 5 concerne la Società RAM Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., attualmente controllata dall'Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti, già Sviluppo Italia, che svolge attività di promozione e sviluppo per il programma nazionale delle Autostrade del Mare.

Il comma 461 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, prevede un piano di riordino e di dismissione delle partecipazioni societarie nei settori non strategici di attività dell'Agenzia Nazionale per l'Attrazione degli Investimenti.

La modalità introdotta nel testo del presente emendamento, prevede il trasferimento a titolo gratuito al Ministero dell'Economia e delle finanze, competente per la gestione delle società a partecipazione pubblica.

Tale formula equipara la procedura di trasferimento proposta a quella già prevista per il trasferimento alle Regioni interessate delle società regionali controllate dall'Agenzia, di cui al citato comma 461.

-

L'art. 6 si inserisce nell'ambito delle disposizioni correttive della disciplina dettata dalla legge 32/2005, e dal decreto legislativo 286/2005, di attuazione della delega in essa contenuta, che ha dato vita alla liberalizzazione dell'esercizio dell'attività di autotrasporto.

In attesa che si concluda l'iter parlamentare del disegno di legge (AS 1484) che proroga al 31 dicembre 2008 il termine per apportare correttivi a detta disciplina, si ritiene necessario adottare la presente disposizione, al fine di conseguire una maggiore sicurezza della circolazione stradale e facilitare i controlli su strada in assenza di contratto di trasporto scritto. Si segnala che la proposta rientra fra gli impegni assunti con il protocollo d'intesa sottoscritto dal Governo e dalle associazioni delle imprese di autotrasporto il 7 febbraio 2007 e trae origine anche dall'esigenza manifestata dal Ministero dell'Interno, di prevedere un apposita scheda di trasporto, da conservare a bordo del veicolo adibito al trasporto delle merci, che consenta di identificare i soggetti coinvolti nella filiera del trasporto.

Nel merito, l'ipotesi di un documento di "tracciabilità" della merce trasportata, denominato Scheda di trasporto, è stata oggetto di approfondito confronto, in sede di Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, con le associazioni di categoria dell'autotrasporto e quelle del mondo della committenza. Dal dibattito, è emersa la scelta della previsione di una dichiarazione agile e snella che tenga luogo del contratto di trasporto scritto, anche ai fini dell'accertamento delle responsabilità.

In particolare, in tale scheda, dovranno figurare le indicazioni relative al vettore, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, così come definiti all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché quelle relative alla tipologia della merce trasportata ed ai luoghi di carico e scarico della stessa.

Nel comma 1 è stato specificato che la previsione normativa si applica all'attività di trasporto effettuata in ambito nazionale e quindi deve essere osservata anche dagli autotrasportatori stranieri che operano nel territorio nazionale.

Il comma 3 prevede l'adozione di un decreto interministeriale per l'approvazione del modello della scheda di trasporto e le indicazioni relative alle modalità e procedure di compilazione della predetta scheda per consentire alle autorità di polizia un efficace controllo.

I commi 4, 5, e 6, riguardano rispettivamente, le sanzioni concernenti la mancanza della scheda di trasporto o la sua incompleta o non veritiera compilazione, prevedendo, per tali fattispecie, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione, cui consegue il fermo del mezzo, (comma 4); la mancata conservazione a bordo della scheda in parola (comma 5) e l'applicazione delle sanzioni anzidette anche ai trasporti internazionali compiuti da vettori stranieri, nelle ipotesi di mancanza o non corretta compilazione dei documenti previsti dalle norme comunitarie o internazionali in materia di autotrasporto di merci (comma 6).

Dalla istituzione della scheda di trasporto non derivano oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'art. 7 si inserisce nell'ambito delle disposizioni correttive della disciplina dettata dalla legge 32/2005, e dal decreto legislativo 286/2005, di attuazione della delega in essa contenuta, che ha realizzato la liberalizzazione regolata dell'attività di autotrasporto di merci.

Nelle more della conclusione dell'iter parlamentare del disegno di legge (AS 1484) che proroga al 31 dicembre 2008 il termine per apportare correttivi a detta disciplina, si reputa opportuno anticipare l'adozione di strumenti che, come quello proposto, favorisca la trasparenza e la correttezza dei rapporti contrattuali inerenti l'attività di trasporto di merci per conto di terzi, realizzando così anche un maggiore equilibrio nelle trattative contrattuali, tuttora connotate dalla sistematica debolezza del vettore nei confronti del committente, data la persistente, elevata frammentazione dell'offerta di trasporto.

Nel segnalare che la proposta è ispirata al sistema già vigente in Francia, dove il mercato dell'autotrasporto di merci ha caratteristiche simili a quello italiano, si ricorda che la proposta stessa figura anche fra gli impegni assunti con il protocollo d'intesa sottoscritto il 7 febbraio 2007 fra il Governo e le associazioni degli autotrasportatori.

L'esigenza di fare espresso riferimento, ai fini dell'indicazione in fattura del prezzo unitario del carburante vigente al momento dell'esecuzione dell'operazione determinato secondo i prezzi periodicamente rilevati dal Ministero dello sviluppo economico, deriva dalla circostanza che non è ancora operativo l'Osservatorio sul mercato dell'autotrasporto, da istituirsi in seno alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, ai sensi del decreto legislativo 284/2005. A detta esigenza, è connessa anche la previsione che le modalità di applicazione dell'obbligo di esporre in fattura il costo del carburante siano stabilite con decreto di concerto fra il Ministro dei trasporti e quello dell'economia e delle finanze.

Dalla norma proposta non derivano oneri a carico del bilancio dello Stato.

L'art. 8 ha l'obiettivo di garantire una migliore qualificazione della spesa, definita nel suo complesso nella Tabella C della legge finanziaria.

A tal fine si propone che tale stanziamento sia finalizzato con Decreto del Ministro dei trasporti consentendo la possibilità di destinazione di una quota parte delle risorse correnti agli investimenti per servizi alla sicurezza.

A tal fine si propone di rendere strutturale la norma prevista dalla legge finanziaria per il 2006 e dal decreto mille proroghe per il 2007 che autorizza l'uso di risorse di parte corrente derivanti da trasferimenti statali per spese di investimento negli aeroporti.

L'art. 9 prevede l'abrogazione di disposizioni inerenti le modalità delle visite mediche periodiche di accertamento della persistenza dell'idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici. Tale abrogazione si rende necessaria al fine di adeguare la normativa nazionale, mediante l'emanazione di un apposito Regolamento, alle cosiddette disposizioni J.A.R (Joint Aviation Requirement).

Infatti, le Autorità di vertice delle aviazioni civili dei Paesi aderenti alla J.A.A., ivi compresa l'Italia, hanno sottoscritto, in data 11 settembre 1990, l'accordo di Cipro, con il quale si sono impegnate ad adottare le predette disposizioni ed, in particolare, le JAR-FCL (Joint Aviation Requirement – Flight Crew Licensing) allo scopo di armonizzare i singoli regolamenti nazionali in materia di certificazioni mediche d'idoneità psicofisica.

L'adeguamento normativo in parola costituisce un importante adempimento ai fini del trasporto aereo.

Con l' art. 10 si intende, facendo salve le disposizioni in materia di valutazioni ambientali previste dalla pertinente disciplina vigente:

- stabilire legislativamente tempi certi per le diverse fasi del procedimento di adozione del Piano Regolatore Portuale (dall'intesa con il/i Comune/i interessato/i fino all'approvazione) ed introdurre, ove possibile, l'istituto del silenzio – assenso;
- prevedere, in caso di mancata intesa, che le determinazioni in ordine al Piano vengano assunte in sede di apposita Conferenza dei servizi, convocata dalla Regione, cui partecipano l'Autorità portuale. ed il/i Comune/i interessato/i, con decisione eventualmente assunta a maggioranza.

Vengono pertanto introdotte le conseguenti modifiche della disciplina del procedimento di approvazione dei piani regolatori portuali.

L'art. 11 mira a razionalizzare il sistema di finanziamento alle Autorità Portuali prevedendo, in caso di mancato impiego dei fondi ad esse assegnati, in base alle pregresse leggi di settore, per la realizzazione di opere infrastrutturali, la loro destinazione per il finanziamento di altri interventi di sviluppo, ammodernamento e riqualificazione dei porti.

A tal fine si propone che il Ministro dei trasporti può, con proprio decreto di concerto col Ministro delle infrastrutture, disporre la revoca dei finanziamenti accordati, con obbligo, da parte delle autorità portuali interessate, di procedere alla restituzione dei fondi assegnati.

L'art. 12, al fine di conseguire la riduzione e l'omogeneizzazione dei costi che l'utenza deve sostenere nei porti, intende prevedere la revisione della disciplina che riguarda il sistema delle quote nel servizio di pilotaggio e l'istituzione di un trattamento di fine servizio di tipo peculiare da remunerarsi all'interno della tariffazione del servizio.

Nel quadro delle predette finalità, con la norma in esame si propone una modifica puntuale degli articoli da 118 a 123 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (parte marittima) volta a ridefinire la disciplina delle quote dei piloti in relazione alle condizioni di salute ed all'età prevista per la permanenza in servizio, ai criteri per la ripartizione dei proventi, all'istituzione di un regime di trattamento di fine servizio da remunerarsi all'interno della tariffa di pilotaggio e di un regime di partecipazione ai proventi per i piloti cancellati dal registro alternativo al predetto trattamento, alla previsione dei diritti dei piloti pensionati e delle vedove e degli orfani dei piloti deceduti, con l'obiettivo di ridurre e rendere omogenea in tutti i porti l'incidenza del sistema delle quote sulle tariffe del servizio di pilotaggio.

Al fine di consentire il coordinamento della normativa di rango primario tra le disposizioni della presente legge e le pertinenti disposizioni dettate dal codice della navigazione si prevede una delega legislativa al Governo.

L'art. 13 mira a dare parziale copertura ai costi di funzionamento del Sistema informativo del Demanio marittimo (SID) - che, considerata la nuova architettura del sistema, comporta una spesa di 4,5 milioni di euro annui - attraverso le entrate derivanti dall'accesso dei privati al sistema stesso.

L'art. 14 prevede una delega legislativa per la riorganizzazione – nei limiti delle attribuzioni di competenza attuali e con invarianza di spesa - del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, al fine di adeguarne l'assetto organizzativo e funzionale del al mutato quadro ordinamentale e conseguire obiettivi di razionalizzazione e maggiore efficienza operativa.

In particolare i criteri direttivi concernono:

- a) la redazione e semplificazione in un unico testo normativo, dei compiti e delle funzioni attribuiti al Corpo dalle disposizioni vigenti;
- b) l'adeguamento della struttura organizzativa del Corpo al nuovo quadro istituzionale maggiormente rispondente ai maggiori alle esigenze soprattutto in materia di sicurezza marittima e della pesca nonché per realizzare una corrispondenza con i livelli di governo regionale, separando le funzioni di coordinamento, ispettive e di controllo, da quelle operative di vigilanza e controllo e amministrative. Ciò in particolare potrà avvenire attraverso:
 - la scissione della figura del Direttore marittimo da quella del Capo di Compartimento marittimo;
 - l'istituzione, presso le sedi di Genova e Napoli, degli Uffici del Corpo delle Capitanerie di porto sovraregionali con funzioni di coordinamento ed ispettive
 - un maggiore supporto agli uffici consolari all'estero nell'espletamento delle attività connesse al traffico marittimo internazionale.
- c) l'adeguamento dell'assetto ordinativo ai vari livelli gerarchici per accrescere l'efficacia dell'organizzazione del Corpo, privilegiando la sua componente operativa, allo scopo di potenziare gli assetti diretti a garantire la sicurezza in mare e nei porti;
- d) la flessibilità organizzativa, sottesa ad esigenze operative.

RELAZIONE TECNICO FINANZIARIA

Si tratta di provvedimento ordinamentale collegato al disegno di legge finanziaria 2008.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con specifico riferimento ai chiarimenti richiesti in merito agli organi collegiali indicati nello schema in esame si precisa quanto segue:

a) art. 1, comma 4, lett. d).

La Commissione tecnica prevista dall'art. 1, comma 4, lett. d), del presente provvedimento non comporta oneri ulteriori, in quanto essa è composta da rappresentanti dei Ministeri interessati che operano nell'ambito dell'ordinaria attività di servizio, cui si fa fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio dei singoli Dicasteri.

Per quel che riguarda invece le professionalità esterne, cui la Commissione potrà fare ricorso, i relativi oneri saranno posti a carico delle Amministrazioni che decideranno di avvalersene, nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio previsti per incarichi di studio e ricerca, tenuto conto altresì dei limiti al ricorso a tali strumenti previsto dalla legislazione vigente.

b) art. 3

Quanto al Comitato tecnico-scientifico ed alla segreteria tecnica, di cui all'articolo 3 del testo in esame, si evidenziano nella successiva tabella gli oneri necessari per un valore complessivo di 750.000,00 euro in ragione di anno:

Comitato tecnico scientifico

Costo unitario per componente	20.000, 00 euro
n. componenti	20
Costo totale annuo	400.000,00

Segreteria tecnica

Costo unitario per componente	50.000, 00 euro
n. componenti	5
Costo totale annuo	250.000,00

Spese di funzionamento annue (missioni, trasporti, ecc).	100.000 euro
--	--------------

I relativi oneri trovano ampia copertura nell'ambito dello stanziamento di 10 milioni di euro annui previsto dall'articolo 1, comma 921 della l. 296/2006.