

Dossier
informativo
per i
Consiglieri
regionali

VIII Legislatura

Il trasporto pubblico locale

Diciannove

Dicembre 2006

Direzione Processo legislativo
Adriana Garabello

Settore Studi e Documentazione legislativi - Valter Bossi
Settore Commissioni legislative - Giuseppe Fraudatario

Realizzazione a cura di:
Laura Autigna, Sarah Ballari, Chiara Casagrande, Federica Moi

INDICE

Capitolo I

Il trasporto pubblico locale in rapporto alla Costituzione pag. 3

Capitolo II

Il contesto europeo pag. 11

Capitolo III

L'altalenante quadro nazionale di riferimento pag. 21

Capitolo IV

Il trasporto pubblico locale nelle Regioni pag. 35

Schede della normativa regionale pag. 47

Capitolo I

Il trasporto pubblico locale in rapporto alla Costituzione

Le norme relative al trasporto pubblico locale hanno radici lontane nel tempo e, fin dalla **Costituzione del 1948**, hanno chiamato in causa le Regioni, riservando ad esse il compito sia di emanare norme legislative, nei limiti dei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato nella materia “tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale” (articolo 117, primo comma), sia di svolgere le relative funzioni amministrative, di norma, attraverso delega alle Province, ai Comuni e ad altri enti locali o avvalendosi dei loro uffici (articolo 118).

È storia assolutamente nota che, fino alla costituzione delle Regioni, lo Stato ha continuato a svolgere le competenze amministrative, che nessuna legge quadro nazionale è stata emanata e che il primo decentramento di funzioni ha preso avvio con l’emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica n. 5 del 1972¹ e n. 616 del 1977² che hanno consentito alle Regioni di legiferare anche in assenza della legge cornice statale.

Va sottolineato che il trasporto pubblico locale è stato storicamente offerto in condizioni di monopolio naturale, tramite il ricorso all’istituto della concessione a favore di una azienda che assumeva il compito di svolgere il servizio in esclusiva. La posizione protetta, la mancanza di una reale programmazione coordinata tra i diversi tipi di trasporto, la riduzione della domanda in favore del trasporto privato, l’aumento del costo del lavoro, il blocco delle tariffe dei servizi pubblici sono tutti elementi da tenere in considerazione per comprendere il complesso scenario del trasporto pubblico locale che, nella metà degli anni sessanta, registrava forti deficit aziendali e necessità di interventi finanziari pubblici a ripiano dei disavanzi.

Con la **riforma del titolo V della parte II della Costituzione**, operata dalla legge costituzionale n. 3 del 2001, lo scenario delle competenze cambia completamente: lo Stato non dispone più di una potestà legislativa generale, limitata

¹ Decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5 (Trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale e di navigazione e porti lacuali e dei relativi personali ed uffici).

² Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382) articoli 79 *Materia del trasferimento*, 84 *Tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale*, 85 *Trasferimento alle regioni*, 86 *Funzioni delegate*.

esclusivamente dal vincolo di dover rispettare determinate modalità per legiferare nelle materie a potestà legislativa concorrente delle Regioni e la legge regionale, al pari di quella statale, concorre ora a determinare l'ordinamento giuridico della Repubblica.

Tuttavia il novellato articolo 117 della Costituzione non contiene alcun riferimento ad una potestà esclusiva statale in ordine al trasporto pubblico locale o ai servizi pubblici locali in genere³, né tale materia rientra tra quelle elencate al comma III dedicato alla legislazione concorrente.

Da subito è parso evidente che la materia dei servizi pubblici locali si sarebbe connotata in termini di delicatezza e di criticità, dal momento che non risultavano pacifici i limiti posti all'autonomia normativa regionale in seguito alla riforma e, in proposito, si sono sviluppate **differenti posizioni di pensiero**.

Una prima ipotesi, muovendo dal presupposto che la materia dei servizi pubblici locali non è espressamente inclusa nelle elencazioni né del secondo né del terzo comma del novellato articolo 117 della Costituzione, riporta **i servizi pubblici locali alla potestà legislativa esclusiva regionale** in base al criterio della competenza generale - residuale⁴. Secondo questa filone di pensiero la disciplina dei servizi pubblici locali non sarebbe riconducibile né alla "tutela della concorrenza" (articolo 117, secondo comma, lettera e), perchè al massimo riguarderebbe non già la tutela, ma la diversa materia della "promozione della concorrenza", né alla "determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali" (articolo 117, secondo comma, lettera m), giacchè questa riguarderebbe solo i servizi sociali e non quelli a rilevanza economica, né potrebbe ricollegarsi alle "funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane" (articolo 117, secondo comma, lettera p) dal momento che la gestione dei servizi pubblici locali non costituisce una funzione fondamentale dell'ente locale e, di conseguenza, spetterebbe alla Regione dettare con legge la disciplina dei servizi pubblici locali nel rispetto della Costituzione e dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Su un altro versante si collocano le posizioni volte a ricondurre i servizi pubblici locali alla potestà legislativa esclusiva dello Stato, in particolare in relazione alle precitate lettere e), m) e p), del secondo comma dell'articolo 117 della Costituzione e,

³ Sul tema si veda G. Pittalis, *Regolazione pro-concorrenziale dei servizi pubblici locali: un principio vincolante per Stato e Regioni*, in www.giustamm.it, n. 12/2002.

⁴ Si vedano i ricorsi alla legge finanziaria 2002 (articolo 35 della legge 28 dicembre 2001, n. 448) promossi dalla Regione Toscana, Basilicata, Campania, Emilia-Romagna, Umbria e risolti con l'ordinanza della Corte Costituzionale 27 luglio 2004, n. 274.

sul medesimo solco, si posizionano le tesi che considerano i servizi pubblici locali quali attinenti alla potestà legislativa concorrente, in particolare e, in base ad una sorta di criterio funzionale, al “governo del territorio”, alla “produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell’energia”, alla “tutela della salute”, ai “porti e aeroporti civili”, alle “grandi reti di trasporto e di navigazione”, allo “ordinamento della comunicazione”, all’“armonizzazione dei bilanci pubblici e coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario”⁵.

Un primo intervento chiarificatore sul riparto delle competenze legislative arriva con la **sentenza n. 272 del 27 luglio 2004**⁶, con la quale la **Corte Costituzionale**, esprimendosi sul ricorso presentato dalla Regione Toscana, dirime la questione di legittimità costituzionale dell’articolo 14, del d.l. 269/2003⁷, convertito, con modificazioni, nella l. 326/2003. Le disposizioni impugnate recano una nuova disciplina della gestione dei servizi pubblici locali attraverso la modifica degli articoli 113 e 113 *bis* del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali) come risultanti a seguito delle modifiche già introdotte dall’articolo 35 della legge 28 dicembre 2001, n. 448 (legge finanziaria per il 2002). Il giudice delle leggi, *in primis*, delinea l’ambito di competenza legislativa della disciplina dei **servizi pubblici locali**, negando che la suddetta disciplina possa essere riferita alla competenza legislativa statale in tema di “*determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali*” (art. 117, secondo comma, lettera m), della Costituzione), giacché riguarda precipuamente servizi di rilevanza economica e comunque non attiene alla determinazione di livelli essenziali, né a quella in tema di “*funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane*” (art. 117, secondo comma, lettera p), giacché la gestione dei predetti servizi non può certo considerarsi esplicazione di una funzione propria ed indefettibile dell’ente locale. La Corte ritiene che essa debba essere **ricondata nell’ambito della materia “tutela della concorrenza”**, riservata dall’articolo 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, alla competenza legislativa esclusiva dello Stato.

⁵ Si vedano in proposito L. Prosperetti, su Italia Oggi, dell’8 novembre 2001; M. Alesio, *I servizi pubblici locali: peso della tradizione e nuovo assetto delineato dalla finanziaria 2002*, in www.lexitalia.it

⁶ In merito si veda A. Caroselli, *Gli effetti della sentenza della Corte Costituzionale 27/07/2004, n. 272 sul sistema normativo in materia di gestione di servizi pubblici locali*, in www.dirittodeiserviziubblici.it

⁷ Decreto legge 30 settembre 2003, n. 269 (Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell’andamento dei conti pubblici), convertito in legge, con modificazioni, dall’articolo 1, della legge 24 novembre 2003, n. 326.

Capitolo I

Richiamando una precedente interpretazione, data con la sentenza n. 14 del 13 gennaio 2004 in tema di aiuti di Stato, la Corte, rammenta come la tutela della concorrenza non sia da intendere staticamente *come garanzia di interventi di regolazione e ripristino di un equilibrio perduto*, bensì anche dinamicamente, comprensiva di *misure pubbliche volte a ridurre squilibri, a favorire le condizioni di un sufficiente sviluppo del mercato o ad instaurare assetti concorrenziali*. La “tutela della concorrenza” viene, quindi, considerata una “materia-funzione” di potestà legislativa esclusiva statale, priva di un’estensione rigorosamente circoscritta e determinata, ma “trasversale”⁸, *poiché si intreccia inestricabilmente con una pluralità di altri interessi - alcuni dei quali rientranti nella sfera di competenza concorrente o residuale delle Regioni - connessi allo sviluppo economico-produttivo del Paese*. Data l’ampiezza dell’ambito di operatività della competenza legislativa statale, è evidente per la Corte *la necessità di basarsi sul criterio di proporzionalità-adequatezza al fine di valutare, nelle diverse ipotesi, se la tutela della concorrenza legittimi o meno determinati interventi legislativi dello Stato*⁹.

La Corte ha, quindi, fatto propria una nozione molto ampia della tutela della concorrenza, volta a ricomprendere misure sia di protezione sia di promozione dell’assetto concorrenziale del mercato. Essa comprende ogni intervento normativo indirizzato a promuovere la competizione delle imprese sul libero mercato e ad escludere ogni pratica che impedisca l’accesso competitivo degli operatori all’esercizio dell’attività economica. In tal senso più che una materia in senso tecnico essa assurge a valore trasversale e si configura quale limite alla potestà legislativa regionale in riferimento a numerose materie di competenza concorrente o residuale.

La lettura del riparto di competenza operato dalla Corte, diretto a superare la rigidità del criterio fondato sulla enumerazione delle materie per approdare ad una visione dinamica della allocazione delle competenze legislative, come rilevato, costituisce il *“frutto di un percorso giurisprudenziale, che iniziato con la sentenza n. 303 del 2003, si è poi sviluppato attraverso successive pronunce nel tentativo di ricostruire, in presenza di elenchi di materie formulate con tecniche disomogenee e dai*

⁸ Cfr. sentenza della Corte Costituzionale n. 407 del 26 luglio 2002.

⁹ I limiti dei canoni di proporzionalità ed adeguatezza rispetto al tema della tutela della concorrenza sono poi ripresi dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 345 del 15 novembre 2004 nel giudizio di legittimità costituzionale dell’articolo 24 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2003) e della legge 1° agosto 2003, n. 212 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2003, n. 143, recante disposizioni urgenti in tema di versamento e riscossione tributi, di Fondazioni bancarie e di gare indette da CONSIP s.p.a.).

*contenuti incerti, la coerenza complessiva del sistema di regolazione, che non può non esservi in un sistema articolato su più livelli*¹⁰.

Anche in dottrina, con riferimento all'elencazione del novellato articolo 117, da subito sono emerse opinioni che hanno messo in evidenza come in molti casi si tratti di materie che sfuggono al concetto tradizionale di "materia", inteso come settore facilmente delimitabile nei confini in base ai consueti criteri interpretativi nel quale si individua lo spazio di competenza statale o regionale, per approdare a "materie oggetto", per le quali l'ambito consiste in un istituto o in un bene, "materie attività", per le quali, al contrario, l'elemento dirimente per l'attribuzione non è l'oggetto ma l'attività ad esso relativa, "materie scopo", ossia quelle costruite in relazione al fine e non all'oggetto, chiamate a definire se stesse mediante il proprio esercizio, con la conseguenza che possono incidere su oggetti disparati¹¹.

Allo stesso tempo il fine di tutela della concorrenza diventa il contenuto esclusivo dell'intervento statale, il limite stesso della potestà legislativa dello Stato nei confronti della potestà legislativa regionale nei settori funzionalmente collegati¹². Limite che, come precisato dalla Corte, è individuabile, di volta in volta, sulla base del criterio di proporzionalità e adeguatezza. La Corte ha, difatti, escluso che l'intervento statale possa estendersi sino a regolare nel dettaglio gli assetti concorrenziali – la previsione analitica relativa ai criteri di aggiudicazione delle gare per l'affidamento del servizio è stata giudicata costituzionalmente illegittima – e ha negato la legittimità di un intervento statale per i servizi pubblici privi di rilevanza economica.

Vi è dunque la possibilità per le Regioni di intervenire nei settori funzionalmente collegati, introducendo ulteriori misure di sviluppo della concorrenza non rispondenti ad esigenze unitarie, in riferimento alle esigenze emergenti in sede regionale, ma non può, comunque, sottacersi che i confini tracciati continuano ad essere incerti e di complessa lettura.

Ulteriori recenti sentenze della Corte Costituzionale hanno indagato l'ambito della concorrenza nei servizi pubblici locali e, in particolare, nei servizi di trasporto

¹⁰ Si veda F. Casalotti, *La Corte Costituzionale e i criteri di riparto delle competenze con riferimento ai servizi pubblici locali dopo la riforma del Titolo V Parte II della Cost.: la sentenza n. 272 e l'ordinanza n. 274 del 2004*, in www.forumcostituzionale.it

¹¹ Sul punto cfr G. Falcon, *Il nuovo titolo V della Parte seconda della Costituzione*, in *Le Regioni, 2001*; A. D'atena, *Materie legislative e tipologie delle competenze*, in *Quad. cost. 2003*, A. Pisaneschi, *Enti locali, servizi pubblici e materie funzione nel titolo V della Costituzione*, in *Rivista Amministrativa della Regione Toscana, 2003*.

¹² Si veda G. Corso, *La tutela della concorrenza come limite alla potestà legislativa (delle Regioni e dello Stato)*, in *Dir. Pubbl.* 2002, n. 3.

pubblico locale e hanno contribuito in maniera determinante alla esatta comprensione del riparto di competenze tra lo Stato e le Regioni.

Con la **sentenza n. 222 dell'8 giugno 2005**, la Corte è intervenuta in un conflitto sollevato dalla Regione Emilia-Romagna contro la legge finanziaria 2004¹³, nella parte in cui prevede la costituzione di un apposito fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il conseguimento dei risultati di maggiore efficienza e produttività dei servizi di trasporto pubblico locale, la cui ripartizione delle risorse avviene tramite decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentita la Conferenza unificata. In tale giudizio, la Consulta afferma che *non vi è dubbio che la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al IV comma dell'art. 117 Cost., come reso evidente anche dal fatto che, ancor prima della riforma del Titolo V della Costituzione, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 ... aveva ridisciplinato l'intero settore, conferendo alle regioni ed agli enti locali funzioni e compiti relativi a tutti i <<servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati>> escludendo solo i trasporti pubblici di interesse nazionale*¹⁴.

Nell'anno 2006, il giudice delle leggi ha nuovamente avuto occasione di tornare sul tema dell'apertura al mercato delle *public utilities*, con le **decisioni n. 29 dell'1 febbraio 2006 e n. 80 del 3 marzo 2006**.

Con la prima sentenza, la Corte, dirimendo l'impugnazione della legge regionale n. 23 del 2004 della Regione Abruzzo sui servizi pubblici a rilevanza economica¹⁵, con particolare riferimento alle previsioni normative concernenti il tema delle gare per la scelta del soggetto gestore del servizio, rimarca il principio secondo cui *alla potestà legislativa esclusiva dello Stato nella materia "tutela della concorrenza", devono essere ricondotte le disposizioni statali di principio contenute nell'art. 113 del d.lgs. n. 267 del 2000, in quanto le medesime, pur incidendo sulla materia dei servizi pubblici locali, che appartiene alla competenza residuale delle Regioni, disciplinano l'affidamento della gestione dei servizi pubblici locali, di rilevanza economica, secondo un sistema teso a salvaguardare la concorrenzialità del mercato.*

¹³ Articolo 4, comma 157, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2004).

¹⁴ La Corte dichiara, quindi, l'illegittimità costituzionale della predetta disposizione della l. 350/2003, nella parte in cui prevede che la dotazione del fondo venga ripartita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentita la Conferenza unificata, anziché stabilire che tale decreto sia adottato previa intesa con la Conferenza stessa.

¹⁵ La citata legge regionale, secondo quanto disposto dall'articolo 2, regola il servizio di gestione dei rifiuti urbani, il servizio idrico integrato, nonché i servizi di trasporto pubblico locale.

Con la successiva pronuncia (n. 80 del 3 marzo 2006), l'attenzione della Corte si focalizza sul tema dell'**individuazione del periodo transitorio**, stabilito dal legislatore nazionale, entro il quale possono essere mantenuti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alla cui scadenza entra in vigore il nuovo regime di affidamento di tutti i servizi di trasporto pubblico locale mediante procedure ad evidenza pubblica. **La Corte dichiara l'illegittimità costituzionale delle leggi regionali** della Liguria, del Veneto e della Calabria¹⁶ **nelle parti in cui contengono proroghe al periodo definito in sede nazionale** con l'articolo 11, comma 3, della legge 1° agosto 2002, n. 166 (due anni oltre la data del 31.12.2003) per i servizi ferroviari e con l'articolo 23, comma 3 bis, del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, per i servizi automobilistici (31 dicembre 2005).

La ricostruzione del quadro normativo, operata dalla Corte, prende le mosse dal d.lgs. 422/1997 laddove, all'articolo 18, comma 3 bis, determina il termine entro il quale le Regioni possono mantenere in capo agli attuali concessionari gli affidamenti con la previsione di obbligo, per tale periodo transitorio, di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali. A prescindere dalle proroghe al suddetto termine, indicate dallo Stato in successivi provvedimenti (l'ultima delle quali ad opera della legge finanziaria 2006), e dalla conferma di applicabilità al settore del trasporto pubblico locale della disciplina specifica dettata dal d.lgs. 422/1997 e non di quella contenuta nell'articolo 113, comma 15 *bis*, del testo unico degli enti locali, ciò che rileva per la Corte è la *ratio* sottesa alla previsione del periodo transitorio.

La *ratio* viene collegata al criterio direttivo contenuto nella legge delega - articolo 4, comma 4, lettera b) della legge 59/1997 - secondo il quale il decreto delegato avrebbe dovuto, tra l'altro, definire le modalità per incentivare il superamento degli assetti monopolistici nella gestione dei servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano. Alla medesima finalità è, ovviamente, ancorato lo stesso decreto delegato e, pertanto, secondo la Corte, l'individuazione di un termine di conclusione del periodo

¹⁶ Nello specifico dell'articolo 2, comma 2, della legge della Regione Liguria 17 giugno 2003, n. 17 (Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 9 settembre 1998, n. 31, recante norme in materia di trasporto pubblico locale), dell'articolo 3, comma 1, della legge della Regione Veneto 26 novembre 2004, n. 30 (Disposizioni di interpretazione autentica e di modifica in materia di trasporto pubblico locale di cui alla legge regionale 30 ottobre 1998, n. 25 «Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale» e successive modificazioni), dell'articolo 1, comma 11, lettere b) e f), della legge della Regione Calabria 29 dicembre 2004, n. 36 (Modifiche alla legge regionale 7 agosto 1999, n. 23, recante «Norme per il trasporto pubblico locale»), dell'articolo 25 della legge della Regione Veneto 25 febbraio 2005, n. 8 (Disposizioni di riordino e semplificazione normativa - collegato alla legge finanziaria 2004 in materia di edilizia residenziale pubblica, viabilità, mobilità, urbanistica ed edilizia).

transitorio assume un valore determinante, poiché *garantisce che si possa giungere davvero in termini certi all'effettiva apertura della concorrenza di questo particolare settore, così dando attuazione alla normativa europea in materia di liberalizzazione del mercato dei servizi di trasporto locale.*

La disposizione di cui si discute viene, quindi, ricondotta **all'ambito della competenza esclusiva statale in tema di "tutela della concorrenza"**, che la Corte, riprendendo la precedente sentenza n. 272 del 2004, ribadisce avere *portata così ampia da legittimare interventi dello Stato volti sia a promuovere, sia a proteggere l'assetto concorrenziale del mercato.* Viene così confermato come le competenze cosiddette trasversali – come sono quelle relative alla tutela della concorrenza – possano incidere sulla totalità degli ambiti materiali entro i quali si applicano e come il legislatore regionale non possa, per il caso di specie, pretendere di modificare anche solo in parte il comma 3 bis dell'articolo 18 del d.lgs 422/1997 formulato *in forma chiaramente inderogabile e che, per di più, prevede al suo interno un ruolo delimitato per lo stesso legislatore regionale.* Secondo il giudice delle leggi, inoltre, ciò che rileva *non è soltanto il rispetto di un mero termine temporale per le proroghe degli affidamenti preesistenti, ma la complessiva conformità della legislazione regionale ad una disposizione statale posta a tutela della concorrenza, nella quale si individuano anche una serie di limiti e condizioni per l'eventuale intervento legislativo regionale al fine di disciplinare la fase transitoria.*

Alla luce della giurisprudenza costituzionale, sopra richiamata, si evince che la potestà legislativa regionale in tema trasporto pubblico locale può legittimamente esercitarsi su un'ampia gamma di ambiti attinenti all'organizzazione del servizio di trasporto, ma incontra un forte limite nella "tutela della concorrenza", nel cui alveo vengono ricondotti genericamente i servizi pubblici locali. Il parametro della funzione trasversale della tutela della concorrenza comporta interventi sia di promozione sia di protezione, che finiscono per ampliare costantemente, ma talora anche ingiustificatamente, la potestà legislativa dello Stato¹⁷.

¹⁷ C. Bozzacchi, *Il concorso del legislatore statale e di quelli regionali alla liberalizzazione dei servizi pubblici locali nelle recente giurisprudenza costituzionale*, in www.forumcostituzionale.it

Capitolo II

Il contesto europeo

La politica dei trasporti in seno all'Unione europea occupa un posto di primissimo rilievo e, fin dal Trattato istitutivo della CE, ad essa è dedicato l'intero Titolo V della Parte III che reca le norme – articoli da 70 a 80 - applicabili ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili. In particolare, l'articolo 71 del Trattato CE pone in capo al Consiglio il compito di stabilire le norme comuni applicabili ai trasporti internazionali o in transito sul territorio di più Stati membri, le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di uno Stato membro, nonché le misure dirette a migliorare la sicurezza dei trasporti.

La politica comunitaria dei trasporti persegue essenzialmente tre obiettivi: l'eliminazione degli ostacoli che i trasporti possono opporre alla costruzione di un mercato comune attraverso, *ex* articolo 75 del Trattato CE, l'abolizione, nel traffico interno della Comunità, delle discriminazioni di prezzi e condizioni di trasporto; l'integrazione comunitaria dei trasporti; l'organizzazione generale dei trasporti comunitari attraverso interventi comuni, ad esempio, nel campo della politiche tariffarie e degli investimenti infrastrutturali.

Va ricordato che in tutta Europa sin dalla metà del secolo scorso il servizio prestato, soprattutto quello ferroviario, avveniva in maniera non redditizia, con politiche tariffarie sottoposte a regole stringenti. I trasporti pubblici erano strutturalmente deficitari, sia per la contrazione della domanda assorbita in via crescente dal trasporto privato, sia per i particolari obblighi di servizio imposti. Tutti gli Stati erano chiamati a rispondere all'alternativa di eliminare gli obblighi speciali o di versare adeguate compensazioni rispetto ai costi sostenuti. In diretta conseguenza si trattava per la Comunità di valutare se le eventuali compensazioni costituissero un giusto corrispettivo rispetto agli obblighi oppure si configurassero quali aiuti di Stato.

La prima **decisione del Consiglio della Comunità economica europea** risale al 1965¹⁸ ed era relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni incidenti sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili. La misura adottata, per quanto attiene gli interventi statali nel settore dei trasporti, era diretta a

¹⁸ Decisione del Consiglio n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965.

ridurre, nell'ambito del possibile, gli obblighi di servizio pubblico¹⁹, a compensare equamente gli oneri derivanti sia dagli obblighi conservati sia dalle riduzioni tariffarie imposte per motivi sociali, nonché a definire il regime degli aiuti applicabili ai trasporti, tenuto conto degli aspetti peculiari del settore. Veniva stabilito che le disposizioni, comprese le compensazioni, adottate in applicazione della decisione, non avrebbero dovuto sottostare alla disciplina sugli aiuti concessi dagli Stati prevista dagli articoli 87, 88 e 89 del Trattato CE.

Quattro anni più tardi, il Consiglio delle Comunità europee torna ad occuparsi del tema con il **regolamento n. 1191 del 26 giugno 1969**, che è tuttora vigente nella versione coordinata con le modifiche in ultimo apportate con il regolamento (CEE) n. 1893/91. La considerazione di partenza è, ovviamente, la medesima della decisione del 1965, ossia la puntualizzazione che uno degli obiettivi della politica comune dei trasporti è l'eliminazione delle disparità create dall'imposizione da parte degli Stati membri alle imprese di trasporto di obblighi di servizio pubblico (OSP) che possono falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza. Accanto alla necessità di soppressione degli OSP viene posta in evidenza l'indispensabilità, in alcuni casi, del loro mantenimento al fine di assicurare una sufficiente fornitura di servizi di trasporto e la conseguente necessità di definire cosa debba esattamente intendersi per "obbligo di servizio pubblico"²⁰.

Il citato regolamento sviluppa l'impegno, assunto con l'articolo 5 della decisione, di individuare principi comuni per la soppressione o il mantenimento degli OSP, definisce i metodi comuni per determinare l'ammontare delle relative compensazioni (articolo 10) e ribadisce la dispensa dalle procedure di notifica preventiva alla Commissione delle compensazioni calcolate secondo le disposizioni del regolamento ai fini della verifica dell'eventuale esistenza di aiuti di Stato.

In tal senso, la norma di cui all'articolo 73 del Trattato CE stabilisce la compatibilità con il trattato degli *aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio*. La citata disposizione si pone come *lex specialis* rispetto all'articolo 87 del Trattato CE in materia di aiuti di Stato secondo l'interpretazione derivante dalla

¹⁹ Potevano essere mantenuti soltanto quelli indispensabili a garantire la fornitura di adeguati servizi di trasporto (articolo 5 della citata decisione del Consiglio 65/271/CEE).

²⁰ Per OSP si intendono gli obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni e comprendono l'obbligo di esercizio, l'obbligo di trasporto e l'obbligo tariffario (articolo 2 del regolamento CEE 1191/1969).

sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 24 luglio 2003 nella **causa Altmark C-280/00**. Il giudice comunitario chiarisce che le sovvenzioni pubbliche, volte a consentire l'esercizio di servizi di linea urbani, extraurbani o regionali, non ricadono nella sfera di applicazione dell'articolo 87 del Trattato CE *qualora debbano essere considerate una compensazione che rappresenta la contropartita delle prestazioni fornite dalle imprese beneficiarie per adempiere obblighi di servizio pubblico*. A tal fine, viene puntualizzata la necessità che ricorrano le seguenti condizioni:

- *l'impresa beneficiaria sia stata effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi siano stati definiti in modo chiaro;*
- *i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione siano stati previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;*
- *la compensazione non ecceda quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;*
- *quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione sia stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.* La Corte europea, infine, precisa che l'articolo 73 del Trattato CE non possa essere applicato a sovvenzioni pubbliche volte a ripianare i costi aggiuntivi sostenuti per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico senza tener conto del regolamento n. 1191/69.

Tra le disposizioni di carattere generale del citato regolamento 1191/69, viene inserita la possibilità, in sostituzione degli OSP, di stipulare appositi contratti di servizio pubblico allo scopo di garantire alla collettività servizi di trasporto sufficienti, ma nulla viene detto circa le modalità con cui i contratti di servizio dovrebbero essere aggiudicati, né in particolare se questi possano o debbano essere stipulati a seguito dell'esperimento di una procedura concorsuale.

Indicazioni sulle modalità di affidamento dei servizi si rinvengono, invece, a livello di giurisprudenza comunitaria, in quanto la Corte di giustizia, plurime volte, è stata chiamata a pronunciarsi sul controverso tema degli affidamenti *in house*, tentando

di contemperare due opposte esigenze: da un lato, il rispetto dei principi generali del diritto comunitario, assicurando *in primis* la più ampia apertura al mercato a tutti gli operatori interessati; dall'altro lato, l'esigenza di non incidere sulle scelte organizzative degli enti committenti e di non invadere l'autonomia organizzativa dei singoli Stati membri. Tali pronunce, seppure non tutte riferite specificatamente al trasporto pubblico locale, bensì anche ad altri servizi pubblici locali, risultano fondamentali al fine di sintetizzare l'orientamento comunitario in ordine all'ammissibilità dell'*in house providing*²¹.

A partire dalla **sentenza Teckal del 18 novembre 1999** (causa C - 107/98), il giudice comunitario, chiamato a dirimere una controversia sull'applicabilità delle disposizioni comunitarie in materia di aggiudicazione degli appalti pubblici nella fattispecie in cui un ente locale affidi la prestazione di servizi ad un consorzio a cui esso stesso partecipi, afferma, in generale, la compatibilità con il diritto comunitario degli affidamenti diretti nel caso in cui, *nel contempo, l'ente locale eserciti sulla persona di cui trattasi un controllo analogo a quello da esso esercitato sui propri servizi e questa persona realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o con gli enti locali che la controllano.*

La Corte di giustizia delle Comunità europee, con la **sentenza Stadt Halle dell'11 gennaio 2005** (causa C - 26/03), è nuovamente tornata sull'argomento, stabilendo che *la partecipazione, anche minoritaria, di un'impresa privata al capitale di una società alla quale partecipi anche l'amministrazione aggiudicatrice in questione, esclude in ogni caso che tale amministrazione possa esercitare sulla detta società un controllo analogo a quello che essa esercita sui propri servizi e che, pertanto, nell'ipotesi in cui un'amministrazione aggiudicatrice intenda concludere un contratto a titolo oneroso relativo a servizi rientranti nell'ambito di applicazione ratione materiae della direttiva 92/50 con una società da essa giuridicamente distinta, nella quale la detta amministrazione detiene una partecipazione insieme con una o più imprese private, le procedure di affidamento degli appalti pubblici previste dalla citata direttiva debbono sempre essere applicate.*

Tali affermazioni sono state riprese con la successiva **decisione Parking Brixen del 13 ottobre 2005** (causa C - 458/03), con cui la Corte ha ribadito che *non occorre applicare le norme comunitarie in materia di appalti pubblici o di concessioni di pubblici servizi nel caso in cui un'autorità pubblica svolga i compiti di interesse*

²¹ E. Varani, "L'*in house providing*": la Corte di Giustizia torna a parlare di "controllo analogo", in www.filodiritto.com

pubblico ad essa incombenti mediante propri strumenti, amministrativi, tecnici e di altro tipo, senza far ricorso ad entità esterne; nonché nel caso in cui allo stesso tempo, il controllo esercitato sull'ente concessionario dall'autorità pubblica concedente è analogo a quello che essa esercita sui propri servizi e se il detto ente realizzata la maggior parte della sua attività con l'autorità detentrica. La Corte precisa che, trattandosi di un'eccezione alle regole generali del diritto comunitario, le due condizioni enunciate, ai fini della legittima qualificazione di affidamento *in house*, debbano essere interpretate restrittivamente e che l'affidamento *in house* non possa considerarsi *tout court* legittimo soltanto per il fatto che il soggetto concessionario sia una società a totale partecipazione pubblica; occorre, invece, valutare se nella singola fattispecie l'ente concedente eserciti sull'ente concessionario un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, ossia un controllo tale da consentire all'ente concedente di esercitare un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici sia sulle decisioni importanti. Il giudice comunitario rileva che la trasformazione del soggetto concessionario da azienda speciale (ossia un ente del comune, per cui il consiglio comunale determinava gli indirizzi generali, conferiva il capitale di dotazione, provvedeva alla copertura di eventuali costi sociali, controllava i risultati della gestione ed esercitava la vigilanza strategica) a società per azioni, ancorché a totale partecipazione pubblica, ha reso precario il controllo del comune. In particolare, si indicano alcuni elementi che ostano alla configurazione di un controllo analogo: la natura societaria del soggetto affidatario; l'ampliamento dell'oggetto sociale; l'apertura obbligatoria della società, a breve termine, ad altri capitali; l'espansione territoriale delle attività della società a tutta l'Italia e all'estero; i considerevoli poteri conferiti al consiglio di amministrazione, senza che in pratica venga esercitato alcun controllo gestionale da parte del comune. Tali elementi inducono ad escludere un rapporto di dipendenza organica tra ente affidante e soggetto affidatario e, quindi, la possibilità che l'ente concedente eserciti sull'ente concessionario un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.

Le medesime considerazioni sono altresì richiamate dalla Corte di giustizia nella **sentenza Modling del 10 novembre 2005** (causa C - 29/04), in cui si precisa che *il rapporto tra un'autorità pubblica, che è un'autorità aggiudicatrice, e i suoi propri servizi è disciplinato da considerazioni ed esigenze proprie al perseguimento di obiettivi di interesse pubblico. Al contrario, qualsiasi piazzamento di capitale privato in un'impresa obbedisce a considerazioni relative agli interessi privati e persegue*

Capitolo II

obiettivi di natura diversa. L'aggiudicazione di un appalto pubblico ad un'impresa ad economia mista senza appello alla concorrenza comprometterebbe l'obiettivo di concorrenza libera e non falsata e il principio di parità di trattamento degli interessati previsto dalla direttiva 92/50, in quanto tale procedura offrirebbe ad un'impresa privata presente nel capitale di tale impresa un vantaggio rispetto ai suoi concorrenti.

Nel medesimo solco si pone altresì la **sentenza Anav del 6 aprile 2006** (causa C - 410/04), con cui la Corte di Giustizia si è pronunciata proprio sul servizio di trasporto pubblico locale relativamente alla compatibilità con il diritto comunitario dell'articolo 113, comma 5, del testo unico degli enti locali (d. lgs. 267/2000 come modificato dall'articolo 14 del d.l. 269/2003²²), nella parte in cui non pone alcun limite alla libertà di scelta dell'amministrazione pubblica tra le diverse forme di affidamento del servizio pubblico e, in particolare, tra l'affidamento mediante procedura di gara ad evidenza pubblica e l'affidamento diretto a società da essa interamente controllata. La Corte, innanzi tutto, rileva che il servizio di trasporto pubblico, nel caso specifico, è finanziato, almeno in parte, attraverso l'acquisto di titoli di trasporto da parte degli utenti e che tale sistema di finanziamento caratterizza la concessione di servizi pubblici. Il giudice comunitario osserva che, sebbene sia pacifico che le concessioni di servizi pubblici siano escluse dall'ambito di applicazione delle direttive sulle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi²³, tuttavia le pubbliche autorità che li concludono sono tenute a rispettare le regole fondamentali del Trattato CE e, in particolare, il principio di non discriminazione sulla base della nazionalità ed il principio della parità di trattamento tra offerenti. Viene ribadito che *gli Stati membri non possono mantenere in vigore una normativa nazionale che consenta l'affidamento di concessioni di servizi pubblici senza procedura concorrenziale*; tuttavia, in tale settore, è ammesso non ricorrere alle procedure di gara *se, allo stesso tempo, il controllo esercitato sul concessionario dall'autorità pubblica concedente è analogo a quello che essa esercita sui propri servizi, e se il detto concessionario realizza la parte più importante della propria attività con l'autorità che lo detiene*. La Corte ribadisce che, trattandosi di un'eccezione alle regole generali del diritto comunitario, le due condizioni enunciate, ai fini della legittima qualificazione *in house providing*, debbano essere interpretate restrittivamente. Infine, viene puntualizzato che qualora, durante la vigenza del contratto, il capitale della società affidataria *in house* venisse aperto ad

²² Si veda il successivo capitolo III.

²³ L'articolo 17 della direttiva 2004/18/CE prevede esplicitamente la sua inapplicabilità alle concessioni di servizi.

azionisti privati, allora si concretizzerebbe un affidamento di concessione di servizi pubblici ad una società mista senza procedura concorrenziale, il che contrasterebbe con gli obiettivi perseguiti dal diritto comunitario; infatti, *se la società concessionaria è una società aperta, anche solo in parte, al capitale privato, tale circostanza impedisce di considerarla una struttura di gestione «interna» di un servizio pubblico nell'ambito dell'ente pubblico che la detiene.*

Infine, va ancora citata la **decisione Carbotermo dell'11 maggio 2006** (causa C - 340/04), con cui la Corte chiarisce che *per valutare se l'amministrazione aggiudicatrice eserciti un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi è necessario tener conto di tutte le disposizioni normative e delle circostanze pertinenti e che il fatto che l'amministrazione aggiudicatrice detenga, da sola o insieme ad altri enti pubblici, l'intero capitale di una società aggiudicataria potrebbe indicare, pur non essendo decisivo, che l'amministrazione aggiudicatrice in questione esercita su detta società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.* Nel caso specifico risulta però che lo statuto del soggetto affidatario attribuisce al consiglio di amministrazione i più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della società, non riservando all'ente locale affidante nessun potere di controllo o diritto di voto particolare per limitare la libertà d'azione riconosciuta al consiglio di amministrazione se non quello riconosciuto ai soci di maggioranza da parte del diritto societario. Ne consegue, a giudizio della Corte, che *l'amministrazione aggiudicatrice non esercita sulla società aggiudicataria dell'appalto pubblico un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi.*

Volendo tentare una sintesi dell'orientamento giurisprudenziale comunitario sopra delineato, possono ritenersi elementi significativi al fine dell'ammissibilità dell'affidamento *in house*:

- la partecipazione pubblica totalitaria nel capitale del soggetto affidatario del servizio;
- la realizzazione da parte del soggetto affidatario del servizio della maggior parte della propria attività con l'ente concedente;
- l'esistenza di un potere di controllo dell'ente affidante sull'organo gestionale dell'affidatario incisivo ed ulteriore rispetto a quello riconosciuto dal diritto civile all'azionista di maggioranza di qualsiasi società di capitali;
- la non previsione negli atti statutari di un'apertura parziale del pacchetto azionario a soci privati.

A fronte di tali posizioni giurisprudenziali, unitamente alla costante evoluzione del mercato, all'emergere di fornitori non soltanto più nazionali o locali, all'apertura alla concorrenza dei mercati di alcuni Stati membri nel settore del trasporto urbano e ferroviario, alla presenza di denunce alla Commissione e di ricorsi ai tribunali nazionali con successivo intervento della Corte di Giustizia, all'avvio di procedure di infrazione²⁴, è emersa la necessità di procedere all'adeguamento del quadro normativo vigente.

Nell'ottica di fornire certezza normativa ed istituire un regime concorrenziale in grado di assicurare servizi più efficienti per i passeggeri, la Commissione delle Comunità europee ha, quindi, presentato nel luglio 2000, una **proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio** relativa all'azione degli Stati membri in tema di obblighi di servizio pubblico e di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nel settore del trasporto passeggeri per ferrovia, strada e via navigabile. In origine, la proposta prevedeva essenzialmente i seguenti principi generali:

- la contrattualizzazione dei rapporti tra l'autorità competente e l'operatore/gli operatori incaricati della prestazione del servizio in presenza di erogazione di compensazioni finanziarie o concessione di diritti esclusivi;
- la durata limitata delle clausole contrattuali ed il loro riesame periodico;
- l'esperimento di bandi di gara per l'affidamento dei contratti di servizio pubblico, salvi i casi in cui fosse possibile il loro affidamento diretto (ad esempio, per le ferrovie o la metropolitana in presenza di determinate condizioni o per contratti di valore inferiore a un determinato importo).

La proposta è rimasta a lungo giacente in sede di Consiglio, da un lato, nel tentativo di trovare un compromesso su una posizione comune tra gli Stati membri in ordine all'estensione della liberalizzazione dei trasporti terrestri, dall'altro lato, in attesa che la Corte di giustizia si pronunciasse in merito alla sopra richiamata causa Altmark. La sentenza è stata depositata nel luglio 2003 e ha posto fine, come sopra descritto, alla discussione sorta intorno alla possibile qualificazione delle compensazioni per obblighi di servizio pubblico come "aiuto di Stato". A fronte di tali novità, la Commissione ha rielaborato l'iniziale proposta, tentando di comporre le posizioni divergenti degli Stati membri²⁵ e modificando il testo alla luce degli ultimi sviluppi giurisprudenziali e del

²⁴ Infrazione 2003/5033 (DE) – contratti pubblici di servizio di trasporto locale e regionale – Lettera di costituzione in mora del 13 ottobre 2004.

²⁵ Da un lato, gli Stati che già avevano avviato una liberalizzazione totale o parziale dei trasporti pubblici terrestri erano favorevoli alla proposta, pur lamentando il fatto che si lasciasse spazio all'aggiudicazione diretta dei contratti di servizio pubblico; dall'altro lato, gli Stati, in cui continuavano

suo recente **Libro bianco sui servizi di interesse generale (SIG)**²⁶.

Il Libro bianco della Commissione sui servizi di interesse generale del 12 maggio 2004 ha avviato una riflessione su come si possano garantire efficacemente i SIG nel mercato interno alla luce dei principi generali integrati nelle politiche comunitarie. Il Libro bianco, muovendo dalla considerazione che, nell'ambito dei SIG, vi sia una ripartizione di competenze tra l'Unione e gli Stati membri, rileva che spetti *alle autorità nazionali, regionali e locali competenti definire, organizzare, finanziare e gestire i servizi di interesse generale e che in linea di principio, gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità nel decidere come organizzare i servizi di interesse generale. In assenza di un'armonizzazione a livello comunitario, le autorità pubbliche competenti (...) sono sostanzialmente libere di decidere se fornire in prima persona un servizio di interesse generale o se affidare tale compito ad un altro ente (...). Tuttavia, i fornitori di servizi di interesse economico generale, ivi compresi i fornitori di servizi interni, sono costituiti da imprese e, in quanto tali, sono soggetti alle norme sulla concorrenza previste dal trattato.* Il Libro bianco, inoltre, rammenta che le normative settoriali comunitarie dovranno riguardare essenzialmente *le grandi industrie in rete, come ad esempio le telecomunicazioni, i servizi postali, i trasporti e l'energia, caratterizzate da una chiara dimensione transeuropea.*

La proposta rivista di regolamento, datata 20 luglio 2005, rappresenta un approccio settoriale²⁷, in riferimento al settore dei trasporti, dell'orientamento generale adottato dalla Commissione nell'elaborazione del citato Libro bianco.

In ordine all'ambito applicativo, la proposta di regolamento dispone la sua applicabilità all'esercizio di servizi nazionali ed internazionali di trasporto pubblico di passeggeri su strada e per ferrovia ed altri modi di trasporto ferroviario, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o

ad esistere grossi monopoli pubblici nel settore, erano contrari alla proposta e favorevoli al mantenimento dello *status quo*. Altre divergenze esistevano fra gli Stati membri in ordine all'ambito di applicazione del regolamento, in particolare in ordine alle modalità di trasporto regolate.

²⁶ La Commissione, in seguito alla sentenza Altmark, ha anche presentato, nel febbraio 2004, un progetto di decisione ed un progetto di orientamenti per l'applicazione dell'articolo 86 del Trattato alle compensazioni per gli obblighi di servizio pubblico. Tuttavia, dato che tale articolo non riguarda i trasporti (che sono più specificamente disciplinati dall'articolo 73) i progetti della Commissione non troveranno applicazione nei riguardi delle compensazioni di servizio pubblico versate nel settore dei trasporti terrestri.

²⁷ I servizi di trasporto, infatti, risultano esclusi dalla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai "servizi del mercato interno", presentata dalla Commissione europea il 25 febbraio 2004 e su cui il Consiglio il 24 luglio 2006 ha definito, ai sensi dell'articolo 251 del Trattato, una posizione comune, approvata in seconda lettura dal Parlamento europeo il 15 novembre 2006.

Capitolo II

della loro vocazione turistica. Non risulta, inoltre, applicabile ai servizi di trasporto pubblico per via navigabile.

Per quanto concerne i meccanismi di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, la proposta stabilisce che le autorità competenti a livello locale possano fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico o procedere *all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico ad un operatore interno, a condizione che l'operatore interno o qualsiasi soggetto sul quale esso eserciti un'influenza anche minima esercitino integralmente le loro attività all'interno del territorio dell'autorità competente e che non partecipino a procedure concorsuali organizzate fuori del territorio dell'autorità competente*. Nel caso in cui l'autorità competente intenda rivolgersi ad un operatore terzo deve, invece, procedere all'aggiudicazione del contratto mediante gara pubblica. Una volta scelto l'operatore a cui affidare il servizio, si procede alla stipula di un contratto di servizio pubblico, in cui sono stabilite *in anticipo, in modo obiettivo e trasparente* i parametri per il calcolo delle misure di compensazione (dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del Trattato) per i costi sostenuti per assolvere agli obblighi di servizio pubblico. Viene precisato che tutte le compensazioni corrisposte non possano in alcun caso superare l'importo necessario per coprire, in tutto o in parte, i costi netti derivanti dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore, nonché di un profitto ragionevole.

La proposta di regolamento, infine, prevede un periodo transitorio per permettere alle autorità competenti ed agli operatori di adeguarsi alle nuove disposizioni. Durante tale periodo, al fine di evitare che l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico determini situazioni di squilibrio, è riconosciuta la facoltà alle autorità competenti di rifiutare le offerte delle imprese che svolgono la maggior parte delle loro attività in mercati la cui apertura è prevista, ma non ancora effettiva, purchè tale facoltà sia esercitata senza discriminazioni e sia stabilita prima della pubblicazione del bando di gara.

Capitolo III

L'altalenante quadro nazionale di riferimento

La parabola evolutiva della disciplina dei servizi pubblici locali, iniziata con le imprese municipalizzate di giolittiana memoria²⁸, ha da sempre scontato la tensione tra obiettivi di politica sociale ed esigenze di mercato, tra iniziativa economica privata e controlli pubblici, tra una configurazione di impresa pubblica ed una configurazione di impresa privatistica, tra una concezione di stampo soggettivo ed una concezione di stampo oggettivo²⁹. Nel tentativo di conciliare le diverse anime ed a seconda delle contingenze storiche, si sono susseguite numerose iniziative legislative sia sotto forme di testi organici trasversali all'intero comparto dei servizi pubblici locali sia sotto forma di discipline settoriali, che, tuttavia, non sono sempre riuscite nell'intento di disciplinare l'offerta di servizi pubblici a bassi livelli tariffari, data la funzione di universalità del servizio, con una gestione efficiente del servizio stesso.

A tali contraddizioni e difficoltà non ha potuto sottrarsi neanche il settore del trasporto pubblico locale, che, a decorrere dagli anni 1970-1980, ha dovuto avviare processi di riforma strutturale del settore per affrontare il crescente aumento dei disavanzi di bilancio delle imprese fornitrici del servizio a causa degli elevati costi di gestione e di una progressiva contrazione della domanda di trasporto pubblico collettivo a fronte di un aumento della motorizzazione privata³⁰, nonché per ricondurre in un unico testo la legislazione attinente ai diversi sistemi di trasporto, fornendo i principi fondamentali per l'attività legislativa e programmatica di competenza regionale. Il processo di riordino normativo è stato innescato con l'emanazione della **legge 10 aprile 1981, n. 151**³¹, che, nell'intento di rendere efficiente la gestione del servizio, prevedeva

²⁸ Legge 29 marzo 1903, n. 103, seguita dal regolamento di esecuzione approvato con r.d. 10 marzo 1904, n. 108, modificata con r.d. 30 dicembre 1923, n. 3047 e coordinata con quest'ultimo nel t.u. approvato con r.d. 15 ottobre 1925, n. 2578.

²⁹ Si veda P. Novaro, *La nozione di "servizio pubblico" nelle ricostruzioni della giurisprudenza*, in www.giustamm.it

³⁰ Si veda B. Buzzo Margari e M. Piacenza *I sussidi al trasporto pubblico locale: esperienze di regolamentazione a confronto e implicazioni di efficienza produttiva*, in www.hermesricerche.it

³¹ Legge 10 aprile 1981, n. 151 (Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore).

sussidi statali *ex ante* basati sulla differenza tra ricavi e costi stimati e finanziati attraverso un apposito Fondo nazionale trasporti³² e, nell'intento di coordinare gli interventi in materia di trasporti, prevedeva la partecipazione delle Regioni all'elaborazione del piano nazionale dei trasporti sui cui poi si sarebbero dovuti modulare i piani regionali dei trasporti. Tale intervento normativo, da un lato, non è stato sufficiente ad arginare i disavanzi di bilancio delle imprese, tanto che si sono resi necessari interventi statali straordinari per ripianare *ex post* i debiti pregressi delle imprese, dall'altro lato, il quadro normativo non ha trovato completa attuazione a causa dei ritardi con cui le Regioni hanno svolto le funzioni di pianificazione e programmazione ad esse assegnate.

Un successivo mutamento di rotta riguardante l'intero ambito dei servizi pubblici locali è avvenuto con la legge sull'ordinamento degli enti locali di cui alla **legge 8 giugno 1990, n. 142**, che, tra le varie novità, ha individuato diverse tipologie di affidamento della gestione del servizio: quella in economia per i servizi di modesta dimensione o di incompatibilità con il modulo imprenditoriale; quella in concessione in presenza di ragioni tecniche, economiche e di opportunità sociale; l'azienda speciale, dotata di personalità giuridica, per i servizi di rilevanza economica ed imprenditoriale; l'istituzione per i servizi sociali privi di rilevanza imprenditoriale; la società per azioni a prevalente capitale pubblico locale per favorire la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati. In tal modo, il legislatore nazionale ha avviato la fase delle "privatizzazioni formali", con cui gli enti locali, pur trasformando le aziende ex municipalizzate in soggetti giuridici di tipo privato, organizzativamente e contabilmente separati dall'ente pubblico originario, tuttavia ne hanno mantenuto la proprietà e, conseguentemente, hanno continuato ad esercitare la *governance* su di esse.

Il cambio di scenario organizzativo non ha ottenuto i risultati auspicati, così il legislatore è stato nuovamente chiamato ad intervenire per fronteggiare la

³² La componente di parte corrente del Fondo nazionale trasporti, destinata al ripiano dei disavanzi di esercizio, dal 1993 (ex articolo 3 della l. 500/1992) è confluita nel Fondo Comune di cui all'articolo 8 della l. 281/1970 (canale di alimentazione derivato e generale delle spese ordinarie regionali), pur mantenendo il vincolo di destinazione al settore del trasporto pubblico locale. A decorrere dal 1996 (ex articolo 3, comma 1, della l. 549/1995) con la cessazione dei finanziamenti relativi al Fondo nazionale trasporti ed allo stesso Fondo Comune, si è prevista una partecipazione delle Regioni all'accisa sulle benzine per autotrazione, integrata da un fondo perequativo per le Regioni con insufficienza delle risorse acquisibili con la partecipazione all'accisa rispetto ai fabbisogni di risorse da trasferimenti soppressi (cfr. A. Strusi, *Riforma del finanziamento dei servizi pubblici locali: i casi del trasporto pubblico locale e del servizio idrico*, in www.issirfa.cnr.it, pag. 6).

situazione di dissesto del settore dei trasporti pubblici e l'ha fatto, dapprima, con la legge 211/1992³³, volta a favorire i sistemi di trasporto rapido di massa e, poi, con la legge 549/1995³⁴, che, tra i criteri guida della delega al Governo per il trasferimento delle funzioni in materia di trasporto di interesse regionale e locale alle Regioni (delega poi rimasta inattuata a causa dello scioglimento anticipato delle Camere), ha indicato l'affidamento dell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico attraverso concessioni regolate da contratti di servizio, aventi caratteristiche di certezza finanziaria e di copertura di bilancio da parte delle Regioni o degli enti locali, e l'individuazione di livelli minimi di servizio qualitativamente e quantitativamente sufficienti ad assicurare l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini.

Una vera e propria sterzata nel panorama normativo nazionale, con riferimento al settore dei trasporti, è giunta, sotto la spinta della normativa europea nel senso della liberalizzazione, della privatizzazione e della regolazione a tutela della concorrenza, con l'emanazione del **decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422**, c.d. decreto Burlando, attuativo della delega contenuta nella legge Bassanini n. 59 del 1997. Il decreto legislativo individua tassativamente le funzioni di spettanza statale ed opera il conferimento alle Regioni ed agli enti locali di tutte le altre funzioni e compiti relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale o locale, imponendo alle Regioni di conferire alle province, ai comuni ed agli altri enti locali le funzioni che non necessitano di unitario esercizio a livello regionale. Per quanto riguarda le modalità di affidamento della gestione del servizio di trasporto il d.lgs. 422/1997, come modificato dal d.lgs. 400/1999, opta per un sistema basato sulla concorrenzialità nell'ottica di un superamento degli assetti monopolistici, prevedendo:

- il contratto di servizio, di durata non superiore a nove anni, quale strumento principale per la regolazione del rapporto tra ente locale che richiede il servizio e soggetto erogatore del servizio stesso;

- la sola procedura concorsuale, sulla base degli elementi del contratto di servizio ed in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi, per la scelta del gestore del servizio;

³³ Legge 26 febbraio 1992, n. 211 (Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa).

³⁴ Articolo 2, commi 46 e 51, della legge 28 dicembre 1995, n. 549 (Misure di razionalizzazione della finanza pubblica).

Capitolo III

- la partecipazione alle gare di soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto od a seguito di procedure non ad evidenza pubblica e delle società dalle stesse controllate. Tale società sono, invece, ammesse limitatamente alle gare aventi ad oggetto i servizi già espletati dalle stesse;

- l'aggiudicazione della gara sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per l'istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite.

Il d.lgs. 422/1997 prescrive poi che le Regioni e gli enti locali incentivino il riassetto organizzativo ed attuino, entro e non oltre il 31 dicembre 2000 con la previsione di interventi sostitutivi nel caso di inerzia, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione, dando la possibilità all'ente titolare del servizio di restare socio unico delle costituende società per un periodo non superiore a due anni.

Al fine di garantire una gradualità nella messa a regime del nuovo sistema organizzativo del trasporto pubblico locale, il legislatore ha introdotto, all'articolo 18, comma 3 *bis*, del d.lgs. 422/1997, una procedura transitoria di affidamento del servizio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2003, durante il quale è possibile mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni, ma con l'obbligo di procedere all'affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa eventuale revisione dei contratti di servizio in essere.

Il processo di liberalizzazione di un settore fortemente monopolitico quale quello trasportistico, avviato con il decreto Burlando, è stato poi esteso all'intero comparto dei servizi pubblici con la norma di cui all'**articolo 35 della legge finanziaria per l'anno 2002³⁵, di modifica dell'articolo 113** del testo unico degli enti locali di cui al **decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267** (in cui

³⁵ Legge 28 dicembre 2001, n. 448 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2002)).

era confluita la disciplina risalente alla l. 142/1990). Il testo dell'articolo 35 della finanziaria segna il momento conclusivo di un profondo processo riformatore che ha condotto il settore dei servizi pubblici locali dalla municipalizzazione alla liberalizzazione del mercato ed alla privatizzazione dei soggetti gestori sia formale, con la trasformazione obbligatoria delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali, sia sostanziale attraverso la facoltà riconosciuta agli enti locali di cedere in tutto o in parte le partecipazioni azionarie detenute nelle società erogatrici dei servizi³⁶.

In ordine all'ambito applicativo della disposizione di cui al citato articolo 35, il comma 1 del novellato articolo 113, dispone l'applicabilità ai servizi pubblici di rilevanza industriale³⁷ e pone un'espressa clausola di salvaguardia per le normative settoriali quali, ad esempio, quelle attinenti al trasporto pubblico locale; tuttavia i principi affermati nell'articolo 35, soprattutto alcuni enunciati esplicativi trascurati dal d.lgs. 422/1997, sono poi stati assunti, secondo l'orientamento emerso da più parti³⁸, a parametro di riferimento anche per i trasporti. La disciplina, derivante dall'articolo 35 della legge 448/2001, ha quindi assunto la valenza di una disposizione "ad applicazione eventuale", nel senso che poteva trovare applicazione, in qualità di *jus superveniens*, nei settori già disciplinati da apposite norme di settore, come per i trasporti, laddove vi fossero lacune nelle specifiche discipline settoriali³⁹.

La norma di cui all'articolo 35 della l. 448/2001, in un'ottica di apertura regolata del mercato, orientata sia a completare la separazione dei ruoli dell'ente locale e dell'impresa sia a superare affidamenti diretti e pratiche monopolistiche, distingue tra: proprietà delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali; gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali; erogazione del servizio. Nello specifico, prevede che:

- la proprietà degli impianti, delle reti e delle altre dotazioni destinati all'esercizio dei servizi pubblici sia mantenuta in capo agli enti locali, salvo la possibilità di conferirla a società di capitali di cui essi detengano la maggioranza

³⁶ Sul tema delle privatizzazioni formali o sostanziali delle aziende ex municipalizzate, si veda F. Minervini *Privatizzazioni e riorganizzazioni delle aziende di servizi pubblici locali*, in www.issirfa.cnr.it

³⁷ Per l'individuazione dei servizi pubblici locali di rilevanza industriale si rinvia ad un apposito regolamento governativo, che però non è mai stato emanato.

³⁸ Cfr. Corte dei Conti, Sezione Autonomie, *Rapporto sulla gestione del trasporto pubblico sul territorio nazionale*, di cui alla deliberazione n. 1/2003 del 21 febbraio 2003.

³⁹ Cfr. G. Sgaramella, *L'affidamento dei servizi pubblici locali*, in www.dirittodeiservizipubblici.it

Capitolo III

azionaria non cedibile. In ogni caso le reti debbono essere messe a disposizione dei gestori incaricati del servizio o delle sole reti, nel caso di gestione della rete disgiunta dalla gestione del servizio;

- l'attività di gestione delle reti e degli impianti destinati alla produzione dei servizi pubblici locali possa essere separata dall'attività di erogazione del servizio, a seconda dei casi stabiliti dalle normative di settore. La gestione delle reti e degli impianti, nel caso in cui le discipline di settore ne permettano la separazione dall'attività di erogazione del servizio, può essere assegnata sia ad apposite società di capitali con la partecipazione maggioritaria degli enti locali (anche le medesime società a cui gli enti locali abbiano conferito la proprietà degli impianti e delle reti) sia ad idonee imprese individuate attraverso procedure ad evidenza pubblica;

- l'erogazione del servizio avvenga secondo le discipline di settore con conferimento del servizio a società di capitali individuate attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica. I criteri di aggiudicazione delle gare prendono in considerazione elementi quali: il livello di qualità e sicurezza dei servizi prestati, le condizioni economiche e di prestazione del servizio, i piani di investimento per lo sviluppo ed il potenziamento delle reti e degli impianti, per il loro rinnovo e manutenzione, nonché i contenuti di innovazione tecnologica e gestionale. Tali elementi fanno parte integrante del contratto di servizio, che diviene lo strumento generalizzato di regolazione tra gli enti locali e le società di erogazione del servizio e di gestione delle reti. Agli enti locali è imposto di trasformare, entro il 31 dicembre 2002, le aziende speciali ed i consorzi gestori di servizi in società di capitali⁴⁰ ed agli enti locali, che detengono la maggioranza del capitale sociale di società erogatrici dei servizi e, nel contempo, sono intestatarie di reti ed impianti, è imposto l'obbligo di provvedere, entro un anno dall'entrata in vigore della legge finanziaria 2002, a scorporare tali cespiti, anche in deroga alle disposizioni delle discipline settoriali. Sono, poi, indicate esplicite cause di esclusione dalla partecipazione alle gare per l'affidamento del servizio per le società che, in Italia o all'estero, gestiscono a qualunque titolo servizi pubblici locali in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica od a seguito dei relativi rinnovi; tale divieto si estende anche all'intero gruppo a cui l'impresa appartiene.

⁴⁰ Il d.lgs. 422/1997 già prescriveva il termine del 31 dicembre 2000 per il trasporto pubblico locale.

Analogamente a quanto già stabilito dal d.lgs. 422/1997, limitatamente al settore del trasporto pubblico locale, anche l'articolo 35, applicabile soltanto se le discipline dei singoli settori non prescrivono già un congruo periodo di transizione, consente un passaggio graduale al regime concorrenziale, prevedendo un lasso di tempo, compreso in un arco temporale da tre a cinque anni da definirsi con il regolamento di esecuzione, durante cui è possibile mantenere gli affidamenti diretti già in essere.

La disciplina, introdotta dall'articolo 35 della legge finanziaria 2002, ha dato adito alla censura della Commissione europea, che, con l'atto di messa in mora del 26 giugno 2002, segnala la difformità delle ipotesi di *in house providing* disposte a livello nazionale dalla disciplina comunitaria derivante dalla giurisprudenza di cui alla nota sentenza Teckal della Corte di Giustizia (18 novembre 1999, C-107-98). La Commissione rileva, per gli aspetti attinenti al tema in disamina, la necessità che l'affidamento di appalti e concessioni avvenga, comunque, nel rispetto di norme e principi del Trattato, con particolare riguardo agli obblighi di trasparenza e pubblicità; rimarca, quindi, la dubbia legittimità dell'affidamento diretto della gestione di rete, quando separata dall'erogazione dei servizi, a società di capitali con la partecipazione maggioritaria degli enti locali, nonché della durata del periodo transitorio durante il quale sono fatti salvi gli affidamenti diretti effettuati in passato⁴¹.

Il legislatore, al fine di evitare l'avvio di una vera e propria procedura di infrazione, ha tentato di rispondere ai rilievi avanzati dall'Unione europea intervenendo nuovamente sulla materia con **l'articolo 14 del decreto legge 30 settembre 2003, n. 269**⁴² e con **l'articolo 4, comma 234, della legge finanziaria 2004**⁴³. Prescindendo dal dettaglio minuto della nuova disciplina e riservandosi di evidenziare in seguito gli aspetti problematici attinenti allo specifico settore del trasporto, si segnalano le principali novità.

⁴¹ G.F. Ferrari, *Servizi pubblici locali e forme miste di gestione pubblico-privati*, in www.giustamm.it, n. 10/2004; G. Sciallo, *La procedura di affidamento dei servizi pubblici locali tra disciplina interna e principi comunitari*, in www.lexitalia.it, n. 12/2003; A. Annibali, *Gli affidamenti in house: dal diritto comunitario ai servizi pubblici locali*, in www.lexitalia.it, n. 12/2003.

⁴² Decreto legge 30 settembre 2003, n. 269 (Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici), convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, della legge 24 novembre 2003, n. 326.

⁴³ Legge 24 dicembre 2003, n. 350 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004).

Capitolo III

E' prevista la sostituzione del carattere economico dei servizi pubblici locali in luogo di quello industriale, inserendo così una locuzione maggiormente ampia atta a riallineare la normativa interna con quella europea, che riferisce il concetto di concorrenza ai servizi economici, distinguendo tra servizi di interesse economico generale e servizi di interesse generale⁴⁴.

E' ancora possibile l'affidamento diretto dell'attività di gestione delle reti, nel caso di attività disgiunta da quella di erogazione del servizio, ad una società di capitali, ma si prescrive la partecipazione pubblica totalitaria e non più maggioritaria; inoltre, si pone la condizione, sulla scorta delle espressioni usate nella sentenza Teckal, che gli enti pubblici titolari del capitale *esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano*.

Viene ammessa la possibilità di conferire la proprietà delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali, nei casi in cui non sia vietato dalle normative di settore, a società a capitale interamente pubblico.

Per quanto concerne la gestione del servizio, si assiste ad un arretramento dalla privatizzazione integrale, in quanto, accanto all'ipotesi del conferimento della titolarità del servizio a società di capitali individuate con l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, si aggiungono i modelli gestionali del conferimento del servizio a società a capitale misto pubblico privato, nelle quali il socio privato sia scelto attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, ovvero a società a capitale interamente pubblico a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano.

E' stabilito, limitatamente ai settori non coperti da discipline settoriali, un periodo transitorio generale fissato alla data del 31 dicembre 2006, peraltro differibile, previo accordo con la Commissione europea, di un periodo non superiore ad un anno, nel caso in cui si dia luogo, mediante una o più fusioni, alla costituzione di una nuova società capace di servire un bacino di utenza complessivamente non inferiore a due volte quello originariamente servito dalla

⁴⁴ Si veda L. Castellani, L. Cesarini, D. Picchiotti, *L'attuale disciplina dei servizi pubblici locali tra diritto comunitario e giudice delle leggi*, in www.diritto.it

società maggiore; differibile di un periodo non superiore a due anni, nel caso in cui un'impresa affidataria, anche a seguito di una o più fusioni, si trovi ad operare in un ambito corrispondente almeno all'intero territorio provinciale ovvero a quello ottimale, laddove previsto dalle norme vigenti. Dal termine generale di cessazione degli affidamenti, stabilito al 31 dicembre 2006, sono escluse le concessioni affidate a: società a capitale misto pubblico privato nelle quali il socio privato sia stato scelto mediante procedure ad evidenza pubblica; a società a capitale interamente pubblico a condizione che gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano; a società già quotate in borsa alla data del 1° ottobre 2003 ed a quelle da esse direttamente partecipate a tale data, nonché a quelle originariamente a capitale interamente pubblico che entro la stessa data abbiano provveduto a collocare sul mercato quote di capitale attraverso procedure ad evidenza pubblica.

I lavori connessi alla gestione della rete, se non affidata con gara ad evidenza pubblica, vengono assoggettati alle procedure di aggiudicazione ad evidenza pubblica; è data facoltà di realizzare direttamente i lavori allorché la gestione della rete sia stata affidata con procedura ad evidenza pubblica comprensiva anche dell'esecuzione degli interventi connessi alla rete.

Infine, è stabilito che il divieto di partecipare alle gare per l'affidamento della gestione del servizio per le società, che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi pubblici locali in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica od a seguito dei relativi rinnovi, decorra dal 1° gennaio 2007, salvo che si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto i servizi forniti dalle società partecipanti alla gara stessa.

Di fronte al nuovo quadro normativo nazionale, venutosi a creare principalmente per evitare contestazioni di incoerenza con la regolamentazione comunitaria, la disciplina settoriale del trasporto pubblico locale, risalente al 1997, viene stravolta per taluni aspetti e per altri si trova ad affrontare problemi di coordinamento ed incertezze interpretative, nonostante la clausola di raccordo inserita dal legislatore nella novellata versione dell'articolo 113, ove è specificato che le disposizioni *che disciplinano le modalità di gestione ed affidamento dei servizi pubblici locali concernono la tutela della concorrenza e sono inderogabili*

ed integrative delle discipline di settore e che in ogni caso restano ferme le altre disposizioni di settore e quelle di attuazione di specifiche normative comunitarie. La principale novità della nuova disciplina va ad incidere sul settore del trasporto pubblico locale per quanto attiene la modalità di affidamento dell'attività di gestione del servizio, che da unico sistema fondato sulle gare ad evidenza pubblica, quale previsto dal decreto Burlando in previsione di una totale liberalizzazione del mercato, passa ad una gamma di tre sistemi, ossia, come sopra esposti, le procedure concorsuali, il modello della società mista pubblico-privata e l'affidamento cosiddetto *in house*. Tale scelta legislativa non impone più centralisticamente agli enti locali un rigido modello di affidamento della gestione dei servizi, ma offre loro la possibilità di effettuare una scelta politica tra le varie modalità indicate⁴⁵.

Anche le previsioni sul periodo transitorio poste dall'articolo 113 del testo unico degli enti locali, modificato come sopra descritto, hanno offerto il fianco a dubbi interpretativi ed applicativi al settore dei trasporti. Infatti, la data del 31 dicembre 2006, fino a cui era possibile mantenere gli affidamenti già in essere, risultava applicabile nel caso in cui le disposizioni di settore non stabilissero un congruo periodo di transizione, ma poteva ritenersi congruo il termine di conclusione della fase transitoria fissato per il settore del trasporto pubblico? Il processo di riforma del settore trasportistico era stato delineato dal legislatore nazionale in maniera graduale e progressivo con la possibilità di utilizzare procedure di affidamento diretto dei servizi per un periodo predeterminato, in attesa di creare le idonee condizioni economico-societarie affinché le aziende locali potessero competere sul mercato. La durata di tale periodo transitorio era inizialmente stabilita, dall'articolo 18 del d.lgs. 422/1997 come modificato dal d.lgs. 400/1999, al 31 dicembre 2003; in seguito, era stata prevista una possibile proroga da parte delle Regioni al 31 dicembre 2005 sia per il trasporto ferroviario, ai sensi dell'**articolo 11 del "collegato infrastrutture" di cui alla legge 1° agosto 2002, n. 166** (secondo l'interpretazione fornita dalla sezione autonomie della Corte dei Conti, in occasione del *Rapporto sulla gestione del trasporto pubblico locale sul territorio nazionale* di cui alla deliberazione n. 1/2003 del 21 febbraio 2003), sia per il trasporto automobilistico, ai sensi dell'**articolo 23 del c.d. decreto mille proroghe di cui al decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355,**

⁴⁵ Sul tema si veda A.G. Arabia, D. Gariglio, C. Rapallini, *La governance del trasporto pubblico locale*, Milano, 2004.

come modificato dalla relativa legge di conversione⁴⁶. Seppure per il settore del trasporto pubblico locale il termine fissato dalla specifica disciplina poteva sembrare congruo e la discrasia temporale rispetto alla disciplina generale dei servizi pubblici era di solo un anno, tuttavia non si era al riparo da interpretazioni di segno opposto, finchè il legislatore nazionale è nuovamente intervenuto sull'articolo 113 del testo unico degli enti locali con la **delega ambientale di cui alla legge 15 dicembre 2004, n. 308**, escludendo esplicitamente il settore del trasporto pubblico locale dall'applicazione della disciplina generale dei servizi pubblici e riconducendolo nell'alveo della disciplina del d.lgs. 422/1997, che, alla scadenza del periodo transitorio, in ultimo fissato al 31 dicembre 2005, individua nelle procedure ad evidenza pubblica l'unica modalità di affidamento dell'erogazione del servizio.

Sul tema, è nuovamente intervenuto il legislatore con la **legge finanziaria 2006**⁴⁷, che ha disposto un'ulteriore proroga del periodo transitorio al 31 dicembre 2006 per gli affidamenti in essere del settore del trasporto pubblico locale e ha riconosciuto alle Regioni la facoltà di disporre un'eventuale ulteriore proroga fino ad un massimo di due anni⁴⁸ a condizione che, entro il 31 dicembre 2006, si sia verificato uno dei seguenti presupposti:

- per le aziende partecipate da Regioni o enti locali, sia avvenuta la cessione, attraverso procedure concorsuali, di una quota pari almeno al 20 per cento del capitale sociale o dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipati da Regioni o enti locali;

- sia sorta una nuova società mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero sia costituita una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale; le società interessate dalle operazioni di fusione o costituzione di società consortile devono operare all'interno della

⁴⁶ Legge 27 febbraio 2004, n. 47 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative).

⁴⁷ Articolo 1, commi 393-394, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)).

⁴⁸ La legge finanziaria del 2006 ammetteva che le Regioni disponessero un'eventuale proroga degli affidamenti per un solo anno; successivamente, tale termine è stato esteso a due anni ad opera dell'articolo 3 del decreto legge 30 dicembre 2005, n. 273 (Definizione e proroga di termini, nonché conseguenti disposizioni urgenti), convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, della legge 23 febbraio 2006, n. 51.

medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che il nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle Regioni.

Il legislatore statale, nell'ammettere ulteriori periodi di proroga durante i quali i servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono continuare ad essere prestati dagli attuali esercenti, ha stabilito che gli enti locali affidanti possono integrare i contratti di servizio già in essere in modo da assicurare ai soggetti esercenti l'equilibrio economico anche attraverso il sistema delle compensazioni economiche di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 del 26 giugno 1969. Nei medesimi periodi, gli affidatari dei servizi, sulla base degli indirizzi degli enti affidanti, provvedono, in particolare:

a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità ed affidabilità;

b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;

c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto attraverso l'integrazione modale con l'individuazione di sistemi di tariffazione unificata.

La finanziaria 2006 stabilisce, infine, che le società che usufruiscono di ulteriori periodi di proroga non possono partecipare, per l'intera durata della proroga, a procedure ad evidenza pubblica attivate sul resto del territorio nazionale per l'affidamento di servizi.

Non va poi sottaciuto che nella scorsa legislatura è stato posto in discussione alla Camera dei deputati un testo unificato⁴⁹, licenziato dalla IX Commissione in data 14 settembre 2005, sulla tutela della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale, che, oltre alle disposizioni sul regime transitorio, peraltro ormai integralmente trasfuse nella legge finanziaria 2006, apportava ulteriori novità alla disciplina sul trasporto, ad esempio, con l'istituzione dell'osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale e con previsioni sugli investimenti per lo sviluppo delle reti di trasporto e di infrastrutture di servizio per la mobilità.

⁴⁹ Testo unificato delle proposte di legge n. 3053, n. 4358, n. 4815, n. 4957, n. 5057.

In ultimo, il legislatore nazionale, con l'articolo 13 del **decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223**⁵⁰, cosiddetto decreto Bersani, ha imposto, ai fini di non alterare o distorcere le regole della concorrenza, alle società, a capitale interamente pubblico o misto, costituite o partecipate dalle amministrazioni pubbliche regionali e locali per la produzione di beni e servizi strumentali all'attività di tali enti in funzione della loro attività, nonché, nei casi consentiti dalla legge, per lo svolgimento esternalizzato di funzioni amministrative di loro competenza, di operare esclusivamente con gli enti costituenti o partecipanti o affidanti, di non svolgere prestazioni a favore di altri soggetti pubblici o privati, nè in affidamento diretto nè con gara, e di non partecipare ad altre società o enti. Tale disposizione, tuttavia, non risulta applicabile, come espressamente indicato in sede di conversione del citato decreto legge, ai servizi pubblici locali e, indi, al trasporto pubblico locale.

Parallelamente alla discussione sulla conversione del decreto Bersani, è stato presentato su iniziativa governativa un **disegno di legge che conferisce delega al Governo per il riordino dei servizi pubblici locali**⁵¹ con l'obiettivo di rafforzare i principi di concorrenza, libertà di stabilimento e libera prestazione dei servizi di tutti gli operatori economici interessati alla gestione di servizi di interesse generale rilevanti in ambito locale, nonché di garantire il diritto di tutti gli utenti all'universalità ed all'accessibilità dei servizi.

L'architrave della riforma è costituita dal generale ricorso a procedure competitive ad evidenza pubblica di scelta del gestore per l'affidamento delle nuove gestioni e per il rinnovo delle gestioni in essere dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, fatta salva la proprietà pubblica delle reti e degli impianti strumentali all'esercizio del servizio. La scelta di mantenere la proprietà delle reti in capo agli enti locali è dettata dall'esigenza di garantire all'ente la possibilità di programmare lo sviluppo delle reti stesse e, quindi, di governare il proprio territorio, nonché dall'esigenza di creare i presupposti essenziali affinché la concorrenza per il mercato possa svilupparsi senza artificiali "barriere all'entrata". Il ricorso a forme diverse di affidamento dei servizi pubblici locali, come quello *in house* e quello a società miste, resta consentito solo eccezionalmente, laddove il

⁵⁰ Convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 (Disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale).

⁵¹ A.S. 772 assegnato, in sede referente, alla 1^a Commissione permanente (Affari costituzionali) in data 20 luglio 2006 ed in corso di esame.

Capitolo III

ricorso a tali soluzioni sia motivatamente imposto da particolari situazioni di mercato.

Il provvedimento intende introdurre una disciplina unitaria per l'affidamento di tutti i servizi pubblici locali (compreso il trasporto pubblico locale), che dovrà essere armonizzata con le normative di settore previste per ciascun servizio, con particolare attenzione alla problematica della disciplina transitoria mediante il progressivo allineamento delle diverse scadenze. Si prevede che gli affidamenti diretti in essere proseguano fino alla naturale scadenza, senza poter essere però prorogati o rinnovati. Tale possibilità scadrà, peraltro, al termine di un congruo periodo transitorio, che viene fissato al 31 dicembre 2011.

Capitolo IV

Il trasporto pubblico locale nelle Regioni

Il **decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422** recante “Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della l. 15 marzo 1997, n. 59” ha conferito, come già illustrato al capitolo III, alle regioni e agli enti locali tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale prima attribuiti allo Stato, tranne quelli ad esso espressamente mantenuti.

Ha altresì definito servizi pubblici di trasporto regionale e locale “i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale”.

Principali finalità della riforma sono il trasferimento delle competenze di settore dallo stato agli enti locali, la separazione fra funzioni di indirizzo, programmazione e controllo e funzioni di gestione e il passaggio da un sistema di tipo monopolistico ad un mercato concorrenziale ove la gestione possa essere affidata anche ad imprese private, meglio a capitale privato.

Il decreto legislativo n. 422/1997, in attuazione della normativa comunitaria, ha introdotto la figura dei contratti di servizio, che assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità.

I contratti di servizio definiscono, fra l'altro, il periodo di validità, le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio, gli standard qualitativi minimi del servizio, la struttura tariffaria adottata, l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria, le modalità di modificazione del

contratto successivamente alla conclusione, le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto, le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto.

Il decreto legislativo n. 422/1997 ha inoltre previsto che le Regioni assicurino un livello minimo di servizi “qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità”.

La Regione Piemonte ha dato attuazione al decreto Burlando con la **legge n. 1 del 4 gennaio 2000** “Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422”, modificata dalla l.r. n. 17 del 19 luglio 2004, che ha come obiettivo primario quello di “incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia ed efficienza, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi”.

Le seguenti funzioni che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale (art. 4) sono svolte dalla regione attraverso l'elaborazione del piano regionale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il **piano regionale dei trasporti** e' lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale del settore, e' adottato dalla Giunta regionale previa acquisizione del parere della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali. Il piano adottato e' trasmesso al Consiglio regionale che lo approva con propria deliberazione.

Il **programma triennale dei servizi** di trasporto pubblico definisce, d'intesa con gli enti locali, gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi, l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi, le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, (specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega), la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi, le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico, il sistema di monitoraggio dei servizi, la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali.

In seguito all'acquisizione dell'intesa con gli enti locali mediante l'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali, il programma triennale e' approvato dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori.

Così come previsto dall'art. 8 la Regione, al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, insieme agli enti locali interessati, ha promosso, aderendovi, la costituzione di un consorzio denominato **Agenzia per la mobilità metropolitana** (art. 8). L'Agenzia gestisce tutte le funzioni delegate o trasferite in materia di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione e gestione dei trasporti urbani di Torino, oltre che dei servizi extraurbani dell'area metropolitana.

L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale è regolato dai contratti di servizio, con validità pari a sei anni, (art. 10) stipulati dagli enti concedenti per ogni tipologia di trasporto pubblico, con riferimento agli ambiti territoriali di rispettiva competenza: intera Regione, bacini o aree omogenee, area urbana ed area a domanda debole.

Gli enti contraenti gli accordi di programma previsti dall'art. 9 per la gestione delle risorse ed il finanziamento dei servizi, stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente.

Qualora il servizio sia affidato a seguito di espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, l'aggiudicazione avviene sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa previsto dall'articolo 24, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 158/1995 (art. 11).

Al fine di verificare l'efficacia delle politiche di trasporto pubblico messe in atto e' stato istituito l' **Osservatorio regionale delle infrastrutture di mobilità** (art. 13).

Per quanto concerne la vigilanza, la regione esercita compiti di controllo per la generalità dei servizi di trasporto pubblico locale, mentre le funzioni relative alla vigilanza sui servizi sono esercitate dagli enti competenti (art. 18).

Il termine di cui all' articolo 21 (disposizione concernente le procedure transitorie), comma 1, della l.r. 1/2000 è stato differito dall'art. 10 della l.r. n.

17/2004 “**al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia**”.

Si segnala infine che il 26 ottobre 2005 è stato presentato il **disegno di legge regionale n. 161** ”Modifica alla legge regionale 19 luglio 2004, n. 17 (Modifiche alla legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 'Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422)’⁵², finalizzato a una revisione della legge regionale n. 1/2000 che vada a normare l'ulteriore periodo di proroga dei contratti in essere e stabilisca le procedure per giungere, prima della fine della proroga, all'aggiudicazione dei servizi di trasporto pubblico locale mediante procedura di gara.

La tabella che segue è il risultato di una accurata indagine comparativa della legislazione in materia di trasporto pubblico locale delle regioni italiane a potestà ordinaria.

In particolare, si è ritenuto di evidenziare, per ciascuna regione, le disposizioni normative adottate per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, l'eventuale previsione dell'istituto del subaffidamento e le regole per la gestione del periodo transitorio.

Nella tabella quindi per ogni regione sono indicati:

- a) modalità di affidamento
- b) subaffidamento
- c) periodo transitorio.

Modalità di affidamento.

Per quanto concerne questo primo punto vi è un generalizzato richiamo, sia per la scelta del gestore che per l'aggiudicazione, alle disposizioni del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 e, soprattutto, alla procedura ristretta ed al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa⁵³; a seconda delle regioni vi è poi un maggiore o minore dettaglio nella descrizione delle procedure. Molto spesso vi sono rinvii espliciti al decreto legislativo n. 422/1997.

Si è cercato, in particolare, di evidenziare la previsione di ammissione alle procedure concorsuali di associazioni temporanee di imprese (ATI) o riunioni temporanee di imprese e di società miste.

⁵² Licenziato dalla II Commissione consiliare in data 9 novembre 2005.

⁵³ Si ricorda che il d.lgs. n. 158/1995 è stato abrogato dal d.lgs n. 163/2006.

L'associazione temporanea tra imprese (abbreviata con l'acronimo A.T.I.) è un'aggregazione temporanea e occasionale tra imprese per lo svolgimento di un'attività, limitatamente al periodo necessario per il suo compimento.

La diffusione di tale figura avviene, soprattutto a partire dalla legge 8 agosto 1977, n. 584, da quando cioè si è introdotta proprio la figura del "raggruppamento delle imprese per la partecipazione agli appalti e per l'esecuzione delle opere pubbliche".

Essa ha subito successivamente delle modifiche attraverso la legge n. 109/1994, la legge n. 415/1998, il d.lgs. n. 157/1995, il d.lgs. n. 358/1995, il d.lgs. n. 158/1995⁵⁴, la legge n. 55/1990.

⁵⁴ Art. 23 (Riunioni di imprese) del d.lgs. 17-3-1995 n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi).

1. Le associazioni di imprenditori, fornitori o prestatori di servizi possono fare offerte o negoziare con i soggetti di cui all'art. 2.

2. Ai sensi del comma 1, si considerano associazioni di imprenditori:

a) le imprese riunite, individuali, commerciali o artigiane, e i consorzi di cui alle lettere b), c) e d), che, prima della presentazione dell'offerta, abbiano conferito mandato collettivo speciale con rappresentanza ad una di esse, qualificata capogruppo, la quale esprima l'offerta in nome e per conto proprio e delle mandanti;

b) i consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro costituiti a norma della legge 25 giugno 1909, n. 422 , e successive modificazioni, e i consorzi tra imprese artigiane di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443 ;

c) i consorzi stabili costituiti anche in forma di società consortili ai sensi dell'art. 2615-ter del codice civile, tra imprese individuali, anche artigiane, società commerciali, società cooperative di produzione e lavoro;

d) i consorzi di concorrenti di cui all'art. 2602 del codice civile, costituiti tra i soggetti di cui alle lettere a), b), e c) anche in forma di società ai sensi dell'art. 2615-ter del codice civile;

e) i soggetti che abbiano stipulato il contratto di gruppo europeo di interesse economico ai sensi del decreto legislativo 23 luglio 1991, n. 240 .

3. Qualora ad una procedura partecipi uno dei soggetti di cui al comma 2 è vietata la partecipazione alla medesima dei singoli associati, consorziati o membri del gruppo; all'atto della presentazione dell'offerta i consorzi di cui al comma 2, lettera b), c) e d) indicano i singoli consorziati per conto dei quali concorrono.

4. In caso di procedura ristretta o di procedura negoziata l'impresa invitata individualmente ha la facoltà di presentare offerta o di trattare per sé e quale capogruppo di imprese riunite ai sensi del comma 2.

5. Possono, altresì, essere invitate alle gare e alle procedure negoziate di cui all'art. 13 imprese riunite o che abbiano dichiarato di volersi riunire ai sensi del comma 2, le quali ne facciano richiesta al soggetto aggiudicatore, sempre che sussistano i requisiti previsti dal presente decreto.

6. Non è consentita l'associazione anche in partecipazione o il raggruppamento temporaneo di imprese concomitante o successivo all'aggiudicazione della gara.

7. La violazione della disposizione di cui al comma 6 comporta l'annullamento dell'aggiudicazione o la nullità del contratto, nonché l'esclusione delle imprese riunite in associazione concomitante o successiva dalle nuove gare relative ai medesimi appalti.

8. L'offerta delle imprese riunite determina la loro responsabilità solidale nei confronti del soggetto aggiudicatore.

9. Il mandato conferito all'impresa capogruppo dalle altre imprese riunite deve risultare da scrittura privata autenticata; la procura relativa è conferita a chi legalmente rappresenta l'impresa capogruppo; il mandato è gratuito ed irrevocabile; la revoca del mandato per giusta causa non ha effetto nei confronti del soggetto aggiudicatore.

L'art. 37 del d.lgs. n. 163/2006 ha nuovamente disciplinato la figura⁵⁵.

10. Al mandatario spetta la rappresentanza esclusiva, anche processuale, delle imprese mandanti nei confronti del soggetto aggiudicatore per tutte le operazioni e gli atti di qualsiasi natura dipendenti dall'appalto, anche dopo il collaudo; fino alla estinzione di ogni rapporto il soggetto aggiudicatore, tuttavia, può far valere direttamente le responsabilità facenti capo alle imprese mandanti.

11. Il rapporto di mandato non determina di per sé organizzazione o associazione fra le imprese riunite, ognuna delle quali conserva la propria autonomia ai fini della gestione e degli adempimenti fiscali e degli oneri sociali.

12. Salvo quanto previsto al comma 13, nelle associazioni temporanee i requisiti di capacità tecnica ed economica, sempreché frazionabili, richiesti dal soggetto aggiudicatore nel bando o nella lettera di invito, per l'aggiudicazione di un appalto di lavori, di forniture o di servizi devono essere posseduti nella misura precisata dal soggetto aggiudicatore stesso; per le imprese mandanti, tale misura non può essere inferiore, per ciascuna, al 20% di quanto richiesto cumulativamente; in ogni caso i requisiti così sommati posseduti dalle imprese riunite devono essere almeno pari a quelli globalmente richiesti dal soggetto aggiudicatore.

13. I soggetti aggiudicatori di cui all'art. 2, comma 1, lettera a), applicano, peraltro, per quanto concerne gli appalti di lavori, anche le disposizioni di cui all'art. 23, commi da 1 a 6, e comma 7, secondo periodo, del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406 .

14. In caso di fallimento dell'impresa mandataria ovvero, qualora si tratti di impresa individuale, in caso di morte, interdizione o inabilitazione del suo titolare, il soggetto aggiudicatore ha la facoltà di proseguire il rapporto di appalto con altra impresa che sia costituita mandataria nei modi previsti dai commi da 8 a 11 e che sia di gradimento al soggetto aggiudicatore stesso, ovvero di recedere dall'appalto.

15. In caso di fallimento di una delle imprese mandanti ovvero, qualora si tratti di un'impresa individuale, in caso di morte, interdizione o inabilitazione del suo titolare, l'impresa capogruppo, ove non indichi altra impresa subentrante, in possesso dei prescritti requisiti di idoneità, è tenuta alla esecuzione dell'appalto direttamente o a mezzo delle altre imprese mandanti.

16. Le disposizioni sulle società di imprese riunite di cui all'art. 26 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406 , si applicano anche negli appalti di lavori disciplinati dal presente decreto.

⁵⁵ Art. 37 (Raggruppamenti temporanei e consorzi ordinari di concorrenti) del d.lgs. 12 aprile 2006 n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE).

“1. Nel caso di lavori, per raggruppamento temporaneo di tipo verticale si intende una riunione di concorrenti nell'ambito della quale uno di essi realizza i lavori della categoria prevalente; per lavori scorporabili si intendono lavori non appartenenti alla categoria prevalente e così definiti nel bando di gara, assumibili da uno dei mandanti; per raggruppamento di tipo orizzontale si intende una riunione di concorrenti finalizzata a realizzare i lavori della stessa categoria.

2. Nel caso di forniture o servizi, per raggruppamento di tipo verticale si intende un raggruppamento di concorrenti in cui il mandatario esegua le prestazioni di servizi o di forniture indicati come principali anche in termini economici, i mandanti quelle indicate come secondarie; per raggruppamento orizzontale quello in cui gli operatori economici eseguono il medesimo tipo di prestazione; le stazioni appaltanti indicano nel bando di gara la prestazione principale e quelle secondarie.

3. Nel caso di lavori, i raggruppamenti temporanei e i consorzi ordinari di concorrenti sono ammessi se gli imprenditori partecipanti al raggruppamento ovvero gli imprenditori consorziati abbiano i requisiti indicati nel regolamento.

4. Nel caso di forniture o servizi nell'offerta devono essere specificate le parti del servizio o della fornitura che saranno eseguite dai singoli operatori economici riuniti o consorziati.

5. L'offerta dei concorrenti raggruppati o dei consorziati determina la loro responsabilità solidale nei confronti della stazione appaltante, nonché nei confronti del subappaltatore e dei fornitori. Per gli assuntori di lavori scorporabili e, nel caso di servizi e forniture, per gli assuntori di prestazioni secondarie, la responsabilità è limitata all'esecuzione delle prestazioni di rispettiva competenza, ferma restando la responsabilità solidale del mandatario.

6. Nel caso di lavori, per i raggruppamenti temporanei di tipo verticale i requisiti di cui all'articolo 40, sempre che siano frazionabili, devono essere posseduti dal mandatario per i lavori della categoria prevalente e per il relativo importo; per i lavori scorporati ciascun mandante deve possedere i requisiti previsti per l'importo della categoria dei lavori che intende assumere e nella misura indicata per il concorrente singolo. I lavori riconducibili alla categoria prevalente ovvero

alle categorie scorporate possono essere assunti anche da imprenditori riuniti in raggruppamento temporaneo di tipo orizzontale.

7. È fatto divieto ai concorrenti di partecipare alla gara in più di un raggruppamento temporaneo o consorzio ordinario di concorrenti, ovvero di partecipare alla gara anche in forma individuale qualora abbia partecipato alla gara medesima in raggruppamento o consorzio ordinario di concorrenti. I consorzi di cui all'articolo 34, comma 1, lettere b) e c), sono tenuti ad indicare, in sede di offerta, per quali consorziati il consorzio concorre; a questi ultimi è fatto divieto di partecipare, in qualsiasi altra forma, alla medesima gara; in caso di violazione sono esclusi dalla gara sia il consorzio sia il consorziato.

8. È consentita la presentazione di offerte da parte dei soggetti di cui all'articolo 34, comma 1, lettere d) ed e), anche se non ancora costituiti. In tal caso l'offerta deve essere sottoscritta da tutti gli operatori economici che costituiranno i raggruppamenti temporanei o i consorzi ordinari di concorrenti e contenere l'impegno che, in caso di aggiudicazione della gara, gli stessi operatori conferiranno mandato collettivo speciale con rappresentanza ad uno di essi, da indicare in sede di offerta e qualificata come mandatario, il quale stipulerà il contratto in nome e per conto proprio e dei mandanti.

9. È vietata l'associazione in partecipazione. Salvo quanto disposto ai commi 18 e 19, è vietata qualsiasi modificazione alla composizione dei raggruppamenti temporanei e dei consorzi ordinari di concorrenti rispetto a quella risultante dall'impegno presentato in sede di offerta.

10. L'inosservanza dei divieti di cui al precedente comma comporta l'annullamento dell'aggiudicazione o la nullità del contratto, nonché l'esclusione dei concorrenti riuniti in associazione o consorzio ordinario di concorrenti, concomitanti o successivi alle procedure di affidamento relative al medesimo appalto.

11. Qualora nell'oggetto dell'appalto o della concessione di lavori rientrino, oltre ai lavori prevalenti, opere per le quali sono necessari lavori o componenti di notevole contenuto tecnologico o di rilevante complessità tecnica, quali strutture, impianti e opere speciali, e qualora una o più di tali opere superi altresì in valore il 15 per cento dell'importo totale dei lavori, esse non possono essere affidate in subappalto e sono eseguite esclusivamente dai soggetti affidatari. In tali casi, i soggetti che non siano in grado di realizzare le predette componenti sono tenuti a costituire, ai sensi del presente articolo, raggruppamenti temporanei di tipo verticale, disciplinate dal regolamento che definisce altresì l'elenco delle opere di cui al presente comma. Per le medesime speciali categorie di lavori, che siano indicate nel bando di gara, il subappalto, ove consentito, non può essere artificiosamente suddiviso in più contratti.

12. In caso di procedure ristrette o negoziate, l'operatore economico invitato individualmente ha la facoltà di presentare offerta o di trattare per sé o quale mandatario di operatori riuniti.

13. I concorrenti riuniti in raggruppamento temporaneo devono eseguire le prestazioni nella percentuale corrispondente alla quota di partecipazione al raggruppamento.

14. Ai fini della costituzione del raggruppamento temporaneo, gli operatori economici devono conferire, con un unico atto, mandato collettivo speciale con rappresentanza ad uno di esse, detto mandatario.

15. Il mandato deve risultare da scrittura privata autenticata. La relativa procura è conferita al legale rappresentante dell'operatore economico mandatario. Il mandato è gratuito e irrevocabile e la sua revoca per giusta causa non ha effetto nei confronti della stazione appaltante.

16. Al mandatario spetta la rappresentanza esclusiva, anche processuale, dei mandanti nei confronti della stazione appaltante per tutte le operazioni e gli atti di qualsiasi natura dipendenti dall'appalto, anche dopo il collaudo, o atto equivalente, fino alla estinzione di ogni rapporto. La stazione appaltante, tuttavia, può far valere direttamente le responsabilità facenti capo ai mandanti.

17. Il rapporto di mandato non determina di per sé organizzazione o associazione degli operatori economici riuniti, ognuno dei quali conserva la propria autonomia ai fini della gestione, degli adempimenti fiscali e degli oneri sociali.

18. In caso di fallimento del mandatario ovvero, qualora si tratti di imprenditore individuale, in caso di morte, interdizione, inabilitazione o fallimento del medesimo, la stazione appaltante può proseguire il rapporto di appalto con altro operatore economico che sia costituito mandatario nei modi previsti dal presente codice purché abbia i requisiti di qualificazione adeguati ai lavori o servizi o forniture ancora da eseguire; non sussistendo tali condizioni la stazione appaltante può recedere dall'appalto.

19. In caso di fallimento di uno dei mandanti ovvero, qualora si tratti di imprenditore individuale, in caso di morte, interdizione, inabilitazione o fallimento del medesimo, il mandatario, ove non indichi altro operatore economico subentrante che sia in possesso dei prescritti requisiti di idoneità,

Con la costituzione dell'associazione temporanea, le imprese associate, pur restando giuridicamente soggetti distinti, possono quindi formulare un'offerta congiunta, obbligandosi a realizzarla congiuntamente. L'offerta è presentata da una delle imprese associate, che assume la veste di impresa capogruppo e si assume l'impegno di curare i rapporti tra il raggruppamento ed il committente. Il rapporto esistente tra le associate e la capogruppo si identifica con la figura del mandato collettivo con rappresentanza. Prima della presentazione dell'offerta, infatti, le imprese associate devono conferire mandato collettivo speciale con rappresentanza ad una di esse, qualificata capogruppo, la quale formula l'offerta in nome e per conto proprio e delle mandanti.

I raggruppamenti di imprese nel trasporto pubblico piemontese⁵⁶.

La legge regionale piemontese in materia di trasporto pubblico locale (l.r. n.1./2000) disciplina le ATI nell'ambito delle disposizioni transitorie: l'art. 21, comma 5, recita: *“Al fine di favorire l'aggregazione tra le imprese operanti e di superare la piccola dimensione e l'eccessiva frammentazione che ostacolano il raggiungimento di soddisfacenti livelli di sinergia ed efficienza economica, ove tutti i soggetti che esercitano, alla data del 31 dicembre 1999, i servizi compresi in ciascun ambito territoriale costituiscano una riunione di imprese nelle forme elencate dall'articolo 23, comma 2, del d.lgs. 158/1995, alla riunione di imprese sono in via prioritaria rivolti l'invito a presentare un'offerta e l'attività negoziale di cui all'articolo 12, comma 2, lettera c), del d.lgs. 158/1995”*.

Il Programma di attuazione per il periodo transitorio 2001-2002 richiama in linea generale le modalità di affidamento previste dall'art 21 della legge 1/2000. Il successivo Programma di attuazione 2004-2006, richiamandosi nuovamente alla legge 1, fa riferimento alle ATI costituite durante il periodo transitorio, definendole come un primo passo verso integrazioni più stabili e consolidate⁵⁷.

A livello di programmazione territoriale e in ambito aziendale la Regione Piemonte ha delegato le competenze in materia di trasporto pubblico locale a province e comuni con oltre 30.000 abitanti, attuando così un ampio

è tenuto alla esecuzione, direttamente o a mezzo degli altri mandanti, purché questi abbiano i requisiti di qualificazione adeguati ai lavori o servizi o forniture ancora da eseguire”.

⁵⁶ Le osservazioni che seguono sono tratte da “Il ruolo delle ATI nella riforma del trasporto pubblico locale: il caso del Piemonte”, Graziella Fornengo e Cristina Barbero, Hermes, Fondazione Collegio Carlo Alberto, Working Paper 6, 2005

⁵⁷ D.G.R. 1 agosto 2003 n. 78-10244 in BUR Piemonte 2 supplemento al n. 35 del 28 agosto 2003.

decentramento amministrativo che riguarda le attività di programmazione e l'affidamento del servizio. Attraverso appositi accordi di programma la Regione Piemonte attribuisce ai soggetti di delega le risorse finanziarie con cui questi ultimi coprono i servizi minimi.

Ogni ente delegato ha definito il proprio bacino di trasporto nel proprio programma triennale, semplicemente come somma delle linee esistenti, urbane nei comuni, extra-urbane o di aree a domanda debole per le province, definendo la domanda di servizi minimi di trasporto pubblico locale sulla base dell'offerta pre-esistente. Nella maggior parte dei bacini provinciali è stata costituita un'associazione temporanea di imprese (ATI); la sola provincia di Novara non ha definito un bacino, ma ha mantenuto la definizione dei servizi minimi per le linee esistenti. Le ATI hanno raggruppato le imprese precedentemente concessionarie del servizio di trasporto sulle linee poi riunite nel bacino.

Le 23 ATI costituite comprendono un numero di imprese variabile e in alcuni casi anche assai elevato: le imprese raggruppate superano la ventina in almeno due casi (23 nell'ATI extraurbana di Cuneo, 21 in quella di Torino), scendono a 12-13 nelle ATI di Asti e Alessandria, a 6-8 imprese in alcune conurbazioni comunali come Ivrea, Pinerolo e Cuneo, nella maggior parte dei casi (10 ATI) le imprese raggruppate sono solo due o tre, ad esempio nelle valli alpine.

Dal quadro complessivo della situazione regionale piemontese si desume che:

- a) da un lato si cominciano a registrare rafforzamenti delle posizioni competitive delle imprese mandatarie di maggiori dimensioni, che conquistano mercati anche al di fuori del bacino originario, incorporando imprese di minori dimensioni facenti parte dell'ATI e si vede anche qualche caso di stabilizzazione dell'alleanza temporanea con la formazione di consorzi;
- b) d'altro lato la riduzione della competizione attuale e potenziale che si è venuta a creare sia all'interno di ogni bacino di trasporto fra le imprese che prima della costituzione delle ATI gestivano le linee del bacino, sia fra bacini di trasporto per la presenza delle stesse imprese in ATI che gestiscono bacini diversi non fornisce incentivi all'efficienza.

Sarebbe infine opportuno che i requisiti di ammissione alle gare siano definiti in maniera tale da fornire garanzie all'ente affidante sulle capacità del concorrente senza d'altra parte costituire barriere all'ingresso di nuovi operatori.

Il problema dell'accertamento del possesso dei requisiti richiesti per la qualificazione alla gara attiene in primo luogo alla definizione del soggetto in capo al quale deva essere fatta la verifica: l'ATI nel suo complesso. In tal caso il bando dovrebbe specificare se e quali requisiti devono essere soddisfatti dall'ATI, dalla capogruppo o da ciascuna impresa (legge Regione Lombardia 14/1997).

E' opportuno che l'ente in sede di gara definisca la possibilità che alcuni requisiti siano verificati, non rispetto all'ATI nel suo complesso, ma per ciascun membro in rapporto alle capacità tecnico professionali, alle capacità economico-finanziarie e per specifiche tipologie di servizio anche i requisiti morali. Nel caso in cui per la gestione dei servizi affidati mediante procedura concorsuale siano inoltre necessarie competenze particolari (ad esempio, capacità di progettazione) è importante che l'ente affidante preveda garanzie specifiche (ad esempio, che l'ATI si doti di una struttura apposita con le competenze richieste): la somma - della dimensione- di più aziende medio-piccole non garantisce infatti il possesso delle competenze di cui sono dotate generalmente le imprese di dimensioni maggiori.

La possibilità di affidamento alle associazioni temporanee di imprese è espressamente prevista dalla legislazione delle seguenti regioni:

- a) Basilicata, all'art. 14 della l.r. n. 22/1998;
- b) Calabria, all'art. 16 della l.r. n. 23/1999 (per il periodo transitorio);
- c) Campania, all'art. 46 della l.r. n. 3/2002 (per il periodo transitorio);
- d) Emilia Romagna, all'art. 13 della l.r. n. 30/1998;
- e) Lazio, all'art. 20 della l.r. n. 30/1998 (relativamente al trattamento del personale);
- f) Lombardia, all'art. 20 della l.r. n. 22/1998;
- g) Marche, all'art. 20 della l.r. n. 45/1998;
- h) Molise, all'art. 13 della l.r. n. 19/2000;
- i) Piemonte, all'art. 21 della l.r. n. 1/2000 (per il periodo transitorio);
- j) Puglia, all'art. 16 della l.r. n. 18/2002;
- k) Toscana, all'art. 42 della l.r. n. 42/1998;
- l) Umbria, all'art. 22 della l. r n. 37/1998;

m) Veneto, all'art. 22 della l.r. n. 25/1998.

Infine, per completezza di informazione si rileva che alcune regioni, come ad esempio, Abruzzo e Basilicata, prevedono espressamente la possibilità di affidare i servizi di trasporto anche alle **società miste** costituite ai sensi del D.P.R. 16 settembre 1996 n. 533 “Regolamento recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti locali”⁵⁸.

Subaffidamento

Tutte le leggi regionali in materia di trasporti contengono una disposizione, nella maggior parte delle ipotesi anche abbastanza dettagliata, per la regolamentazione della figura del subaffidamento, inteso come subappalto di una quota delle linee o della rete dei servizi di trasporto sui quali verte l'appalto.

Alcune regioni stabiliscono le quote dei servizi che possono essere oggetto di subaffidamento, altre lo subordinano all'esistenza di esigenze straordinarie oppure di particolari motivazioni.

Periodo transitorio

L'articolo 18, comma 3 bis del d.lgs. n. 422/1997, come da ultimo modificato dal comma 394 dell'articolo 1 della l. 23 dicembre 2005, n. 266, stabilisce che le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi

⁵⁸ Art. 1 comma 1 d.p.r. n. 533/1996: “1. Per l'esercizio di servizi pubblici e per la realizzazione delle opere accessorie connesse, necessarie al loro corretto svolgimento, la costituzione delle società di cui all'art. 12, comma 1, della l. 23 dicembre 1992, n. 498, ed all'art. 4 del d.l. 31 gennaio 1995, n. 26, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 marzo 1995, n. 95, è promossa da uno o più enti locali. Di tali società possono essere soci le regioni, altre amministrazioni pubbliche, anche statali, e società a partecipazione pubblica.

2. Il capitale delle società di cui al comma 1 è stabilito in misura non inferiore a un miliardo di lire.

3. L'atto costitutivo e lo statuto riservano all'ente promotore una partecipazione non inferiore al quinto del capitale sociale. Nel caso di più enti promotori, tale clausola riguarda almeno uno di essi.

4. La partecipazione azionaria di maggioranza delle società di cui al comma 1, non inferiore al cinquantuno per cento, è assunta da imprenditori individuali o da società, singolarmente o raggruppati per lo scopo. Il socio privato di maggioranza è scelto dall'ente o dagli enti promotori mediante una procedura concorsuale ristretta, assimilata all'appalto concorso di cui al d.lgs. 17 marzo 1995, n. 157, con le specificazioni ed integrazioni disposte dagli articoli seguenti.

5. All'azionariato diffuso è riservata una quota determinata del capitale sociale. I soci pubblici e il socio privato di maggioranza definiscono di comune accordo, dopo la costituzione della società, la misura della predetta quota e le modalità del suo collocamento. Si applicano le norme del codice civile e delle leggi speciali vigenti in materia.

comunque entro il **31 dicembre 2006**, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni di cui al comma 3⁵⁹ del medesimo articolo, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere, se necessaria.

Le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II del d.lgs. 422/1997. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali previste dalla normativa comunitaria e nazionale.

Dalla tabella elaborata si evince che tutte le regioni hanno disciplinato il suddetto periodo transitorio con tempi e modalità differenti.

In alcuni casi, come ad esempio nella Regione Piemonte, esiste una disposizione che adegua automaticamente il periodo transitorio alle proroghe eventualmente previste dalla normativa statale.

In altre regioni, come ad esempio il Lazio ed il Veneto, il termine ultimo entro il quale gli enti affidanti possono mantenere gli affidamenti in essere agli attuali affidatari dei servizi è espressamente fissato al 31 dicembre 2006.

Tuttavia a quasi dieci anni dall'avvio della riforma risultano poco numerose le regioni che hanno già avviato le procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto mediante i principi concorrenziali stabiliti *in primis* dalla disciplina comunitaria e nazionale.

Talune regioni come la Lombardia, alcuni comuni e province della Liguria e la Toscana hanno già iniziato le procedure concorsuali, altre come l'Emilia Romagna pur avendo predisposto la necessaria documentazione non hanno ancora dato inizio alle suddette procedure.

⁵⁹ Art. 18 d.lgs. 422/1997 comma 3 “Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'articolo 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco o il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a)”.

Schede della normativa regionale

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
ABRUZZO	<p>Art. 21 l.r. 23/12/1998, n. 152</p> <p>(...omissis...)</p> <p>2. L'aggiudicazione avviene sulla base dei criteri previsti dall'art. 34, lett. a), della direttiva CEE 93/38 del 14 giugno 1993, secondo la procedura prevista dall'art. 12, comma 2, lettera B), del decreto legislativo di recepimento 17 marzo 1995, n. 158, in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con riferimento anche a standard qualitativi fissati dalla Regione.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>6. Per quanto riguarda la scelta dei soci privati delle società miste si applicano le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996 n. 533 (Regolamento recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti locali).</p>	<p>Art. 21 l.r. 23/12/1998, n. 152</p> <p>(...omissis...)</p> <p>7. L'affidatario dei servizi, per esigenze straordinarie e per un periodo massimo pari a sei mesi, rinnovabile una sola volta, può subaffidare per quote limitate, i servizi di trasporto pubblico oggetto di contratto di servizio, previa autorizzazione dell'ente affidante o concedente. Fermo restando che il soggetto affidatario rimane responsabile del servizio nei confronti dell'ente competente, il rapporto di subaffidamento è regolato da contratto di servizio, da stipulare tra l'azienda affidataria e il soggetto subaffidatario.</p>	<p>Art. 2 l.r. 09/08/1999 n. 9; Art. 1, c. 1 l. r. 22/12/2005 n. 43</p> <p>Un primo termine di proroga è fissato al 31/12/2005 e un secondo al 31/12/2006. Tale proroga si applica anche alle società di cui al comma 7 dell'art. 20 della L.R. n. 152/1998 (consorzi e aziende speciali degli enti locali).</p>

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
BASILICATA	<p>Art. 14 l. r. 27/07/1998, n. 22</p> <p>Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici, di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione e di perseguire principi di economicità nell'affidamento dei servizi di trasporto, la Regione, le province ed i comuni, in base alle rispettive competenze attribuite ai sensi della presente legge, fanno ricorso alle procedure concorsuali per la scelta dei gestori dei servizi, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste.</p> <p>L'affidamento dei servizi avviene per l'intera rete relativa all'area omogenea di traffico, così come definita dal precedente art. 9.</p> <p>Ai fini di cui al comma 1:</p> <p>a) per la scelta del gestore dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all'art.</p>	<p>Art. 19 l. r. 27/07/1998, n. 22</p> <p>È vietato il sub-affidamento dei servizi, a meno di motivata richiesta all'Azienda e previa autorizzazione da parte dell'Ente affidante, entro il limite massimo del 20% dei servizi da esercitare, nel rispetto delle procedure disciplinate dal D.Lgs. n. 158/1995 e nell'osservanza della legge regionale n. 22/1998, nonché della legge regionale n. 9/2004 e successive modificazioni e sempre che il sub-affidamento sia indicato in sede di presentazione delle offerte</p> <p>Le cooperative tra dipendenti, derivanti dalla trasformazione di aziende speciali o consorzi hanno la precedenza nel sub-affidamento dei servizi.</p> <p>L'affidatario resta comunque unico responsabile del servizio.</p> <p>L'impresa sub affidataria deve possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada ed è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto pubblico di persone ed in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la regolarità e la qualità del servizio, pena la</p>	<p>Art. 2, c. 3, l.r. 19/05/2004 n. 9</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3. A partire dal 1° gennaio 2005, durante il periodo necessario per pervenire all'aggiudicazione definitiva dei servizi ed alla stipula dei conseguenti contratti a seguito delle gare, gli Enti Locali competenti, ai sensi dell'art. 23, comma 3-bis, della legge 27 febbraio 2004, n. 47 possono prorogare le concessioni in essere. Per il periodo transitorio restano in vigore tutte le norme regionali e le disposizioni attuative vigenti. (...omissis...).</p> <p>I contratti di servizio già sottoscritti dagli Enti Locali non a seguito di procedure concorsuali mantengono la medesima validità massima di cui al comma precedente, fermo restando l'obbligo da parte dell'ente interessato e sottoscrittore di tali contratti di avviare le procedure di gara per i servizi di competenza entro la data prevista al comma 1 del presente articolo.</p> <p>Art. 1 l. r. 20/06/2006 n. 9</p> <p>Al fine di dare concreta attuazione al processo di liberalizzazione dei servizi ai sensi della legge n. 422/1997 e sue modifiche ed integrazioni e della L.R. n. 22/1998 e sue modifiche ed integrazioni, le</p>

	<p>12, lettera b) del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>b) per quanto riguarda l'aggiudicazione si tiene conto del criterio dell'offerta economicamente più vantaggioso, ai sensi dell'art. 24, comma 1 lettera b) del D.Lgs. n. 158/1995;</p> <p>c) per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento di confronto concorrenziale previsto dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 53;</p> <p>d) alle gare saranno ammesse, oltre alle ditte individuali ed ai consorzi, anche riunioni temporanee di imprese costituite secondo i criteri di cui all'art. 23 del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>e) per la partecipazione alle gare di ditte in forma singola o associata o quali componenti di un consorzio regolarmente costituito, si fa esplicito riferimento a quanto previsto dall'art. 23 del suddetto decreto n. 158/1995. (...omissis...)</p>	<p>decadenza dell'affidamento. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub-affidamento, senza il riconoscimento di alcun importo, a titolo di indennizzo, da parte dell'Ente affidante.</p>	<p>Amministrazioni Provinciali e Comunali sono tenute ad avviare le procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, di rispettiva competenza entro il 31 luglio 2006 sulla base degli schemi generali di bando, capitolato e contratto di gara approvati dalla Regione Basilicata. Le procedure concorsuali devono essere concluse entro il 31 ottobre 2006.</p>
--	--	---	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
CALABRIA	<p>Art. 16, c. 3, l.r. 07/08/1999, n. 23</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3. L'affidamento dei servizi avviene con provvedimento amministrativo tenendo conto che:</p> <p>a) per la scelta del gestore si applicano le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 2 lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>b) per quanto riguarda l'aggiudicazione, si tiene conto di quanto previsto dall'articolo 24, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>c) per la scelta dei soci privati delle Società miste si applica il procedimento pubblico di confronto concorrenziale;</p> <p>d) in caso di servizi gestiti direttamente dagli Enti locali o da questi affidati a propri Consorzi, o ad Aziende speciali, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 18, comma secondo, lettera b) del decreto legislativo n. 422/1997, fermo restando le previsioni di cui alla lettera c) del medesimo articolo 18, stesso decreto;</p> <p>e) nel caso in cui la gara per l'aggiudicazione dei servizi risulti deserta, ovvero in caso di abbandono anticipato dei servizi da parte dell'impresa aggiudicataria, l'importo a base d'asta potrà essere modificato in ragione di un minor rapporto ricavi/costi rispetto a quello previsto dall'articolo 15 della presente legge .</p>	<p>Art. 18 l.r. 07/08/1999, n. 23</p> <p>1. È consentito il sub - affidamento dei servizi, allo scopo di realizzare economie nei costi dei servizi di trasporto previsti dalla presente legge.</p> <p>2. L'affidatario, previo assenso dell'Ente affidante, può applicare l'istituto dell'affidamento ad altra impresa, entro il limite massimo del 10 per cento dei servizi eserciti, nel rispetto delle modalità di cui al decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, articolo 12, comma 2, lettera a). L'affidatario rimane, comunque, unico responsabile del servizio.</p> <p>3. Le cooperative costituite a maggioranza tra lavoratori provenienti da aziende dismesse hanno precedenza nel sub - affidamento dei servizi.</p> <p>4. L'impresa sub - affidataria deve possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori ed è tenuta al rispetto delle norme vigenti in materia di trasporto pubblico di</p>	<p>Art. 27, c. 1 bis l.r. 07/08/1999, n. 23</p> <p>(...omissis...)</p> <p>1-bis. [Il 31 dicembre 2006 è il termine ultimo di gestione dei servizi di cui al comma 1, in regime di concessione, da parte delle Aziende che già li esercitano, fatto salvo quanto previsto dal successivo comma 5] - Comma aggiunto dall'art. 1, comma 11, lettera b), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36. Successivamente la Corte costituzionale, con sentenza 22 febbraio-3 marzo 2006, n. 80 (Gazz. Uff. 8 marzo 2006, n. 10, 1a serie speciale), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della suddetta lettera b) (con la quale è stato aggiunto il presente comma).</p>

	<p>Art. 27, c. 5, l.r. 07/08/1999, n. 23 <i>(...omissis...)</i></p> <p>Qualora le suddette imprese non esercitano, nel termine di trenta giorni dalla pubblicazione dell'apposito atto di indirizzo, la facoltà di cui al precedente comma 3, possono continuare ad esercire a condizione che si associno con altre imprese, in una delle forme di società di capitale previste dal codice civile, anche come Associazione temporanea di imprese, realizzando una unicità di gestione di servizi di entità superiore ad una percorrenza annua di 600.000 chilometri, nell'ambito dei servizi rispettivamente limitrofi e finitimi, che corrisponda agli obiettivi contenuti nell'atto di indirizzo emanato dalla Giunta regionale previo parere conforme della Commissione Consiliare competente da acquisire entro trenta giorni, decorsi inutilmente i quali il parere si intende acquisito favorevolmente. Per i servizi in atto gestiti dalle suddette imprese, che non si avvalgono neanche della facoltà di associarsi di cui al presente comma, l'ente concedente è autorizzato a disporre la revoca, senza pagamento di alcun contributo, e assegnare i servizi stessi, previa razionalizzazione, ad altra impresa nel rispetto di quanto stabilito dall'atto di indirizzo <i>(...omissis...)</i></p> <p>5-ter. Nel caso le Associazioni Temporanee di Imprese e le Società consortili a r.l. non si trasformino in società per azioni ovvero a responsabilità limitata entro il termine di cui all'articolo</p>	<p>persone, di sicurezza, di regolarità, di qualità del servizio e del trattamento contrattuale del personale, pena la decadenza.</p> <p>5. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub - affidamento, senza il riconoscimento di alcun indennizzo da parte dell'Ente affidante.</p>	
--	--	--	--

	<p>5-bis, si applicano le norme previste dall'articolo 2 della legge regionale 13 agosto 2001, n. 18 con le procedure recate nell'atto di indirizzo approvato con Delib.G.R. 30 giugno 2003, n. 481.</p> <p>6. In sede di prima applicazione della presente legge e, tenuto conto delle caratteristiche dell'imprenditoria locale, i bandi di gara possono prevedere che la ditta in forma singola o associata e cooperative regolarmente istituite che partecipino alle gare per l'affidamento dei servizi possono risultare aggiudicatari di una percentuale non superiore al 25 per cento del totale regionale dei servizi da esercire. (...omissis...)</p> <p>8. Decorso il periodo di validità del contratto di servizio, ivi compreso quello stipulato ai sensi del comma 4, i servizi devono essere affidati facendo ricorso alle procedure concorsuali di cui alla presente legge.</p>		
--	--	--	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
CAMPANIA	<p>Art. 32 l.r. 28/03/2002, n. 3</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3. L'aggiudicazione dei servizi avviene sulla base dei criteri previsti dal decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, e dall'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 422/1997. La scelta dei soggetti è effettuata attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>7. Le procedure di affidamento concorsuale riguardano unità di gestione che sono contraddistinte da una dimensione della percorrenza superiore ad un minimo adeguato al conseguimento di economie di scala e al miglioramento dell'efficienza, e che sono corrispondenti ad un sistema di reti e di servizi autonomo e integrato. (...omissis...)</p> <p>8. L'eventuale risparmio, conseguito da ribassi d'asta, rispetto alle risorse assegnate alle province o ai comuni capoluogo di provincia, rimane a disposizione dell'ente locale</p>	<p>Art. 33 l.r. 28/03/2002, n. 3</p> <p>1. È consentito, nei limiti previsti dalla normativa vigente, il subaffidamento dei servizi di trasporto, previa autorizzazione dell'ente pubblico affidante. Con apposito regolamento la Regione, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità e i criteri di rilascio e revoca delle autorizzazioni, in coerenza ai seguenti principi:</p> <p>a) l'affidatario è comunque responsabile dell'attuazione del contratto di servizio nei confronti dell'ente pubblico affidante;</p> <p>b) l'impresa subaffidataria deve possedere i requisiti di idoneità morale e professionale e quelli necessari per l'esercizio delle attività di trasporto di persone; è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto di persone e ad applicare il contratto nazionale collettivo di categoria;</p> <p>c) in caso di decadenza o revoca dell'affidamento decade contestualmente il subaffidamento, senza il riconoscimento di alcun importo a titolo di indennizzo da parte dell'ente pubblico affidante;</p> <p>d) il subaffidamento deve riguardare servizi di trasporto marginali, non</p>	<p>Art. 46 l.r. 28/03/2002, n. 3</p> <p>1. I servizi di trasporto esercitati dalle aziende e imprese titolari di concessione alla data di entrata in vigore della presente legge restano validi fino alla effettiva scadenza della concessione e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2003, previa formalizzazione di uno specifico contratto di servizio ponte da sottoscrivere entro il termine perentorio di 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.</p> <p>2. In caso di mancata stipula del contratto di servizio ponte per impossibilità oggettiva, la concessione decade e si provvede, in via sostitutiva, con l'attivazione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei relativi servizi.</p> <p>3. I contratti di servizio ponte rimangono in vigore fino alla consegna del servizio al soggetto prescelto attraverso le procedure concorsuali previste all'articolo 32 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2005. È facoltà dell'ente affidante, al fine di conseguire obiettivi di</p>

	<p>con vincolo di destinazione alla funzione dell'esercizio del trasporto pubblico di linea.</p> <p>9. Le imprese affidatarie dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico devono adottare un regime di contabilità separata tra tali attività e quelle svolte in altri mercati contigui al servizio pubblico e aperti alla concorrenza, o operare attraverso società distinte in relazione alla diverse attività.</p> <p>Art. 46 l.r. 28/03/2002, n. 3 (...omissis...)</p> <p>6. I contratti di servizio ponte di cui ai commi precedenti (v. <i>colonna periodo transitorio</i>) possono essere sottoscritti da aggregazioni fra aziende e imprese che sono titolari di concessione alla data di entrata in vigore della presente legge, anche da realizzarsi attraverso la formula dell'associazione temporanea di imprese. Gli enti locali incentivano, con le modalità da loro ritenute più opportune, il processo di aggregazione fra imprese.</p>	<p>superiori ad una quota percentuale massima dei servizi previsti in contratto che verrà definita nel regolamento di cui sopra;</p> <p>e) se l'aggiudicazione dei servizi in sub affidamento avviene mediante procedure concorsuali, l'affidamento avviene in coerenza alle indicazioni del comma 6 del precedente articolo 32; (...omissis...)</p> <p>2. È consentito il subaffidamento di servizi complementari, previa autorizzazione dell'ente pubblico affidante. Con apposito regolamento la Regione, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità e i criteri di rilascio e revoca delle autorizzazioni.</p> <p>3. Fino all'entrata in vigore dei regolamenti di cui ai commi precedenti, è vietato il subaffidamento dei servizi.</p>	<p>sviluppo tecnico ed economico dei servizi, di rinnovare, d'intesa con i soggetti affidatari dei servizi, i contratti di servizio ponte in scadenza al 31 dicembre 2003 fino alla data del 31 dicembre 2005 rinegoziandone i contenuti. In caso di esito negativo della rinegoziazione, entro il termine perentorio di novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, si applica quanto disposto al comma 2. (...omissis...)</p>
--	---	--	---

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
EMILIA-ROMAGNA	<p>Art. 13 l. r. 02/10/1998, n. 30</p> <p>(...omissis...)</p> <p>6. La scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica Amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento. Prima dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'ente competente definisce con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti. Per l'aggiudicazione si applica di norma il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'articolo 24, comma 1, lettera b) del D.Lgs. 158/1995 (Attuazione della direttiva 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi).</p> <p>7. Alle procedure concorsuali di cui al comma 6 e al successivo affidamento sono ammesse imprese idonee, tra cui società di capitali, anche consortili, e società costituite in forma cooperativa ed in forma consortile. Alle suddette procedure concorsuali sono ammesse anche associazioni temporanee (ATI) costituite da imprese idonee. L'ente competente può definire in fase di bando l'obbligatorietà, in caso di aggiudicazione, della</p>	<p>Art. 13 bis l. r. 02/10/1998, n. 30</p> <p>1. L'ente competente può autorizzare il subaffidamento della gestione, fatte salve le quote della gestione in corso, con l'obiettivo di raggiungere il limite massimo del 15 per cento dell'affidamento complessivo entro il periodo di tre anni dall'affidamento dei servizi tramite procedure concorsuali. Il limite di cui sopra è regolato dall'atto di indirizzo previsto dall'articolo 8 della presente legge. Tale atto potrà prevedere proroghe al limite temporale precedente, qualora si verifichino particolari e motivate condizioni di gestione del servizio.</p> <p>2. L'ente competente stabilisce i criteri e le modalità del subaffidamento nei documenti di indizione delle procedure concorsuali per l'affidamento. Restano preminenti in ogni caso gli obiettivi di qualità e quantità del servizio da erogare, stabiliti nell'atto di affidamento e nel contratto di servizio.</p> <p>Art. 45, c. 6,7 l. r. 02/10/1998, n. 30 (...omissis...)</p> <p>6. Fino alla scadenza del</p>	<p>Art. 45 l. r. 02/10/1998, n. 30</p> <p>(...omissis...)</p> <p>4. Alle imprese derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997, possono essere affidati direttamente dagli Enti locali proprietari, servizi autofilotraviari per un periodo che non superi il 31 dicembre 2003. Alla stessa data scade qualunque affidamento diretto in materia di servizi autofilotraviari. Laddove l'ente competente abbia pubblicato il bando della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi entro il 31 dicembre 2003, è consentita la prosecuzione dell'esercizio da parte dell'affidatario presente fino al momento dell'aggiudicazione e comunque non oltre il 31 dicembre 2004. (Il suddetto termine è stato più volte prorogato e da ultimo è stato fissato al 31 ottobre 2005 dall'art. 22, comma</p>

	<p>trasformazione dell'ATI in società di capitali o in forma consortile.</p> <p>8. Laddove l'ente competente non preveda l'obbligo della trasformazione in società di capitali o in forma consortile, lo stesso prevede, in sede di bando e con i limiti imposti dall'articolo 14-ter, in caso di aggiudicazione a una ATI, il separato affidamento a ciascun componente della stessa della parte del lotto di servizi specificata nell'offerta. In caso di inadempienza di uno degli affidatari, è necessario il subentro negli obblighi delle imprese già componenti l'ATI. (...omissis...)</p> <p>10. Gli affidamenti dei servizi disciplinati dalla presente legge hanno la durata stabilita dall'ente competente, comunque non superiore a nove anni, che possono subire incremento esclusivamente nei casi particolari previsti dall'articolo 14-ter.</p> <p>11. Per il trasporto autofilotranviario, qualora la rete e gli impianti non siano gestiti dal soggetto che ne detiene la proprietà, gli stessi sono gestiti dal soggetto titolare dell'affidamento dei servizi per la medesima durata di detto affidamento.</p> <p>Art. 45, c. 7 bis l. r. 02/10/1998, n. 30 (...omissis...)</p> <p>7-bis. La Regione può individuare motivazioni eccezionali che giustifichino l'affidamento diretto per la gestione dei servizi nell'ambito dell'atto di indirizzo triennale previsto dall'articolo 8 della presente legge</p>	<p>termine di cui al comma 4 le società derivanti dalla trasformazione possono subaffidare servizi autofilotranviari sulla base di criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale e nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti di servizi e sulla costituzione di società miste tra soggetti pubblici e privati.</p> <p>7. Il subaffidamento da parte delle società derivanti dalla trasformazione è subordinato all'assenso dell'ente competente, il quale verifica anche che ricorrano condizioni di riduzione del costo di produzione del servizio senza danno per la qualità dello stesso.</p>	<p>4, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.) (...omissis...)</p> <p>4-ter. Per il trasporto autofilotranviario della sola area metropolitana bolognese, le scadenze degli affidamenti in atto previste dal comma 4, indipendentemente dalla avvenuta pubblicazione di un bando, sono prorogate alle date indicate dalla normativa nazionale, purché si siano verificate le condizioni dalla medesima previste. (...omissis...)</p>
--	---	---	---

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
LAZIO	<p>Art. 19, l. r. 16/07/1998, n. 30</p> <p>1. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione, per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione, le province ed i comuni, in base alla rispettiva competenza conferita ai sensi della presente legge, fanno ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi e dei soci privati delle società che gestiscono i servizi, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste.</p> <p>2. Ai fini di cui al comma 1, l'affidamento dei servizi avviene con provvedimento amministrativo tenendo conto che:</p> <p>a) per la scelta del gestore dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all'articolo 12, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>b) l'aggiudicazione è effettuata sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, lettera b) del D.Lgs. n. 158 del 1995;</p> <p>c) per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento pubblico di</p>	<p>Art. 23, l. r. 16/07/1998, n. 30</p> <p>1. È consentito il sub-affidamento dei servizi, previa autorizzazione dell'ente affidante, sentite le organizzazioni sindacali, entro il limite massimo del 12 per cento dei servizi eserciti, nel rispetto delle procedure disciplinate dal D.Lgs. n. 158 del 1995.</p> <p>2. Le cooperative tra dipendenti, derivanti dalla trasformazione di aziende speciali o consorzi, hanno precedenza nel sub-affidamento dei servizi.</p> <p>3. L'affidatario resta comunque unico responsabile del servizio.</p> <p>4. L'impresa sub-affidataria deve possedere i requisiti tecnici, morali e professionali per lo svolgimento dei servizi ed è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto pubblico di persone ed in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la regolarità, la qualità del servizio ed il trattamento contrattuale del personale, pena la decadenza dal sub-affidamento.</p> <p>5. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub-affidamento, senza il riconoscimento di alcun importo, a titolo di indennizzo, da parte dell'ente affidante.</p>	<p>Art. 45, l. r. 16/06/2006 n. 16</p> <p>(...omissis...)</p> <p>12. Gli enti affidanti i servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 2, lettere b) e d), della L.R. n. 30/1998, finanziati dal fondo regionale trasporti, con percorrenze superiori ad un milione e mezzo di chilometri annui, possono prorogare al 31 dicembre 2006, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 18, comma 3-bis, del D.Lgs. n. 422/1997, come da ultimo modificato dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 concernente la legge finanziaria 2006, i termini di scadenza degli affidamenti stabiliti dalla legge 19 dicembre 2001, n. 35 concernente disposizioni per il trasporto pubblico locale, fatte salve ulteriori proroghe previste dalla normativa statale. Entro i suddetti termini di proroga devono concludersi le procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi stessi.</p> <p>13. Gli affidamenti dei servizi di trasporto, di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), della L.R. n. 30/1998, come sostituito dalla presente legge, con percorrenze inferiori ad un milione e mezzo di chilometri annui, sono prorogati, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 18, comma 3-bis, del</p>

<p>confronto concorrenziale; c-bis) una o più unità di rete costituiscono, di norma, l'entità minima da porre a gara;</p> <p>c-ter) il bando di gara deve contenere le disposizioni di cui all'articolo 22 ed il capitolato di gara deve indicare il canone di utilizzo, le garanzie e gli standard di manutenzione dei beni in conformità a quanto stabilito dal comma 3 dello stesso articolo 22 .</p> <p>3, 4 Commi abrogati dall'art. 20 c. 1, lett. c) l. r. 16/06/2003 n. 16</p> <p>5. Decorso il periodo di validità del contratto di servizio i servizi devono essere affidati facendo ricorso alle procedure concorsuali di cui al comma 1.</p> <p>Art. 20, l. r. 16/07/1998, n. 30 (...omissis...)</p> <p>2-bis. Al personale impiegato dalle aziende che costituiscono associazioni temporanee di imprese per lo svolgimento del trasporto pubblico locale, considerato cumulativamente, si applicano le disposizioni di cui al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi di lavoro con quelle sul trattamento giuridico - economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione), nonché della legge 20 maggio 1970, n. 300.</p>		<p>D.Lgs. n. 422/1997, come da ultimo modificato dalla L. n. 266/2005, al 31 dicembre 2006, fatte salve ulteriori proroghe previste dalla normativa statale Entro i suddetti termini di proroga devono concludersi le procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi stessi.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>16. Gli affidamenti dei servizi di trasporto di cui all'articolo 8 del D.Lgs. n. 422/1998 possono essere prorogati entro i termini previsti dalla normativa statale vigente in materia</p>
---	--	---

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
LIGURIA	<p>Art. 5 l.r. 9/9/1998 n. 31</p> <p>1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati è regolato mediante contratti di servizio di durata almeno quinquennale, predisposti sulla base di un contratto-tipo approvato dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, sentiti gli Enti titolari delle relative funzioni amministrative e le organizzazioni sindacali.</p> <p>2. L'aggiudicazione avviene sulla base di quanto previsto dalla direttiva 93/38/CEE del 14 giugno 1993 e dal decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi). (...omissis...)</p>	<p>Art. 11 l.r. 9/9/1998 n. 31 (e' prevista la subconcessione)</p> <p>1. Nell'ambito dei livelli minimi di servizi di cui all'art. 4, il servizio di trasporto pubblico locale garantisce il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori a domanda debole, nelle zone decentrate od in presenza di particolari esigenze territoriali, sociali ed ambientali, nonché in particolari periodi, con gli strumenti di cui al comma 2.</p> <p>2. Il contratto di cui all'art. 5, al fine di garantire il soddisfacimento delle esigenze di mobilità in tutto il territorio regionale, specifica l'entità massima dei servizi di trasporto pubblico locale che l'aggiudicatario, mantenendo un'ampia prevalenza, può:</p> <p>a) sub-concedere;</p> <p>b) esercire attraverso apposite convenzioni con titolari di licenza di taxi o di autorizzazioni al noleggio con conducente e loro forme associative.</p> <p>3. L'aggiudicatario nel caso di subconcessione:</p> <p>a) applica le procedure previste per gli appalti di pubblici servizi;</p> <p>b) garantisce il mantenimento dei livelli qualitativi sottoscritti con il contratto di servizio;</p> <p>c) rimane unico responsabile e garante del rispetto degli oneri di trasporto assunti;</p> <p>d) assicura il rispetto delle tariffe di cui all'art. 9.</p> <p>4. L'impresa sub-</p>	<p>Art. 8 l.r. 9/9/1998 n. 31</p> <p>(...omissis...)</p> <p>2. I servizi pubblici locali gestiti dai Comuni e dalle Province a mezzo di aziende speciali, consorzi o di società per azioni a totale capitale pubblico locale, che eserciscono servizi pubblici locali in concessione rispondenti, ai sensi dell'art.1 della legge regionale 1° febbraio 1974, n. 5 (contributi per operazioni di subentro nelle concessioni di autoservizi pubblici di linea), agli obiettivi previsti dalle linee programmatiche per il riordinamento degli autoservizi pubblici di linea per la Liguria, sono confermati dalla Regione per un periodo massimo di sette anni dal 10 gennaio 1999, alle medesime società ed Aziende speciali che ne facciano richiesta, previa stipula dei contratti di servizio di cui all'articolo 5. Gli affidamenti derivanti da procedure non ad evidenza pubblica cessano la loro efficacia al termine del periodo transitorio previsto al presente comma e al comma 2-bis, ferma restando la prorogabilità della loro durata fino all'entrata in vigore dei contratti</p>

		<p>concessionaria deve soddisfare i requisiti di cui al D.M. n. 448 del 1991 del Ministro dei trasporti nonché assicurare il rispetto della normativa vigente in materia di contratti di lavoro. 5. Il cambiamento del soggetto gestore a seguito di scadenza o decadenza dal contratto comporta la contestuale cessazione del rapporto di subconcessione; è esclusa qualsivoglia forma di indennizzo a favore dell'impresa subconcessionaria da parte dell'ente concedente.</p>	<p>relativi ai servizi aggiudicati ai sensi dell'articolo 5. 2-bis. [Nei bacini di traffico con servizi superiori a 15 milioni di vetture/Km, il periodo transitorio di cui al comma 2 è prorogato sino a 5 anni qualora, attraverso procedura ad evidenza pubblica, si cedano azioni della società esercente i servizi di trasporto pubblico locale per una quota superiore al 40 per cento ed entro il limite massimo del 49 per cento] Tale comma è stato aggiunto dall'art. 2, comma 2, L.R. 17 giugno 2003, n. 17. Successivamente la Corte costituzionale, con sentenza 22 febbraio-3 marzo 2006, n. 80 (Gazz. Uff. 3 marzo 2006, n. 10, 1a serie speciale), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del suddetto comma 2 (con il quale è stato aggiunto il presente comma). 3. Trascorso il periodo transitorio di cui ai commi 2 e 2-bis, i servizi vengono affidati tramite le procedure concorsuali di cui all'art. 5.</p>
--	--	--	---

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
LOMBARDIA	<p>Art. 20 l.r. 29-10-1998 n. 22</p> <p>1. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione, per l'affidamento dei servizi di trasporto la Regione, le province ed i comuni fanno ricorso alle procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi.</p> <p>2. L'aggiudicazione deve avvenire sulla base di modalità operative definite dalla Giunta regionale e utilizzando la procedura ristretta di cui all'art. 12, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), tenendo conto dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'art. 24, comma 1, lett. b) dello stesso decreto legislativo. L'ammissione alle gare deve essere prevista in favore delle imprese singole nonché dei soggetti di cui all'art. 23 del D.Lgs. n. 158 del 1995, fermo restando che la sommatoria dei requisiti delle imprese riunite o consorziate deve essere almeno pari ai requisiti globalmente richiesti dal soggetto aggiudicatore.</p>	<p>Art. 21 l.r. 29-10-1998 n. 22</p> <p>1. Gli affidatari dei servizi, individuati con le modalità di cui all'art. 20, previo assenso dell'ente affidante e sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello regionale, possono individuare modalità particolari di svolgimento dei servizi ivi compreso il sub-affidamento ad altra impresa, non controllata societariamente dal medesimo affidatario, nel rispetto della vigente normativa comunitaria e nazionale. Resta fermo che il soggetto affidatario conserva comunque la titolarità e la responsabilità del servizio sia nei confronti dell'ente affidante, sia nei confronti dell'utenza. A tal fine i contratti di servizio debbono prevedere la garanzia del mantenimento dei medesimi livelli qualitativi. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub-affidamento, senza il riconoscimento di alcun importo a titolo di indennizzo da parte dell'ente affidante.</p>	<p>Art. 20 l.r. 29-10-1998 n. 22</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3-bis. Le concessioni di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, in scadenza al 31 dicembre 2001, sono prorogate al 31 dicembre 2002. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale è disciplinato da un contratto di regolazione stipulato tra gli enti locali affidanti e gli attuali concessionari, avente decorrenza dal 1 gennaio 2002 e scadenza al 31 dicembre 2002. I servizi aggiuntivi rispetto ai servizi minimi previsti nei programmi triennali dei servizi, non soggetti al contratto di regolazione, sono assegnati con gara ad evidenza pubblica a decorrere dal 1 gennaio 2002.</p> <p>3-ter. Gli enti locali, a decorrere dall'anno 2001, avviano le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale con riguardo all'intera rete, ovvero per l'affidamento di quote di servizi o servizi speciali, come indicato nei rispettivi programmi triennali dei servizi. Qualora nei programmi triennali dei servizi emergano condizioni</p>

<p>2-bis. Gli enti locali affidanti prevedono nei bandi, nei capitolati di gara e nei sistemi di valutazione delle offerte specifici criteri e parametri volti ad attestare la capacità di concorrere delle imprese o di riunioni di imprese che, oltre alla idoneità giuridica e morale, facciano riferimento:</p> <p>a) alla capacità tecnica e professionale, con particolare riguardo all'esperienza di avere esercitato, negli ultimi tre anni, servizi nei settori della mobilità collettiva in misura non inferiore al cinquanta per cento del totale delle vetture/km che costituiscono la dimensione della rete o sotto-rete messa a gara, garantendo parametri di qualità e sicurezza del servizio e sul lavoro analoghi a quelli richiesti nei capitolati di gara;</p> <p>b) alla capacità finanziaria ed economica, con particolare riferimento agli indici di liquidità e solidità aziendale e alla dichiarazione di avere realizzato negli ultimi tre anni un fatturato annuo, relativo all'esercizio nei settori della mobilità collettiva, di valore non inferiore al cinquanta per cento dell'importo che costituisce la base d'asta della rete o sotto-rete messa a gara .</p> <p>2-ter. I criteri e i parametri di cui alle lettere a) e b) del comma 2-bis si intendono posseduti anche dalle imprese di trasporto pubblico controllate, se</p>		<p>ostative all'affidamento di tutti i servizi a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali, gli enti locali procedono all'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico locale previa stipula di contratto di servizio quale strumento di regolazione tra le parti, avente decorrenza dall'1 gennaio 2002 e scadenza al 31 dicembre 2002 .</p> <p>3-quater. A decorrere dal 1° gennaio 2003 tutti i servizi di trasporto pubblico locale sono affidati a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali, in conformità alla vigente normativa comunitaria e nazionale. Per gli enti locali affidanti che non hanno completato le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, le concessioni in scadenza al 31 luglio 2003 sono prorogate fino all'entrata in vigore dei rispettivi contratti di servizio stipulati a seguito di gara e comunque non oltre il 31 dicembre 2003.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3-quater. 1. A decorrere dal 1° gennaio 2004, tutti i servizi di trasporto pubblico locale sono affidati nel rispetto della vigente normativa di attuazione</p>
---	--	---

<p>risultano posseduti dalle imprese che ne detengono il controllo. In tale caso l'ente affidante richiede, in sede di sottoscrizione del contratto di servizio conseguente all'aggiudicazione, apposita garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa. Nel caso di riunioni di imprese i criteri e i parametri di cui alle lettere a) e b) del comma 2-bis devono essere possedute nella misura non inferiore al cinquanta per cento dall'impresa mandataria ed in misura non inferiore al venti per cento dalle imprese mandanti. In ogni caso, i requisiti così sommati posseduti dalle imprese riunite devono essere pari a quelli globalmente richiesti dall'ente affidante.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3.1. La proprietà delle reti e degli impianti può essere conferita ad una società di capitali o ad altro soggetto dotato di personalità giuridica a partecipazione pubblica maggioritaria .</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3.5. Nel caso in cui le province o i comuni che stipulano i contratti di servizio scaturenti da gara possiedano quote partecipative all'interno delle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, le commissioni aggiudicatrici delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi sono integrate da un componente nominato dalla Giunta regionale.</p> <p>(...omissis...)</p>		<p>della riforma del trasporto pubblico locale. Per gli enti locali affidanti che non hanno completato le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, le concessioni in scadenza al 31 dicembre 2003 sono prorogate fino all'entrata in vigore dei rispettivi contratti di servizio e comunque non oltre il 31 luglio 2004.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3 quater 2. A decorrere dal 1° agosto 2004, tutti i servizi di trasporto pubblico locale sono affidati nel rispetto della vigente normativa regionale di attuazione della riforma del trasporto pubblico locale. Per gli enti locali affidanti che non hanno completato le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, le concessioni in scadenza al 31 luglio 2004 sono prorogate fino all'entrata in vigore dei rispettivi contratti di servizio e comunque non oltre il 31 ottobre 2004. Trascorso il termine del 31 ottobre 2004, in caso di ulteriori e specifiche situazioni di ritardo negli adempimenti relativi alle gare, debitamente motivate dagli enti programmatori e regolatori, con particolare riferimento a</p>
---	--	---

	<p>7. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento con atto motivato in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete dei servizi, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio. L'affidatario incorre nella decadenza dall'affidamento in presenza di irregolarità specificamente previste nel contratto, di servizio o del mancato rispetto dei parametri di efficienza fissati dalle normative vigenti e dovrà rifondere gli eventuali maggiori oneri che l'ente affidante dovesse sostenere per il riaffidamento del servizio al nuovo gestore. (...omissis...)</p>	<p>controversie ovvero a difficoltà di carattere operativo, la Giunta regionale può autorizzare, con proprio provvedimento, gli stessi enti a ulteriori e singole proroghe delle concessioni, determinandone i limiti temporali comunque non superiori a dodici mesi. (...omissis...) 3 quater 3. Le concessioni dei servizi di trasporto pubblico locale, prorogate ai sensi del comma 3 quater 2, sono ulteriormente prorogate fino all'entrata in vigore dei rispettivi contratti di servizio stipulati dagli enti locali programmatori e regolatori e, in mancanza, fino al 31 dicembre 2005 o al nuovo termine eventualmente stabilito dalla normativa statale. (...omissis...) Le concessioni in scadenza alla data del 31 dicembre 2006 possono essere ulteriormente prorogate non oltre il 31 dicembre 2008 nel rispetto delle condizioni e dei termini previsti dall'articolo 18 del D.Lgs. n. 422/1997. La proroga è disposta dall'ente affidante, previa verifica della sussistenza dei requisiti.</p>
--	---	---

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
MARCHE	<p>Art. 20 l.r. 24-12-1998 n. 45</p> <p>1. Allo scopo di superare gli assetti monopolistici e di introdurre regole concorrenziali per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione, le Province ed i Comuni, secondo le rispettive competenze, ricorrono a procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi e per la scelta dei soci privati delle società affidatarie, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste.</p> <p>2. In attuazione di quanto stabilito dal comma 1:</p> <p>a) per la scelta dei gestori dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all'articolo 12, comma 2, lettera b), del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>b) per l'aggiudicazione dei servizi si applica il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 158 del 1995;</p> <p>c) per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento di confronto concorrenziale previsto dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 533.</p> <p>3. I servizi di trasporto pubblico dell'intero bacino ed i servizi urbani possono essere affidati, senza ricorrere alle procedure concorsuali di cui al comma 1, con atto motivato, per cinque</p>	<p>Art. 21 l.r. 24-12-1998 n. 45</p> <p>(...omissis...)</p> <p>2. È consentito il sub-affidamento dei servizi, allo scopo di realizzare economie nei costi di trasporto pubblico, secondo le norme specifiche introdotte nei contratti di servizio e con le seguenti limitazioni:</p> <p>a) non deve essere superato il limite massimo del venti per cento dei servizi esercitati;</p> <p>b) vanno rispettate le procedure previste dall'articolo 20, qualora l'importo annuo del sub-affidamento superi lire 300.000.000. Per importi inferiori la scelta del sub-affidatario è effettuata a trattativa privata previa valutazione di almeno tre offerte;</p> <p>c) l'impresa sub-affidataria deve possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada ed è tenuta a rispettare le norme in materia di trasporto pubblico di persone, in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la regolarità e la qualità del servizio, ed il contratto nazionale collettivo di lavoro della categoria, pena la decadenza dal sub-affidamento;</p> <p>d) in caso di decadenza o di revoca dell'affidamento cessa contestualmente il</p>	<p>Art. 32 l.r. 24-12-1998 n. 45</p> <p>(...omissis...)</p> <p>6 bis. La Giunta regionale e gli enti locali sono autorizzati a prorogare i contratti di servizio stipulati per il trasporto pubblico automobilistico e ferroviario in scadenza al 31 dicembre 2003.</p> <p>6-ter. La proroga relativa al contratto di servizio del trasporto pubblico automobilistico e al contratto ferroviario è consentita fino al 31 dicembre 2005.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>6-quinquies. Gli enti locali che alla data del 31 marzo 2006 hanno attivato le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale sono autorizzati a prorogare i contratti di servizio in vigore fino al 31 dicembre 2006.</p>

	<p>anni, alle società derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali o dei consorzi che, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano concessionari di servizi di trasporto pubblico extraurbano e/o dei medesimi servizi urbani da affidare. La trasformazione, attuata nelle forme di cui all'articolo 18, comma 3, del D.Lgs. n. 422 del 1997, deve avvenire alle seguenti condizioni: (...omissis...)</p> <p>5. I servizi di trasporto urbano di cui all'articolo 5, comma 3, che restano gestiti direttamente dai Comuni e affidati dagli stessi con contratto di servizio ai propri consorzi o alle proprie aziende speciali, non possono essere ampliati rispetto a quelli già gestiti nelle medesime forme alla data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 422 del 1997. Entro sei mesi dalla data di scadenza di cui al comma 3, lettera a), è comunque fatto obbligo di attivare procedure concorsuali per l'affidamento di una quota del servizio. Possono partecipare alla procedura concorsuale anche le aziende speciali e i consorzi affidatari del restante servizio.</p> <p>6. Allo scopo di raggiungere la massima efficienza e una integrazione graduale, i servizi di ciascun bacino, affidati ai sensi del comma 3, sono gestiti, per un periodo transitorio di tre anni dall'affidamento, tramite una riunione di imprese costituita ai sensi dell'articolo 23 del D.Lgs. n. 158 del 1995 e formata dalla società oggetto della trasformazione, in qualità di capofila, e dai concessionari delle linee comprese nel bacino</p>	<p>sub-affidamento, senza che sia dovuto alcun importo, a titolo di indennizzo, da parte dell'ente affidante.</p>	
--	---	---	--

	<p>di traffico alla data di entrata in vigore della presente legge, con esclusione di quelli che abbiano aderito come soci alla società derivante dalla trasformazione. (...omissis...)</p> <p>Art. 20 bis l.r. 24-12-1998 n. 45</p> <p>1. La Regione, le Province e i Comuni affidano i servizi di trasporto pubblico locale a:</p> <p>a) società di capitali individuate mediante l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica;</p> <p>b) società a capitale misto pubblico privato, nelle quali il socio privato venga scelto attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica che abbiano dato garanzia di rispetto delle norme interne e comunitarie in materia di concorrenza secondo le linee di indirizzo emanate dalle autorità competenti attraverso provvedimenti o circolari specifiche; se la società derivante dalla trasformazione di cui al comma 3 dell'articolo 20 è a totale capitale pubblico, l'espletamento della gara è effettuato dalla società stessa;</p> <p>c) società a capitale interamente pubblico a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi e che la società realizzi la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici che la controllano.</p> <p>2. I contratti per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico stipulati con procedure diverse da quelle di cui al comma 1, si risolvono di diritto al 31 dicembre 2005.</p>		
--	--	--	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
MOLISE	<p>Art. 13 l.r. 24-3-2000 n. 19</p> <p>1. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione, per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione Molise, le province ed i comuni, a decorrere dal 1° gennaio 2004, in base alla rispettiva competenza attribuita ai sensi della presente legge, fanno ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici e sulla costituzione di società miste.</p> <p>2. Ai fini di cui al comma 1 l'affidamento dei servizi avviene mediante contratto di servizio di cui al successivo art. 14 secondo le procedure amministrative proprie dell'ordinamento dell'Ente affidante considerando che:</p> <p>a) per la scelta del gestore dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all'art. 12, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>b) per quanto riguarda l'aggiudicazione, si tiene conto del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art. 24, comma 1 lettera b) del decreto legislativo n. 158/1995;</p> <p>c) per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento di confronto concorrenziale previsto dal</p>	<p>Art. 14 l.r. 24-3-2000 n. 19</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3. I contratti di servizio devono contenere tutti gli elementi previsti dall'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997, compresa la clausola di revisione annuale di cui al comma 4 dello stesso articolo. Devono inoltre definire: (...omissis...)</p> <p>n) la disciplina da applicare nel caso di sub-affidamento dei servizi.</p>	<p>Art. 15 l.r. 24-3-2000 n. 19</p> <p>1. Sino al 31 dicembre 2003, e non oltre tale data, per i servizi urbani, extraurbani e interregionali in corso alla data di entrata in vigore della presente legge vi è la facoltà di mantenere gli affidamenti agli attuali concessionari, fermo restando l'obbligo previsto nel comma 3-bis dell'articolo 18 del decreto legislativo n. 422/1997, e successive modificazioni ed integrazioni. (...omissis...)</p>

	<p>D.P.R. 16 settembre, n.53; d) alle gare saranno ammesse, oltre alle ditte individuali ed ai consorzi, anche riunioni temporanee di imprese costituite secondo i criteri di cui all'art. 23 del decreto legislativo 17 marzo 1995 n.158; e) per la partecipazione alle gare di ditte in forma singola o associata o quali componenti di un consorzio regolarmente costituito, si fa esplicito riferimento a quanto previsto dall'art. 23 del suddetto decreto n. 158/1995. (...<i>omissis</i>...)</p>		
--	---	--	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
PIEMONTE	<p>Art. 11 l.r. 04/01/2000 n. 1</p> <p>1. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente. I soggetti devono essere in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada .</p> <p>2. Qualora il servizio sia affidato a seguito di espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, l'aggiudicazione avviene sulla base del criterio previsto dall'articolo 24, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), secondo le procedure previste dall'articolo 12, comma 2, e dall'articolo 13, limitatamente ai casi contemplati, del D.Lgs. n. 158/1995, nonché secondo quanto stabilito dall'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimi tre periodi del D.Lgs. n. 422/1997 e successive modificazioni.</p> <p>2-bis. In coerenza alla normativa nazionale non sono ammessi a partecipare alle gare di cui al comma 2 le società che, in Italia o all'estero, gestiscono a</p>	<p>Art. 10 c. 4 l.r. 04/01/2000 n. 1</p> <p>4. I contratti di servizio specificano i seguenti contenuti minimi: (...omissis...) i) la disciplina da applicare in caso di subaffidamento di servizi complementari al trasporto pubblico, previa autorizzazione dell'Ente; (...omissis...)</p>	<p>Art. 21 l. r. 04/01/2000 n. 1</p> <p>Fermo restando quanto disposto dall'articolo 11, comma 2-quater, della presente legge fino al 31 dicembre 2002, vige la seguente procedura semplificata. (Comma così modificato dall'art. 7, comma 1, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.)</p> <p>L'art. 10 della l.r. 17/2004 ha disposto il differimento al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia.</p> <p>Tale articolo dispone testualmente: <i>“Il termine di cui all'articolo 21, comma 1, della L.R. n. 1/2000 è differito al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia.”</i></p>

	<p>qualunque titolo servizi pubblici locali in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica, o a seguito dei relativi rinnovi; tale divieto si estende alle società controllate o collegate alle loro controllanti, nonché alle società controllate o collegate con queste ultime. (...omissis...) (...omissis...)</p> <p>5. L'Ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento, con atto motivato, in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete dei servizi, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio. L'affidatario incorre nella decadenza dell'affidamento in presenza di irregolarità specificamente previste nel contratto di servizio.</p> <p>Art. 21 l. r. 04/01/2000 n. 1 (...omissis...)</p> <p>5. Gli Enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9, limitatamente alla stipulazione del primo contratto di servizio e successive proroghe, con scadenza entro la fine del periodo transitorio, possono utilizzare la procedura negoziata di cui all'articolo 12, comma 2, lettera c), del D.Lgs. n. 158/1995. I contratti di servizio sono estesi agli ambiti territoriali di cui all'articolo 10, comma 1. Al fine di favorire l'aggregazione tra le imprese operanti e di superare la piccola dimensione e l'eccessiva frammentazione che ostacolano il raggiungimento di soddisfacenti livelli di sinergia ed efficienza economica, ove tutti i soggetti che esercitano, alla data del 31 dicembre 1999, i</p>		
--	--	--	--

Capitolo IV

	<p>servizi compresi in ciascun ambito territoriale costituiscano una riunione di imprese nelle forme elencate dall'articolo 23, comma 2, del D.Lgs. n. 158/1995, alla riunione di imprese sono in via prioritaria rivolti l'invito a presentare un'offerta e l'attività negoziale di cui all'articolo 12, comma 2, lettera c), del D.Lgs. n. 158/1995.</p>		
--	---	--	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
PUGLIA	<p>Art. 16 l.r. 31/10/2002, n. 18</p> <p>1. L'affidamento per la gestione di servizi di T.P.R.L. o di infrastrutture ferroviarie è rilasciato dagli enti competenti a seguito di espletamento di gara pubblica con procedura ristretta ai sensi dell'articolo 12, lettera b), del D.Lgs. n. 158/1995, previa definizione degli standard qualitativi, ambientali e di sicurezza. Per gli affidamenti provvisori è ammessa la procedura negoziata preceduta dalla pubblicazione del bando ai sensi dell'articolo 11 del D.Lgs. n. 158/1995. Alle gare pubbliche possono partecipare i soggetti di cui all'articolo 23 del D.Lgs n. 158/95.</p> <p>2. L'Ente affidante istituisce un proprio sistema di qualificazione delle imprese concorrenti, ai sensi dell'articolo 15 del D.Lgs. n. 158/1995, sulla base del valore annuale dell'entità della produzione dei servizi, comprensivo del corrispettivo per l'esercizio o per l'infrastruttura, non inferiore all'eventuale importo posto a base di gara o, in assenza di quest'ultimo, non inferiore al costo delle retribuzioni annue del personale occorrente per la gestione dei servizi di trasporto in gara. (...<i>omissis</i>...)</p> <p>3. Sono escluse dalla partecipazione alle gare di cui al comma 1 le società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto e le società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Tale esclusione non opera per le prime gare aventi ad oggetto</p>	<p>Art. 17 l.r. 31/10/2002, n. 18</p> <p>1. Il soggetto gestore dei servizi di T.P.R.L. può dare in sub affidamento, previa autorizzazione dell'ente affidante, nei cui confronti rimane comunque unico responsabile, quote di servizi complessivamente non superiori al 20 per cento dei servizi gestiti ad altri soggetti dotati dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale previsti dalla vigente normativa. I soggetti sub affidatari sono individuati dal soggetto sub affidante tramite le procedure concorsuali di cui all'articolo 16, preferendo, a parità di altre condizioni, i precedenti gestori operanti nel bacino interessato. È ammessa la trattativa privata previa valutazione di almeno tre offerte per compensazioni annue inferiori a Euro 400.000,00, al netto di IVA.</p> <p>2. L'eventuale compensazione è determinata con i criteri di cui all'articolo 16, comma 4. Il sub affidante stipula con il sub affidatario apposito contratto di servizio con</p>	<p>Art. 34 l.r. 31/10/2002, n. 18</p> <p>1. La Regione e gli enti locali competenti, entro il 31 dicembre 2004, hanno l'obbligo di attivare e concludere le procedure di gara di cui all'articolo 16, affinché i servizi di TPRL - esclusi i servizi ferroviari - vengano affidati con contratto di servizio pubblico di cui all'articolo 19. (...<i>omissis</i>...)</p>

	<p>l'affidamento dei servizi forniti dalle società partecipanti alle gare.</p> <p>4. L'aggiudicazione è fatta con il criterio dell'offerta più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 24, lettera b), del D.Lgs. n. 158/1995, individuata sulla base di elementi di valutazione prestabiliti dall'ente appaltante in apposito capitolato speciale di appalto (...<i>omissis</i>...)</p> <p>5. Ai sensi dell'articolo 25 del D.Lgs. n. 158/1995 sono da considerare anomale le offerte con ribassi percentuali che superano il limite del dieci per cento, se riferiti a nuovi servizi posti in gara, nonché, limitatamente alle gare relative a servizi esistenti e con trasferimento del personale addetto, il limite del cinque per cento dell'importo a base di gara. (...<i>omissis</i>...)</p> <p>9. Nell'ambito dell'affidamento rilasciato per una rete di servizi automobilistici e ferroviari, l'ente competente, in relazione a sopravvenute variazioni della domanda di trasporto, può disporre, (...<i>omissis</i>...)secondo le modalità previste nel contratto di servizio:</p> <p>a) trasformazioni dei servizi affidati in servizi speciali ai sensi dell'articolo 18;</p> <p>b) modifiche incrementative o riduttive dei programmi di esercizio dei servizi medesimi;</p> <p>c) servizi aggiuntivi che interessino centri e percorsi compresi nella rete e non interferiscano con servizi di altre reti.</p> <p>(...<i>omissis</i>...)</p>	<p>i contenuti di cui all'articolo 19, per quanto applicabili.</p> <p>3. Il sub affidante ha facoltà di cedere al sub affidatario, anche con contratto di franchising, autobus o impianti di sua proprietà nelle forme più opportune a pattuirsi, fermi restando i vincoli eventualmente gravanti sugli stessi ai sensi della legge regionale 19 marzo 1982, n. 13 e dell'articolo 10 della presente legge.</p> <p>4. Il sub affidamento cessa al cessare per qualsiasi causa dell'affidamento, nonché per inadempienze del sub affidatario ai sensi dell'articolo 20, comma 2, senza riconoscimento di alcun indennizzo.</p>	
--	---	---	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
TOSCANA	<p>Art. 16 l.r. 31/07/1998, n. 42</p> <p>1. La Regione e gli enti locali affidano i servizi programmati di trasporto pubblico locale utilizzando di preferenza le procedure ristrette di cui al D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), nonché il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'articolo 24, comma 1, lettera b), del medesimo D.Lgs. n. 158/1995.</p> <p>2. L'affidamento dei servizi avviene per lotti determinati preventivamente da parte dell'ente competente che individua inoltre, ai fini dell'articolo 18, comma 2, del D.Lgs. n. 422/1997, con riferimento a ciascun lotto:</p> <p>a) il personale da trasferire;</p> <p>b) la rete dei servizi minimi ed aggiuntivi e le relative risorse finanziarie;</p> <p>c) gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio;</p> <p>d) la struttura tariffaria.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>5. Il bando di gara prevede l'obbligo per l'aggiudicatario di acquisire i beni di cui al comma 2 lettera c). Il trasferimento avviene a titolo di proprietà o ad altro titolo, sulla base delle indicazioni del gestore uscente, espresse almeno dodici mesi prima della scadenza del contratto, su richiesta dell'ente competente.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>7. La Giunta regionale individua altresì le clausole essenziali degli atti di gara e del contratto di servizio, inderogabili ai fini dell'attribuzione dei finanziamenti di cui all'articolo 6,</p>	<p>Art. 17 l.r. 31/07/1998, n. 42</p> <p>1. Ai fini della presente legge costituisce "subaffidamento" il subappalto di una quota delle linee o della rete dei servizi di trasporto oggetto dell'appalto.</p> <p>2. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 18 della legge 19 marzo 1990, n. 55 (Nuove disposizioni per la prevenzione della delinquenza di tipo mafioso e di altre gravi forme di manifestazione di pericolosità sociale), il soggetto affidatario dei servizi può procedere al subaffidamento di quote di servizi, non superiore al 5 per cento di quelle oggetto di gara, identificate nell'ambito del bando, limitatamente alle percorrenze quantitativamente correlate agli incrementi di servizio proposti in sede di gara, da svolgersi in condizioni di domanda debole, con modalità specificamente previste dallo schema tipo di capitolato definito ai sensi dell'articolo 16.</p> <p>3. Ulteriori incrementi di servizio in subaffidamento, rispetto a quanto definito al comma 2, per le gare</p>	<p>Art. 29 l.r. 31/07/1998, n. 42</p> <p>(...omissis...)</p> <p>3. L'erogazione delle risorse regionali relative ai servizi di trasporto pubblico è sospesa qualora l'ente competente non provveda ad avviare le procedure concorsuali tramite l'emanazione del bando per l'affidamento dei servizi entro il 31 ottobre 2003. L'erogazione riprende all'atto della pubblicazione del bando di gara.</p> <p>4. L'erogazione delle risorse regionali relative ai servizi di trasporto pubblico è sospesa qualora l'aggiudicazione dei servizi a seguito di espletamento di procedura di gara non avvenga entro il 1° gennaio 2004. L'erogazione riprende dalla data di aggiudicazione dei servizi.</p> <p>5. La Giunta regionale può stabilire la proroga dell'erogazione delle risorse regionali per un massimo di dodici mesi a decorrere dal</p>

	<p>comma 4, lettera a), al fine di garantire omogeneità di trattamento sul territorio regionale per quanto riguarda in particolare:</p> <p>a) i livelli minimi di qualità del servizio;</p> <p>b) (lettera abrogata dall'art. 2, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.);</p> <p>c) le modalità di svolgimento delle gare, ivi compresi i requisiti di ammissione, gli elementi di valutazione e le previsioni concernenti il subappalto e la manutenzione dei beni mobili;</p> <p>d) la gestione dei contratti di servizio;</p> <p>e) l'impegno alla piena attuazione delle determinazioni definite ai sensi dell'articolo 18-bis, comma 2.</p> <p>8. Gli enti di cui al comma 1 che decidono di mettere a gara in un unico lotto servizi di competenza di enti diversi, ricorrono alla stipula di convenzioni ai sensi dell'articolo 22.</p> <p>9. Nel caso in cui l'affidamento dei servizi da realizzare su infrastruttura di trasporto costituisca oggetto di concessione di lavori pubblici, ai sensi della legge 11 febbraio 1994, n. 109 (Legge-quadro in materia di lavori pubblici) e successive modifiche, le disposizioni della presente legge si applicano per quanto non in contrasto con la disciplina di cui alla medesima L. n. 109/1994.</p> <p>10. Nel caso in cui l'infrastruttura di trasporto sia parzialmente realizzata tramite concessione di lavori pubblici, i servizi di trasporto afferenti l'infrastruttura e quelli correlati svolti con altre modalità, possono essere affidati attraverso la medesima concessione, al fine di garantire l'unitarietà della gestione. Per i servizi correlati il limite di cui al comma 2 può essere elevato fino a coincidere con la durata residua della concessione.</p> <p>art. 16-bis l.r. 31/07/1998, n. 42</p>	<p>successive alla prima, qualora si rendano necessari, comportando modifiche al capitolato speciale di appalto, saranno concertate ad un tavolo appositamente istituito dalla Giunta regionale.</p> <p>4. Il soggetto affidatario dei servizi può inoltre, previa autorizzazione dell'ente affidante o concedente, subaffidare i servizi di trasporto pubblico oggetto del contratto di servizio per far fronte ad esigenze straordinarie e per un periodo massimo pari a sei mesi, rinnovabile una sola volta.</p> <p>5. Fermo restando che il soggetto affidatario rimane unico responsabile del servizio nei confronti del soggetto affidante, il rapporto di subaffidamento, fra il soggetto affidatario ed il subaffidatario, è disciplinato da contratto, da stipulare nel rispetto delle condizioni previste nel contratto di servizio.</p> <p>6. Limitatamente alla prima gara il soggetto affidatario può procedere al subaffidamento per quote di servizi, da svolgersi in condizioni di domanda debole identificate nel bando di gara, per percorrenze pari a quelle previste nei subaffidamenti, autorizzati dalla pubblica</p>	<p>termine di cui al comma 4, qualora l'aggiudicazione dei servizi sia ritardata per cause indipendenti dalla stazione appaltante.</p> <p>Con Delib.G.R. 8 novembre 2004, n. 1110 è stata disposta una proroga dell'erogazione delle risorse regionali per il trasporto pubblico fino al 31 dicembre 2004.</p>
--	--	--	---

	<p>1. Sono ammessi a partecipare alla gara, purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo 16-ter, i seguenti soggetti:</p> <p>a) le imprese individuali, anche artigiane, le società commerciali, le società cooperative;</p> <p>b) i consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro costituite a norma della legge 25 giugno 1909, n. 422 (Costituzione di consorzi di cooperative per appalti di lavori pubblici) e successive modifiche, ed i consorzi tra imprese artigiane di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443 (Legge-quadro per l'artigianato);</p> <p>c) i consorzi stabili costituiti anche in forma di società consortili ai sensi dell'articolo 2615-ter del codice civile, tra imprese individuali, anche artigiane, società commerciali, società cooperative di produzione e lavoro, formati da non meno di tre consorziati che, con decisione assunta dai rispettivi organi deliberativi, abbiano stabilito di operare in modo congiunto nella fornitura di servizi di trasporto al pubblico per un periodo di tempo non inferiore a cinque anni, istituendo a tal fine una comune struttura di impresa;</p> <p>d) le associazioni temporanee di concorrenti, costituite dai soggetti di cui alle lettere a), b) e c), che, prima della presentazione dell'offerta, abbiano conferito mandato collettivo speciale con rappresentanza ad una di esse, qualificata capogruppo, la quale esprima l'offerta in nome e per conto proprio e delle mandanti, di seguito indicate come "associazioni temporanee di imprese";</p> <p>e) i consorzi di concorrenti, di cui all'articolo 2602 del codice civile, costituiti tra i soggetti di cui alle lettere a), b) e c) anche in forma di società consortili ai sensi dell'articolo 2615-ter del codice civile;</p> <p>f) i soggetti che abbiano stipulato il</p>	<p>amministrazione, in atto alla data d'entrata in vigore della presente legge. In tal caso le quote di subaffidamento in atto concorrono al raggiungimento del limite di subaffidamento autorizzabile ai sensi del comma 2.</p>	
--	---	--	--

	<p>contratto di Gruppo europeo di interesse economico (G.E.I.E.) ai sensi del decreto legislativo 23 luglio 1991, n. 240 (Norme per l'applicazione del regolamento n. 85/2137/CEE relativo all'istituzione di un Gruppo europeo di interesse economico (G.E.I.E.), ai sensi dell'articolo 17 della legge 29 dicembre 1990, n. 428.) <i>(...omissis...)</i></p> <p>4. Fermo restando quanto stabilito al comma 3, non è consentita l'associazione anche in partecipazione o l'associazione temporanea di imprese, concomitante o successiva all'aggiudicazione della gara. È vietata altresì qualsiasi modificazione alla composizione delle associazioni temporanee di imprese e dei consorzi di cui al comma 1, lettere d) ed e), ed a quella risultante dall'impegno presentato in sede di offerta.</p> <p>5. La violazione della disposizione di cui al comma 4 comporta l'annullamento dell'aggiudicazione o la nullità del contratto, nonché l'esclusione delle imprese dalle nuove gare relative ai medesimi appalti.</p> <p>6. L'offerta delle imprese riunite in associazioni temporanee determina la loro responsabilità solidale nei confronti del soggetto aggiudicatore. <i>(...omissis...)</i></p> <p>9. Il rapporto di mandato non determina di per sé organizzazione o associazione fra le imprese riunite, ognuna delle quali conserva la propria autonomia ai fini della gestione e degli adempimenti fiscali e degli oneri sociali. <i>(...omissis...)</i></p> <p>13. Il bando di gara può stabilire, ai sensi dell'articolo 33 della direttiva 93/38/CEE (Direttiva del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono</p>		
--	---	--	--

	<p>servizi di trasporto, nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni), l'obbligo, per i soggetti di cui al comma 1, lettere b), c), d), e) ed f), di costituire un consorzio in forma di società per azioni o a responsabilità limitata, con impegno ad operare in modo unitario nello svolgimento del contratto di servizio, ferma restando la responsabilità solidale dei soggetti partecipanti al consorzio nei confronti del soggetto aggiudicatore. In tal caso l'offerta contiene l'impegno a costituire un consorzio in forma di società per azioni o a responsabilità limitata, ovvero a costituire una società per azioni o una società a responsabilità limitata. Nel caso di consorzi di cui alle lettere b) e c), il consorzio, con le caratteristiche di cui al presente comma, è costituito fra tutti i singoli consorziati per conto dei quali il consorzio ha partecipato alla gara, senza che ciò escluda la responsabilità di quest'ultimo.</p>		
--	---	--	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
UMBRIA	<p>Art. 22 l.r. 18/11/1998 n. 37.</p> <p>1. In attuazione all'art. 18 del decreto legislativo, la Regione e gli enti concedenti affidano i servizi di trasporto pubblico locale, con eccezione di quelli di cui agli artt. 8 e 9 del decreto legislativo, ciascuno secondo la propria competenza, con procedure concorsuali.</p> <p>2. Gli eventuali soci privati delle società pubbliche o a capitale pubblico che gestiscono i servizi sono individuati tramite procedure concorsuali, anche in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste.</p> <p>3. Sono ammesse alle procedure concorsuali previste dal comma 1 le società scelte in conformità ai criteri di cui all'articolo 18, comma 2 del D.Lgs. n. 422/1997 come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, e i raggruppamenti temporanei di impresa di cui all'articolo 23 del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158, costituiti da società a capitale pubblico e da società a capitale privato, con quote di partecipazione corrispondenti all'impegno che ciascun aderente può garantire.</p> <p>4. I servizi di trasporto</p>	<p>Art. 22 l.r. 18/11/1998 n. 37</p> <p>(...omissis...)</p> <p>6. L'eventuale sub-affidamento dei servizi è autorizzato dall'ente concedente d'intesa con la Regione e sentite le organizzazioni sindacali.</p> <p>6-bis. L'affidatario resta comunque unico responsabile del servizio. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub-affidamento, senza il riconoscimento di alcun importo, a titolo di indennizzo, da parte dell'ente affidante.</p> <p>6-ter. L'ente concedente verifica che l'impresa subaffidataria sia in possesso dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada e applichi per le singole tipologie di servizi i rispettivi livelli di contrattazione collettiva. L'autorizzazione è revocata qualora l'impresa subaffidataria non rispetti i livelli di contrattazione collettiva, le norme vigenti in materia di trasporto pubblico di persone e in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la regolarità, la qualità del servizio, nonché, per il personale utilizzato, le norme in materia di versamenti obbligatori previdenziali e assicurativi e la normativa sociale europea con particolare riferimento ai tempi di guida e di riposo.</p> <p>6-quater. L'impresa affidante riconosce un corrispettivo congruo al servizio effettuato che viene approvato dall'Ente</p>	<p>Art. 34 l.r. 18/11/1998 n. 37</p> <p>(...omissis...)</p> <p>4. Le concessioni e gli altri atti di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, comprese le sub concessioni, in essere alla data di entrata in vigore del decreto legislativo, sono prorogati, fino al 31 dicembre 2005.</p> <p>5. Le procedure concorsuali di cui alla presente legge sono espletate in tempo utile per l'affidamento dei servizi dal 1° gennaio 2006.</p>

	<p>pubblico locale sono aggiudicati tenendo conto, prioritariamente, della qualità del servizio offerto determinata sulla base dei parametri fissati dalla Giunta regionale e dei criteri individuati nello schema di bando di gara e di capitolato di cui all'articolo 23. (...omissis...)</p>	<p>concedente con l'atto di autorizzazione di cui al comma 6. 6-quinquies. Qualora sia ammessa alla gara un'azienda partecipata dall'ente concedente, le procedure concorsuali sono espletate da una commissione composta da soggetti terzi, nominata dalla Regione nel caso di società a partecipazione provinciale e dalla Provincia nel caso di aziende a partecipazione comunale.</p>	
--	---	---	--

	MODALITA' AFFIDAMENTO	SUBAFFIDAMENTO	PERIODO TRANSITORIO
VENETO	<p>Art. 22 l. r. 30/10/1998 n. 25</p> <p>1-bis. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate. Tale esclusione non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi. Alle procedure concorsuali ed al successivo affidamento sono ammesse imprese idonee tra cui società di capitali, anche consortili, e società costituite in forma cooperativa ed in forma consortile. Alle suddette procedure concorsuali ed al successivo affidamento sono ammesse anche Associazioni temporanee di impresa (A.T.I.) costituite da imprese idonee, senza obbligatorietà in caso di aggiudicazione, della trasformazione dell'A.T.I. in società di capitali o in forma consortile.</p> <p>1-ter. Qualora si verifichi il caso in cui l'ente competente, ai sensi degli articoli 8 e 9, allo svolgimento delle procedure concorsuali, sia proprietario o comproprietario di un'impresa in possesso dei requisiti di cui al precedente comma, o abbia comunque partecipazione, in qualsiasi forma, nella impresa medesima, la competenza allo</p>	<p>Art. 26 l. r. 30/10/1998 n. 25</p> <p>1. È consentito il subaffidamento dei servizi, allo scopo di realizzare economia nei costi dei servizi di trasporto previsti dalla presente legge.</p> <p>2. L'affidatario dei servizi di cui al comma 1, sulla base di quanto stabilito nel bando di gara, può applicare l'istituto del subaffidamento dei servizi ad altra impresa, entro il limite massimo del venti per cento dei servizi affidati, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 22. Esperite le procedure anzidette per la scelta del subaffidatario, si procede alla stipula di un contratto tra affidatario ed il subaffidatario, fermo restando che l'affidatario resta comunque unico responsabile del servizio nei confronti dell'Ente affidante</p> <p>3.L'impresa subaffidataria deve possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada ed è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto pubblico di persone ed in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la regolarità e la qualità del servizio e il</p>	<p>Deliberazione Giunta Regionale n. 1402 del 16/05/2006</p> <p>(...omissis...)</p> <p>2. di individuare al 31 dicembre 2006 il termine ultimo del periodo transitorio, nel corso del quale gli Enti Affidanti possono mantenere gli affidamenti in essere agli attuali affidatari dei servizi, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1 comma 394 della legge 23 dicembre 2005, n. 266.</p> <p><i>Vedi anche : Deliberazione Giunta regionale n. 74 del 22/08/2006.</i></p>

	<p>svolgimento delle procedure concorsuali stesse è attribuita alla Regione .</p> <p>2. In attuazione di quanto previsto al comma 1:</p> <p>a) per quanto riguarda la scelta del gestore dei servizi si applica la vigente normativa nazionale e comunitaria e per quanto riguarda i criteri di aggiudicazione, si applica il criterio di cui all'articolo 24, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;</p> <p>a-bis) le riunioni di impresa di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, che possiedono la totalità dei requisiti previsti dal bando di gara possono associare al raggruppamento o indicare come consorziate esecutrici anche altre imprese in possesso dei requisiti in misura inferiore al 20 per cento;</p> <p>b) per la scelta dei soci privati di maggioranza o di minoranza delle società miste si applica, in ogni caso, il procedimento di confronto concorrenziale previsto dal D.P.R. 16 settembre 1996, n. 533;</p> <p>c) i bandi relativi alle procedure concorsuali attribuiscono titolo preferenziale a quanti sono in possesso di certificazione di qualità secondo le norme UNI EN ISO 9000.</p> <p>(...omissis...)</p> <p>4. Nel caso di trasformazione, da effettuarsi entro il 31 dicembre 2000, delle aziende speciali e dei consorzi che attualmente sono affidatari dei servizi nella Regione, in società di capitali o in cooperative a responsabilità limitata anche tra i dipendenti, ovvero, nel caso di frazionamento societario per esigenze funzionali o di gestione, i servizi sono affidati direttamente alle società derivanti dalla trasformazione, mediante la stipula dei relativi contratti di</p>	<p>rispetto dei contratti collettivi di lavoro, pena la decadenza dal subaffidamento.</p> <p>4. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il subaffidamento, senza alcun obbligo di indennizzo da parte dell'ente affidante.</p>	
--	---	---	--

<p>servizio, fino al 31 dicembre 2003 .</p> <p>4-bis. L'ente locale titolare dei servizi esercitati dalla società derivante dalla trasformazione di cui al comma 4, può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni dalla data di costituzione della società.</p> <p>4-ter. Entro il 30 giugno 2001 gli enti competenti, ai sensi degli articoli 8 e 9, individuano le quote di servizio e i servizi speciali esercitati dalle società di cui al comma 4 del presente articolo 22 che possono essere gestiti in modo più economico a seguito del loro affidamento a terzi mediante procedura concorsuale, anche autorizzando l'Istituto del subaffidamento di cui all'articolo 26. (...<i>omissis</i>...)</p> <p>5. Qualora la trasformazione non avvenga entro il 31 dicembre 2000, provvede il Sindaco o il Presidente della Provincia entro i successivi tre mesi.</p> <p>6. In caso di ulteriore inerzia, la Regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2.</p>		
---	--	--