

## Trasporto Pubblico Locale

### *Relazione ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. 18.10.2012 n. 179.*

Per i servizi pubblici locali a rilevanza economica, allo stato attuale, dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20.07.2012 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. 13.08.2011 n. 138, convertito con modificazioni dalla L. 14.09.2011 n. 148, per violazione dell'art. 75 della Costituzione, il riferimento è:

all'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011 il quale prevede che le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, che la dimensione di tali ambiti di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale, che le funzioni di organizzazione di tali servizi, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo di tali ambiti.

All'art. 34, comma 20 e seguenti, del D.L. 18.10.2012, n. 179, convertito in L. 17.12.2012, n. 221, che nei commi da 20 a 27 detta previsioni per i servizi pubblici di rilevanza economica al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione, l'adeguata informazione alla collettività di riferimento.

In materia di pubblici servizi il ruolo degli enti locali rimane centrale dato che l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale (TPC), rientra tra le funzioni fondamentali dei comuni, ai sensi dell'art. 117, comma 2, lett.p), della Costituzione, pur con la specificazione che per i servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica le funzioni organizzative sono esercitate dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei. Gli enti affidanti sceglieranno le modalità di affidamento e gestione nel rispetto dei principi europei di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi, dell'obbligo di motivazione, dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa.

Dopo l'azzeramento della normativa sui servizi pubblici locali ad opera della citata sentenza della Corte Costituzionale i servizi pubblici locali a rilevanza economica risultano regolati, oltre che dalla disciplina di settore non toccata da tale sentenza, dalla normativa e dai principi generali dell'ordinamento europeo, nonché dai principi giurisprudenziali della Corte di Giustizia e da quella nazionale.

Relativamente alla rete dei trasporti nella Regione Lazio il riferimento è alla L.R. 16 luglio 1998, n. 30, volta a promuovere lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto pubblico locale attraverso:

- a) il decentramento a livello locale delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale;
- b) l'utilizzazione ottimale dei finanziamenti stanziati, al fine di raggiungere un adeguato equilibrio tra le risorse destinate, rispettivamente, all'esercizio ed agli investimenti, con particolare riguardo alle tecnologie avanzate;
- c) l'incentivazione e il miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle aree con elevati livelli di congestione e inquinamento, favorendo il riequilibrio modale attraverso la razionalizzazione del traffico privato, il riassetto della rete e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico;
- d) l'incentivazione ed il miglioramento della mobilità extraurbana, mediante il riassetto dell'intera rete e la riorganizzazione dei servizi, anche per assicurare l'integrazione tra i diversi modi di trasporto;
- e) il superamento degli assetti monopolistici e l'introduzione di regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, mediante il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore;
- f) la regolamentazione dei rapporti fra ente affidante e soggetto affidatario attraverso i contratti di servizio improntati a principi di economicità ed efficienza;
- g) il rafforzamento dell'integrazione modale e tariffaria, contribuendo alla definizione dei meccanismi incentivanti l'integrazione stessa;
- h) il monitoraggio della mobilità nel territorio regionale, favorendo il flusso di informazioni tra gli enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico;
- i) la promozione, anche attraverso le aziende di trasporto, di campagne istituzionali a livello regionale volte a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo del trasporto pubblico ed al rispetto dei beni e dei mezzi impiegati nell'espletamento del servizio.

La L.R. n. 30/98, risente chiaramente della data di emanazione non risultando così in linea con quanto previsto

ed omogenei la Regione, come specificato anche nella DGR n. 260 del 07.08.2013, di adozione degli indirizzi per la stesura del Piano Regionale della Mobilità, Trasporti e Logistica (PRMTL), dovrà perimetrare gli stessi e designarne gli enti di governo cui, ai sensi dell'art. 3-bis de D.L. n. 138/2011, unicamente spettano le funzioni di organizzazioni dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza, di affidamento della gestione e relativo controllo.

Il Comune di Cave in data 28.01.1999 aveva stipulato il contratto di servizio Rep n. 1144, registrato a Palestrina il 29.02.1999, al md S.T con il n. 112 con la Società Autotrasporti Cilia sne il servizio di Trasporto Pubblico Locale da espletarsi secondo il programma di esercizio approvato con delibera di G.C. n. 11/1999 con cui si approvava il " Progetto di Rete dei Servizi Minimi di TPL del Comune di Cave " per un ammontare di Km 70.131 annui. A seguito di ulteriore contributo regionale con deliberazione di C.C. n. 12 del 01.03.2005, il Progetto di Rete dei Servizi Minimi di Trasporto veniva integrato con un nuovo programma di esercizio per una percorrenza annua totale di Km 95.077. A seguito di ulteriore contributo regionale con deliberazione di C.C. n. 17 del 30.03.2006, il Progetto di Rete dei Servizi Minimi di Trasporto veniva integrato con un nuovo programma di esercizio per una percorrenza annua totale di Km 100.749. La ditta Cilia Italia S.r.l. gestisce il servizio a seguito di vicende societarie che hanno portato la precedente originaria ditta affidataria a confluire nella medesima. Il corrispettivo per l'espletamento del servizio è rapportato al finanziamento regionale che per l'intero anno in corso, 2014, è stato pari ad € 189.788,16, corrispondenti ad € 1,883 al Km, che, avendo il comune stabilito di avvalersi della facoltà concessa dall'art. 17-bis della L.R. n. 30/98, viene erogato direttamente dalla Regione Lazio, oltre IVA vigente a carico del bilancio comunale. Alla ditta affidataria spettano altresì i compensi derivanti dalle tariffe stabilite (fino al 31/12/2014).

Nella deliberazione di indirizzo e nello schema di contratto di servizio sono riportati gli elementi richiesti dai commi 20 e 21 dell'art. 34 del D.L. n. 179/2012, ed a tali documenti si fa esaustivamente rinvio.

Si ritiene comunque dover evidenziare nella presente relazione che per effetto dell'avvenuta abrogazione della disciplina sui servizi pubblici a rilevanza economica, a seguito della citata sentenza della Corte Costituzionale, il Trasporto Pubblico Locale è ora regolamentato dalla specifica normativa di settore, art. 61 della legge 23.07.1999, n. 99, e dal Reg. ( CE ) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007.

L'art. 61 della L. 99/1999 prevede che, anche in deroga alla disciplina di settore, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio per il TPL, possono avvalersi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'art. 8, paragrafo 2, del Regolamento ( CE ) n. 1370/2007. Di particolare rilievo, visto l'attuale quadro normativo, e per quanto di interesse del Comune di Cave, sono le previsioni del paragrafo 4 e 5.

Il paragrafo 4 stabilisce che, a meno di divieti dettati dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 di Euro oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 Euro l'anno.

Il paragrafo 5 stabilisce che l'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di una imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.

L'art. 8, paragrafo 2, prevede l'adeguamento di aggiudicazione dei contratti di servizio alle modalità di cui all'art. 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante il periodo transitorio gli Stati membri dell'Unione adottano le misure per conformarsi gradualmente all'art. 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

La mancata definizione degli ambiti o bacini territoriali ottimali ed omogenei e la designazione dei loro enti di governo cui unicamente spettano le funzioni di organizzazioni dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza, di affidamento della gestione e relativo controllo, ha portato la situazione del TPL ad uno stallo in quanto non consente di individuare l'autorità competente all'affidamento del servizio.

Constatato che la Regione Lazio non aveva adempiuto a quanto disposto dall'art. 3-bis del D.L. n. 138/2011 non avendo definito gli ambiti o bacini ottimali né, di conseguenza istituiti o designati gli enti di governo degli stessi cui spetterebbe la funzione di affidamento del servizio; constatato che il Governo non ha esercitato il potere

sostitutivo previsto dallo stesso art. 3-bis del D.L. n. 138/2011, ai fini di organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali ed omogenei; constatato che la Direzione Regionale Trasporti con nota 566894 del 28.12.2012, acquisita in data 31.12.2012, prot. 17367, in contraddizione con la precedente nota 182179/12, ha sostenuto che la Regione sarebbe già in linea con i dettami di cui all'art. 3-bis dell'art. 38 del D.L. n. 138/2011 avendo individuato, per il combinato della L.R. 30/1998 con l'art. 38 della L.R. n. 31/2008, nei singoli comuni oltre i 10.000 abitanti e, per il trasporto extraurbano, nell'ambito dell'intero territorio regionale i bacini previsti e prescritti dalla normativa vigente per cui, di conseguenza, il Comune di Cave risulterebbe l'ente di governo del proprio bacino e quindi competente all'affidamento della gestione del servizio, il Comune con DGM n. 117/2014, pur non condividendo l'assunto della DRT, anche in virtù della visione degli atti normativi delle regioni che hanno provveduto in merito, ha preso atto che allo stato attuale, causa il vuoto normativo venutosi a creare, vi è grande indeterminazione nell'individuazione dell'autorità competente alla gestione ed affidamento del servizio, deleteria per la collettività che verrebbe a vedersi negato un servizio essenziale quale il trasporto pubblico locale in un contesto abitativo in cui circa tremila cittadini risiedono al di fuori del centro urbano, per cui l'Amministrazione ha ritenuto doversi assumere l'onere di provvedere in merito incaricando il I Dipartimento, competente in materia di TPI, a provvedere al differimento dei termini contrattuali in conformità ai dettami della normativa europea avvalendosi della facoltà della proroga consensuale prevista dall' art. 5, paragrafo, 5 del Reg. ( CE ) n. 1370/2007.

Da quanto sopra si evince, pertanto, che l'affidamento in essere è avvenuto nel pieno rispetto della normativa nazionale e comunitaria regolante il settore dei trasporti passeggeri su strada.

Qualora l'Amministrazione, stante quanto in precedenza descritto, tenendo conto che la Regione Lazio, con la citata DGR n. 260/2013 ha paventato che le risorse destinate al TPI, non potranno mantenersi agli attuali livelli, ritenesse avvalersi ancora delle previsioni di cui ai paragrafi 4 o 5 dell'art. 5 del Reg ( CE ) n. 1370/2007, la presente relazione costituirà atto propedeutico all'affidamento del servizio.

8 SET 2015



IL RES.T.E. I. DIPARTIMENTO  
Dot. Giuseppe Scaramella

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Giuseppe Scaramella", written over the typed name.