



Schema di decreto legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale. Prime osservazioni ed emendamenti.

1. Premessa

L'obiettivo dello schema di decreto in oggetto è pienamente condiviso dall'Associazione, che da anni chiedeva la definizione di un impianto normativo in materia di servizi pubblici locali d'interesse economico generale, in grado di garantire reali poteri di regolazione e programmazione agli enti locali e assicurare ai cittadini servizi migliori a prezzi sempre più competitivi.

Nella lunga e tormentata storia della riforma della disciplina dei servizi pubblici locali, l'Associazione ha infatti sempre sostenuto la necessità di un quadro di regole omogenee e stabili, entro cui le politiche orientate alla crescita socio-economica dei territori potessero dare i migliori risultati e promuovere processi di apertura al mercato e aggregazioni industriali in un mercato realmente concorrenziale e liberalizzato del settore.

Dunque, l'ANCI esprime apprezzamento per l'obiettivo che il decreto, in attuazione dei criteri della delega contenuti nell'articolo 19 della legge 124/2015, pone al centro dell'intervento normativo, qual è quello dell'individuazione di una disciplina generale organica della materia, attraverso indicazione di principi generali per l'assunzione, la regolazione e la gestione dei servizi pubblici locali di interesse economico generale.

Si osserva tuttavia che alcune norme di dettaglio, in merito ad esempio alle procedure di individuazione delle attività di interesse generale e alla conseguente assunzione e gestione del servizio nonché alla scelta del modello gestorio dell'*in house providing*, presentano profili di criticità sostanziale e oggettive difficoltà applicative che necessitano di ulteriore riflessione e interventi correttivi riportati nel presente documento.

Infine, in merito alla introdotta disciplina del Trasporto pubblico locale, si apprezza lo sforzo del legislatore di individuare una regolazione del settore organica ed omogenea, tuttavia si osserva come tale scelta, all'interno del testo unico di disciplina dei servizi di interesse economico generale, possa rappresentare un eccesso di delega rispetto ai criteri di cui all'articolo 19 della legge n.

124/2015 e si sottolinea l'assenza nel testo del punto qualificante del cd ddl Del Rio in materia di trasporto pubblico locale e cioè la stabilizzazione del Fondo di cui all'articolo 16bis, comma 1 DL n. 35/2012, convertito in legge n. 135/2012. A tal proposito, l'Associazione ritiene sia indispensabile, ai fini del rinnovo parco autobus inquinanti nelle Città, l'attribuzione di misure di premialità a favore delle Regioni che destinano una quota del fondo loro spettante al trasporto pubblico su gomma e l'attribuzione di una parte del fondo TPL, direttamente alle Città Metropolitane.

Si esprime altresì apprezzamento per le norme in materia di contratto di servizio, trasparenza e tutela dei consumatori, mentre destano perplessità le disposizioni in merito alla tempistica della procedura di approvazione dei Piani urbani sulla mobilità sostenibile.

2. Breve sintesi del contenuto normativo

Il decreto si compone di trentotto articoli, suddivisi in sette Titoli, attraverso i seguenti principali interventi:

- ✓ *precisazione dell'ambito di applicazione della disciplina, **con esclusione** delle normative speciali di settore (ma fatte salve le disposizioni in materia di modalità di affidamento dei servizi): servizio idrico integrato, servizio di gestione integrata dei rifiuti, trasporto pubblico locale, servizio di distribuzione dell'energia elettrica, servizio di distribuzione del gas naturale e gestione del servizio farmaceutico;*
- ✓ *indicazione dei principi generali per l'assunzione, la regolazione e la gestione dei servizi pubblici locali di interesse economico generale;*
- ✓ *previsione di condizioni e limiti per l'assunzione del servizio pubblico, con indicazione delle concrete modalità di perseguimento degli obiettivi di interesse pubblico ;*
- ✓ *revisione delle discipline settoriali ai fini del loro coordinamento con la disciplina generale in materia di modalità di affidamento dei servizi;*
- ✓ *introduzione di specifiche e tassative modalità di gestione del servizio: affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica, affidamento a società mista, gestione diretta o in house e, limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante azienda speciale;*
- ✓ *riordino della disciplina in materia di proprietà e gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali;*
- ✓ *riordino e razionalizzazione delle regole in materia di organizzazione dei servizi, anche mediante la definizione degli ambiti territoriali ottimali;*

- ✓ *introduzione di regole certe in tema di distinzione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione;*
- ✓ *completamento della disciplina in materia di trasporto pubblico locale;*
- ✓ *razionalizzazione delle funzioni affidate alle Autorità indipendenti, al fine di assicurare la trasparenza nella gestione e nell'erogazione dei servizi;*
- ✓ *definizione di strumenti di rilevazione degli obblighi di servizio pubblico imposti e degli standard di qualità, nel rispetto dei principi dettati dalla normativa nazionale in materia di trasparenza;*
- ✓ *definizione del regime delle sanzioni e degli interventi sostitutivi, in caso di violazione della disciplina generale.*

3. Prime osservazioni generali

Come già accennato in premessa, l'intervento del legislatore punta all'introduzione della liberalizzazione *nel* mercato dei servizi pubblici locali di interesse economico generale o servizi di interesse generale di ambito locale, definiti come *“i servizi erogati o suscettibili di essere erogati dietro corrispettivo economico su un mercato, che non sarebbero svolti senza un intervento pubblico o sarebbero svolti a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che i Comuni e le Città Metropolitane, nell'ambito delle rispettive competenze, assumono come necessari per assicurare la soddisfazione dei bisogni delle comunità locali, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale”*.

Dalla suddetta definizione ne discende che, per l'individuazione e assunzione da parte di Comuni e Città Metropolitane di servizi pubblici locali di interesse economico generale, diversi da quelli già previsti dalla legge, è obbligatoria una preventiva verifica che **“le attività non siano già fornite da imprese operanti secondo le normali regole di mercato in modo soddisfacente e a condizioni coerenti con il pubblico interesse, come definito dall'amministrazione in termini di prezzo, caratteristiche obiettive di qualità e sicurezza, continuità e accesso al servizio”** (**articolo 5 comma 2**). La verifica di cui sopra può avvenire anche mediante forme di consultazione pubblica del mercato che si conclude con un documento che attesti i risultati, in termini di partecipazione e di contenuto, e indichi le ragioni dell'accoglimento o del mancato accoglimento delle proposte. Gli esiti della verifica vanno illustrati nel provvedimento (non è precisato ma ovviamente trattasi di delibera del Consiglio Comunale/ Metropolitano) con il quale l'ente delibera l'assunzione del servizio e che deve essere pubblicato sul sito istituzionale e trasmesso all'Osservatorio per i servizi pubblici locali istituito presso il MISE.

Sul rispetto dei criteri e della procedura, il decreto prevede il possibile intervento dell'*Antitrust*, con i poteri di legge, senza null'altro aggiungere riguardo alle modalità procedurali di tale forma di controllo. Come detto in premessa, si esprimono perplessità sulla concreta attuazione di una procedura che rischia – senza un'adeguata attività formativa e una standardizzazione del processo di consultazione pubblica – di vanificare l'obiettivo condiviso di apertura nel mercato dei servizi pubblici locali di interesse economico generale.

Ciò anche alla luce delle successive disposizioni che attengono invece alla valutazione e scelta delle modalità di perseguimento degli obiettivi di interesse pubblico (art. 6) e cioè mediante: a) attribuzione di obblighi di servizio a tutti gli operatori nel mercato, b) vantaggi economici agli utenti per la fruizione del servizio; c) attribuzione di obblighi di servizio ad operatori economici individuati secondo le modalità previste dal decreto stesso. In quest'ultimo caso tali modalità sono: affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica; affidamento a società mista; gestione diretta mediante affidamento *in house* nei limiti fissati dal diritto dell'unione europea e dalle disposizioni in materia di contratti pubblici e del testo unico in materia di società partecipate e, limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante azienda speciale (**articolo 7**);

Si rileva l'estrema difficoltà operativa relativa **alle modalità di affidamento *in house* del servizio o mediante azienda speciale** (art. 7 comma 3). Infatti, tali modelli gestori sono possibili solo se l'ente dimostra che tale scelta non sia comparativamente più svantaggiosa rispetto ai costi standard del servizio definiti dalle Autorità indipendenti (articolo 15 comma 2) e ritorna - in modo diverso ma ugualmente complesso - la prova "diabolica" del fallimento del mercato, che deve essere esplicitato nelle "ragioni del mancato ricorso al mercato" ed anche nella mancata divisione in lotti. Inoltre, in caso di affidamento *in house*, per i servizi a rete, si prevede l'obbligo di redazione di un Piano Economico finanziario da far asseverare ad un istituto di credito o ente equipollente con l'aggiornamento triennale dell'assetto economico patrimoniale, del capitale proprio investito e dell'ammontare del debito. Infine, sempre in caso di ricorso ad una delle due succitate fattispecie (*in house* o azienda speciale) è previsto **l'invio preventivo dello schema di deliberazione all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per un parere** (che non pare vincolante), da rendere entro e non oltre 30 gg. dal ricevimento. Non si esplicita il valore del silenzio dell'Autorità decorso il suddetto termine, ma si presume trattasi di una fattispecie di silenzio assenso che andrebbe specificata.

Ora, appare evidente dalla descrizione stessa che la procedura rappresenta una disciplina di sfavore nei confronti di un modello di gestione del servizio pubblico di interesse economico generale che lo stesso legislatore invece ritiene pienamente legittimo se rispettoso dei principi dettati

dall'ordinamento comunitario e del codice dei contratti. Anche la **durata degli affidamenti in house** (art. 8) è diversa e risulta, per servizi differenti da quelli a rete, **limitata a 5 anni**.

Questo è un aspetto decisamente critico del provvedimento su cui l'Associazione chiede un ripensamento anche alla luce del fatto che lo schema di decreto sulle partecipate prevede l'acquisizione del parere preventivo alla Corte dei Conti sullo schema di delibera per la costituzione di una società o l'acquisto di partecipazioni; tale procedura, per l'affidamento *in house*, si aggiunge quindi a quella succitata della costituzione della società stessa.

Importanti **novità riguardano gli ambiti territoriali ottimali in ordine ai servizi a rete** (art. 13), tra cui risulta anche il servizio di igiene urbana risolvendo così un dubbio esistente nella prassi e nella giurisprudenza, sui quali il Governo è intervenuto più volte negli ultimi due anni. In particolare, è stabilito che le Regioni definiscono ambiti o bacini, e gli enti di governo degli stessi, aventi **dimensione non inferiore al territorio provinciale** – non più derogabile - *“anche al fine di agevolare i processi di aggregazione fra i gestori”*, prevedendo l'adeguamento a tale perimetro dimensionale per eventuali situazioni difformi, entro 6 mesi dalla pubblicazione del decreto in oggetto.

Riprendendo il principio affermato già con la legge 133/2014, la nuova norma dispone che **laddove i succitati ambiti/bacini coincidano con le città metropolitane o con l'area vasta questi ultimi facciano da enti di governo degli stessi**.

Dalla disciplina generale sugli ambiti, come su descritta, **sono esclusi la distribuzione del gas e dell'energia elettrica ed il TPL** (servizio quest'ultimo per cui lo stesso testo del decreto contiene specifiche disposizioni, trattate nel seguito del documento).

Viene riaffermata l'adesione obbligatoria degli enti locali agli ambiti (60 gg. da costituzione o designazione), con la procedura del potere sostitutivo del Presidente della Regione previo diffida. Si ricorda la posizione da sempre espressa dall'Associazione sui processi aggregativi e cioè che debbano essere su base volontaria e partire dal basso, tenendo conto delle esigenze e partendo da considerazioni di carattere meramente industriale.

Importante novità riguarda poi la prevista **costituzione dell'Autorità di regolazione dei rifiuti urbani e assimilati** (art. 16), che però prevede l'affidamento di tale compito all'attuale Autorità Energia Elettrica, il Gas e Sistema Idrico che muterà nome in “Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA).

Su competenze e funzioni dell'Autorità anche in materia di rifiuti andrà posta particolare attenzione in fase di attuativa, dati i poteri sanzionatori della stessa e l'impatto che potrebbe avere sulla governance di un servizio in cui i Sindaci hanno pesanti responsabilità.

Riconfermate le **norme sulle misure di premialità per le aggregazioni societarie** (art. 33), prioritariamente da assegnare ai gestori selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica o di cui l'Autorità di regolazione o l'ente di governo dell'Ambito nei settori in cui l'Autorità non sia istituita, attesti l'efficienza gestionale e la qualità del servizio.

4. Prime osservazioni su TPL e ferroviario regionale

Il decreto sui Servizi Pubblici Locali di Interesse Economico Generale, che ha l'intento dichiarato di costituire la disciplina generale nelle richiamata materia, contiene importanti **disposizioni specifiche inerenti il TPL e ferroviario regionale**, di notevole impatto per il sistema.

In relazione a tali norme - che assorbono gli interventi prima previsti con uno specifico ddl in materia - vanno richiamate le considerazioni già fatte in premessa e cioè lo stralcio delle norme in materia di stabilizzazione del fondo che è invece il tema più importante per un rilancio del settore. Va rilevato altresì che sono istituiti **specifici bacini di mobilità** (in luogo degli ambiti o bacini territoriali), definiti dalle Regioni, sentite le città metropolitane ed i capoluoghi di provincia, basati su elementi trasportistici (art. 14 comma 3) e che comunque comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o città metropolitane. Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedura di gara e contratti di servizio (articolo 14 comma 4), salvo eccezioni motivate disciplinate con delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Va chiarito chi sia l'ente di governo dei bacini di mobilità.

Importanti e positive le norme per l'innovazione nel TPL (art. 22) che prevedono, per i contratti successivi al 31.12.17, il **blocco della circolazione per i veicoli a motore euro 0 ed euro 1**. Di elevato impatto la previsione dell'utilizzo dei costi standard di cui all'art. 1 c. 84 legge 147/2013 come elemento per le compensazioni economiche rispetto all'importo a base d'asta dell'affidamento.

Modificati anche i criteri di riparto del fondo nazionale per il concorso dello Stato al finanziamento del TPL e ferroviario regionale (art. 23): a decorrere dall'anno successivo a quello dell'entrata in vigore del decreto in oggetto, si avrà una quota di ripartizione del 10% per il primo anno - con incremento annuo del 5% e limite complessivo del 20% - legata al decreto costi standard ed una quota ripartita su base storica e poi sostituita dai livelli adeguati di servizio. Non si comprende, se non legandolo alla visione di sfavore delle società in house, la penalizzazione di cui all'articolo 23 comma 1 lettera d) che prevede la riduzione del fondo da trasferire alle regioni

qualora i servizi di trasporto pubblico regionale o locale non risultino affidati con procedura ad evidenza pubblica.

Positivo, nelle more del decreto di adozione del nuovo riparto, l'anticipo dell'80% del fondo con erogazione delle risorse anche alle città metropolitane, su base mensile.

Si ribadisce la richiesta dell'Associazione di assegnazione diretta di una quota del Fondo alle Città Metropolitane di cui alla legge 56/2014.

Rispetto alle previste linee guida per la **definizione dei PUMS (Piani urbani di mobilità sostenibile)** in Città Metropolitane, enti di area vasta, comuni o loro associazioni, con più di 100.000 abitanti (art. 35), si sottolinea la necessità di correggerne la durata, lasciando anche la possibilità per gli enti già pronti, di poter prevedere un Piano sovracomunale adottato nelle forme associative previste dal TUEL e dalle Legge 56/2014.

Prime proposte emendative

Articolo 2 (Definizioni)

Alla lettera c) a fine periodo inserire” ovvero nel fornire il servizio a fronte di un prezzo”

In alternativa, le parole da “ove il corrispettivo” fino a fine periodo” sono soppresse.

Motivazione

L'emendamento rende coerente il richiamo all'appalto con la conseguente definizione operativa.

Articolo 5
(Assunzione del servizio)

Al comma 3, il secondo e terzo periodo sono abrogati.

In alternativa sostituire il secondo e terzo periodo del comma 3 con il seguente:

“ Le modalità della consultazione pubblica sono stabilite con apposito dpcm, previo parere della Conferenza Unificata, da emanarsi entro 90 giorni dall’entrata in vigore del presente decreto”.

Motivazione

L'emendamento risponde all'esigenza di semplificare la procedura di individuazione dei servizi pubblici locali di interesse economico generale, dato per assunto che ciò costituisca funzione fondamentale dei Comuni in ossequio all'introduzione del principio della concorrenza "nel mercato".

Articolo 7

(Modalità di gestione del servizio)

- Il comma 3 è abrogato
- Al comma 4 le parole: “di cui al comma 3”, sono sostituite con le parole “di cui al comma 2”.
- Al comma 4 l’ultimo periodo è abrogato.
- Il comma 5 è così riformulato:
“ L’Autorità garante della concorrenza e del mercato può procedere a verifiche sul rispetto del presente articolo da parte delle pubbliche amministrazioni, in base alle funzioni e poteri di cui all’articolo 21bis della legge n. 287 del 1990”

In subordine:

Dopo il comma 6, è inserito il seguente comma: “7. *Per la costituzione delle società di cui all’articolo 9 comma 5, lettera c) non si applicano i commi 3, 4 e 5.*”

Motivazione

Gli emendamenti hanno la finalità di evitare la sproporzionata penalizzazione dell’affidamento in house di un servizio di interesse economico generale contenuta nelle disposizioni che, introducendo una specifica e complessa procedura relativa alla prova del fallimento del mercato, di fatto ripristinano le norme di cui all’articolo 4 del dl 138/2011, decadute a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 198/2012.

In subordine, si propone comunque di escludere le società in house costituite per la gestione delle reti degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali dall’ambito soggettivo di applicazione delle procedure di cui all’articolo 7.

Articolo 8
(Durata dell'affidamento)

Il comma 3 è abrogato

In alternativa sostituire le parole “5 anni” con “10 anni”.

Motivazione

L'emendamento è necessario in quanto la norma contiene una ulteriore penalizzazione per l'affidamento in house dei servizi “non a rete”, limitato a 5 anni. E' evidente che la disposizione risulta fortemente limitativa per tale modello gestorio, se ne propone pertanto l'abrogazione. In alternativa si propone raddoppiarne la durata.

Articolo 11

(Regime di subentro in caso di scadenza dell'affidamento o cessazione anticipata)

Al comma 3, dopo le parole “discipline di settore” sono inserite le seguenti: “e le disposizioni emanate dalle Autorità di regolazione settoriali”

Motivazione

L'emendamento è opportuno per chiarire la salvaguardia della disposizioni in materia di subentro o cessazione anticipata previste o in previsione di emanazione da parte dalle Autorità di settore.

Articolo 13

(Organizzazione dei servizi a rete – Ambiti territoriali Ottimali)

- E' infine inserito il seguente comma 7:

"All'articolo 151 del decreto legislativo 152/2006 smi, al comma 5 sono apportate le seguenti modifiche:

Al secondo periodo, le parole "nei primi cinque anni" sono sostituiti dalle seguenti: "nel primo anno", conseguentemente la parola "quinquennio" è soppressa

- dopo il comma 5 è inserito il seguente comma: " Il comma 5 non si applica alle società titolari di affidamento diretto in house"

Motivazione

L'emendamento ha la finalità di ridurre i costi delle polizze fideiussorie per le società in house che gestiscono il servizio idrico integrato.

Articolo 14

(Bacini e livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

All'inizio del comma 1, dopo le parole "di mobilità" sono inserite le seguenti: "*ed i relativi enti di governo degli stessi*"

Il comma 2 è abrogato.

Al comma 4 il secondo e terzo periodo sono abrogati.

Dopo il comma 4 è inserito il seguente comma: "*5. Nelle more della costituzione degli enti di governo degli ambiti o bacini di mobilità di cui al comma 1, gli enti locali possono comunque procedere all'affidamento mediante gara del servizio di trasporto pubblico locale, se lo stesso è svolto in c.d. "proroga tecnica". L'affidamento di cui al periodo precedente può avere una durata massima di 7 anni. Alla scadenza di cui al periodo precedente nella gestione del servizio subentra il gestore del bacino di mobilità ovvero del relativo lotto.*"

Motivazioni

L'emendamento è volto a semplificare la gestione e l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale per bacini di mobilità, eliminando la soglia minima dimensionale di 350 mila abitanti. La proposta introduce anche un periodo transitorio entro il quale è comunque possibile affidare il servizio da parte dei singoli enti locali, risolvendo così alcune situazioni critiche legate alle proroghe necessarie all'espletamento delle nuove gare.

Articolo 16

(Autorità di regolazione dei rifiuti urbani e assimilati)

Al comma 1, alla lettera b) dopo le parole “le regioni” sono inserite le seguenti: “l’ ANCI,”

Al comma 4, a fine comma sono inserite le seguenti parole: “ e la Conferenza Unificata”.

Motivazioni

L'emendamento è volto ad integrare l'Anci fra i soggetti che l'Autorità di regolazione dei rifiuti deve sentire prima di definire i livelli di qualità dei servizi. Si prevede inoltre il passaggio in Conferenza Unificata per il decreto di cui all'articolo 195 comma 2 lettera e) del 152/206.

Articolo 17

(Modifica delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

Il comma 1 è abrogato.

Motivazione

La norma introduce nuove competenze per l'Autorità di regolazione dei trasporti, ma non risulta coerente con la divisione in lotti dei bacini di mobilità, su cui chiama tale soggetto ad esprimersi ritenendole eccezioni.

Articolo 20

(Divieti e inconferibilità nella composizione delle Commissioni di gara per l'affidamento della gestione del servizio)

Al comma 6 dopo le parole “nè dipendenti” aggiungere “aventi responsabilità gestionali in materia di controllo delle società partecipate”.

Motivazione

La proposta emendativa ha la finalità di restringere l'incompatibilità ai soli dipendenti aventi responsabilità gestionali in materia di società partecipate.

Articolo 21

Al comma 1 le parole “stipulato contestualmente all’atto di affidamento” *sono soppresse*.

Motivazione

L’emendamento è finalizzato a rendere coerente la disciplina vigente in materia di stipula dei contratti con quella prevista nel decreto per gli affidamenti.

Articolo 23

(Modifica dei criteri di riparto del Fondo per il concorso finanziario dello Stato al trasporto pubblico locale)

- Al comma 1 le parole “Dall’anno successivo all’entrata in vigore del presente decreto”, sono sostituite con le seguenti: “A decorrere dal 1° gennaio 2018”.
- Al comma 1 la lettera d) è abrogata.

In alternativa al comma 1, lettera d) sostituire le parole “31 dicembre 2015” con le seguenti “31 dicembre 2017” e “quindici per cento” con “cinque per cento”.

- Dopo il comma 1, è inserito il seguente: “1 bis. A decorrere dall’anno di cui al comma 1, una quota del fondo di cui al medesimo comma 1, ai sensi di quanto ivi previsto è assegnata, alle Città Metropolitane di cui alla Legge 56/2014, con criteri che tengano conto anche della quota di domanda di mobilità riferita ai non residenti e non domiciliati (city users) e dell’offerta di servizi di Trasporto Pubblico Locale su impianti fissi. Fermo restando la quota complessiva di riparto ai sensi del comma 1, la quota assegnata alle Città Metropolitane è riportata nei decreti di riparto del fondo di cui al medesimo comma 1 nonché transitoriamente nel decreto di cui al comma 2.”

Motivazione

La norma interviene rispetto alla ripartizione del fondo per il concorso dello stato al trasporto pubblico locale con nuovi criteri di riparto prevedendone l’applicazione con decorrenza dall’anno successivo all’emanazione del decreto. Si propone invece che l’entrata in vigore di tali elementi decorra dal 1 gennaio 2018 nonché l’eliminazione della penalità per gli affidamenti in house, comunque possibile ai sensi dell’articolo 7 del decreto (ovvero in alternativa una drastica riduzione con entrata in vigore al 1 gennaio 2018).

L’emendamento inoltre prevede l’attribuzione diretta di una quota delle risorse del fondo alle Città Metropolitane secondo alcuni specifici criteri, al fine di avere certezza delle risorse.

Articolo 23

(Modifica dei criteri di riparto del Fondo per il concorso dello Stato al trasporto pubblico locale)

Al comma 1, lettera a) sostituire le parole “il 2015” con le seguenti: “*la media degli anni 2012-2015*”

Motivazione

La norma apporta significative modifiche ai meccanismi di riparto del Fondo nazionale trasporti. L'emendamento è volto ad evitare possibili effetti distorsivi per realtà ad altro flusso di domanda anche a fronte di alcuni eventi verificatesi nel 2015 usato come riferimento. Si potrebbe utilizzare quale anno base la media dei quattro anni precedenti, soluzione questa molto diffusa in materia di finanza pubblica.

Articolo 35

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale per la pianificazione e finanziamento della mobilità urbana sostenibile)

al comma 3 sostituire le parole: da "L'aggiornamento del piano deve avvenire con cadenza almeno quinquennale; l'aggiornamento del piano è inoltre obbligatorio nei dodici mesi antecedenti procedure di gara per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale"

con le parole: *"Il piano ha validità decennale, e può essere periodicamente aggiornato; l'aggiornamento del piano, almeno per la sezione relativa al trasporto pubblico, è comunque obbligatorio nei 12 mesi antecedenti procedure di gara per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale"*

Motivazione

L'emendamento è necessario in quanto occorrono anni per arrivare all'approvazione di un PUMS, non è pensabile che ogni soli 5 anni vada rifatto e/o aggiornato perché non è realistico approvarlo in 2 anni e attuarlo in soli 3 anni. Peraltro, la scadenza stretta è anche in contraddizione con la natura strategica dello strumento che si muove invece sul medio-lungo periodo.

Articolo 35

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale per la pianificazione e finanziamento della mobilità urbana sostenibile)

al comma 4 sostituire le parole: "... avranno per oggetto esclusivamente interventi previsti nei piani urbani di mobilità sostenibile", con le seguenti parole: "*... avranno per oggetto esclusivamente interventi previsti o comunque coerenti con i contenuti dei piani urbani di mobilità sostenibile*"

Motivazione

La formulazione attuale della norma ha l'effetto un po' estremo, di impedire che una pista ciclabile non inserita nel PUMS ma egualmente importante e strategica, possa poi ottenere finanziamenti dallo Stato. La riformulazione salvaguarda il principio ma lo rende più sostenibile e applicabile.