

## **Trasporto locale e liberalizzazioni - Genova. Tpl: su bacino unico interviene Antitrust "La delibera regionale va rivista"**

Per l'Autorità Garante per la Concorrenza, la recente legge della Giunta regionale ligure sul bacino unico dei trasporti deve essere rivista in alcune parti. Così come è stata approvata non è infatti compatibile con le norme nazionali ed europee sulla libera concorrenza.

Risulta evidente - sottolinea l'Antitrust - che fra il momento della definizione del bacino e la gestione della gara e del contratto "manca del tutto qualsiasi previsione in ordine alla necessaria verifica da parte della Regione, in qualità di amministrazione competente, della possibilità di liberalizzare 'nel mercato' i servizi o parte di questi".

"In altri termini, l'art. 4 del decreto-legge citato richiede un 'quid pluris' rispetto ad una semplice enunciazione di 'stile' sulla necessità di mantenere l'esclusiva: la norma impone agli Enti procedenti la dimostrazione - in concreto - della necessità di mantenere l'esclusiva quale modello di gestione dei servizi pubblici locali (e del trasporto pubblico locale) dando per scontato che, nel caso in cui tale forma di gestione rappresenti l'unica possibilità, essa debba comunque essere attribuita ad esito di una procedura di gara. Tale passaggio, essenzialmente nel processo di riforma e liberalizzazione dei servizi pubblici locali prescelto dal legislatore, è totalmente ignorato e automaticamente superato dal disegno di legge regionale che presuppone l'esclusiva quale forma di gestione ordinaria dei servizi in questione".

"L'autorità rileva, altresì, l'assoluta mancanza di qualsiasi elemento che consenta di apprezzare la base economica a sostegno della scelta di definire un unico bacino di traffico a livello regionale e, per giunta, integrato ferro-ferro. L'art. 11 del disegno di legge regionale, infatti, rubricato 'affidamento del servizio', prevede che la procedura di affidamento in esclusiva del servizio può avere ad oggetto anche il servizio regionale di trasporto ferroviario.

L'obiettivo della disposizione è evidentemente quello di favorire la crescita dimensionale e, considerata la frammentazione del settore, si tratta di un obiettivo senz'altro auspicabile, anche se nel trasporto locale le economie di scala dal lato dell'offerta si raggiungono con dimensioni piuttosto contenute e le economie di gamma in genere risultano ancor più modeste. La suddivisione in lotti, infatti, deve essere orientata da un lato, al conseguimento di economie di scala o di gamma e, dall'altro, coerente con l'obiettivo di garantire la partecipazione alla gara del maggior numero possibile di concorrenti. Ciò implica un'attenta considerazione da parte della Regione delle caratteristiche e della struttura dei mercati di riferimento, volta ad una determinazione del/i bacino/i che tenga conto, caso per caso e nei limiti delle informazioni disponibili, del numero e delle dimensioni degli operatori nazionali e internazionali che potrebbero prendere parte alle gare".

"Quanto, infine, alla previsione contenuta nell'art. 13 del disegno di legge, che obbliga l'aggiudicatario subentrante a garantire a tutto il personale dipendente delle aziende che gestivano in precedenza il servizio, le condizioni economiche e normative derivanti dal CCNL nazionale di lavoro e dalla contrattazione collettiva aziendale, l'Autorità intende svolgere le seguenti considerazioni.

L'art. 3-bis, comma 2, del D.L. n. 138/11, prevede che "In sede di affidamento del servizio mediante

procedura ad evidenza pubblica, l'adozione del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta'. E' evidente che l'obbligo principale del legislatore è quello di favorire forme di protezione dei lavoratori, disciplinando, tra gli altri, un preciso criterio di aggiudicazione delle procedure di gara che saranno bandite, soprattutto per quei settori interessati dalla riforma in cui non è disciplinata la cd. 'clausola sociale'.

Nel trasporto pubblico locale, tuttavia, nel quale tale vincolo è già disciplinato e cogente, la previsione del disegno di legge regionale potrebbe avere l'effetto - come preannunciato dal segnalante - di 'appiattare' il costo del fattore lavoro per tutti i potenziali competitor su livelli predeterminati nei contratti aziendali delle principali imprese attive nel contesto geografico di riferimento".

"L'Autorità ha evidenziato più di una volta 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 soliti 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 ha comunicato le sue osservazioni alla Giunta, al Consiglio regionale, che dovrà esaminare e approvare il testo, e alla società Riviera Trasporti, che aveva presentato ricorso denunciando la penalizzazione delle aziende minori liguri.

