

**Lo spread del trasporto pubblico locale:
disegni di riforma e ruolo delle città metropolitane**

Roma 30 aprile 2015

Mario Sebastiani¹

Osservazioni e proposte al disegno di legge di riforma del trasporto pubblico locale
(sul testo del ddl trasmesso il 27.02.15 dalla PCM-DAGL ai Ministeri competenti)

Come valutazione generale, il ddl di riforma del TPL è a mio avviso un buon testo che lascia aperti ulteriori implementazioni attraverso la delega al governo per il riordino complessivo della normativa di settore.

Dato atto che spesso il meglio è nemico del bene e che è da ritenere che il testo attuale sia stato il risultato di faticose mediazioni, qui di seguito si sviluppano rilievi in ordine a opportunità che sarebbe auspicabile fossero più pienamente colte e punti specifici che a mio avviso potrebbero essere utilmente introdotti o modificati.

Vi è anche uno sforzo di dare una sintesi alle osservazioni espresse, attraverso proposte “puntuali” a mo’ di emendamenti o integrazioni al testo del ddl.

A) Articolo 3 del dd.l: Misure di liberalizzazione

Il ddl è piuttosto timido in materia di misure di liberalizzazione. Premessi i *caveat* appena menzionati, sembra scontare un’interpretazione piuttosto elastica della normativa e della giurisprudenza comunitaria in materia di servizi di interesse economico generale (SIEG), fra i quali possono rientrare i servizi pubblici locali di rilevanza economica (SPL) e dunque il trasporto pubblico. Infatti le misure proposte consistono in sostanza nell’incentivazione finanziaria per affidamenti a evidenza pubblica, come se fosse ormai pacifica la piena libertà degli enti di governo di escludere forme di concorrenza nel e per il mercato.

Come è noto, gli incessanti e in verità un po’ confusi fermenti riformatori dei servizi pubblici locali, avviati dalla legge Bassanini nel 1997, sono naufragati con il referendum “sull’acqua” e con la conseguente sentenza 199/2012 della Corte costituzionale che ha cancellato l’articolo 4 del d.l. 138/2011 e che ha rimesso il tutto alla apparentemente più lasca disciplina comunitaria. L’articolo prevedeva due obblighi: (i) la preliminare verifica della possibilità di gestione concorrenziale dei servizi pubblici locali e (ii) in caso di esito negativo, l’obbligo di gara per l’affidamento di diritti esclusivi.

¹ Università di Roma ‘Tor Vergata’ e Società italiana di politica dei trasporti (sebastiani@economia.uniroma2.it).

A partire da quel momento della verifica di mercato non si è più parlato e la legittimità dell'*in house* non è stata più questionata, limitandosi a cercare di convincere gli enti locali a seguire la via delle gare, blandendoli con incentivi finanziari.

A mio avviso entrambe queste conclusioni nascono da un'interpretazione indebitamente estensiva dell'articolo 14 del TFUE² il quale attribuisce ampia discrezionalità agli Stati in materia di organizzazione e di gestione di servizi dei SIEG: interpretazione a cui la normativa nazionale si è acconciata ben oltre quella sul TPL.

1.- Misure per promuovere la concorrenza nel mercato

1.1.- “Libera concorrenza”

La discrezionalità riconosciuta dall'articolo 14 TFUE si basa su un assunto banale: che si tratti di SIEG, vale a dire di attività economiche che non sarebbero fornite dal mercato in conformità con gli obiettivi di interesse generale perseguiti dagli Stati.

La verifica di mercato è quindi il presupposto stesso di legittimità dell'attribuzione di diritti speciali o esclusivi, non solo a terzi ma anche *in house*, posto che la legittimità di quest'ultima forma è circoscritta ai soli SIEG. Ne segue che la portata dell'articolo 14 TFUE sta nel riconoscere allo Stato il ruolo di prestatore di ultima istanza in caso di fallimento del mercato^{3,4}.

Sulla concreta realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi di TPL – o del passaggio dal regime concessorio a quello delle autorizzazioni - è lecito nutrire dubbi. Cionondimeno, questo aspetto è importante sul piano dei principi (e dell'“educazione” degli enti locali alla professionalità) e l'assenza di verifiche, caso per caso, di attuabilità e convenienza potrà dare adito a ricorsi.

² “Fatti salvi l'articolo 4 del trattato sull'Unione europea e gli articoli 93, 106 e 107 del presente trattato, in considerazione dell'importanza dei servizi di interesse economico generale nell'ambito dei valori comuni dell'Unione, nonché del loro ruolo nella promozione della coesione sociale e territoriale, l'Unione e gli Stati membri, secondo le rispettive competenze e nell'ambito del campo di applicazione dei trattati, provvedono affinché tali servizi funzionino in base a principi e condizioni, in particolare economiche e finanziarie, che consentano loro di assolvere i propri compiti. Il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando mediante regolamenti secondo la procedura legislativa ordinaria, stabiliscono tali principi e fissano tali condizioni, fatta salva la competenza degli Stati membri, nel rispetto dei trattati, di fornire, fare eseguire e finanziare tali servizi”.

³ Gli “errori manifesti” che l'UE si riserva di verificare riguardano non solo i casi in cui determinate attività non rivestano interesse generale *tout court* ma anche i casi in cui queste verrebbero spontaneamente fornite dal mercato, in blocco o anche solo in parte. Cfr. ad esempio Commissione europea, Comunicazione 2012/C 8/02: “L'affidamento di una specifica missione di servizio pubblico implica la prestazione di servizi che un'impresa, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura e alle stesse condizioni”; conseguentemente “[...] non sarebbe opportuno attribuire obblighi specifici di servizio pubblico ad un'attività che è già fornita o che può essere fornita in modo soddisfacente e a condizioni, quali prezzo, caratteristiche obiettive di qualità, continuità e accesso al servizio coerenti con il pubblico interesse, quale definito dallo Stato, da imprese operanti secondo le normali regole del mercato” (punti 47-48).

⁴ Del resto, fino a circa 20 anni fa, tutti i servizi a rete erano in blocco considerati SIEG: di qui l'applicazione estensiva dell'art. 14 e il conseguente ricorso generalizzato al monopolio legale di imprese pubbliche nelle poste, telecomunicazioni, energia, trasporti, ecc. Con la liberalizzazione dei mercati, lo sviluppo della domanda, il progresso tecnico, ecc., il mercato ha cominciato a fornire spontaneamente i medesimi servizi; non è che per questo tali servizi abbiano perso la caratteristica di essere nell'interesse generale, ma hanno invece perso – almeno per larghi segmenti del mercato – quella che ne giustificava l'applicabilità dell'art. 14, vale a dire, il fallimento del mercato. E' quanto è avvenuto nei settori armonizzati dove l'area del servizio universale si è progressivamente ridotta.

Possibile integrazione n. 1 all'articolo 3 del ddl (ripristino dei commi 1 e 2 dell'art. 4 del d.l. 138/2011). Sinteticamente:

Prima di procedere alla attribuzione di diritti esclusivi o speciali gli enti concedenti verificano la possibilità e la convenienza della fornitura concorrenziale dei livelli essenziali di servizio e danno conto dei risultati di tale analisi nella relazione di cui al comma 20 dell'art.34 del d.l. 179/2012 e s.m.i., da sottoporre al parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

1.2.- Contratti di servizio e libertà di entrata

Più agevole una seconda strada, una specie di *proxy* della prima. Fra le condizioni per l'assegnazione di diritti esclusivi - oltre a quella di monopolio naturale (ben circoscritta dal comma 5 dell'articolo 1 del ddl) - è anche la salvaguarda dell'equilibrio economico finanziario del gestore e l'economia di fondi pubblici. Questa condizione può tuttavia essere assicurata senza compromettere del tutto la concorrenza nel mercato, imponendo eventualmente a operatori entranti su servizi sostituibili con quelli già forniti in forza di contratto di servizio pubblico di versare al concedente un canone diretto a compensare l'effetto di *cream skinning* a danno del titolare del contratto di servizio.

Questa possibilità è già prevista dall'art. 59 della legge 99/2009 - con forti criticità concorrenziali e limitatamente al trasporto ferroviario - e andrebbe estesa con modificazioni al trasporto pubblico su strada, per vie navigabili e di cabotaggio marittimo. E' grave che nulla al riguardo sia previsto nel ddl.

Possibile integrazione n. 2 all'art. 3 del ddl (riformulazione dell'articolo 59 della legge 99/2009):

“a) è consentita la fornitura di servizi di trasporto passeggeri su strada e su ferrovia a imprese diverse dal titolare di contratto di servizio, sostituibili o aggiuntivi rispetto a quelli previsti da tale contratto a condizione che non sia compromessa la redditività prevista dal contratto stesso;

b) il comma 4-bis dell'art. 59 della legge 99/2009 è così sostituito: “L'Autorità di regolazione dei trasporti, qualora venga accertata la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, può richiedere all'impresa di cui alla precedente lettera a) il pagamento di opportuni, trasparenti e non discriminatori diritti di compensazione. L'importo di tali diritti non può eccedere quanto necessario per coprire i conseguenti costi netti aggiuntivi insorgenti a carico del concessionario. I diritti riscossi devono essere utilizzati per il cofinanziamento dei servizi oggetto del contratto di servizio pubblico nella misura necessaria a ristabilirne l'equilibrio economico”;

c) l'ente concedente che intenda negare l'autorizzazione di cui alla precedente lettera b) richiede preventivamente il parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti che si esprime entro sessanta giorni;

d) sono soppressi il comma 4-ter dell'art. 59 della legge 99/2009 e l'art. 61 della medesima legge”.

2.- Concorrenza per il mercato e limitazioni all'in house providing

2.1.- Verifica dei vantaggi comparativi per collettività

Subordinatamente all'esito dell'accertamento indicato al precedente punto 1.1, l'articolo 14 TFUE riconosce agli Stati discrezionalità di scelta delle modalità di gestione dei SIEG allo scopo di conseguire al meglio obiettivi di interesse generale. Rientrano fra gli obiettivi di interesse generale non solo la qualità, continuità, universalità e accessibilità delle prestazioni, ma anche la minimizzazione dei costi per la collettività, siano questi posti a carico degli utenti o dei contribuenti. La discrezionalità delle scelte non è dunque assoluta: a parità di efficacia rispetto agli altri obiettivi gli Stati dovrebbero optare per la modalità di affidamento che comporta il costo minimo per la collettività.

Conformemente a questo principio, il comma 609 della legge 190/2014 ha integrato il comma 1-bis dell'art. 3-bis del d.l. 138/2011, imponendo che le relazioni⁵ degli enti di governo debbano motivare le ragioni della scelta della forma di affidamento "*con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio*". La previsione sembra però avere valenza "ricognitiva", quella di obbligare gli enti concedenti a motivare le proprie scelte senza però attribuire a organismi esterni il potere di sindacarle (in questo senso l'eliminazione dell'obbligo di sottoporre le delibere al parere dell'AGCM, come inizialmente previsto dall'articolo 23-bis citato prima).

Sarebbe quindi auspicabile l'introduzione di una norma che confermi sì la facoltà di ricorrere all'*in house providing*, ma solo a parità di risultati – di efficacia e di economicità – attesi rispetto all'affidamento a terzi, e di sottoporre i risultati dell'analisi comparativa al vaglio delle Autorità settoriali di regolazione, se esistenti, o dell'AGCM.

Possibile integrazione n. 3 all'art. 3 del ddl:

"Gli enti concedenti sottopongono la scelta della modalità di affidamento dei SPL ad analisi comparativa di efficacia e di economicità, e danno conto delle risultanze nella relazione ai sensi dell'art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012, da sottoporre a parere preventivo dell'Autorità di regolazione dei trasporti".

2.2.- Riduzione della durata degli affidamenti in house

Secondo la disciplina comunitaria anche gli affidamenti *in house* vanno disciplinati da contratti di servizio, per quanto atipici, di durata prefissata⁶. Il criterio base per stabilire la durata degli affidamenti in genere è che debba essere non superiore a quella ragionevolmente necessaria a permettere al gestore di recuperare il costo dei propri investimenti: non solo materiali ma anche immateriali (nell'organizzazione, formazione, *know how*, avviamento, ecc.).

Il principio è sacrosanto nel caso l'azionista dell'impresa affidataria sia soggetto terzo rispetto all'amministrazione concedente; nel caso dell'*in house*, invece, le due figure coincidono e dunque la "perdita" da mancato ammortamento è una partita di giro al loro interno.

⁵ Ex articolo 34, comma 20, del d.l. 179/2012.

⁶ Artt. 4 e 5 del regolamento 1370/07/CE:

Non vi è dunque ragione di applicare all'*in house* gli stessi criteri di durata degli affidamenti che valgono nel caso di terzi. Questo trattamento asimmetrico - coerente con la *ratio* delle norme comunitarie - potrebbe rappresentare un disincentivo a optare per l'*in house*, in quanto costringerebbe gli enti concedenti a procedure più ravvicinate di verifica di mercato, relazioni, ecc.

Possibile integrazione n. 4 all'art. 3 del ddl:

La durata degli affidamento in house non può eccedere cinque anni.

3.- Diritti speciali vs. diritti esclusivi

L'opzione di affidare diritti speciali a un numero limitato di operatori presenti su di uno stesso mercato geografico rilevante del prodotto può consentire la compresenza di concorrenza per e di concorrenza nel mercato. Questa alternativa alla concessione di diritti esclusivi appare applicabile soprattutto al trasporto pubblico locale, specie quello extraurbano, su strada o per ferrovia⁷.

Il bacino di utenza andrebbe definito in modo da permettere la compresenza di (supponiamo) due operatori in concorrenza, ciascuno di dimensione minima ottimale secondo quanto illustrato nella sezione che precede.

Dunque: (a) due lotti di linee in sovrapposizione ma omogenei (orari di servizio buoni e cattivi), (b) prezzi al pubblico regolamentati e comuni, (c) integrazione tariffaria. In aggiunta: (c) possibilità per ciascun operatore di praticare prezzi più bassi (senza interscambiabilità dei biglietti) e (d) di aggiungere ulteriori corse, in questo caso senza compensazione pubblica. In tal modo gli operatori sarebbero costretti a competere nel mercato attraverso la qualità, i prezzi, e aumento di offerta, eventualmente permettendo all'ente concedente di ridurre il pacchetto minimo di servizi che beneficiano di compensazione.

Possibile integrazione n. 5 dell'art. 3 del ddl:

“Gli enti committenti verificano la possibilità e la convenienza di attribuire diritti speciali a due o più imprese concorrenti su uno stesso bacino di utenza e ne danno conto nelle relazioni da trasmettere al parere delle Autorità regolazione dei trasporti”.

4.- Altre proposte relative all'art. 3 del ddl

4.1.- Bandi di gara e commissioni aggiudicatrici

Possibile integrazione n. 6 (come comma 2-bis):

“Conformemente a quanto previsto all'art. 37, comma 2, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, l'Autorità di regolazione dei trasporti definisce, oltre agli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto locale e regionale in esclusiva richiamati al precedente comma 2, le convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, nonché i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici. L'Autorità verifica che nei relativi

⁷ Un'apertura in questa direzione è contenuta nella proposta di revisione del comma 6 dell'art. 5 del regolamento 1370/07/CE di cui alla comunicazione COM (2013) 28.

bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali”.

4.2.- Obbligo di cessione di beni strumentali e materiale rotabile

Per costante giurisprudenza il materiale rotabile non costituisce *essential facility* e pertanto non può esserne imposta la cessione al soggetto uscente con clausole retroattive.

Possibile integrazione n. 7 all'art. 3:

Il secondo periodo del comma 4⁸ è così sostituito: “A partire dall’entrata in vigore della presente legge, i nuovi affidamenti sono subordinati alla condizione, prevista dal bando in caso di procedura a evidenza pubblica, che l’affidatario si obblighi a cedere, alla conclusione dell’affidamento, i beni strumentali e il materiale rotabile di sua proprietà alle condizioni di seguito specificate. Tale disposizione si applica ai nuovi affidamenti qualunque ne sia la procedura”.

B) Articolo 4 (costo standard) – comma 1

1.- Fabbisogno standard

E’ positivo che il ddl richiami l’obbligo di introduzione del costo standard come riferimento per la determinazione delle compensazioni e per la ripartizione del fondo nazionale di finanziamento del TPL.

Al di là di alcuni aspetti puntuali menzionati sotto, sarebbe stato tuttavia opportuno prendere in considerazione anche i ricavi standard in modo da determinare il fabbisogno standard. Infatti l’articolo 8 del ddl introduce criteri per l’adeguamento delle tariffe ma non menziona criteri di definizione degli obiettivi di passeggeri trasportati, né misure di incentivazione a questo riguardo. Auspicabile al riguardo sarebbe il ricorso a contratti di servizio *net cost*.

2.- Velocità commerciale

Alla fine del primo periodo andrebbe aggiunto: *“Nella definizione del costo standard si tiene altresì conto degli obiettivi dei Piani urbani di mobilità di cui all’art. 2 della presente legge in materia di progressivo aumento delle velocità commerciali e di percentuale di cittadini trasportati con mezzi collettivi. Il mancato raggiungimento di tali obiettivi comporterà una penalizzazione [specificare la quantificazione] a carico degli Enti nell’accesso al fondo di cui all’art. 3 del presente disegno di legge”.* [L’integrazione sembra necessaria poiché la velocità commerciale è il principale fattore di costo e l’aumento della domanda il principale driver di ricavi; la previsione serve altresì a incentivare gli Enti locali a realizzare gli obiettivi dei Piani di mobilità urbana].

⁸ *“Lo stesso Ente committente ha il diritto di imporre all’operatore di servizio pubblico di cedere i beni strumentali e il materiale rotabile, alla scadenza del contratto di servizio, al nuovo operatore affidatario” .*

3.- Adeguamento periodico del costo standard

Da aggiungere un comma 1-bis: *“La misura del costo standard è adeguata con cadenza biennale in base a ulteriori progressivi miglioramenti di efficienza”*.

4.- Costo standard e contratti di servizio in essere

Da sostituire l'ultimo periodo con: *“I contratti di servizio di affidamenti già assegnati e quelli previsti da procedure di gara già avviate sono riformulati per tenere progressivamente conto degli obiettivi ai precedenti commi 1 e 1-bis”*.

C) Art. 5 (Misure per la risoluzione delle crisi nel comparto) – comma 1

1.- Flessibilità

Da valutare se sia opportuno prevedere in sequenza: (i) nomina di un commissario straordinario; (ii) eventuale piano di risanamento e validazione dello stesso da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti; (iii) verifica dei risultati del piano entro due anni da parte della medesima Autorità; (iv) eventuale liquidazione della società previo parere/proposta dell'Autorità.

2.- Fallimento di società in house

Da valutare l'inserimento di una norma che:

- a) sottoponga le società in house alla disciplina sul fallimento e il concordato preventivo; si tratta di materia controversa, con soluzioni giurisprudenziali di segno opposto, a seconda che si dia ad esse natura di enti pubblici (ex art. 1, comma 1 del regio decreto 262/1942) o di soggetti di diritto privato;
- b) preveda in caso di fallimento la responsabilità illimitata del socio.

Si tratta di valutarne i *pros* e i *cons* come disincentivo a ricorrere all'*in house providing* e i profili di aiuto di Stato.

3.- “Subentro” per gara alla società liquidata

Non so se dopo il referendum e la sentenza 199/2012 della Corte costituzionale sia legittimo prevedere necessariamente il ricorso alla gara (auspicabile certamente sì), posto che resta sempre nel diritto dell'ente di optare per la gestione interna o in house (magari con un nuovo veicolo societario...).

D) Artt. 6-7 (Rinnovo parchi veicolari – Fondo investimenti)

1.- Separazione fra compensazioni in investimenti e in conto esercizio

Introdurre una previsione che ribadisca l'obbligo di separazione, fra le compensazioni, della parte per investimenti da quella per spese correnti, il divieto di trasferimenti interni a scapito della parte investimenti e sanzioni in caso di violazione.

2.- Investimenti diretti degli enti concedenti

Prevedere che gli investimenti in materiale rotabile e in impianti fissi vengono realizzati dagli stessi enti competenti o da una loro società (in questo modo si elimina gradualmente il problema della disponibilità di asset al momento delle gare) e le compensazioni sono solo in conto esercizio e manutenzione ordinaria. I mezzi così acquisiti sono dati in uso al gestore, gratuitamente o contro un canone.

E) Art. 8 (tariffe)

1.- Dinamica programmata dei costi unitari

Da Inserire un comma iniziale (comma "0"):

"I criteri di programmazione della dinamica dei costi unitari sono fissati, tenuto conto di quanto all'art. 4 della presente legge, dall'Autorità di regolazione dei trasporti tenendo conto di obiettivi di progressivo efficientamento e del tasso programmato di inflazione di cui al Documento di economia e finanza". [Questo punto è importante, poiché, in primo luogo, si salda con il costo standard e, in secondo luogo, stabilisce obiettivi di progressivo efficientamento].

2.- Regolazione indiretta

Al primo periodo del comma 1 sostituire le parole *"La dinamica delle tariffe è regolata (...)"* con *"I criteri per la determinazione della dinamica tariffaria da parte degli Enti concedenti sono stabiliti (...)"*. [l'art. 37, comma 2, lettera b) del decreto-legge 201/2011 stabilisce che l'Autorità di regolazione dei trasporti è competente per quanto riguarda "i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe" non per la loro diretta fissazione].

All'ultimo periodo del comma 1 sostituire *"Per la determinazione della dinamica tariffaria (...)"* con: *"L'attuazione dei criteri di cui ai periodi precedenti del presente comma 1 da parte degli Enti concedenti, nonché di quelli di cui al precedente comma "0", è verificata dall'Autorità con cadenza biennale. A questo scopo (...)"*.

3.- comma 3:

Non è chiaro il significato del secondo periodo (*"La somma dell'incremento percentuale delle tariffe medie e dei corrispettivi unitari deve essere comunque almeno pari al tasso di*

inflazione effettiva dell'anno precedente”): l'interpretazione che se ne ricava è per un aumento degli introiti complessivi del gestore per passeggero, ossia l'opposto dell'obiettivo di abbattimento dei costi: si veda la proposta di introduzione del comma 0.

4.- Penalizzazioni

Aggiungere un comma 3-bis:

“Il mancato raggiungimento degli obiettivi di cui ai precedenti commi 0, 1 e 2, così come accertato ai sensi del comma 1, comporta una penalizzazione [specificare la quantificazione] a carico degli Enti nell'accesso al fondo di cui all'art. 3 della presente legge”.

F) Art. 13 (riordino della disciplina statale sul trasporto pubblico locale)

1.- Eliminazione dell'obbligo di relazione ex art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012

La disposizione al comma 1 esenta gli enti affidanti servizi di trasporto pubblico locale dall'obbligo della relazione. Inoltre contravviene a quanto disposto dall'art. 7, paragrafo 1, del regolamento 1370/07/CE. Da aggiungere che tale l'obbligo è stato ulteriormente rafforzato dalla legge 190/2014 (art. 1, comma 609) che integra il comma 1-bis dell'art. 3-bis del d.l. 138/2011. Non si vede la necessità di derogare a principi minimi di trasparenza e *accountability*.

Sostituire il comma con: *“Al comma 1-bis dell'art. 3-bis del decreto-legge 138/2011, così come modificato dall'art. 1, comma 609, della legge 190/2014, sono aggiunti infine i seguenti periodi: ‘La relazione di cui la presente comma, integrata dalle previsioni introdotte dai precedenti articoli della presente legge, è pubblicata sul sito internet dell'ente. Essa è trasmessa all'Autorità di regolazione dei trasporti per l'espressione di un parere nel termine di sessanta giorni. Unitamente alla relazione, tale parere è pubblicato sul sito internet dell'Ente affidante”.*

2.- Non applicabilità al TPL della disciplina generale sugli ambiti territoriali ottimali

La disposizione (comma 2) stabilisce la non applicabilità al trasporto locale e regionale dell'art. 3-bis del d.l. 138/2011. Va al riguardo osservato quanto segue:

- a) la *ratio* della proposta inapplicabilità dell'art. 3-bis sembra verosimilmente essere:
 - (i) nel prendere finalmente atto che il TPL presenta peculiarità rispetto ad altri SPL;
 - (ii) nella specificazione (all'art. 1) dei criteri di definizione dei bacini di traffico;
 - (iii) nella delega al Governo (art. 13) di riordino complessivo del settore e dunque nell'abrogare norme che potrebbero essere in contrasto) – si veda emendamento qui proposto come comma 3-bis;
- b) tuttavia sarebbe dannoso gettare via il bambino con l'acqua sporca, posto che la peculiarità del TPL non preclude di “salvare” alcuni importanti principi stabiliti dall'art. 3-bis:

- (i) la definizione dei bacini di mobilità in base all'art. 1 del ddl non sembra in contrasto con le previsioni dell'art. 3-bis, che semmai potrebbe essere integrato con un comma ad hoc;
- (ii) è da ritenere che l'inapplicabilità dell'art. 3-bis porti con sé l'inapplicabilità delle integrazioni a esso in introdotte dal c. 609 della legge di stabilità per il 2015: (1) di quella relativa alla istituzione di enti di governo di ambito (rinforzata dal comma 609 della legge di stabilità per il 2015); (2) di quella concernente la razionalizzazione dei SPL, anche attraverso fusioni e aggregazioni, (3) il relativo subentro nei contratti di servizio di nuove imprese, (4) l'eventuale proroga degli stessi, ecc.

Sostituire il comma 2 con:

Ai fini della determinazione degli ambiti territoriali ottimali di cui all'art. 3-bis del decreto legge 138/2011 e successive modificazioni e integrazioni, in materia di trasporto pubblico locale e regionale si tiene conto anche di quanto stabilito all'art. 1 della presente legge.