



**PROPOSTA DI TESTO UNICO PER IL TPL DI LINEA  
A CURA DI DIAG, FONDAZIONE MASSIMO MALENA E ISFORT**

Obiettivo primario del *Testo Unico per il TPL di Linea* (TU) è:

- disciplinare il riparto delle competenze tra Stato, Regioni ed Enti Locali;
- l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato a norma dell'articolo 117 della Costituzione (*tutela della concorrenza alla quale si agganciano le norme sulla programmazione; tutela dell'ambiente e sicurezza*);
- il finanziamento integrativo e temporaneo da parte dello Stato in attesa della piena attuazione del cosiddetto Federalismo Fiscale, il tutto con riferimento al settore del Trasporto Pubblico Locale.

In dettaglio, il TU in corso di finalizzazione si configura:

- a) riferito al Trasporto Pubblico Regionale e Locale di Linea (*è esclusa nella prima stesura, salvo futuri aggiornamenti, la normativa su Taxi e NCC*);
- b) riguardo alle Ferrovie in concessione e gestione governativa, sono inserite solo norme sul trasferimento e richiami a norme per il sostegno ad investimenti in quanto contribuiscono allo sviluppo e all'ammodernamento dei Sistemi Ferroviari Regionali;
- c) contenente norme attualizzate all'anno 2020, integrate con norme comprese nella Legge di Bilancio 2021. Nella rubrica degli articoli sono indicate le fonti utilizzate (*anche se in seguito*

*modificate e coordinate*). Si sono predisposti due allegati con le norme inserite nella versione originale e con quelle invece richiamate. Nel testo si cerca anche di fare una ricognizione di altre norme vigenti non inseribili nel TU ma applicabili al settore.

Il Testo Unico è articolato in sei parti:

- 1) finalità e definizioni;
- 2) riparto delle competenze;
- 3) programmazione e affidamenti, contratti di servizio, norme sugli utenti;
- 4) finanziamento da parte dello Stato, distinto in sostegno alla gestione e sostegno agli investimenti;
- 5) norme su ambiente e sicurezza e norme sul personale;
- 6) parte finale con norme emanate per l'emergenza Covid, norme tratte dalla Legge di Bilancio 2021 e norma sulle abrogazioni.

Al riguardo, si può rilevare:

- **la parte sulle competenze** (*parte 2<sup>a</sup>*) riprende il D.Lgs 422/97 con aggiustamenti per la modifica costituzionale del Titolo V (*es.: anche richiamo all'art. 118 sulla sussidiarietà*), considerando i trasferimenti di compiti e funzioni come in larga misura già avvenuti e comunque lasciando come residuali le norme su possibili ulteriori trasferimenti e quindi mantenendo temporaneamente precedenti norme (*es.: gestione navigazione laghi*);
- **la parte sulla programmazione** (*parte 3<sup>a</sup>*) esclude l'applicazione di norme relative in generale ai servizi pubblici locali al settore del Trasporto Pubblico Locale e prova a fare sintesi tra norme del D.Lgs 422/97 e norme dal D.L. 50/2017 relative ai bacini e agli enti di governo, con alcuni inserimenti di altre norme e affrontando in questa sede la questione dei livelli adeguati di servizio (*che sostituiscono i livelli minimi*) e della riprogrammazione dei servizi (*attualmente inserite nelle norme sul Fondo 16-bis*). Vi sono poi norme sulla pianificazione da parte degli Enti Locali, con il richiamo a normative vigenti.

- **la parte sui contratti di servizio e sulle procedure di affidamento** (*parte 3<sup>a</sup>*) esclude l'applicazione di altre norme generali sui servizi pubblici (*salvo il richiamo per società in house o a partecipazione pubblica al D.Lgs 175 del 2016*) , incentrandosi sul Reg. CE 1370/2007, come modificato e integrato dal Reg. UE 2016/2338, su alcune norme residuali del 422/97, sui contenuti del dl 50 del 2017 (*soprattutto le parti relative ai contratti di servizio, ai costi standard e alla tutela degli utenti*), su alcune norme sul trattamento fiscale dei contratti di servizio. Infine, si pone particolare enfasi sui poteri di regolazione dell'Autorità Regolazione dei Trasporti che vengono valorizzati soprattutto per quanto riguarda le procedure di gara e le tariffe. Si cerca, inoltre, di chiarire la differenza tra concessioni e appalti in materia e si inseriscono proposte parzialmente innovative sull'affidamento del 10 % dei servizi e sugli affidamenti in essere non conformi al Regolamento Comunitario. Per quanto riguarda la tutela degli utenti (*parte 3<sup>a</sup>*) si richiamano le norme vigenti e si rinvia ai poteri di regolazione dell'ART;
- **nella parte riferita al finanziamento dello Stato di parte corrente**, (*parte 4<sup>a</sup>*), dopo alcuni principi generali e norme su disavanzi pregressi al Fondo 16-bis o in sede di sua prima applicazione, seguono le norme sul medesimo Fondo 16-bis coordinate con le modifiche apportate dalla legge 228 del 2012 e con la riforma operata dal D.L. 50/2017. Sono altresì raccolte norme ancora applicabili sui finanziamenti per oneri relativi a contratti collettivi. *Al riguardo si è utilizzata la tecnica di inserire nel TU anche le norme di spesa specificandone la decorrenza e ricomprendendo anche la norma di copertura se specifica ovvero con un richiamo alla copertura di cui alla legge originaria, in genere dalla Legge Finanziaria o di Stabilità o di Bilancio;*
- **nella parte relativa al sostegno degli investimenti** (*parte 4<sup>a</sup>*) si sono inserite – *mediante la modalità sopra descritta* - norme di spesa dal 2006 in poi (*che dall'esame di bilancio sembrano ancora applicabili anche a nuovi progetti di investimento*) operando una ricognizione di norme più risalenti che sembrano oggi applicarsi solo a progetti a suo tempo approvati. Si è quindi inserita una norma ricognitiva sulle leggi speciali che finanziano interventi sul TRM e su altre norme che

supportano investimenti delle ferrovie in concessione o in gestione governativa (*ovvero delle società in cui si sono trasformate*). Si sono quindi richiamate altre fonti di finanziamento degli investimenti nel TPL e vi sono norme su modalità degli investimenti (*es. leasing operativo, locazioni*) e su innovazioni di sistema. Al riguardo si è potuto constatare che, mentre le norme sul finanziamento di acquisti e riqualificazione di mezzi per il TPL hanno trovato sistemazione tra il 2015 e il 2017 nella cornice della mobilità sostenibile, per quanto riguarda il TRM e le ferrovie regionali le norme sono molto datate. Pertanto si è inserita una disciplina innovativa per le infrastrutture per il Trasporto Pubblico Locale, prevedendo in tal senso un apposito Fondo;

- **nella parte relativa alla tutela dell’Ambiente** (*parte 5<sup>^</sup>*) vi è il richiamo ad obiettivi di politica ambientale e di mobilità sostenibile e poche norme puntuali sul tema TPL e Ambiente. In tema di sicurezza, si opera il richiamo alle norme generali sulla sicurezza dei trasporti nei diversi sistemi e si inseriscono norme puntuali del D.L. 50 del 2017 sulla sicurezza delle infrastrutture ferroviarie regionali;
- **nella parte sul personale** (*parte 5<sup>^</sup>*) si riportano solo alcune norme del RDL 148 del 1931, eliminando contestualmente norme esaurite, obsolete o in contrasto con l’ordinamento repubblicano democratico. Quanto all’allegato sullo stato giuridico del personale (*che si riporta ma anch’ esso sfrondata di norme obsolete e corretto secondo sentenze della Corte Costituzionale*) si riporta anche la norma della legge n. 270 del 1988 che rende l’allegato totalmente derogabile da parte della contrattazione;
- **nella parte finale** (*parte 6<sup>^</sup>*) si riportano, **riordinate**, le norme emanate per l’emergenza Covid-19, norme della Legge di Bilancio 2021 sul trasporto ferroviario tra Friuli VG e Veneto. Quindi la norma con le abrogazioni.

Roma, 21 settembre 2021