

AS935 - REGIONE CAMPANIA - DISEGNO DI LEGGE REGIONALE IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Roma, 16 maggio 2012

Presidente della Regione Campania

L'Autorità, in data 13 marzo e 3 aprile 2012, ha ricevuto due segnalazioni in merito alla legge della regione Campania 27 gennaio 2012, n. 1, recante *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2012 e pluriennale 2012-2014 della Regione Campania"*, in relazione alla quale intende svolgere le seguenti considerazioni ai sensi dell'articolo 21 della Legge 10 ottobre 1990 n. 287.

L'articolo 42 della Legge Regionale in commento, rubricato *"Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale"*, pare muoversi in direzione diametralmente opposta agli obiettivi di liberalizzazione perseguiti dal Legislatore nazionale in materia di servizi pubblici locali (e, per quanto qui di rilievo, nel settore del TPL) con il Decreto Legge 13 agosto 2011, n. 138. Quest'ultimo, all'articolo 4, infatti, intende circoscrivere il mantenimento del regime di esclusiva, quale modello di gestione dei servizi, alle sole ipotesi in cui non risulti praticabile l'introduzione di forme di concorrenza *"nel mercato"*. La disposizione della Legge Regionale citata, nel considerare già *"verificata [...] la non realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale autofilotranviario [...]"* e prescrivendo l'attivazione delle conseguenti *"procedure concorsuali [...]"* per l'affidamento in esclusiva dei servizi, pare ignorare del tutto la necessità che gli Enti competenti procedano alla verifica – in concreto – della possibilità di una gestione pienamente concorrenziale dei servizi, ossia *"nel mercato"* (con tutti gli adempimenti richiesti dall'articolo 4 del D.L. 138/2011 citato, tra i quali, la richiesta di parere all'AGCM).

La norma regionale, peraltro, investe anche la determinazione dei bacini di traffico, sostanzialmente confermando – anche in tal caso in totale assenza di analisi di carattere economico – lo *status quo ante*. I commi 3 e 4 dell'articolo 42 della Legge regionale confermano *tout court* l'attuale assetto dei servizi di trasporto pubblico locale sia da un punto di vista qualitativo che quantitativo. Non pare emergere alcuno *"sforzo"* di revisione né dei servizi minimi, in un'ottica di efficienza e di aggiornamento della domanda di mobilità espressa dalle comunità locali, né dei bacini di traffico oggetto delle procedure ad evidenza pubblica che rimangono ancorati alle caratteristiche territoriali delle attuali circoscrizioni provinciali.

Tale scelta, peraltro, non pare sia supportata da analisi economiche finalizzate a verificare l'esistenza di economie di scala o di differenziazione derivanti dall'eventuale accorpamento di bacini, come previsto invece dall'articolo 3-bis, comma 1, del D.L. 138/2011.

Nel caso di subentro nella gestione dei servizi di nuove imprese ai precedenti affidatari, il comma 10 del medesimo articolo 42 prevede che *"al personale dipendente sono garantiti i trattamenti normativi e retributivi previsti dalla contrattazione nazionale di settore e quanto previsto dall'accordo stipulato in data 16 dicembre 2011 tra Regione, Associazione trasporti (ASSTRA), Ente autonomo Volturno (EAV) e le organizzazioni sindacali regionali e territoriali dei lavoratori"*.

L'Autorità ha evidenziato più di una volta (nelle segnalazioni AS1339 e AS424 aventi entrambe ad oggetto una disposizione di legge introdotta nel settore del trasporto ferroviario) le possibili distorsioni ricollegabili ai casi in cui il legislatore imponga l'adozione di un determinato tipo di CCNL, osservando che una tale scelta appare più appropriata per i soli aspetti del contratto che producono effetti sulla sicurezza del lavoratore, piuttosto che anche su quelli meramente economici. Una disposizione normativa di tal genere è suscettibile, infatti, di ridurre la concorrenza costituendo una barriera all'entrata per i nuovi entranti ovvero innalzando i costi degli operatori già presenti che adottano un contratto di lavoro diverso.

L'Autorità intende inoltre formulare alcune osservazioni in merito al contenuto dell'articolo 38 della legge regionale in oggetto, laddove, al comma 1, prevede che *"Le aree di servizio delle tratte autostradali o ad esse assimilabili date in concessione dalla Regione Campania devono riservare almeno 150 metri quadrati di superficie coperta da destinarsi ad attività di bar sotto pensilina e promozione di prodotti tipici campani, ai sensi della legge 25 agosto 1991, n. 287 (Aggiornamento della normativa sull'insediamento e sull'attività dei pubblici esercizi), nel rispetto dello strumento urbanistico vigente sul territorio"*.

Il successivo comma 2 dispone inoltre che *"Le autorizzazioni sono concesse ai titolari della licenza UTF dell'impianto e non possono essere cedute separatamente da quelle relative all'esercizio dell'attività di erogazione dei carburanti. Gli enti concessionari sono tenuti al rispetto della presente norma pena la decadenza della concessione in caso di mancato adeguamento entro novanta giorni dalla richiesta degli uffici regionali competenti"*.

In sintesi, l'articolo 38 della legge stabilisce, per le aree di servizio delle tratte autostradali situate nella regione, l'obbligatorietà dell'affidamento congiunto dei servizi *oil* e *non oil*, unitamente alla riserva di spazi per la commercializzazione di prodotti tipici locali, da svolgersi su superfici non inferiori a 150 mq.

In questo contesto, si osserva come il comma 17 dell'articolo 83-bis della legge 6 agosto 2008, n. 133 abbia previsto che *"Al fine di garantire il pieno rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza e di assicurare il corretto e uniforme funzionamento del mercato, l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti non possono essere subordinati alla chiusura di impianti esistenti ne' al rispetto di vincoli, con finalità commerciali, relativi a contingentamenti numerici, distanze minime tra impianti e tra impianti ed esercizi o superfici minime commerciali o che pongono restrizioni od obblighi circa la possibilità di offrire, nel medesimo impianto o nella stessa area, attività e servizi integrativi"*¹.

Pertanto, a seguito dell'entrata in vigore della suddetta norma l'apertura e l'esercizio di un impianto non può essere subordinata ad alcun vincolo; in tale contesto, le disposizioni regionali, qualora contenenti vincoli e restrizioni all'accesso e all'esercizio per l'attività di distribuzione dei carburanti, si pongono in contrasto con le disposizioni statali sopravvenute, finalizzate a garantire un più agevole accesso nel mercato della distribuzione di carburanti.

Alla luce di quanto sin qui considerato, l'Autorità invita la Regione Campania, destinataria della presente segnalazione, a tener conto delle prescrizioni imposte dall'articolo 4 del D.L. n. 138/11 in tema di liberalizzazione dei trasporti pubblici locali nonché a porre in essere le misure ritenute più opportune e adeguate a ripristinare corrette dinamiche concorrenziali nei mercati connessi all'installazione e all'esercizio di impianti di distribuzione dei carburanti sulla rete autostradale.

La presente segnalazione sarà pubblicata sul bollettino di cui all'articolo 26 della legge n. 287/90.

p. IL PRESIDENTE

Piero Barucci

¹ *[Il comma 18 prevede poi che "Le disposizioni di cui al comma 17 costituiscono principi generali in materia di tutela della concorrenza e livelli essenziali delle prestazioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione".]*