



Audizione informale IX Commissione Trasporti (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

nell'ambito dell'esame, in sede di deliberazione di rilievi, dello schema di decreto legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

(Atto n. 3)

23 novembre 2022



Lo schema di decreto legislativo sui servizi pubblici locali attuativo della delega conferita con l'articolo 8 della legge 118/2022 solleva una serie di criticità che coinvolgono in maniera rilevante il settore del trasporto pubblico, compromettendo l'uniforme applicazione della disciplina settoriale, come noto di chiara derivazione comunitaria, a livello territoriale.

Va preliminarmente osservato come la legge concorrenza costituisca attuazione di specifici impegni assunti, in sede di PNRR, dall'Italia nei confronti dell'Unione Europea. Impegni che coinvolgerebbero espressamente anche il settore del trasporto pubblico. Circostanza questa sicuramente vera ma che **non può trascurare il fatto che a livello nazionale il settore del trasporto pubblico regionale e locale sia disciplinato da norme chiaramente ed esplicitamente adottate in assoluta e totale coerenza con le disposizioni europee contenute, in particolare, nel regolamento 1370/2007/CE** e, per di più, all'avanguardia nel panorama europeo nell'imposizione di regole finalizzate ad una produzione efficiente dei servizi, quale che sia la modalità di affidamento delle stesse.

Circostanza questa che, da sola, sarebbe sufficiente a dimostrare alle Istituzioni Europee come il settore del trasporto pubblico, analogamente ai settori dell'energia e del gas, sia già perfettamente compliant con le regole europee (regolamento 1370/2007/CE) pacificamente attuate ed applicate nel resto d'Europa.

E che da sola giustificherebbe l'esclusione del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE dall'ambito applicativo del decreto legislativo sui servizi pubblici locali. Volendo scendere nel dettaglio delle ulteriori osservazioni al decreto e che ne giustificano una revisione significativa in relazione al settore del trasporto pubblico, si evidenzia che **l'ambito oggettivo di applicazione della disciplina in materia di servizi pubblici locali fa esplicito riferimento ai servizi prestati a livello locale**, intendendosi per tali i servizi erogati dagli enti locali o dagli enti competenti a livello locale, rimanendo quindi escluse le regioni e conseguentemente i servizi erogati a livello regionale. Poiché, come noto, le disposizioni settoriali per il trasporto pubblico hanno ad oggetto i servizi prestati sia a livello regionale che locale, **l'applicazione della disciplina dello schema di decreto determinerebbe una illogica e non auspicabile differenziazione di disciplina tra l'ambito regionale e l'ambito locale, con grave incertezza per gli enti affidanti** nonché per gli enti con poteri di regolazione a livello subnazionale.

Ciò rappresenta una **criticità rilevante** che coinvolge, per il settore del TPL regionale e locale, l'intero schema di decreto legislativo attuativo della delega conferita con la legge Concorrenza. E che comunque determina un impatto rilevante anche per le Regioni attese le competenze (normative, regolatori, tariffarie, finanziarie...) alle stesse affidate, con specifico riferimento al trasporto pubblico, dalla Costituzione e dalla normativa di settore.

Competenze che pertanto ne risulterebbero menomate. E, da ultimo, anche in relazione a **competenze e responsabilità individuate proprio dall'articolo 9 della legge concorrenza e la cui mancata attuazione determina penalizzazioni economiche nonché l'esercizio del potere sostitutivo da parte dello Stato.**

Si comprende bene dunque come una disciplina, seppur nominalmente dedicata ai **servizi pubblici locali, finisca per coinvolgere appieno, per il settore che interessa, anche le Regioni e non solo gli enti locali.**

Aspetto estremamente critico è poi rappresentato dalla circostanza che, per il settore del trasporto pubblico, **lo schema di decreto legislativo adottato dal Consiglio dei Ministri travalichi manifestamente i limiti della delega conferita con l'articolo 8 lettera m) della legge concorrenza** e che, per il settore prevede testualmente *"estensione, nel rispetto della normativa dell'Unione Europea, della disciplina applicabile ai servizi pubblici locali, in materia di scelta della modalità di gestione e di affidamento dei contratti"*.

Una lettura combinata dell'articolo 4 (che addirittura propone un criterio di prevalenza delle norme generali su quelle settoriali) e dell'articolo 32 dello schema di decreto legislativo porta infatti alla chiara conclusione che al settore del trasporto pubblico locale trovino applicazione gran parte delle disposizioni contenute nello schema di decreto legislativo medesimo e ciò in modo assolutamente **incoerente con la delega ed i limiti della stessa oltre che con l'obiettivo generale perseguito dal legislatore nazionale di uniformità con il quadro comunitario nonché incoerente e paradossale proprio rispetto alle norme europee se si considera che le norme settoriali, di chiara ed indiscutibile derivazione comunitaria, avrebbero carattere cedevole rispetto alle norme generali sui servizi pubblici locali con esse contrastanti!** ((a mero titolo di esempio si possono citare le norme sulla durata dei contratti di servizio; le norme che imporrebbero per l'affidamento dei servizi l'applicazione della normativa sui contratti pubblici esclusa espressamente per il settore dal regolamento 1370 ed ancora le disposizioni limitative dei diritti di esclusiva che non appaiono in linea con le previsioni del regolamento 1370 in tema di specifiche di obblighi di servizio pubblico, riconoscimento degli effetti di rete e riconoscimento di diritti di esclusiva).

Circostanza questa che configura, almeno in parte qua (trasporto pubblico locale), un rischio di violazione della normativa europea in contrasto con quanto previsto dall'articolo 117 della Costituzione.

Alla luce di tutte le considerazioni sin qui effettuate, applicare il decreto legislativo in esame al trasporto pubblico locale rischia peraltro di porre le imprese italiane in una situazione di sostanziale svantaggio competitivo rispetto alle imprese straniere. Non va dimenticato che il mercato è un mercato europeo il cui quadro regolatorio è quello definito dal Regolamento 1370/2007.

Al fine di mantenere intatta la coerenza ed uniformità della disciplina di settore con le corrispondenti norme comunitarie, si ritiene opportuno **ESCLUDERE IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DALL'AMBITO DI APPLICAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO al pari dei settori dell'energia e del gas.**

In subordine, **qualora si volesse comunque dare attuazione all'articolo 8 lettera m) della legge 118/2022, pur se non necessaria attesa la già evidenziata coerenza delle norme su gestione e affidamento dei servizi con le norme europee più volte richiamate, occorrerebbe agire con modifiche sia all'articolo 4 sia all'articolo 32.**

In particolare, occorrerebbe inserire all'art 4 un comma analogo a quello previsto per i settori dell'energia e del gas e che rinvii al già completo ed articolato quadro settoriale di riferimento contenuto nelle norme europee e norme nazionali di attuazione. E sostituire l'intero articolo 32 con una disposizione di coordinamento più snella che, in attuazione della delega sopra citata, ricordiamo limitata alle modalità di gestione ed affidamento dei contratti, rinvii per queste all'articolo 14 dello schema di decreto legislativo ritenendolo applicabile esclusivamente per le parti non già disciplinate dalla normativa europea richiamata.

Ciò garantirebbe non solo il rispetto della volontà del legislatore e dei limiti della delega conferita ma garantirebbe anche di non intaccare quella uniformità normativa della disciplina settoriale sia in riferimento alle regole europee sia in riferimento agli ambiti di applicazione della stessa (regionale e locale).