



**Audizione informale presso la  
IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati**  
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

sullo schema di decreto legislativo recante  
riordino della disciplina dei servizi pubblici locali  
di rilevanza economica (Atto del Governo n. 3)

**23 novembre 2022, ore 12.15**

## **Schema di decreto legislativo di riordino della materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, ai sensi dell'articolo 8 della legge 8 agosto 2022, n. 118, con riferimento al trasporto pubblico locale.**

Lo schema di Decreto Legislativo in oggetto prevede l'applicazione delle nuove norme a tutte le attività «di interesse economico generale», includendo tra queste anche il Trasporto Pubblico Locale. Le disposizioni dello schema di Decreto Legislativo «prevalgono sulle normative di settore e le integrano in quanto espressione di principi generali» (articolo 4) e non si applicano ai servizi di distribuzione di energia elettrica e gas (articolo 4) e agli impianti di trasporto a fune per la mobilità turistico-sportiva in aree montane (articolo 35).

Le disposizioni contenute nello schema di Decreto Legislativo, pur non intervenendo espressamente in contrasto e in difformità, rispetto alle norme specifiche che regolamentano il settore del Trasporto Pubblico Locale, attualmente disciplinato da diverse norme di Legge, tra cui dal Decreto-Legge 50 del 2017 convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96 in totale coerenza con le disposizioni europee contenute, in particolare, nel regolamento 1370/2007/CE, rappresenterebbero l'ennesimo intervento normativo nel settore in assenza però di una uniforme e coerente disciplina rischiando di generare ulteriore confusione, rispetto ad una normativa di settore, che ha visto nel tempo il generarsi di una stratificazione di norme non coordinate all'interno di un unico e organico corpo normativo.

La Scrivente Organizzazione sindacale valuta positivamente le previsioni normative contenute all'art. 5 inerenti i meccanismi di **incentivazione delle aggregazioni** laddove queste tendano al superamento dell'attuale assetto verso un'organizzazione, preferibilmente di dimensione regionale, che possa favorire la crescita delle dimensioni aziendali e lo sviluppo di economie di scala nell'ambito del Tpl.

In tema di maggiore efficienza del servizio pubblico finalizzata al raggiungimento di una sempre maggiore qualità dei servizi stessi è positiva la **distinzione tra funzioni di regolazione e compiti di gestione** rispetto ai servizi pubblici locali che è fondamentale per garantire imparzialità e neutralità così come l'utilizzo obiettivo delle funzioni di scelta della forma di gestione e di controllo sul gestore;

Esprimiamo perplessità, invece, rispetto alla scelta di indicare una modalità di **affidamento "preferenziale" alla gestione in concorrenza** nel mercato rispetto alle altre forme (affidamento a terzi, affidamento a società mista, affidamento a società in house) continuando a ritenere che tutte le forme di affidamento previste dalla normativa comunitaria debbano essere poste al medesimo livello lasciando la scelta all'ente affidante di poter valutare, con adeguata e documentata motivazione, quale tra quelle disponibili sia la forma di affidamento migliore rispetto alle esigenze di domanda e alle caratteristiche geografiche, sociali ed economiche del territorio in cui il servizio di Tpl deve essere espletato.

Ai fini della **tutela occupazionale dei lavoratori** riteniamo poi necessario ribadire oltre ogni possibile interpretazione il contenuto della vigente disciplina di settore come unico riferimento in tema di clausola sociale.

La Scrivente Organizzazione sindacale evidenzia pertanto, ancora una volta, la necessità di agire nel solco delle indicazioni contenute nel **Documento conclusivo elaborato dalla Commissione di studio per la riforma del TPL**, istituita il 4 gennaio 2021 dal MIMS, che vedeva tra gli obiettivi primari quello, indicato anche dalle Organizzazioni Sindacali nell'ambito dell'audizione alla quale hanno partecipato, di giungere all'elaborazione di un **Testo Unico coordinato ed organico** di tutte le norme che regolamentano il Tpl e dare attuazione al più presto all'iter legislativo per l'avvio della riforma dell'intero settore che passa anche da un adeguato finanziamento dello stesso.

Ogni intervento normativo sul settore diventa depotenziato o addirittura inattuabile in assenza della **appropriata dotazione economica**, della stabilizzazione e dell'indicizzazione del Fondo Nazionale Trasporti.

Il settore peraltro attende ancora di ricevere i ristori promessi e indispensabili per riportare in equilibrio l'intero sistema del Tpl rispetto ai mancati ricavi causati dagli effetti sulla domanda di mobilità conseguenti all'emergenza pandemica che hanno generato anche ricadute gravissime sul mondo del lavoro e che rischiano di aggravarsi ulteriormente in assenza di interventi urgenti.

Le norme settoriali, seppur non coordinate, sono di chiara ed indiscutibile derivazione comunitaria, pertanto, è necessario mantenere intatta la coerenza e l'uniformità della disciplina di settore con le corrispondenti norme comunitarie per non generare ulteriori conflitti interpretativi. Riteniamo pertanto che sia opportuno **escludere il Trasporto Pubblico Locale dall'ambito di applicazione del Decreto Legislativo** al pari dei settori dell'energia e del gas.

\* \* \*