# Senato della Repubblica
# XVIII Legislatura

# Fascicolo Iter
# **DDL S. 2030**

Delega al Governo per il riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale e regionale

18/12/2022 - 05:34

# Indice

1. DDL S. 2030 - XVIII Leg. . . . . 1
1.1. Dati generali . . . . . 2
1.2. Testi . . . . . 3
1.2.1. Testo DDL 2030 . . . . . 4

# 1. DDL S. 2030 - XVIII Leg.

# 1.1. Dati generali

collegamento al documento su www.senato.it

Disegni di legge
Atto Senato n. 2030
**XVIII Legislatura**

---

Delega al Governo per il riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale e regionale

Iter
**18 febbraio 2021:** assegnato (non ancora iniziato l'esame)
**Successione delle letture parlamentari**

| | |
|---|---|
| **S.2030** | **assegnato (non ancora iniziato l'esame)** |

---

Iniziativa Parlamentare
**Vincenzo D'Arienzo** ( PD )
**Cofirmatari**
**Bruno Astorre** ( PD ), **Andrea Ferrazzi** ( PD ), **Valeria Fedeli** ( PD ), **Vanna Iori** ( PD ), **Tatjana Rojc** ( PD ), **Assuntela Messina** ( PD ), **Gianni Pittella** ( PD ), **Francesco Giacobbe** ( PD ), **Luciano D'Alfonso** ( PD ), **Dario Stefano** ( PD ), **Mauro Antonio Donato Laus** ( PD ), **Vito Vattuone** ( PD ), **Paola Boldrini** ( PD ), **Francesco Verducci** ( PD )
Natura
ordinaria
Contenente deleghe al Governo.
Presentazione
Presentato in data **26 novembre 2020**; annunciato nella seduta n. 279 del 2 dicembre 2020.
Classificazione TESEO
SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO , REGIONI
**Articoli**
DECRETI LEGISLATIVI DELEGATI (Art.1), GOVERNO (Art.1), LIMITI E VALORI DI RIFERIMENTO (Art.1), TRASMISSIONE DI ATTI (Art.1), PARERI PARLAMENTARI (Art.1), INQUINAMENTO ATMOSFERICO (Art.1)
Assegnazione
Assegnato alla **8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)** **in sede referente** il 18 febbraio 2021. Annuncio nella seduta n. 299 del 24 febbraio 2021.
Pareri delle commissioni 1ª (Aff. costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze), 10ª (Industria), 13ª (Ambiente), 14ª (Unione europea), Questioni regionali

# 1.2. Testi

# 1.2.1. Testo DDL 2030

collegamento al documento su www.senato.it

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

**N. 2030**

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **D'ARIENZO** , **ASTORRE** , **FERRAZZI** , **FEDELI** , **IORI** , **ROJC** , **Assuntela MESSINA** , **PITTELLA** , **GIACOBBE** , **D'ALFONSO** , **STEFANO** , **LAUS** , **VATTUONE** , **BOLDRINI** e **VERDUCCI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 NOVEMBRE 2020

Delega al Governo per il riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale e regionale

Onorevoli Senatori. - Il presente disegno di legge intende conferire una delega al Governo per la riforma e il riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale e regionale.
Gli assi principali dell'intervento di riordino sono quattro: la ridefinizione dei livelli essenziali di servizio universale, da garantire attraverso il sussidio delle risorse pubbliche e conseguente determinazione dei loro costi *standard*; il recupero di efficienza ed efficacia del sistema, attraverso il superamento di sovrapposizioni e parallelismi e l'impianto di un processo di integrazione tra le diverse modalità di trasporto; il perseguimento della liberalizzazione del trasporto su gomma e la programmazione e intensificazione dei processi di liberalizzazione del trasporto ferroviario universale, nazionale e regionale; l'incentivazione dell'attività di impresa ferroviaria al fine di favorire la concorrenza tra i vettori.
Rispetto ai criteri sino ad oggi adottati, occorre integrare, ai fini dell'individuazione dei livelli essenziali di servizio, i parametri relativi alla percentuale di equilibrio tra la quota di copertura dei costi affidata alla contribuzione pubblica e quella generata dalle tariffe, con quelli derivanti dalla densità demografica e dalle caratteristiche geomorfologiche del territorio. Ciò implica un lavoro non banale, che coinvolge direttamente la funzione delle regioni e la capacità dello Stato di portare a sintesi un impianto che sia, al tempo stesso, sufficientemente articolato per tener conto delle differenti realtà territoriali, e accettabilmente omogeneo per non determinare disparità tra gli utenti nel diritto di accesso ai servizi universali.
La chiave per realizzare questo duplice obiettivo sta, ovviamente, in un'efficace definizione dei costi *standard*, il cui computo complessivo va posto quale base « garantita » del flusso di trasferimenti di risorse per l'esercizio dallo Stato alle regioni e da queste ai vari enti soggetti di delega. Questa base, in analogia a quanto già accade per la sanità, potrebbe configurare il fondamento programmatorio di un vero e proprio « Patto per la mobilità », modellato su « livelli essenziali di mobilità » (LEM), le cui risorse dovrebbero essere sottratte ai vincoli del Patto di stabilità.
La più ampia riduzione possibile dei parallelismi e delle sovrapposizioni tra gomma e ferro costituisce senza dubbio un obiettivo fondamentale per allocare le risorse pubbliche in maniera efficace, riducendo margini di spreco. A questo scopo, occorre che l'individuazione di ciò che è correttamente definibile come « parallelismo » o « sovrapposizione » avvenga correttamente, tenendo in debito conto che, in diversi casi, la coincidenza del punto di partenza e di quello di arrivo di una linea stradale e di una ferroviaria non costituisce di per sé un « doppione » di servizi identici.
A fronte, però, del parallelismo chiaramente individuabile in termini di sviluppo del percorso e di tempi di percorrenza, potrà essere valorizzata la facoltà degli operatori di mettere in esercizio servizi a totale rischio d'impresa. A questo capitolo è altresì ascrivibile la finalità di perseguire una metodologia di programmazione dei servizi aperta a modalità di servizio nuove e flessibili (*taxi-bus*, *car-sharing*,

eccetera), in ragione delle peculiari caratteristiche geografiche, demografiche, sociali ed economiche dei diversi ambiti territoriali. Infine, il traguardo dell'efficienza e dell'integrazione è destinato a rimanere una chimera se non si realizzerà in tempi ragionevolmente brevi l'integrazione tariffaria. La quale va posta, perciò, anche attraverso l'utilizzo di misure incentivanti, sia per gli operatori sia per gli enti soggetti di delega, sia per le aziende di gestione chiamate a realizzare una dimensione di scala adeguata al raggiungimento di un livello industriale, quale traguardo da raggiungere già nel breve medio periodo in coincidenza con i futuri bandi di gara per l'affidamento dei servizi.

Il processo di liberalizzazione deve costituire un'occasione per consentire il recupero di competitività dell'intero sistema Paese, attivando elementi di concorrenza per il mercato e, dove possibile e utile, anche nel mercato. In questo senso, l'Autorità di regolazione dei trasporti costituisce un fattore di garanzia in termini di terzietà nella regolazione e nella definizione dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto. Dai bandi di gara deve passare il discrimine dell'assegnazione di risorse incentivanti e premiali in ragione di obiettivi predeterminati quali: le integrazioni tra le diverse modalità di trasporto; l'integrazione tariffaria; le integrazioni societarie strettamente finalizzate ad elementi di efficientamento e di qualità, come un rapporto congruo tra addetti diretti al servizio e indiretti, o la realizzazione di investimenti finalizzati al rinnovamento della flotta e del materiale rotabile o anche l'attivazione di servizi di infomobilità e telecontrollo della flotta.

Per quanto riguarda la liberalizzazione del trasporto pubblico locale (autobus, tram, metro), i processi di liberalizzazione sono più avanzati, ma occorre completarli per la razionalizzazione del sistema di impresa, caratterizzato da un'estrema frammentazione e, quindi, da una generalizzata debolezza delle aziende.

Su questo fronte, bisogna prevedere misure che consentano di utilizzare anche le gare quale elemento in grado di favorire i processi di aggregazione e fusione di imprese, ad esempio favorendo le imprese che partecipino alle procedure di evidenza pubblica associate in associazione temporanea di imprese (ATI).

Per quanto riguarda il materiale rotabile su gomma, occorre aprire, per gli enti soggetti di delega e per le aziende, la facoltà di attivare i meccanismi del *leasing*.

Occorrerà superare le sovrapposizioni delle criticità sul fronte dell'armonizzazione dei sistemi tariffari, del sistema delle premialità e delle sanzioni comminate alle aziende e dei conseguenti risarcimenti assegnati all'utenza, così come sul delicatissimo fronte della programmazione degli orari.

Sul fronte del diritto alla mobilità dei pendolari, è necessario rimettere mano ai meccanismi, rendendo più stringenti i vincoli per i governi regionali nel porre mano a una programmazione comune condivisa sulle linee interregionali.

Va affrontata la ridefinizione delle competenze tra i diversi livelli territoriali di Governo per favorire le funzioni e gli strumenti per esercitarle con efficacia, delle previste città metropolitane, che proprio nell'ambito dei sistemi di trasporto, accessibilità e mobilità, trovano una delle più significative ragioni d'essere.

Per le ragioni sopra esposte si ritiene opportuno conferire una delega al Governo con l'obiettivo di favorire lo sviluppo e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico locale e regionale, la miglior qualità dei servizi di mobilità per i cittadini, la riduzione dell'impatto ambientale e delle esternalità negative legate al traffico privato.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al fine di favorire lo sviluppo e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico locale e regionale, di migliorare la mobilità dei cittadini e di ridurre l'impatto delle emissioni inquinanti nell'ambiente e delle esternalità negative legate all'eccesso di traffico stradale privato, il Governo è delegato ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi, per il riordino della normativa in materia di trasporto pubblico locale e regionale, nel rispetto dei seguenti princìpi e criteri direttivi:

*a)* previsione di linee guida finalizzate alla tutela della concorrenza e alla garanzia del diritto degli

utenti all'universalità e all'accessibilità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

*b)* previsione di livelli essenziali di servizio e di prestazioni omogenee applicabili su tutto il territorio nazionale, tali da garantire parità tra gli utenti nel diritto di accesso al trasporto pubblico locale e regionale;

*c)* individuazione dei criteri di definizione dei costi *standard* connessi alla fornitura del servizio di trasporto pubblico locale e regionale e delle corrispondenti compensazioni economiche a copertura dei costi del servizio;

*d)* individuazione dei contenuti minimi dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale;

*e)* individuazione di criteri omogenei per la definizione, all'interno dei Piani regionali dei trasporti, dei bacini di traffico ottimali cui gli enti soggetti di delega devono fare riferimento nelle procedure di affidamento dei servizi, in modo da garantire la presenza di più soggetti sui mercati contigui;

*f)* previsione di criteri omogenei per la definizione dei servizi minimi, tali da garantire un livello adeguato di servizio di trasporto pubblico locale, in grado di soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini;

*g)* previsione di *standard* minimi in relazione agli obblighi di servizio pubblico e delle corrispondenti compensazioni economiche in favore delle aziende esercenti il servizio di trasporto;

*h)* individuazione di misure di armonizzazione dei sistemi tariffari, dei criteri di programmazione quantitativa e qualitativa dei servizi, dei meccanismi risarcitori indirizzati all'utenza, da applicare alle linee di trasporto sovraregionale, ancorché affidate alla competenza di regioni diverse e confinanti;

*i)* previsione del ricorso prevalente alle procedura di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

*l)* previsione, attraverso un piano dettagliato, di incentivazioni alla costituzione di operatori ferroviari sia a livello nazionale che a livello regionale;

*m)* individuazione di criteri oggettivi per la valutazione delle *performance* e dei risultati;

*n)* definizione dei requisiti minimi per la partecipazione alle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

*o)* previsione di meccanismi premiali all'interno dei bandi di gara in ragione del raggiungimento di obiettivi di razionalizzazione e superamento dei parallelismi, di integrazione delle diverse modalità di trasporto e di integrazioni tariffarie;

*p)* individuazione di meccanismi premiali volti a incentivare l'aggregazione tra imprese operanti nel settore del trasporto pubblico locale, in modo da favorire la crescita dimensionale;

*q)* previsione della disciplina concernente il coordinamento tra l'Autorità di regolazione dei trasporti e la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, finalizzata alla declinazione attuativa della regolazione;

*r)* individuazione di parametri e meccanismi per il finanziamento dello sviluppo e del mantenimento delle infrastrutture di trasporto pubblico locale e regionale;

*s)* previsione di agevolazioni fiscali finalizzate a promuovere l'utilizzo dei mezzi collettivi di trasporto;

*t)* attribuzione a regioni ed enti soggetti di delega della facoltà di individuare, secondo quanto prevedono le norme in materia di pubblica sicurezza, personale incaricato alla prevenzione e al contrasto dell'evasione tariffaria;

*u)* definizione del coordinamento con il regolamento (UE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, al fine di incrementare l'efficienza e la concorrenza;

*v)* adeguamento delle funzioni e dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti in relazione alle disposizioni di riordino della normativa in materia di trasporto pubblico locale e regionale nonché con riguardo al vaglio della congruità dei contratti delle aziende di trasporto in caso di affidamento diretto o *in house*;

*z)* definizione di un piano di incentivazione per favorire il mercato dei mezzi con motori elettrici e

ibridi, contribuendo all'incremento del numero di mezzi venduti e alla loro riduzione dei costi in modo da favorire il ricambio del parco esistente;

*aa)* ridefinizione, nell'ambito dei contratti di servizio, dei criteri di erogazione dei sussidi in modo da incentivare l'impresa ad una maggiore razionalizzazione dei costi;

*bb)* ridefinizione della *governance* delle società di trasporto pubblico locale con riguardo alla riduzione della proprietà pubblica delle aziende di trasporto collettivo in virtù del superamento degli affidamenti diretti e dell'affermarsi della separazione tra funzioni di programmazione e regolazione da un lato e di produzione del servizio dall'altro.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati su proposta dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per gli affari regionali e le autonomie, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1, corredati di relazione tecnica, sono trasmessi alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle competenti Commissioni parlamentari, per materia e per i profili finanziari, che sono resi entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione. Le Commissioni possono richiedere al Presidente della rispettiva Camera di prorogare di trenta giorni il termine per l'espressione del parere, qualora ciò si renda necessario per la complessità della materia. Decorso il termine previsto per l'espressione del parere parlamentare, o quello eventualmente prorogato, il decreto può essere comunque adottato. Il Governo, qualora non intenda conformarsi al parere parlamentare, trasmette nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione perché su di esso sia espresso il parere delle competenti Commissioni parlamentari entro trenta giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere adottato in via definitiva. Entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui al comma 1, il Governo può adottare, nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi di cui al medesimo comma e secondo la procedura di cui al presente comma, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive.

3. Dall'attuazione dei decreti legislativi di cui al comma 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

SERVIZIO INFORMATICA

Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (https://www.senato.it) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.