



S.615 - S.62 - S.273

***Attuazione dell'autonomia differenziata delle
Regioni a Statuto ordinario***

**Elementi di valutazione con riferimento alla
materia del Trasporto Pubblico Locale**

**1^a Commissione (Affari Costituzionali) del Senato della
Repubblica**

Roma, 6 giugno 2023

Si sottopongono di seguito all'attenzione di codesta rispettabile Commissione alcuni elementi di attenzione da considerare ai fini del processo di attuazione dell'autonomia differenziata delle Regioni a Statuto ordinario, così come tracciato dai disegni di legge all'esame, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico regionale e locale.

I disegni di legge in oggetto definiscono, infatti, ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia per le Regioni a Statuto ordinario in attuazione dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione, nonché le relative modalità procedurali di approvazione delle intese fra lo Stato e una Regione, in un ambito esteso potenzialmente anche alla materia del trasporto pubblico locale e, in particolare, ai sistemi di finanziamento del settore sia di parte corrente che in conto investimenti.

Presentazione

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) rappresenta, in seno a Confindustria, le imprese private attive in tutti i segmenti del trasporto di passeggeri con autobus, sia trasporto pubblico locale e regionale che trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente non soggetto ad obblighi di servizio pubblico. Si tratta di un settore di grande rilievo economico, occupazionale e sociale, di cui ANAV associa una parte fondamentale e qualificata.

Complessivamente, nelle sue diverse modalità, il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera annualmente oltre **11 miliardi di euro di fatturato** e trasporta oltre **5,5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km**, attraverso poco meno di **900 gestori** titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre **114.000 addetti** (dati Osservatorio Nazionale TPL – Relazione annuale 2019-2020).

Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e, in particolare, del trasporto pubblico locale e regionale, rappresenta una **componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile** ed una **leva fondamentale per la ripresa e lo sviluppo economico** del Paese.

Elementi di valutazione del processo di attuazione dell'autonomia differenziata per il TPL

➤ Presupposti costituzionali

Le proposte legislative all'esame della Commissione sono volte, secondo approcci differenziati, a disciplinare i processi finalizzati a dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 116, comma 3, della Costituzione, ai cui sensi *“Ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia, concernenti le materie di cui al terzo comma dell'articolo 117 e le materie indicate dal secondo comma del medesimo articolo alle lettere l), limitatamente all'organizzazione della giustizia di pace, n) e s),*

possono essere attribuite ad altre Regioni, con legge dello Stato, su iniziativa della Regione interessata, sentiti gli enti locali, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 119”.

Le materie potenzialmente interessate dai processi di attribuzione dell'autonomia differenziata sono, quindi prefissate e circoscritte dalla Carta costituzionale. Le parti richiamate dell'articolo 117 Cost. sembrerebbero, *prima facie*, non interessare l'assetto di competenze già stabilito per il trasporto pubblico locale e regionale, posto che la competenza legislativa in materia non è espressamente riservata allo Stato (art. 117, comma 2), né è elencata tra le materie di legislazione concorrente (art. 117, comma 3) che, con riferimento ai trasporti, includono esplicitamente solo *“porti e aeroporti civili”* e *“grandi reti di trasporto e navigazione”*.

Lo stesso articolo 117, al comma 4, dispone che *“spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato”*, previsione questa alla base della cd. *“competenza legislativa residuale”* che la riforma costituzionale del 2001 ha attribuito alle Regioni ed alla quale la Corte costituzionale, con giurisprudenza consolidata, ha ricondotto la legislazione in materia di trasporto pubblico locale, *“sia pur con i limiti derivanti dall'eventuale rilievo di competenze esclusive dello Stato”* (cfr. sentenza della Consulta n. 163/2021).

➤ **Le funzioni assolve dallo Stato in materia di TPL**

Nell'attuale assetto istituzionale e di riparto delle competenze lo Stato mantiene primarie funzioni nella materia del trasporto pubblico locale e regionale, sia di natura regolatoria (competenza esclusiva dello Stato per gli aspetti connessi alla cornice normativa UE, alla tutela della concorrenza, all'assetto degli organi di governo e delle funzioni fondamentali degli Enti locali, alla tutela dell'ambiente), che a carattere finanziario per il finanziamento di parte corrente (concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale nelle Regioni a statuto ordinario) e per il finanziamento in conto investimenti (infrastrutture e reti di trasporto, sostegno al rinnovo dei mezzi destinati al TPL, implementazione delle alimentazioni alternative, ecc.).

Si tratta di funzioni che richiedono un esercizio unitario per la realizzazione di una politica nazionale indirizzata all'ammodernamento e potenziamento del sistema di mobilità pubblica come componente basilare delle misure di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale concordate a livello europeo.

➤ **Autonomia differenziata e TPL – Elementi da considerare**

Il processo di attuazione dell'autonomia differenziata richiede una attenzione particolare soprattutto con riferimento ai meccanismi di finanziamento dei servizi.

I diversi processi avviati nel corso degli ultimi anni, a partire dalla legge delega n. 42/2009, per dare attuazione all'articolo 119 della Costituzione e pervenire ad un assetto federale del sistema fiscale hanno trovato un ostacolo sin qui irrisolto dovuto alla difficoltà di coniugare un sistema di federalismo fiscale più avanzato con la garanzia del soddisfacimento su tutto il territorio nazionale dei diritti civili e sociali costituzionalmente tutelati, tra cui il diritto alla libera circolazione e alla mobilità: il nodo della determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni (LEP).

In questo contesto si ritiene che i predetti elementi di attenzione circa la necessità del concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL attraverso lo specifico Fondo nazionale permangano validi e attuali, unitamente alle altre leve finanziarie in capo allo Stato in materia di programmazione degli investimenti indirizzati all'ammodernamento e potenziamento del sistema di mobilità pubblica come componente basilare delle misure di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale concordate a livello europeo.

Roma, 6 giugno 2023