

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 9 agosto 2017, n. 128.

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Finalità

1. La presente legge ha come finalità la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli.

Art. 2.

Individuazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, per il periodo 2017-2022, di cui all'articolo 34-*quinquies*, comma 1, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da adottare, in prima applicazione, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate e classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico le tratte, dismesse o sospese, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, suscettibili di essere utilizzate e valorizzate ai sensi del comma 5, purché sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri ai sensi dell'articolo 4, comma 2. Con successivi decreti, da adottare con le modalità di cui al periodo precedente, si procede, anche su proposta delle regioni interessate, alla revisione e all'integrazione del suddetto decreto.

2. In deroga a quanto previsto dal comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro centottanta giorni dalla data di entrata

in vigore della presente legge, sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico, ove risultino rispettate le condizioni di cui al comma 3, le seguenti linee:

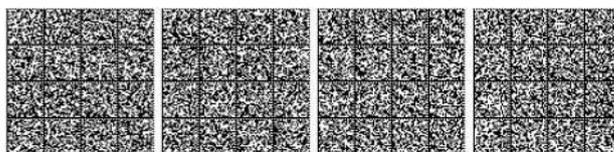
- a) Sulmona-Castel di Sangro;
- b) Cosenza-San Giovanni in Fiore;
- c) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio;
- d) Sacile-Gemona;
- e) Palazzolo-Paratico;
- f) Castel di Sangro-Carpinone;
- g) Ceva-Ormea;
- h) Mandas-Arbatax;
- i) Isili-Sorgono;
- l) Sassari-Palau Marina;
- m) Macomer-Bosa;
- n) Alcantara-Randazzo;
- o) Castelvetro-Porto Palo di Menfi;
- p) Agrigento Bassa-Porto Empedocle;
- q) Noto-Pachino;
- r) Asciano-Monte Antico;
- s) Civitavecchia-Capranica-Orte;
- t) Fano-Urbino.

3. Le linee di cui al comma 2 sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico a condizione che risultino finanziate nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse alle stesse destinate dalle regioni competenti e che le medesime regioni, per le linee di loro competenza, non ne richiedano l'esclusione con propria delibera trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro centocinquanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Qualora sopravvengano modificazioni delle condizioni di cui al comma 3, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro centoventi giorni dal verificarsi delle predette modificazioni, si provvede alla revisione della classificazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico effettuata ai sensi del comma 2, fermo restando l'elenco ivi indicato.

5. I tracciati ferroviari, le stazioni individuate come luogo di fermata, le opere d'arte delle tratte ferroviarie ad uso turistico nonché le relative pertinenze possono essere utilizzati e valorizzati per le finalità della presente legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, fermo restando il rispetto del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

6. Nell'ambito dell'individuazione delle tratte di cui al presente articolo, particolare attenzione è prestata alla presenza di manufatti e immobili di valore culturale e artistico che, ad esempio, siano stati utilizzati come luoghi di ripresa cinematografica.



Art. 3.

Sezione dei rotabili storici e turistici nel registro di immatricolazione nazionale

1. Sono rotabili storici:

a) i mezzi ferroviari, motori e trainati, non più utilizzati per il normale esercizio commerciale, che abbiano compiuto il cinquantesimo anno dall'entrata in esercizio del primo esemplare o che abbiano compiuto il venticinquesimo anno dall'entrata in servizio del primo esemplare e che, per particolari caratteristiche tecniche, estetiche e industriali, siano testimonianza di significative evoluzioni nel campo del trasporto ferroviario nazionale;

b) le locomotive a vapore circolanti sulle ferrovie regionali, anche a scartamento ridotto.

2. Sono rotabili turistici i mezzi che hanno un utilizzo esclusivamente turistico, quali carrozze panoramiche o scoperte.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, è disciplinata, nell'ambito del registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, una sezione dedicata ai rotabili storici e turistici. L'iscrizione avviene, con oneri a carico del richiedente, a cura dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che può avvalersi, tramite apposita convenzione, della Fondazione FS Italiane, della Federazione italiana delle ferrovie turistiche e museali -- FIFTM e di altre associazioni di categoria.

4. Nella sezione di cui al comma 3 sono iscritti, su richiesta del soggetto proprietario, del concessionario o dell'impresa ferroviaria, i rotabili idonei alla circolazione sulle tratte ferroviarie di cui all'articolo 2, nonché sulle altre tratte ferroviarie nei limiti e con le modalità di cui all'articolo 7. Nella richiesta di iscrizione, il soggetto proprietario, il concessionario o l'impresa ferroviaria produce la documentazione necessaria a dimostrare l'idoneità del rotabile alla circolazione ai sensi degli articoli 6 e 7. I rotabili di cui ai commi 1 e 2 non idonei alla circolazione possono essere iscritti in un apposito albo tenuto a cura della Fondazione FS Italiane.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono determinati i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili iscritti nella sezione di cui al comma 3, che devono essere equivalenti in termini di sicurezza complessiva rispetto ai requisiti prescritti per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale, ma comunque tali da consentirne la valorizzazione e l'uso. Con il medesimo decreto è definita la tariffa ai fini dell'iscrizione nella sezione di cui al comma 3, in modo da consentire l'integrale copertura dei costi a carico del richiedente.

Art. 4.

Gestione dell'infrastruttura

1. Le tratte ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze delle ferrovie individuate ai sensi dell'articolo 2 restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, che sono responsabili del mantenimento in esercizio nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture, che sono classificate, ai fini della manutenzione e dell'esercizio, con apposita categoria turistica.

2. Gli interventi di ripristino della tratta ferroviaria nonché quelli relativi al mantenimento in esercizio, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura sono realizzabili se finanziati nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione all'infrastruttura ferroviaria regionale di competenza.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono approvate, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, le tariffe da corrispondere al gestore medesimo per l'utilizzo della stessa ai sensi dell'articolo 5. Nel caso di infrastruttura ferroviaria regionale le tariffe sono approvate, su proposta del gestore dell'infrastruttura medesima, con provvedimento della regione.

Art. 5.

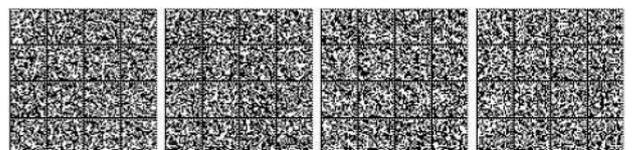
Gestione dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse

1. Per l'affidamento dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse, ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, le amministrazioni di cui al comma 2 procedono alla previa pubblicazione nel proprio sito internet, per almeno trenta giorni, di un apposito avviso, con il quale rendono nota la ricerca di soggetti gestori, ovvero comunicano l'avvenuto ricevimento di una candidatura, indicando sinteticamente il contenuto del contratto proposto. Trascorso il periodo di pubblicazione dell'avviso, l'amministrazione può procedere liberamente all'affidamento e alla definizione del conseguente contratto, purché nel rispetto dei principi di imparzialità e di parità di trattamento fra gli operatori che abbiano manifestato interesse, fermo restando il rispetto dell'articolo 80 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

2. I soggetti che intendono manifestare il proprio interesse ovvero candidarsi alla gestione dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse ne fanno domanda:

a) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le tratte di competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

b) alle regioni interessate per le ferrovie regionali.



3. Nella domanda il richiedente indica le tratte ferroviarie interessate, la tipologia dei rotabili che intende utilizzare, la frequenza delle corse, l'impresa ferroviaria che eserciterà il servizio di trasporto, di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché le tipologie di attività di promozione turistico-ricreativa che intende esercitare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o la regione, acquisiti i pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni interessate, ciascuno per i profili di propria competenza, può formulare un diniego motivato alla presentazione della candidatura o della manifestazione di interesse entro sessanta giorni dalla ricezione, qualora il soggetto, invitato a fornire i necessari chiarimenti e integrazioni, non risulti idoneo alla gestione dei servizi. Nel caso di domanda indirizzata alle regioni, queste ultime acquisiscono anche il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i profili attinenti alla competenza sulle tratte interconnesse alla rete nazionale ai fini della valutazione degli effetti sul sistema ferroviario nazionale. I pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni relativamente alle attività commerciali connesse, ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, sono vincolanti.

4. Alle procedure di affidamento di cui al presente articolo si applicano, ove ne ricorrano i presupposti, le disposizioni del citato codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

5. Resta salva la facoltà delle amministrazioni di cui al comma 2 di procedere ad affidamenti diretti per le attività connesse al servizio di trasporto turistico in favore delle associazioni di promozione sociale di cui alla legge 7 dicembre 2000, n. 383, degli enti di volontariato di cui alla legge 11 agosto 1991, n. 266, delle organizzazioni non governative di cui alla legge 11 agosto 2014, n. 125, e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381.

6. Le procedure di cui al presente articolo sono esperite esclusivamente per via telematica.

Art. 6.

Condizioni di sicurezza della circolazione

1. Sulle tratte ferroviarie ad uso turistico possono circolare i rotabili ordinari e i rotabili storici e turistici iscritti nella sezione di cui al comma 3 dell'articolo 3.

2. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sulle tratte di cui all'articolo 2, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie determina, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i livelli di sicurezza che, in relazione alle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto, devono essere garantiti, indicando un elenco di possibili misure compensative o mitigative del rischio. Il gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 4 definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure compensative o mitigative del rischio da adottare, individuandole nell'ambito di quelle indicate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ovvero prevedendone altre equivalenti in relazione ai livelli

di sicurezza. Il gestore dell'infrastruttura trasmette per via telematica le istruzioni tecniche e operative all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che, entro trenta giorni, può richiedere modifiche o integrazioni, sulla base di una puntuale analisi che evidenzia l'inadeguatezza delle stesse rispetto ai livelli di sicurezza da garantire. In assenza di richieste di modifiche o integrazioni, trascorso il termine di cui al periodo precedente, le istruzioni tecniche e operative stabilite dal gestore dell'infrastruttura sono adottate dal soggetto che ha in gestione i servizi di trasporto turistico ai sensi dell'articolo 5.

Art. 7.

Circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria nazionale

1. Al fine di svolgere il servizio di trasporto sulle tratte ferroviarie ad uso turistico, i rotabili iscritti nella sezione di cui al comma 3 dell'articolo 3 possono circolare anche su tratti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale, previa disponibilità della relativa traccia oraria.

2. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie stabilisce le misure di sicurezza che devono essere adottate per la circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale, determinando misure per la circolazione equivalenti in termini di sicurezza complessiva a quelle prescritte per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale e che comunque devono garantire la piena operatività dei rotabili storici unitamente a condizioni di marcia che rendano sostenibile e attrattiva l'offerta commerciale derivante dai viaggi turistici.

Art. 8.

Convenzioni con associazioni e organizzazioni di volontariato

1. I soggetti che hanno in gestione i servizi di trasporto turistico e le attività commerciali connesse di cui all'articolo 5 possono avvalersi, tramite apposite convenzioni, della collaborazione di associazioni e organizzazioni di volontariato che abbiano specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale. Le convenzioni possono prevedere la partecipazione delle associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati dai soggetti di cui all'articolo 5.

Art. 9.

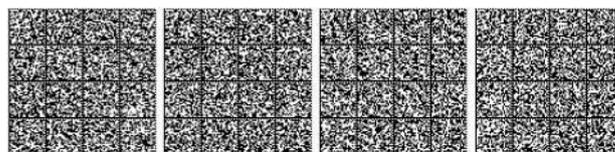
Attività di promozione e valorizzazione del territorio

1. I gestori dei servizi e delle attività di cui all'articolo 5 assicurano l'integrazione delle iniziative turistico-ricreative connesse ai servizi con le attività di promozione e valorizzazione del territorio svolte dagli enti locali interessati.

Art. 10.

Ferrocicli

1. La circolazione dei veicoli a pedalata naturale o assistita in possesso dei requisiti tecnici definiti dalle norme UNI può essere consentita sulle linee ferroviarie dismesse o sospese, con modalità definite dal proprietario o dal gestore dell'infrastruttura, evitando comunque ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni.



Art. 11.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 9 agosto 2017

MATTARELLA

GENTILONI SILVERI, *Presidente
del Consiglio dei ministri*

Visto, il Guardasigilli: ORLANDO

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 1178):

Presentato dall'on. Maria Iacono l'11 giugno 2013.

Assegnato alla IX commissione (trasporti), in sede referente, il 16 ottobre 2013 con pareri delle commissioni I, V, VI, VII, VIII, X, XI, XII, XIV e questioni regionali.

Esaminato dalla IX commissione, in sede referente, il 18 giugno 2014; 11 novembre 2015; 27 gennaio 2016; 23 febbraio 2016; 7, 15, 21 e 28 settembre 2016; 5 e 12 ottobre 2016; 6 e 7 dicembre 2016; 18 gennaio 2017.

Esaminato in aula il 23 gennaio 2017 ed approvato il 24 gennaio 2017.

Senato della Repubblica (atto n. 2670):

Assegnato alla 8ª commissione (lavori pubblici, comunicazioni), in sede referente, il 7 febbraio 2017, con pareri delle commissioni 1ª, 5ª, 7ª, 10ª, 13ª e questioni regionali.

Esaminato dalla 8ª commissione, in sede referente, il 22 febbraio 2017; 1º e 7 marzo 2017.

Assegnato nuovamente alla 8ª commissione (lavori pubblici, comunicazioni), in sede deliberante, il 21 luglio 2017.

Esaminato dalla commissione, in sede deliberante, il 25 luglio 2017 ed approvato il 2 agosto 2017.

NOTE

AVVERTENZA:

— Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note all'art. 2:

— Il testo dell'art. 34-*quinquies*, inserito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, di conversione, con modificazioni, al decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 (Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese), è il seguente:

«Art. 34-*quinquies* (*Piano di sviluppo del turismo*). — 1. Su proposta del Ministro con delega al turismo, entro il 31 dicembre 2012, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, il Governo adotta, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, un piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, di durata almeno quinquennale.

2. Il piano è aggiornato ogni due anni con le procedure di cui al comma 1.

3. Il Ministro con delega al turismo adotta ogni anno, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, un programma attuativo delle linee strategiche individuate dal piano di cui al comma 1.»

— Il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, reca: «Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.»

Note all'art. 3:

— Il testo dell'art. 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 (Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario), è il seguente:

«Art. 33 (*Registro nazionale dei veicoli*). — 1. L'Agenzia assicura che a seguito dell'autorizzazione alla messa in servizio di qualsiasi veicolo venga attribuito ad esso un codice di identificazione alfanumerico - NEV.

2. Il codice deve essere apposto su ciascun veicolo e figurare in un registro di immatricolazione nazionale istituito presso la medesima Agenzia che soddisfa i seguenti criteri:

a) rispetta le specifiche comuni definite al comma 3;

b) è accessibile alle autorità preposte alla sicurezza e agli organismi investigativi comunitari designati a norma degli articoli 6 e 18 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, nonché, per qualsiasi richiesta legittima, agli organismi di regolamentazione di cui all'art. 30 della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, nonché all'ERA, alle imprese ferroviarie e ai gestori delle infrastrutture e alle persone o organizzazioni che immatricolano veicoli o che figurano nel registro.

3. Le specifiche comuni del registro sono adottate secondo procedure definite a livello comunitario. Questi progetti di specifiche includono: il contenuto, il formato dei dati, l'architettura funzionale e tecnica, le modalità operative, incluse le modalità per lo scambio di dati, le norme per l'introduzione e la consultazione dei dati. Per ciascun veicolo il registro deve contenere almeno le seguenti informazioni:

a) il NEV;

b) estremi della dichiarazione CE di verifica e dell'organismo che l'ha rilasciata;

c) estremi del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati indicato all'art. 34;

d) generalità del proprietario del veicolo o del suo detentore;

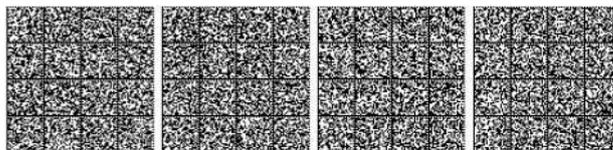
e) eventuali restrizioni relative al regime di esercizio del veicolo;

f) soggetto responsabile della manutenzione.

4. Il titolare dell'immatricolazione comunica immediatamente all'Agenzia qualsiasi modifica dei dati trascritti nel registro di immatricolazione nazionale, la rottamazione del veicolo o la decisione di rinunciare all'immatricolazione dello stesso.

5. Nelle more della realizzazione del collegamento tra i registri di immatricolazione nazionali degli Stati membri, l'Agenzia aggiorna il proprio registro inserendovi le modifiche apportate da un'altra Autorità nazionale di sicurezza, limitatamente ai dati che lo riguardano.

6. Nel caso di veicoli messi in servizio per la prima volta in un paese non appartenente all'Unione europea, e autorizzati dall'Agenzia per la messa in servizio nel territorio italiano, l'Agenzia assicura che i dati elencati al comma 3, lettere d), e) ed f), possano essere rintracciabili tramite il registro di immatricolazione nazionale. I dati di cui al comma 3, lettera f), possono essere sostituiti da dati critici in materia di sicurezza relativi al piano di manutenzione.»



Note all'art. 5:

— Il testo dell'art. 80 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici), è il seguente:

«Art. 80 (*Motivi di esclusione*). — 1. Costituisce motivo di esclusione di un operatore economico dalla partecipazione a una procedura d'appalto o concessione, la condanna con sentenza definitiva o decreto penale di condanna divenuto irrevocabile o sentenza di applicazione della pena su richiesta ai sensi dell'art. 444 del codice di procedura penale, anche riferita a un suo subappaltatore nei casi di cui all'art. 105, comma 6, per uno dei seguenti reati:

a) delitti, consumati o tentati, di cui agli articoli 416, 416-bis del codice penale ovvero delitti commessi avvalendosi delle condizioni previste dal predetto art. 416-bis ovvero al fine di agevolare l'attività delle associazioni previste dallo stesso articolo, nonché per i delitti, consumati o tentati, previsti dall'art. 74 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, dall'art. 291-*quater* del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 e dall'art. 260 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in quanto riconducibili alla partecipazione a un'organizzazione criminale, quale definita all'art. 2 della decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio;

b) delitti, consumati o tentati, di cui agli articoli 317, 318, 319, 319-*ter*, 319-*quater*, 320, 321, 322, 322-*bis*, 346-*bis*, 353, 353-*bis*, 354, 355 e 356 del codice penale nonché all'art. 2635 del codice civile;

b-bis) false comunicazioni sociali di cui agli articoli 2621 e 2622 del codice civile;

c) frode ai sensi dell'art. 1 della convenzione relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee;

d) delitti, consumati o tentati, commessi con finalità di terrorismo, anche internazionale, e di eversione dell'ordine costituzionale reati terroristici o reati connessi alle attività terroristiche;

e) delitti di cui agli articoli 648-*bis*, 648-*ter* e 648-*ter*.1 del codice penale, riciclaggio di proventi di attività criminose o finanziamento del terrorismo, quali definiti all'art. 1 del decreto legislativo 22 giugno 2007, n. 109 e successive modificazioni;

f) sfruttamento del lavoro minorile e altre forme di tratta di esseri umani definite con il decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 24;

g) ogni altro delitto da cui derivi, quale pena accessoria, l'incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione.

2. Costituisce altresì motivo di esclusione la sussistenza, con riferimento ai soggetti indicati al comma 3, di cause di decadenza, di sospensione o di divieto previste dall'art. 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 o di un tentativo di infiltrazione mafiosa di cui all'art. 84, comma 4, del medesimo decreto. Resta fermo quanto previsto dagli articoli 88, comma 4-*bis*, e 92, commi 2 e 3, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, con riferimento rispettivamente alle comunicazioni antimafia e alle informazioni antimafia.

3. L'esclusione di cui ai commi 1 e 2 va disposta se la sentenza o il decreto ovvero la misura interdittiva sono stati emessi nei confronti: del titolare o del direttore tecnico, se si tratta di impresa individuale; di un socio o del direttore tecnico, se si tratta di società in nome collettivo; dei soci accomandatari o del direttore tecnico, se si tratta di società in accomandita semplice; dei membri del consiglio di amministrazione cui sia stata conferita la legale rappresentanza, ivi compresi institori e procuratori generali, dei membri degli organi con poteri di direzione o di vigilanza o dei soggetti muniti di poteri di rappresentanza, di direzione o di controllo, del direttore tecnico o del socio unico persona fisica, ovvero del socio di maggioranza in caso di società con meno di quattro soci, se si tratta di altro tipo di società o consorzio. In ogni caso l'esclusione e il divieto operano anche nei confronti dei soggetti cessati dalla carica nell'anno antecedente la data di pubblicazione del bando di gara, qualora l'impresa non dimostri che vi sia stata completa ed effettiva dissociazione della condotta penalmente sanzionata; l'esclusione non va disposta e il divieto non si applica quando il reato è stato depenalizzato ovvero quando è intervenuta la riabilitazione ovvero quando il reato è stato dichiarato estinto dopo la condanna ovvero in caso di revoca della condanna medesima.

4. Un operatore economico è escluso dalla partecipazione a una procedura d'appalto se ha commesso violazioni gravi, definitivamente accertate, rispetto agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali, secondo la legislazione italiana o quella dello Stato in cui sono stabiliti. Costituiscono gravi violazioni quelle che comportano un omesso pagamento di imposte e tasse superiore all'importo di cui all'art. 48-*bis*, commi 1 e 2-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602. Costituiscono

violazioni definitivamente accertate quelle contenute in sentenze o atti amministrativi non più soggetti ad impugnazione. Costituiscono gravi violazioni in materia contributiva e previdenziale quelle ostative al rilascio del documento unico di regolarità contributiva (DURC), di cui al decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali 30 gennaio 2015, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 125 del 1° giugno 2015, ovvero delle certificazioni rilasciate dagli enti previdenziali di riferimento non aderenti al sistema dello sportello unico previdenziale. Il presente comma non si applica quando l'operatore economico ha ottemperato ai suoi obblighi pagando o impegnandosi in modo vincolante a pagare le imposte o i contributi previdenziali dovuti, compresi eventuali interessi o multe, purché il pagamento o l'impegno siano stati formalizzati prima della scadenza del termine per la presentazione delle domande.

5. Le stazioni appaltanti escludono dalla partecipazione alla procedura d'appalto un operatore economico in una delle seguenti situazioni, anche riferita a un suo subappaltatore nei casi di cui all'art. 105, comma 6, qualora:

a) la stazione appaltante possa dimostrare con qualunque mezzo adeguato la presenza di gravi infrazioni debitamente accertate alle norme in materia di salute e sicurezza sul lavoro nonché agli obblighi di cui all'art. 30, comma 3 del presente codice;

b) l'operatore economico si trovi in stato di fallimento, di liquidazione coatta, di concordato preventivo, salvo il caso di concordato con continuità aziendale, o nei cui riguardi sia in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni, fermo restando quanto previsto dall'art. 110;

c) la stazione appaltante dimostri con mezzi adeguati che l'operatore economico si è reso colpevole di gravi illeciti professionali, tali da rendere dubbia la sua integrità o affidabilità. Tra questi rientrano: le significative carenze nell'esecuzione di un precedente contratto di appalto o di concessione che ne hanno causato la risoluzione anticipata, non contestata in giudizio, ovvero confermata all'esito di un giudizio, ovvero hanno dato luogo ad una condanna al risarcimento del danno o ad altre sanzioni; il tentativo di influenzare indebitamente il processo decisionale della stazione appaltante o di ottenere informazioni riservate ai fini di proprio vantaggio; il fornire, anche per negligenza, informazioni false o fuorvianti suscettibili di influenzare le decisioni sull'esclusione, la selezione o l'aggiudicazione ovvero l'omettere le informazioni dovute ai fini del corretto svolgimento della procedura di selezione;

d) la partecipazione dell'operatore economico determini una situazione di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 42, comma 2, non diversamente risolvibile;

e) una distorsione della concorrenza derivante dal precedente coinvolgimento degli operatori economici nella preparazione della procedura d'appalto di cui all'art. 67 non possa essere risolta con misure meno intrusive;

f) l'operatore economico sia stato soggetto alla sanzione interdittiva di cui all'art. 9, comma 2, lettera c) del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 o ad altra sanzione che comporta il divieto di contrarre con la pubblica amministrazione, compresi i provvedimenti interdittivi di cui all'art. 14 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;

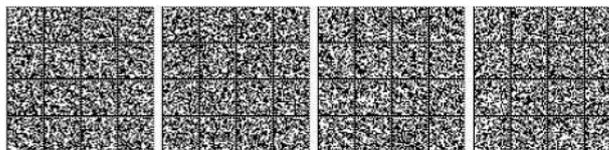
f-bis) l'operatore economico che presenti nella procedura di gara in corso e negli affidamenti di subappalti documentazione o dichiarazioni non veritiere;

f-ter) l'operatore economico iscritto nel casellario informatico tenuto dall'Osservatorio dell'ANAC per aver presentato false dichiarazioni o falsa documentazione nelle procedure di gara e negli affidamenti di subappalti. Il motivo di esclusione perdura fino a quando opera l'iscrizione nel casellario informatico;

g) l'operatore economico iscritto nel casellario informatico tenuto dall'Osservatorio dell'ANAC per aver presentato false dichiarazioni o falsa documentazione ai fini del rilascio dell'attestazione di qualificazione, per il periodo durante il quale perdura l'iscrizione;

h) l'operatore economico abbia violato il divieto di intestazione fiduciaria di cui all'art. 17 della legge 19 marzo 1990, n. 55. L'esclusione ha durata di un anno decorrente dall'accertamento definitivo della violazione e va comunque disposta se la violazione non è stata rimossa;

i) l'operatore economico non presenti la certificazione di cui all'art. 17 della legge 12 marzo 1999, n. 68, ovvero non autocertifichi la sussistenza del medesimo requisito;



l) l'operatore economico che, pur essendo stato vittima dei reati previsti e puniti dagli articoli 317 e 629 del codice penale aggravati ai sensi dell'art. 7 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, non risulti aver denunciato i fatti all'autorità giudiziaria, salvo che ricorrano i casi previsti dall'art. 4, primo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. La circostanza di cui al primo periodo deve emergere dagli indizi a base della richiesta di rinvio a giudizio formulata nei confronti dell'imputato nell'anno antecedente alla pubblicazione del bando e deve essere comunicata, unitamente alle generalità del soggetto che ha omesso la predetta denuncia, dal procuratore della Repubblica procedente all'ANAC, la quale cura la pubblicazione della comunicazione sul sito dell'Osservatorio;

m) l'operatore economico si trovi rispetto ad un altro partecipante alla medesima procedura di affidamento, in una situazione di controllo di cui all'art. 2359 del codice civile o in una qualsiasi relazione, anche di fatto, se la situazione di controllo o la relazione comporti che le offerte sono imputabili ad un unico centro decisionale.

6. Le stazioni appaltanti escludono un operatore economico in qualunque momento della procedura, qualora risulti che l'operatore economico si trova, a causa di atti compiuti o omessi prima o nel corso della procedura, in una delle situazioni di cui ai commi 1, 2, 4 e 5.

7. Un operatore economico, o un subappaltatore, che si trovi in una delle situazioni di cui al comma 1, limitatamente alle ipotesi in cui la sentenza definitiva abbia imposto una pena detentiva non superiore a 18 mesi ovvero abbia riconosciuto l'attenuante della collaborazione come definita per le singole fattispecie di reato, o al comma 5, è ammesso a provare di aver risarcito o di essersi impegnato a risarcire qualunque danno causato dal reato o dall'illecito e di aver adottato provvedimenti concreti di carattere tecnico, organizzativo e relativi al personale idonei a prevenire ulteriori reati o illeciti.

8. Se la stazione appaltante ritiene che le misure di cui al comma 7 sono sufficienti, l'operatore economico non è escluso dalla procedura d'appalto; viceversa dell'esclusione viene data motivata comunicazione all'operatore economico.

9. Un operatore economico escluso con sentenza definitiva dalla partecipazione alle procedure di appalto non può avvalersi della possibilità prevista dai commi 7 e 8 nel corso del periodo di esclusione derivante da tale sentenza.

10. Se la sentenza di condanna definitiva non fissa la durata della pena accessoria della incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione, ovvero non sia intervenuta riabilitazione, tale durata è pari a cinque anni, salvo che la pena principale sia di durata inferiore, e in tale caso è pari alla durata della pena principale e a tre anni, decorrenti dalla data del suo accertamento definitivo, nei casi di cui ai commi 4 e 5 ove non sia intervenuta sentenza di condanna.

11. Le cause di esclusione previste dal presente articolo non si applicano alle aziende o società sottoposte a sequestro o confisca ai sensi dell'art. 12-sexies del decreto-legge 8 giugno 1992, n. 306, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1992, n. 356 o degli articoli 20 e 24 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, ed affidate ad un custode o amministratore giudiziario o finanziario, limitatamente a quelle riferite al periodo precedente al predetto affidamento.

12. In caso di presentazione di falsa dichiarazione o falsa documentazione, nelle procedure di gara e negli affidamenti di subappalto, la stazione appaltante ne dà segnalazione all'Autorità che, se ritiene che siano state rese con dolo o colpa grave in considerazione della rilevanza o della gravità dei fatti oggetto della falsa dichiarazione o della presentazione di falsa documentazione, dispone l'iscrizione nel casellario informatico ai fini dell'esclusione dalle procedure di gara e dagli affidamenti di subappalto ai sensi del comma 1 fino a due anni, decorso il quale l'iscrizione è cancellata e perde comunque efficacia.

13. Con linee guida l'ANAC, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice, può precisare, al fine di garantire omogeneità di prassi da parte delle stazioni appaltanti, quali mezzi di prova considerare adeguati per la dimostrazione delle circostanze di esclusione di cui al comma 5, lettera c), ovvero quali carenze nell'esecuzione di un precedente contratto di appalto siano significative ai fini del medesimo comma 5, lettera c).

14. Non possono essere affidatari di subappalti e non possono stipulare i relativi contratti i soggetti per i quali ricorrano i motivi di esclusione previsti dal presente articolo.»

— Il Capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), è il seguente:

«Capo II (*Imprese ferroviarie*). — Art. 4 (*Principi*). — 1. Le imprese ferroviarie stabilite in Italia sono indipendenti per quanto riguarda la gestione, l'amministrazione ed il controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile. Il patrimonio, il bilancio e la contabilità delle imprese ferroviarie devono essere distinti da quelli dello Stato, delle regioni, delle province autonome e degli enti locali.

2. Le imprese ferroviarie sono gestite secondo i principi validi per le società commerciali, a prescindere dalla loro proprietà pubblica o privata, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti.

3. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi inoltre indicano i mezzi per realizzare tali obiettivi.

4. Con riferimento agli orientamenti di politica generale e in considerazione dei piani o contratti nazionali, eventualmente pluriennali, compresi i piani di investimento e di finanziamento e, lasciato impregiudicato il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, le imprese ferroviarie sono in particolare libere di:

a) stabilire la propria organizzazione interna, fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 11, 17 e 22;

b) disciplinare le modalità della fornitura e della commercializzazione dei servizi e stabilirne la tariffazione;

c) prendere le decisioni concernenti il personale, la gestione patrimoniale e gli acquisti propri;

d) aumentare la propria quota di mercato, elaborare nuove tecnologie, creare nuovi servizi e adottare tecniche di gestione innovative;

e) avviare nuove attività in settori associati all'attività ferroviaria.

5. In deroga a quanto previsto al comma 4, gli azionisti delle imprese ferroviarie detenute o controllate dallo Stato possono richiedere la loro approvazione preventiva per le principali decisioni relative alla gestione dell'impresa al pari degli azionisti di società per azioni private in virtù del diritto societario italiano. Le disposizioni del presente articolo fanno salve le competenze degli organi di vigilanza in relazione alla nomina dei membri del consiglio di amministrazione.

Art. 5 (*Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie*). — 1. Le imprese ferroviarie rendono pubblico il bilancio annuale.

2. Il bilancio, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, è tenuto separato ed è pubblicato, da un lato, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci e, dall'altro, per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri.

3. Qualora siano erogati fondi pubblici per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico, essi devono figurare separatamente nella pertinente contabilità, a norma dell'art. 7 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività.

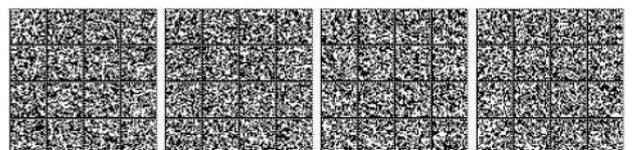
4. Qualora l'impresa ferroviaria svolga attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sono tenuti separati i bilanci, nelle componenti del conto economico e della situazione patrimoniale finanziaria, e sono pubblicati, da un lato, per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e, dall'altro, per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile.

5. I conti relativi ai diversi settori di attività di cui ai commi 2, 3 e 4 sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

6. E' in ogni caso fatto salvo quanto previsto dall'art. 37, comma 3, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Art. 6 (*Accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*). — 1. L'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario, è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri:

a) il possesso della licenza corrispondente al servizio da prestare;



b) il possesso del certificato di sicurezza, di cui all'art. 10, rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

c) di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura di cui all'art. 25. Le condizioni alla base di tale contratto sono non discriminatorie e trasparenti e sono pubblicate nel prospetto informativo della rete.

2. Le imprese che intendono effettuare servizi ferroviari passeggeri aventi esclusivamente origine e destinazione nel territorio nazionale, devono possedere, oltre a quanto riportato al comma 1, lettere b) e c), la licenza nazionale passeggeri di cui all'art. 3, comma 1, lettera q).

3. Per il solo svolgimento di servizi di trasporto nazionale passeggeri a committenza pubblica, in alternativa a quanto disposto al comma 2, le imprese devono possedere, in aggiunta a quanto previsto al comma 1, il titolo autorizzatorio di cui all'art. 3, comma 1, lettera r).

4. In sede di stipula dei contratti previsti al comma 1, lettera c), il gestore dell'infrastruttura ferroviaria accerta che l'impresa ferroviaria sia in possesso di una licenza rilasciata dallo Stato italiano o da altro Stato membro dell'Unione.

Art. 7 (Licenza). — 1. Possono chiedere il rilascio della licenza, le imprese con sede in Italia, la cui attività principale consista nella prestazione di servizi per il trasporto su ferrovia, che sono in grado di dimostrare, già prima di iniziare l'attività, i requisiti in materia di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, nonché di copertura della propria responsabilità civile secondo quanto prescritto all'art. 8.

2. L'istanza per il rilascio della licenza è soggetta all'imposta di bollo in base alla normativa vigente, indica la tipologia o le tipologie dei servizi che l'impresa intende espletare ed è firmata dal rappresentante legale dell'impresa.

3. Le imprese richiedenti sono tenute ad uniformarsi alle procedure operative per il rilascio della licenza, pubblicate dall'autorità competente sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed a produrre, a corredo dell'istanza, la documentazione completa, indicata nelle procedure, necessaria ad attestare il possesso dei requisiti di cui all'art. 8.

4. La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, entro novanta giorni dal ricevimento delle informazioni complete di cui al comma 3, con provvedimento comunicato al soggetto richiedente. Il rigetto della richiesta deve essere motivato.

5. Del rilascio della licenza è fatta comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, secondo le modalità contenute nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'art. 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Per la licenza nazionale passeggeri si derogava alla comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.

6. Avverso le decisioni adottate dalla autorità preposta al rilascio delle licenze è possibile proporre ricorso giurisdizionale.

7. Le imprese richiedenti sono tenute, all'atto della presentazione della domanda, al pagamento di un diritto commisurato ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di rilascio e modifica della licenza. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono aggiornate le modalità del pagamento e l'ammontare del diritto di cui al decreto ministeriale 28 maggio 2009, sulla base delle disposizioni contenute nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'art. 17, paragrafo 5 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Art. 8 (Requisiti per il rilascio della licenza). — 1. Le imprese richiedenti devono essere in possesso di requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale, nonché di adeguata copertura della propria responsabilità civile, per ottenere il rilascio della licenza.

2. Costituiscono requisiti di onorabilità:

a) non essere stati dichiarati falliti o sottoposti a liquidazione coatta amministrativa o ad amministrazione straordinaria, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione civile, né essere stati ammessi, nei cinque anni antecedenti la richiesta della licenza, alle procedure di concordato preventivo o di amministrazione controllata;

b) non aver riportato sentenza definitiva di condanna o di applicazione della pena ai sensi dell'art. 444 del codice di procedura penale per delitti contro il patrimonio, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro la pubblica incolumità, contro la pubblica amministrazione, per i delitti previsti dal titolo XI del libro V del codice civile e dal titolo VI del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, ovvero per delitti non colposi per i quali la legge prevede la pena

della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione;

c) non aver riportato sentenze di condanna per violazioni gravi o ripetute degli obblighi derivanti dal diritto previdenziale o dal diritto del lavoro, tra cui gli obblighi derivanti dalla legislazione in materia di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro e gli obblighi in materia di legislazione doganale per le società che intendessero effettuare trasporti transfrontalieri di merci soggetti a procedure doganali;

d) non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali;

e) non sussista alcuno dei divieti previsti dall'art. 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;

f) non essere stati condannati in via definitiva per gravi violazioni di leggi specifiche relative ai trasporti.

3. I requisiti di cui al comma 2 devono essere posseduti:

a) dai titolari delle imprese individuali;

b) da tutti i soci delle società di persone;

c) dai soci accomandatari, quando trattasi di società in accomandita semplice o in accomandita per azioni;

d) dagli amministratori delegati e dai legali rappresentanti per ogni altro tipo di società.

4. Se non si tratta di imprese individuali, il requisito di cui al comma 2, lettera a), deve essere, altresì, posseduto dalla persona giuridica che esercita l'attività d'impresa.

5. Costituisce requisito di capacità finanziaria la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni effettivi e potenziali, stabiliti in base a presupposti realistici, per un periodo non inferiore a dodici mesi, sulla base delle disposizioni del regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'art. 17, paragrafo 5 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio.

6. Per l'effettuazione dell'esame di capacità finanziaria, la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni riguardanti i seguenti elementi, come riportato nell'allegato III della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio:

a) risorse finanziarie disponibili, compresi depositi bancari, anticipi concessi in conto corrente, prestiti;

b) fondi ed elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia;

c) capitale di esercizio;

d) costi di esercizio, compresi costi di acquisto e acconti per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile;

e) oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa ferroviaria;

f) imposte e contributi sociali.

7. Per la dimostrazione del possesso del requisito della capacità finanziaria di cui al comma 5, l'impresa presenta una relazione, prodotta da un revisore dei conti o da altro esperto contabile giurato, valutativa delle informazioni richieste sulla base degli elementi indicati al comma 6, nonché idonea documentazione da parte di una banca o una cassa di risparmio. Il revisore deve essere soggetto terzo, autonomo ed indipendente rispetto all'impresa o appartenere ad una amministrazione pubblica competente per materia.

8. Le imprese richiedenti il rilascio di una licenza non possiedono la capacità finanziaria richiesta qualora siano dovuti arretrati ingenti o ricorrenti di imposte o contributi sociali in relazione alle attività svolte dalle imprese stesse.

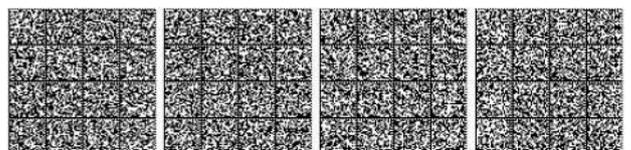
9. In materia di competenza professionale, l'impresa dimostra di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessaria per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza.

10. Per l'effettuazione dell'esame della competenza professionale la richiesta di licenza deve essere corredata da specifiche informazioni relativamente:

a) alla natura e allo stato di manutenzione del materiale rotabile con particolare riguardo alle norme di sicurezza;

b) alle qualifiche del personale responsabile della sicurezza, nonché alle modalità di formazione del personale, fermo restando che il rispetto dei requisiti in materia di qualifiche deve essere provato mediante la presentazione dei corrispondenti documenti giustificativi.

11. Le informazioni di cui alle lettere a) e b) del comma 10 possono essere sostituite da un piano organico che specifica i programmi di acquisizione e gestione delle risorse umane e strumentali, inclusa la manutenzione del materiale rotabile, con particolare riferimento alle norme di sicurezza.



12. Se un'impresa detiene già il certificato di sicurezza di cui all'art. 10, il requisito di competenza professionale di cui al comma 9, si intende già soddisfatto.

13. Ogni impresa ferroviaria deve essere coperta da idonea assicurazione o assumere adeguate garanzie a condizioni di mercato, a norma delle legislazioni nazionali e internazionali, a copertura della responsabilità civile in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi.

14. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, acquisita una motivata relazione da parte dei gestori dell'infrastruttura, previo parere dell'organismo di regolazione, con proprio decreto approva il livello minimo di copertura assicurativa richiesto, tenuto conto delle specificità e del profilo di rischio dei diversi tipi di servizio. Nel prospetto informativo della rete è riportato tale ammontare ed i suoi successivi aggiornamenti secondo le modalità previste nel decreto ministeriale.

15. Ai fini dell'attestazione di quanto previsto al comma 13, l'impresa richiedente allega all'istanza la dichiarazione di impegno a disporre, al momento dell'inizio dell'attività, della polizza assicurativa o della garanzia congruente con quanto stabilito nel decreto di cui al comma 14.

Art. 9 (*Validità della licenza*). — 1. La licenza ha validità temporale illimitata, salvo quanto previsto dal presente articolo.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualsiasi momento, può richiedere all'impresa di comprovare il possesso ed il mantenimento dei requisiti che hanno consentito il rilascio della licenza e effettuare verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, qualora nutra fondati dubbi circa la ricorrenza di tali requisiti.

3. Al fine di verificare l'effettivo adempimento e il rispetto di quanto stabilito dal presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando, comunque, la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, circa l'osservanza e la sussistenza dei suddetti obblighi e requisiti.

4. Entro e non oltre sei mesi dall'entrata in vigore del decreto di cui all'art. 8, comma 14, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti richiede, alle imprese ferroviarie a cui ha rilasciato la licenza, le informazioni necessarie ai fini della verifica della compatibilità della copertura assicurativa in loro possesso. In assenza di tale copertura assicurativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere dell'organismo di regolazione, accerta la compatibilità di eventuali garanzie a condizioni di mercato in possesso delle imprese stesse con quanto stabilito nel decreto di cui all'art. 8, comma 14. Le imprese sono tenute a rispondere entro trenta giorni dalla richiesta. Delle risultanze di tale verifica è data comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea, con le modalità previste nel regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015, di cui all'art. 17, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Per le imprese ferroviarie dotate di licenza nazionale passeggeri si deroga a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revoca la licenza se accerta la mancanza dei titoli e dei requisiti per il suo rilascio, mentre ne sospende l'efficacia quando esiste un dubbio fondato circa la loro effettiva sussistenza, per un periodo non superiore a trenta giorni, per l'effettuazione dei necessari accertamenti.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora constati che sussistono fondati dubbi circa il mantenimento, da parte di un'impresa ferroviaria cui l'autorità di un altro Stato membro ha rilasciato una licenza, dei requisiti previsti per il possesso della stessa dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, ne informa immediatamente tale autorità.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può rilasciare una licenza temporanea per il tempo necessario alla riorganizzazione dell'impresa ferroviaria, comunque non superiore al periodo di sei mesi dalla data di rilascio, purché non sia compromessa la sicurezza del servizio di trasporto, quando la sospensione o la revoca della licenza sono state determinate dal mancato possesso dei requisiti di capacità finanziaria.

8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può sospendere la licenza o richiedere la conferma dell'istanza di rilascio quando l'impresa ferroviaria sospende l'attività per oltre sei mesi o non la inizia decorsi sei mesi dal rilascio della licenza. L'impresa ferroviaria può chiedere la concessione di un termine più lungo di sei mesi per l'inizio dell'attività, in considerazione della specificità dei servizi prestati. La proroga può essere richiesta contestualmente alla presentazione della domanda di licenza o successivamente al rilascio della licenza stessa. In entrambi i casi, la richiesta di proroga deve essere adeguatamente motivata con gli elementi necessari alla valutazione delle cause del ritardo di inizio attività.

9. Non possono essere richieste proroghe per l'inizio di attività superiori a due anni o proroghe successive, la cui somma temporale superi

il periodo di due anni. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, inoltre, sospendere o revocare d'ufficio la licenza di quelle imprese ferroviarie che nei due anni di inattività non abbiano mai presentato istanza per il rilascio del certificato di sicurezza all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Tale prolungata inattività od assenza di attivazione del predetto procedimento di certificazione costituisce mancanza dei requisiti di competenza professionale di cui all'art. 8, comma 9.

10. Le imprese ferroviarie, durante il periodo di proroga o di sospensione dell'attività, devono informare, in modo puntuale e con cadenza semestrale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettendo un rapporto sullo stato di avanzamento delle iniziative propedeutiche all'inizio di attività, indicando eventuali modifiche societarie ed eventuali criticità sopravvenute, al fine di consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di valutare il rispetto della data prevista di inizio delle attività.

11. L'impresa ferroviaria è tenuta a richiedere la conferma della licenza nel caso in cui siano sopravvenute modifiche della configurazione giuridica dell'impresa stessa e, in particolare, nei casi di fusione, incorporazione o acquisizione del controllo societario da parte di un altro soggetto. L'impresa ferroviaria che richiede la conferma può continuare l'attività, a meno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sospenda, con provvedimento motivato, l'efficacia della licenza già rilasciata, se ritiene compromessa la sicurezza del servizio di trasporto.

12. Nei casi di cui al comma 11, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti chiede evidenza, altresì, della permanenza delle condizioni per il rilascio del titolo autorizzatorio di cui all'art. 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, con particolare riferimento alla condizione di reciprocità, qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate, ai sensi dell'art. 7 della legge 10 ottobre 1990, n. 287.

13. L'impresa ferroviaria, che intende estendere o modificare in modo rilevante la propria attività, deve chiedere la revisione della licenza.

14. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può revocare la licenza quando l'impresa ferroviaria risulta assoggettata ad una procedura concorsuale e mancano realistiche possibilità di una soddisfacente ristrutturazione entro un ragionevole periodo di tempo.

15. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica immediatamente all'Agenzia ferroviaria europea, all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ed al gestore dell'infrastruttura ferroviaria i provvedimenti di revoca, sospensione o modifica delle licenze adottati. L'Agenzia ferroviaria europea informa le autorità preposte al rilascio delle licenze degli altri Stati membri. Per la licenza nazionale passeggeri si deroga a tale comunicazione all'Agenzia ferroviaria europea.

16. Le imprese titolari di licenza sono tenute a fornire, con cadenza annuale, i seguenti elementi informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a) bilanci consolidati dell'anno;

b) rapporto riassuntivo del traffico e dei servizi prestati;

c) relazione contenente gli elementi di verifica del controllo di qualità attuato e del livello di soddisfazione della clientela raggiunto nonché i ritardi realizzati ed i rimborsi erogati.

Art. 10 (*Certificato di sicurezza*). — 1. Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari, il certificato di sicurezza di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, attesta la conformità alle normative nazionali ed europee, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa, con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi.

2. E' facoltà dell'impresa richiedere il rilascio del certificato di sicurezza prima del rilascio della licenza.

3. La disposizione di cui all'art. 27, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si applica sino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'art. 1, comma 6. Decorso tale termine, il certificato di sicurezza è rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

— La legge 7 dicembre 2000, n. 383, reca: «Disciplina delle associazioni di promozione sociale.»;

— La legge 11 agosto 1991, n. 266, reca: «Legge-quadro sul volontariato.»;

— La legge 11 agosto 2014, n. 125, reca: «Disciplina generale sulla cooperazione internazionale per lo sviluppo.»;

— La legge 8 novembre 1991, n. 381, reca: «Disciplina delle cooperative sociali.».

17G00141

