

Trasporto Pubblico LOCALE

a cura di Alessandro Bonfatti

Vogliamo questo mese parlare del Trasporto Pubblico Locale.

E' necessario fare una premessa..

La sentenza della Corte Costituzionale del 20 luglio 2012 n. 199 ha dichiarato l'incostituzionalità dell'articolo 4 del D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, sia nel testo originario che in quello risultante dalla successiva legge di conversione. La questione di legittimità costituzionale sollevata dalle Regioni Marche, Puglia, Lazio, Sardegna, Emilia-Romagna e Umbria, è stata accolta dalla Suprema Corte in considerazione del fatto che l'articolo in oggetto ripropone, anche se con l'esclusione dei servizi idrici, la normativa abrogata a seguito del referendum popolare del 12 e 13 giugno 2011 sulla disciplina dei servizi pubblici locali contenuta nell'art. 23-bis del D.L. 112/2008. L'art. 4, infatti, introduceva una disciplina della materia che, «senza modificare né i principi ispiratori della complessiva disciplina normativa preesistente né i contenuti normativi essenziali dei singoli precetti», era in palese contrasto con l'intento perseguito mediante il referendum abrogativo. La dichiarazione d'illegittimità costituzionale determina, quindi, la cancellazione dall'ordinamento giuridico del suddetto articolo con efficacia immediata (con salvezza degli effetti medio tempore prodotti dalla norma), e comporta la reviviscenza delle normative previgenti nelle varie discipline di settore, mantenendo la validità delle norme comunitarie in materia e lasciando ancora valide numerose altre disposizioni inserite nel quadro di regolazione dei servizi (ad es. l'art. 3-bis della legge 148/2011 inerente le disposizioni per la ridefinizione degli ambiti territoriali ottimali, l'adozione degli strumenti di tutela occupazionale in caso di gara per l'affidamento di un servizio, la premialità per gli enti locali in caso di dismissioni e le norme inerenti i vincoli per le società in house, nonché le disposizioni dell'articolo 113 del d.lgs. 267/2000, relative alla tutela della proprietà pubblica degli impianti e la norma sulla necessità del contratto di servizio per la regolamentazione dei rapporti tra ente affidante e gestore). In ogni caso un primo effetto della sentenza 199/2012 è la legittimità degli affidamenti diretti e in house, nel rispetto dei limiti e delle previsioni della disciplina europea. Viene meno pertanto anche l'obbligo introdotto nel decreto sulle liberalizzazioni di effettuazione delle gare per l'affidamento dei servizi anche nel trasporto ferroviario regionale. Il quadro normativo, in ragione della stratificazione normativa che si è determinata, resta dunque particolarmente complesso e articolato.

E' questo contesto che cercheremo di chiarire negli articoli che seguono.