DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA FINANZIARIA, INIZIATIVE A FAVORE DEGLI ENTI TERRITORIALI, ULTERIORI INTERVENTI PER LE ZONE COLPITE DA EVENTI SISMICI E MISURE PER LO SVILUPPO

Art. 48

Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale

I bacini di mobilita' per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, sono determinati dalle regioni, sentite le citta' metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento. La definizione dei bacini di mobilita' rileva anche ai fini della pianificazione e del finanziamento degli interventi della mobilita' urbana sostenibile. I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di citta' metropolitane. Agli enti di governo dei bacini possono essere conferite in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprieta' degli enti pubblici associati. In tal caso gli enti di governo costituiscono societa' interamente possedute dagli enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali societa' non e' ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati. La regione o la provincia autonoma determina i bacini di mobilita' in base alla quantificazione o alla stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale, riferita a tutte le modalita' di trasporto che intende soddisfare, che e' eseguita con l'impiego di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico, di linea e no, nonche' delle fonti informative di cui dispone l'Osservatorio istituito dall'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Gli operatori gia' attivi nel bacino sono tenuti a fornire le informazioni e i dati rilevanti in relazione ai servizi effettuati entro e non oltre sessanta giorni dalla richiesta di regioni ed enti locali, che adottano adeguate garanzie di tutela e riservatezza dei dati commerciali sensibili. Le Regioni hanno la facolta' di far salvi i bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ove coerenti con i criteri di cui al presente articolo. Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la piu' ampia

partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilita' in piu' lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalita' e da altre ragioni di efficienza economica, nonche' relative alla specificita' territoriale dell'area soggetta alle disposizioni di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171 e successive modificazioni. Tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorita' di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto -legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 6, lettera a), del presente articolo. Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Autorita' puo' prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a piu' Regioni, previa intesa tra le regioni interessate. Agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico regionale si applicano le disposizioni di cui agli articoli 14, commi 2 e 3, 17, 30, 31 e 31-bis del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201. Nelle more della definizione dei bacini di mobilita' e dei relativi enti di governo, gli enti locali devono comunque procedere al nuovo affidamento nel rispetto della vigente normativa, dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento e' scaduto alla data di entrata in vigore del presente decreto, ovvero scadra' tra la predetta data e l'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo. All'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, lettera f) sono anteposte le seguenti parole: "a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonche' ";

b) al comma 2, lettera f), sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: ". Con riferimento al trasporto pubblico locale l'Autorita' definisce anche gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da societa' in house o da societa' con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nonche' per quelli affidati direttamente. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente l'Autorita' determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonche' gli obiettivi di equilibrio finanziario; per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attivita' svolte in regime di servizio pubblico e le altre attivita'.". Con riferimento alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale l'Autorita' di regolazione dei trasporti detta regole generali in materia di:

a) svolgimento di procedure che prevedano la facolta' di procedere alla riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario, che se ne assume il rischio di impresa, ferma restando la possibilita' di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano

suddivisi tra piu' lotti di gara;

b) obbligo, per chi intenda partecipare alle predette procedure, del possesso, quale requisito di idoneita' economica e finanziaria, di un patrimonio netto pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonche' dei requisiti di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;

c) adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali indispensabili all'effettuazione del servizio, anche relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;

d) in alternativa a quanto previsto sulla proprieta' dei beni strumentali in applicazione della lettera c), limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, facolta' per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprieta' dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, costituiti con capitale privato ovvero con capitale pubblico e privato, che si specializzano nell'acquisto dei predetti beni e di beni strumentali nuovi per locarli ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, a condizioni eque e non discriminatorie;

e) in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuita' di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante e' versato all'INPS dal gestore uscente. Alle attivita' di cui ai commi 6 e 7 l'Autorita' di regolazione dei trasporti provvede mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali, disponibili a legislazione vigente. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, in qualsiasi modalita' esercitati, sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo all'inizio del viaggio e ad ogni singola uscita, se prevista, in conformita' alle apposite prescrizioni previste dal gestore, a conservarlo per la durata del percorso e a esibirlo su richiesta degli agenti accertatori. Per i titoli di viaggio la convalida deve essere effettuata, in conformita' alle apposite prescrizioni previste dal gestore, in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati. La violazione degli obblighi previsti dai commi 9 e 10 comporta l'applicazione di una sanzione pecuniaria da definirsi con legge regionale. In assenza di legge regionale, la sanzione e' pari a sessanta volte il valore del biglietto ordinario e comunque non superiore a 200 euro. In caso di mancata esibizione di un idoneo titolo di viaggio su richiesta degli agenti accertatori, la sanzione comminata e' annullata qualora sia possibile dimostrare, con

adeguata documentazione, presso gli uffici preposti dal gestore del trasporto pubblico, il possesso di un titolo nominativo risultante in corso di validita' al momento dell'accertamento. All'articolo 71 del decreto dei Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi: "Al fine di assicurare il piu' efficace contrasto dell'evasione tariffaria, i gestori dei servizi di trasporto pubblico possono affidare le attivita' di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni alle norme di viaggio anche a soggetti non appartenenti agli organici del gestore medesimo, qualificabili come agenti accertatori. Gli stessi dovranno essere appositamente abilitati dall'impresa di trasporto pubblico che mantiene comunque la responsabilita' del corretto svolgimento dell'attivita' di verifica e che ha l'obbligo di trasmettere l'elenco degli agenti abilitati alla prefettura-ufficio territoriale del Governo di competenza. Per lo svolgimento delle funzioni loro affidate gli agenti accertatori esibiscono apposito tesserino di riconoscimento rilasciato dall'azienda e possono effettuare i controlli previsti dall'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore, ivi incluso il potere di richiedere l'esibizione di valido documento di identita', nonche' tutte le altre attivita' istruttorie previste dal capo I, sezione II, della stessa legge. Gli agenti accertatori, nei limiti del servizio a cui sono destinati, rivestono la qualita' di pubblico ufficiale. Gli agenti accertatori possono accertare e contestare anche le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel presente titolo, per le quali sia prevista l'irrogazione di una sanzione amministrativa. Il Ministero dell'interno puo' mettere a disposizione agenti ed ufficiali aventi qualifica di polizia giudiziaria, secondo un programma di supporto agli agenti accertatori di cui al comma precedente, con copertura dei costi a completo carico dell'ente richiedente e per periodi di tempo non superiori ai trentasei mesi.". Al fine di verificare la qualita' dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, le associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale o regionale possono trasmettere, con cadenza semestrale, per via telematica, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati, ricavabili dalle segnalazioni dell'utenza, relativi ai disservizi di maggiore rilevanza e frequenza, proponendo possibili soluzioni strutturali per il miglioramento del servizio. L'Osservatorio informa dei disservizi segnalati le amministrazioni competenti e l'Autorita' di regolazione dei trasporti per le determinazioni previste dall'articolo 37, comma 2, lettere d), e) e l), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le amministrazioni competenti, entro trenta giorni, comunicano all'Osservatorio e all'Autorita' di regolazione dei trasporti le iniziative eventualmente intraprese per risolvere le criticita' denunciate ed entro i novanta giorni successivi rendono conto all'Osservatorio dell'efficacia delle misure adottate. Nel rapporto annuale alle Camere sulla propria attivita', l'Osservatorio evidenzia i disservizi di maggiore rilevanza nel territorio nazionale e i provvedimenti adottati dalle amministrazioni competenti. L'Osservatorio mette a disposizione delle Camere, su richiesta, i dati raccolti e le statistiche elaborate nell'ambito della sua

attivita', fatte salve le necessarie garanzie di tutela e di riservatezza dei dati commerciali sensibili. Salvo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, per il trasporto ferroviario, e dal decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, per il trasporto effettuato con autobus, quando un servizio di trasporto pubblico subisce una cancellazione o un ritardo, alla partenza dal capolinea o da una fermata, superiore a sessanta minuti per i servizi di trasporto regionale o locale, o a trenta minuti per i servizi di trasporto pubblico svolti in ambito urbano, tranne che nei casi di calamita' naturali, di scioperi e di altre emergenze imprevedibili, i passeggeri hanno comunque diritto al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore. Il rimborso e' pari al costo completo del biglietto al prezzo a cui e' stato acquistato. Per i titolari di abbonamento, il pagamento e' pari alla quota giornaliera del costo completo dell'abbonamento, fermo restando il rispetto delle regole di convalida secondo modalita' determinate con disposizioni del gestore. Il rimborso e' corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti una diversa forma di pagamento. Le rilevazioni dei sistemi di video sorveglianza presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata possono essere utilizzate ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria e come mezzo di prova, nel rispetto della normativa vigente in materia di trattamento dei dati personali, per l'identificazione di eventuali trasgressori che rifiutino di fornire le proprie generalita' agli agenti accertatori, anche con eventuale trasmissione alle competenti forze dell'ordine.

Versione in vigore dal 3 gennaio 2026, tuttora in vigore · versione 62

RIFERIMENTI NORMATIVI

Atto	Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo
Estremi	Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50
Titolo	IV — Misure urgenti per rilancio economico e sociale
Capo	I — Misure nel settore dei trasporti e delle infrastrutture
Pubblicazione	Gazzetta Ufficiale del 24 aprile 2017

Fonte del testo: dati aperti ufficiali, licenza CC BY 4.0
Fonti e licenze su iuspedia.it/fonti-e-metodologia. Il testo non ha carattere di ufficialità: fa fede quello pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Documento generato da Iuspedia.it il 28 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/disposizioni-urgenti-in-materia-finanziaria-iniziative-a-favore-degli/art-48-misure-urgenti-per-la-promozione-della-concorrenza-e-la-lotta-all

Inquadra il QR code per aprire la pagina su Iuspedia.it