



**PRIME OSSERVAZIONI IN MERITO ALLO
SCHEMA DI D.P.R. DI ATTUAZIONE DELL'ART. 23 BIS
DEL D.L. 25 GIUGNO 2008, N. 112**

Obiettivo principale dello schema del regolamento in oggetto e' quello di sviluppare i principi e i criteri direttivi contenuti nell'art. 23-bis del d.l. 112/08 conv. dalla l. 133/08 in tema di affidamento e gestione di servizi pubblici locali di rilevanza economica e piu' in particolare di conseguire le finalità indicate al comma 10 contenente la delega al Governo per l'emanazione dei regolamenti attuativi.

In considerazione quindi della rilevante portata delle norme suddette, si e' ritenuto di dover contribuire, in virtu' della *mission* di Federmobilita', all'approfondimento del loro contenuto con le riflessioni di seguito riportate riguardanti specificamente il regime applicabile ai servizi di trasporto pubblico locale.

Art. 1 – Corre obbligo di segnalare che, allo stato, in ragione del rinvio alla nozione legislativa di “servizi pubblici locali di rilevanza economica”, il regolamento e lo stesso art. 23 bis non trovano applicazione con riferimento ai servizi di trasporto pubblico su gomma di competenza regionale (e non degli enti locali).

Art 2 comma 1 - Una meccanica applicazione della disposizione proposta al settore del trasporto pubblico locale appare suscettibile di dare luogo a problemi di non scarso rilievo. In primo luogo, prima di procedere ad un affidamento in esclusiva

(qualunque sia la modalità prescelta), l'ente affidante è tenuto ad effettuare una verifica (da ripetersi periodicamente) della inidoneità della libera iniziativa privata a “garantire un servizio corrispondente ai bisogni della comunità”. In secondo luogo, non è chiaro quale rilevanza possa assumere la disponibilità del mercato ad offrire servizi idonei con riferimento a solo una parte di quelli di cui la comunità abbisogna. Al fine, ad un tempo, di porre la nuova regolamentazione in linea con quanto al riguardo previsto dalla disciplina comunitaria e di riconoscere il ruolo in materia attribuito alle regioni, appare suggeribile di aggiungere una disposizione dal seguente tenore : “Con riferimento al trasporto pubblico locale le regioni individuano le linee, le reti o le zone determinate in relazione alle quali, ai sensi dell'art. 2 lett. f) del Reg. CE n. 1370/2007 l'affidamento della gestione dei servizi può avvenire in esclusiva”.

Art. 3 comma 2 lett. c) , ultimo periodo. La formulazione attuale della disposizione relativa alla durata massima dell'affidamento, pur strettamente aderente al tenore della norma di legge, può, nella sua rigidità, creare problemi nelle realtà locali in cui la realizzazione di investimenti (acquisto di nuovo materiale rotabile) abbia una rilevanza sostanzialmente trascurabile. Si propone, pertanto di fare riferimento al “periodo di ammortamento dei beni di regola oggetto di investimento nella tipologia di servizio pubblico del cui affidamento di tratta”.

Art. 5 – Anche al fine di tenere conto delle specificità del settore del trasporto pubblico, appare utile rendere esplicito che “la verifica del rispetto del patto di stabilità interna da parte delle imprese di trasporto pubblico locale che vi sono soggette ai sensi dell'art. 23 bis comma 10 lett. a) del D.L. n. 112/2008 avviene con riferimento a ciascuna impresa ed escludendo dal computo gli effetti dell'andamento del costo del carburante e tenendo conto delle specifiche esigenze tecnico/economiche del servizio”.

Art. 10 – Appare opportuno contemplare nel primo comma della disposizione in esame la possibilità che un bene strumentale non duplicabile sia stato acquistato dal gestore uscente senza contributi pubblici e che il relativo costo sia stato interamente ammortizzato; nelle ipotesi summenzionate non appare indubbiamente equa (e potrebbe presentare profili di illegittimità sul piano costituzionale) la previsione per cui tali beni debbano essere ceduti obbligatoriamente al nuovo gestore a titolo gratuito.

Si segnala inoltre come la disposizione di cui al secondo comma, in base alla quale il soggetto subentrante debba corrispondere al precedente gestore una somma pari al valore dei beni strumentali necessari non ancora ammortizzati (prevista in maniera rigida e non ovviabile, ad esempio, attraverso l'acquisizione da parte del soggetto affidante o da parte di un ente strumentale dello stesso, che poi metta gli stessi a disposizione del nuovo soggetto affidatario), potrebbe costituire una grave barriera all'ingresso nel mercato.

Al riguardo un utile punto di riferimento potrebbe essere costituito dalla previsione, contenuta in alcune normative regionali (per tutte si veda l'art. 30, 2° comma, della legge della Regione Toscana n° 42 del 1998), in base alla quale l'ente affidante stipula col gestore uscente una convenzione contenente le condizioni della cessione dei beni ritenuti strumentali e necessari, nonché il prezzo degli stessi, impegnandosi ad acquistarli per conto del soggetto gestore subentrante da nominarsi al termine della relativa procedura di gara.

Art. 11 comma 1 – Ai fini di un più preciso collegamento un recente intervento normativo, suscettibile di assumere importante rilievo nella materia di cui si tratta, si prospetta l'opportunità di inserire, all'inizio della disposizione, le seguenti parole “Fermo restando quanto previsto dal D.L. 20 dicembre 2009, n. 198

Art. 12 comma 3 – La disposizione (peraltro priva di reale autonomia portata normativa) viene ad incidere, modificandola, su una norma del D. Lgs. n. 422/1997

relativa al regime del periodo transitorio. Ciò appare fonte di possibile confusione. Risulta preferibile, quindi, la sua soppressione.

Art. 12 comma 4 – La disposizione appare del tutto pleonastica, in quanto in virtù della gerarchia delle fonti è ovvia, in caso di conflitto, la prevalenza delle disposizioni della normativa comunitaria su quelle della disciplina nazionale, ed appare fonte di possibile confusione. Risulta preferibile, quindi, la sua soppressione.

Disposizione aggiuntiva a fini di armonizzazione con la legislazione speciale in materia di trasporto pubblico locale

“Ai fini di cui al comma 10 lett. d) dell’art. 23 bis del D.L. n. 112/2008, per la gestione di servizi e/o reti di trasporto pubblico locale cui detta disposizione sia applicabile, gli enti competenti, a partire dal termine di cui al comma 8 lett. d) dell’art. 23 bis del D.L. n. 112/2008 e fatto salvo in ogni caso quanto previsto dall’art. 9 del presente regolamento, escludono dalle procedure di affidamento le imprese titolari di affidamenti di gestione di servizi e/o reti di trasporto pubblico locale che si trovino nella posizione di cui al comma 9 dell’art. 23 bis del D.L. n. 112/2008.

I medesimi enti tengono conto che, per le gestioni di servizi e/o di reti di trasporto pubblico locale a cui si applichino le norme in materia di modalità di affidamento e di durata dei periodi transitori dettate dall’art. 23 bis legge n. 133 del 2009 come successivamente modificato, fatte salve le previsioni dell’art. 15 comma 1bis della legge n. 109 del 2009 riguardanti le regioni e province autonome, dette norme prevalgono su quelle di settore e in particolare sulle previsioni dell’art. 18 del D. Lgs. n. 422 del 1997 come successivamente integrato e modificato (risultandone conseguentemente ampliate la casistiche riguardanti le modalità di affidamento consentite), nonché sulle previsioni dell’art 61 della legge n. 99 del 2009 e dell’art. 4bis della legge n. 102 del 2009 (risultando conseguentemente ridotte le facoltà di affidamento senza procedure concorrenziali e le durate dei periodi transitori, rispetto a quanto previsto dal Regolamento (CE) n.1370 del 23 ottobre 2007)”.

Annotazione conclusiva

Le proposte emendative sopra enunciate sono avanzate nello spirito di essere inserite nello schema di regolamento così come questo è stato originariamente predisposto,

senza modificarne l'impianto e ancor più, di conseguenza, senza urtare l'impianto della norma di riferimento.

A margine corre l'obbligo di rilevare, tuttavia, come la facoltà legislativa in materia di Trasporto Pubblico assegnata da tempo alle Regioni dalle norme costituzionali e la vasta legislazione regionale che si è di conseguenza sviluppata possono rendere quanto mai complessa e foriera di possibili conflitti l'introduzione di norme statali rigide, che vadano troppo oltre la fissazione di principi da attuare in maniera flessibile nell'ambito delle leggi di ciascuna regione. L'adozione di una normativa nazionale limitata ai principi appare particolarmente consigliabile sia in materia di distinzione fra le funzioni di regolazione e le funzioni di gestione, di cui all'art. 8 dello schema di regolamento, sia anche in materia di fissazione dei limiti delle quote societarie di proprietà pubblica, di cui al comma 8 lettera d) della norma di riferimento.