



Home	Informazioni generali	Comunità di ricerca	Attività formative	Risorse	Osservatorio OPAL	
----------------------	---------------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------	-------------------------	-----------------------------------	--

Sei qui: [Home](#) ▶ [Osservatorio OPAL](#) ▶ [OPAL n. 4 - 5/2014](#) ▶ [Il fragile sistema del t.p.l. piemontese rischia di essere travolto dall'ordinanza n. 31-2014 del T.A.R. Piemonte.](#)

Il fragile sistema del t.p.l. piemontese rischia di essere travolto dall'ordinanza n. 31-2014 del T.A.R. Piemonte.

di [Marco Comaschi](#)

[Stampa](#) | [Email](#)

Parole chiave: trasporto pubblico locale, livelli minimi essenziali, lep (livelli essenziali prestazioni), programmazione regionale del t.p.l., razionalizzazione dei servizi, potere sostitutivo statale.

Riferimenti normativi: art. 120 Cost.; art. 8 L. 5.6.2003, n. 131; art. 11 D. L. 8.4.2013, n. 35; art. 13, c.4, D. Lgs. 6.5.2011, n. 68.

Massima: La Regione non può pregiudicare i livelli minimi essenziali delle prestazioni in materia di trasporto pubblico locale, anche qualora vi sia la concreta esigenza economica di "razionalizzare" il servizio

[Link al documento](#)

Con l'ordinanza in oggetto il TAR Piemonte, chiamato a pronunciarsi in via cautelare sull'efficacia di una serie di atti – regionali ed attuativi degli enti soggetti di delega – con cui veniva drasticamente ridimensionato il servizio di t.p.l. nelle Province di Biella e Vercelli, ha, in estrema sintesi, infranto il precario equilibrio su cui si reggeva il sistema del t.p.l. Regionale, creando non pochi dilemmi circa il futuro di tale fondamentale servizio nel corso del 2014.

Peraltro è bene sin da subito precisare come non si possa certamente accollare al G.A. la responsabilità di una crisi – profonda e sistemica – del t.p.l. piemontese, la quale trova in realtà origine nella convergenza di

alcuni fattori negativi, quali l'emergenza economico-finanziaria che ha travolto l'Ente Regione nonché le oggettive difficoltà di comprimere ulteriormente la spesa per il servizio di trasporto pubblico locale.

Per tale ragione, quindi, prima di analizzare la pronuncia interinale in questione è necessario descrivere sinteticamente il critico quadro in cui questa viene ad innestarsi.

Va infatti ricordato come, nel corso degli ultimi anni, si siano susseguiti numerosi interventi volti a ridurre la contribuzione regionale per il t.p.l. tanto che, nel suo complesso, rispetto alla spesa sostenuta nell'anno 2010 si è avuta una contrazione delle risorse assegnate agli Enti soggetti di delega per il

Newsletter

Osservatorio sulle Autonomie
Locali

Nome

Email

Privacy e Termini di Utilizzo

[Iscriviti](#) [Cancellati](#)



DRASD

Mi piace quest

trasporto pubblico locale su gomma nei successivi tre anni rispettivamente del 3%, del 9 % e del 15%.¹

A ciò si aggiunga che, nonostante le citate riduzioni fossero già state previste in sede di programmazione, la Regione ha destinato al t.p.l. nel triennio 2011-2013 risorse inferiori a quelle previste nel piano triennale, generando così un disavanzo per i servizi su gomma di circa 159 Milioni di Euro, ponendo così in serio pericolo la concreta erogazione del servizio.²

La drammaticità della situazione creatasi è stata quindi portata all'attenzione del Governo che, all'interno del D.L. 8.4.2013 n. 35, portante disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi degli enti locali, ha specificamente previsto per la Regione Piemonte la possibilità di utilizzare – in deroga – per il ripiano del deficit sul t.p.l. 150 Milioni di € dei fondi Fas, subordinando tale opportunità all'approvazione di un piano di rientro regionale che individui le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire.³

Stante, quindi, la necessità di poter utilizzare tali risorse per ripianare il disavanzo, nonché la congiunta esigenza di operare comunque nuove riduzioni del servizio di t.p.l. per equilibrare la spesa di parte corrente, la Regione Piemonte ha approvato con la D.G.R. 6.5.2013, n.25-5760 un Piano di rientro in materia di Trasporto Pubblico Locale in attuazione dell'art. 11 del D.L. 8.4.2013, n.35, delibera in seguito revocata – salvi comunque gli effetti del piano approvato – dalla D.G.R. 29.7.2013, n. 11-6177.

Come ben può immaginarsi la riprogrammazione operata per il 2013, così come le conseguenti previsioni per i due anni successivi, è andata ad incidere ulteriormente sui servizi erogati, tanto da far ritenere al G.A. essere stati pregiudicati i livelli minimi essenziali del t.p.l.⁴

Ed è infatti proprio da tali delibere che scaturisce, in poche parole, il giudizio amministrativo nel corso del quale è stata adottata l'ordinanza di sospensione in oggetto.

A proporre il ricorso r.g.r. n. 662/2013 innanzi al TAR Piemonte è stata l'A.T.A.P. - Azienda Trasporti Automobilistici Pubblici Biella e Vercelli S.p.A. - la quale dapprima ha impugnato direttamente le D.G.R. sopracitate ed in seguito, con motivi aggiunti, ha chiesto l'annullamento degli atti conseguentemente assunti a livello locale per dare attuazione alla riprogrammazione regionale così come delle intervenute delibere regionali con cui è stato riprogrammato definitivamente il t.p.l.⁵

Peraltro è doveroso segnalare come la Regione Piemonte avesse convenuto, con tutti i soggetti interessati, che nessuno di essi proponesse ricorso avverso la riprogrammazione assunta ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 D.L. 35/2013, e ciò in quanto l'intento comune e prevalente era quello di poter finalmente destinare i 150 Milioni di Euro dei fondi FAS al ripiano del deficit progressivo.

Tale accordo è stato definito in prima battuta in seno alla Conferenza permanente Regione – Autonomie Locali, ove è stata approvata la bozza del programma triennale per il t.p.l. e, in un secondo momento, stipulato anche con l'Associazione nazionale aziende di trasporto (A.N.A.V.) e la Confservizi.

Sotto questo punto di vista, quindi, si può dire che l'impugnativa proposta dall'A.T.A.P.– a prescindere dalle eventuali conseguenze che, come si vedrà, rischiano di essere particolarmente nefaste – è stata assunta, oltre che per certi aspetti imprudentemente, anche in violazione del suddetto impegno che, nel bene o nel male, era stato concertato dalla Regione con tutti i soggetti interessati a fronte di precise garanzie attinenti alla gestione del servizio.⁶

Rivolgendo invece lo sguardo al *petitum* del giudizio si può immediatamente notare come i numerosi provvedimenti attuativi gravati siano stati impugnati “nella parte in cui incidono sulla quantità dei servizi minimi di trasporto pubblico programmati ed affidati”.⁷

Questa puntualizzazione non è di secondaria importanza in quanto fa capire come il ricorrente abbia sostanzialmente chiesto al G.A. di pronunciarsi sul tema dei servizi minimi essenziali nel t.p.l., ossia una questione che, pur essendo oggi di grande importanza, presenta ancora contorni alquanto sfumati, i quali rendono tutt'altro che agevole esprimere un giudizio di legittimità senza correre il rischio di sconfinare nella discrezionalità politico-amministrativa.

Ed infatti è bene ricordare come, a livello nazionale, non sia stato ancora emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri cui l'art. 13, comma 4, del decreto legislativo n. 68 del 2011 demanda la ricognizione dei livelli essenziali delle prestazioni nelle materie dell'assistenza, dell'istruzione e del trasporto pubblico locale, nonché dei livelli adeguati del servizio, anche nella materia da ultimo richiamata, previsti all'articolo 8, comma 1, lettera c), della citata legge n. 42 del 2009.⁸

Quanto, poi, al caso *de quo* la Regione Piemonte, pur facendosi carico nel suo Programma Triennale del t.p.l. di definire il concetto di servizi minimi essenziali, espressamente dichiara che *“La determinazione del fabbisogno dei servizi di TPL non è di facile individuazione in quanto i fattori di cui tener conto sono numerosi e non sempre correlabili tra loro (es.: popolazione e sua articolazione per età, sesso e attività; territorio e sue caratteristiche; accessibilità presente; caratteristiche della mobilità, etc...) né esiste una metodologia univoca per la sua definizione”*.⁹

In particolare nel Programma triennale regionale il concetto di servizi minimi essenziali nel t.p.l. trova in parte concretizzazione nella definizione del fabbisogno dei servizi per le aree cosiddette a domanda debole (ADD), le quali risultano caratterizzate da una domanda di trasporto di entità ridotta, dispersa nel territorio e nel tempo, così come nella conformazione territoriale che causa difficoltà di esercizio con servizi convenzionali.¹⁰

In disparte, però, a questo specifico ragionamento la Regione afferma in via generale che il fabbisogno per i servizi minimi del t.p.l. su gomma equivale al trasferimento operato nell'anno 2010 diminuito del 15%.

Così definiti e garantiti – a detta della Regione – i servizi minimi essenziali, il Giudice adito ha però espressamente accolto su questo punto, in sede cautelare, l'istanza di sospensione avanzata dal ricorrente, affermando essere opportuno per la Regione *“...riesaminare i provvedimenti impugnati alla luce delle censure formulate dalla ricorrente in relazione agli effetti particolarmente negativi dei tagli previsti sul sistema dei trasporti delle due province di Biella e di Vercelli che sarebbero pesantemente penalizzate e all'incidenza delle misure adottate sulla possibilità stessa in tali province di garantire i servizi minimi”*.

Inoltre – ed è un dettaglio da non trascurare – il TAR Piemonte ha contestualmente provveduto, come di rito, a fissare l'udienza per la discussione del merito della causa che, però, è stata fissata ben oltre i termini consueti di trattazione, ossia a distanza di quasi 6 mesi dalla sospensione dell'efficacia dei provvedimenti.

Anche questo ulteriore elemento, a ben vedere, giustifica una lettura particolarmente favorevole al ricorrente della pronuncia in oggetto: sembra infatti che il TAR Piemonte abbia così voluto dire alla Regione di rivedere la propria programmazione del t.p.l., fornendole a tal scopo il tempo necessario, perché diversamente si giungerebbe ad un accoglimento nel merito del ricorso.

Così definita la fase cautelare, occorre però comprendere se la Regione abbia, in concreto, gli spazi necessari per riformulare – secondo gli indirizzi del TAR – la programmazione triennale del t.p.l.

Ed infatti la pronuncia in analisi afferma, in poche parole, che la riprogrammazione elaborata dalla Regione ha inciso eccessivamente sul trasporto pubblico locale delle Province di Vercelli e Biella, mettendo così a rischio l'erogazione dei servizi minimi essenziali in questi territori.

Per poter quindi ricondurre la propria azione amministrativa nell'alveo della legittimità, così come individuata dal giudice adito, la Regione potrebbe limitarsi a potenziare il servizio di t.p.l. su queste due aree del Piemonte – che, peraltro, hanno un peso economico alquanto limitato all'interno della

programmazione del t.p.l. - operando una redistribuzione di risorse tra i diversi enti soggetti di delega e potendo pertanto mantenere invariati i saldi della spesa, così come ridefinita, per il t.p.l.

Invero tale ipotetico intervento non solo appare di difficile attuazione ma, sotto certi punti di vista, giuridicamente non praticabile dato che, se da un lato verrebbero superati i vizi individuati dal TAR, dall'altro il nuovo atto potrebbe risultare illegittimo per altri aspetti.

Ed infatti occorre tenere presente come, nel riprogrammare il t.p.l., la Regione abbia inciso pesantemente su tutti gli enti soggetti di delega, tanto che una mera redistribuzione delle somme complessivamente destinate al servizio in questione potrebbe condurre al paradossale risultato di tornare a garantire il livello minimo essenziale del t.p.l. nella Province di Vercelli e Biella ma, al contempo, farlo venire meno su altri territori che, a quel punto, non staranno certamente a guardare e, a loro volta, impugneranno la nuova riprogrammazione.

Inoltre è bene evidenziare come il TAR si sia limitato a censurare la riprogrammazione del t.p.l. esclusivamente su queste aree del Piemonte in ossequio ai precisi limiti oggettivi del giudicato: ciò, ovviamente, non vuole affatto dire che il G.A. abbia accertato che per gli altri territori sono stati garantiti i livelli minimi essenziali del servizio.

Così stando le cose, quindi, la Regione si troverebbe – in linea teorica – nella condizione di poter rivedere i tagli operati solamente destinando ulteriori risorse economiche al t.p.l., specie sulle aree marginali del suo territorio, per potersi così porre al riparo da un'eventuale annullamento giudiziale della propria pianificazione.

Qui, però, subentrano i problemi di natura economica che, va ricordato, sono gli stessi che hanno costretto la Regione Piemonte ad operare la riprogrammazione di cui si tratta, e ciò al precipuo fine di poter utilizzare in deroga 150 Milioni di Euro dei fondi FAS per ripianare il deficit accumulato negli scorsi anni.

Ed infatti risulta difficile poter comprendere come l'Ente Regione possa reperire ulteriori fondi da destinare al t.p.l. dato che è proprio il deficit strutturale di bilancio ad aver causato le descritte conseguenze sul settore dei trasporti pubblici: a tal riguardo basti infatti vedere come nella stessa riprogrammazione triennale del t.p.l. la Regione abbia chiaramente affermato che “ *Il disavanzo finanziario che negli ultimi anni sta interessando anche il settore del t.p.l., non è derivato da cause strutturali di sistema, ma da manovre finanziarie regionali necessarie per far fronte ai deficit di bilancio in ambito sanitario* ”.¹¹

Quest'ultima affermazione, se da un lato lascia pochi spazi alla speranza di poter vedere destinare ulteriori fondi regionali al t.p.l., dall'altro pone però con forza, in virtù di tutto quanto precede, un'importante riflessione: se il settore del t.p.l. non presenta deficit strutturali di sistema, è costituzionalmente legittima l'azione della Regione laddove continui ad operare dei tagli su questi servizi per far fronte ad un debito maturato diversamente, sino a pregiudicarne i livelli minimi essenziali?

Svolte queste brevi considerazioni circa la possibilità – o meno – per la Regione di intervenire *medio tempore* sulla programmazione del t.p.l. per evitare un'eventuale accoglimento nel merito del ricorso a luglio, occorre però riflettere su come – pendente la sospensione dell'efficacia della pianificazione – gli enti soggetti di delega debbano assumere i propri atti consequenziali al fine di organizzare i servizi sul territorio.

Se, infatti, dal punto di vista giuridico la riprogrammazione approvata dalla Regione risulta allo stato inefficace, è pur vero che le Province ed i Comuni delegati rischiano di autorizzare - sulla base della precedente programmazione - servizi per cui, in seguito, potrebbe non esserci la necessaria copertura finanziaria, con il risultato di dover eventualmente concentrare i tagli su alcuni mesi dell'anno e non su tutto il 2014 e, quindi, pregiudicare ancor più gravemente i servizi minimi essenziali.

Nel complesso traspare chiaramente come la gestione del trasporto pubblico locale piemontese presenta enormi difficoltà, con l'evidente rischio che l'intero

sistema giunga ad una vera e propria paralisi o, al più, si arrivi ad erogare servizi totalmente insufficienti.

D'altronde la gravità della situazione è tale che, nelle scorse settimane, è stata indirizzata un'interrogazione parlamentare al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti¹² con la quale si è chiesto di valutare la possibilità di esercitare i poteri sostitutivi statali ai sensi dell'art. 120 Cost.¹³

A prescindere dalle considerazioni politiche eventualmente sottese al quesito formulato al Ministero è evidente che il caso di specie impone comunque una riflessione giuridica in tal senso, tanto più se si considera che a seguito del recente annullamento delle elezioni del 2010 la Regione Piemonte dovrà, per alcuni mesi e non senza difficoltà, limitare il proprio operato all'ordinaria amministrazione.

A tal riguardo, pur dovendo qui soprassedere dallo svolgere un'indagine approfondita circa la natura giuridica, l'abito di operatività nonché le modalità di esercizio del suddetto potere sostitutivo,¹⁴ è utile ricordare come la giurisprudenza costituzionale abbia più volte adottato un'interpretazione piuttosto ampia dei "livelli essenziali delle prestazioni concernenti diritti civili e sociali".¹⁵

Ed in effetti, nonostante la Corte non si sia mai dovuta esprimere direttamente a proposito dei livelli minimi essenziali del t.p.l., dalle numerose pronunce si può desumere il principio per cui laddove si sia in presenza di interessi pressanti e bisognosi di un'adeguata risposta lo Stato può efficacemente sostituirsi alla Regione, e ciò non solo nell'ipotesi di un'inerzia di quest'ultima ma anche a fronte di un'inadeguatezza del suo operato.

Nel caso in questione, pertanto, l'insieme delle sfavorevoli circostanze sopra descritte ed il concreto rischio di una paralisi del sistema di t.p.l. dovrebbe richiamare nell'immediato l'attenzione del competente Ministero e, nel caso in cui non si riuscisse a sostenere in via indiretta la gestione da parte della Regione del problema, pensare concretamente alla possibilità di esercitare il potere sostitutivo di cui si tratta. Peraltro, se è pur vero che a livello teorico un intervento sostitutivo sembra possibile, altrettanto non può dirsi a livello pratico, dato che la riprogrammazione regionale è stata deliberata anche per rispondere a precisi vincoli imposti dallo Stato.

Non bisogna infatti dimenticare come sia stato il legislatore statale a chiedere alla Regione di adottare il censurato piano di riprogrammazione regionale del t.p.l., subordinando all'approvazione di tale atto la possibilità di utilizzare 150 M€ dei fondi FAS per il ripiano del deficit pregresso.

Ed inoltre è stato esplicitamente imposto alla Regione Piemonte di operare un'ulteriore "razionalizzazione" del servizio tanto che l'art. 11 del d.l. 131/2013, recita testualmente "...Il piano di rientro dovrà individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'[articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6luglio 2012, n. 95](#)".

A ciò si aggiunga che la riprogrammazione triennale del t.p.l. di cui si tratta è stata, sempre secondo il dettato normativo, preventivamente approvata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze.

Ciò, a ben vedere, renderebbe paradossale un eventuale intervento sostitutivo diretto dello Stato volto a porre rimedio ad un ridimensionamento eccessivo del servizio di t.p.l. operato sì dalla Regione, ma comunque da lui sollecitato ed approvato.

In conclusione, quindi, si può dire che l'esaminata ordinanza del TAR Piemonte, se da un lato ha il merito di aver riportato l'attenzione sulla necessità di garantire un adeguato servizio di t.p.l., esigenza che i continui tagli succedutisi negli ultimi anni avevano fatto in qualche modo sbiadire, dall'altro rischia però di diventare "la goccia che fa traboccare il vaso" di un sistema di trasporto pubblico locale in seria difficoltà.

1 Per un approfondimento si veda la D.G.R. 14.5.2012, n. 13-3852, portante approvazione del Piano Triennale dei servizi di TPL per il periodo 1.1.2011-31.12.2013, così come modificata dalla D.G.R. 24.9.2012, n. 12-4591. Quanto al reale impatto dei tagli sul sistema integrato del t.p.l. si tenga però presente che, parallelamente, è stata prevista a partire dal 1.7.2012 una riduzione annuale del 10% delle risorse per i servizi ferroviari (D.G.R. 28.11.2011, n. 35-2942). Una lettura obbiettiva e scientificamente corretta delle vicende inerenti i tagli regionali sul t.p.l. impone di ricordare come, per buona parte, questi siano dipesi da presupposte riduzioni dei finanziamenti statali a tali spese.

2 Al debito regionale maturato nei confronti degli enti soggetti di delega per il t.p.l. su gomma dev'essere sommato anche quello creato per i servizi su ferro (161 M€), per un deficit complessivo di 350 M€. Volendo quindi sintetizzare, i principali fattori scatenanti la crisi del t.p.l. sono i seguenti:

- la previsione, già a livello di programmazione regionale triennale, di riduzioni dei trasferimenti agli enti soggetti di delega (ossia le Province, alcuni Comuni e soprattutto la Città metropolitana di Torino e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana);

- la circostanza per cui, in più di un'occasione, gli enti soggetti di delega - e conseguentemente le aziende del t.p.l. - abbiano dovuto porre in essere le predette riduzioni ad attività avviata, se non ad anno quasi concluso, con la conseguenza di dover "spalmare" le riduzioni su periodi più brevi, pregiudicando quindi maggiormente i servizi e creando maggiore incertezza;

- l'ulteriore incapacità della Regione di far fronte alle previsioni di spesa per il t.p.l., così come definite a seguito delle predette riduzioni, ha portato ad una grave crisi di liquidità del sistema: il mancato o insufficiente trasferimento delle risorse necessarie agli enti soggetti di delega ha spinto inizialmente questi ad anticipare le somme dovute alle aziende di t.p.l. ma, una volta che i Comuni e soprattutto le Province sono stati a loro volta oggetto di tagli insostenibili, si è arrivati non solo alla momentanea impossibilità di pagare il deficit accumulato ma, anche, al rischio di non remunerare la parte corrente del servizio.

3 Più precisamente l'art. 11 del d.l. 35/2013 ha previsto che "Omissis...6. Per consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale, la Regione Piemonte predisponesse un piano di rientro, da sottoporre, entro trenta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, all'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Il piano di rientro dovrà individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni. (59)7 Per il finanziamento del piano di cui al comma precedente, la Regione Piemonte è autorizzata ad utilizzare, per l'anno 2013, le risorse ad essa assegnate del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui alla delibera del CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011 (pubblicata nella G.U. n. 80 del 7 aprile 2011), nel limite massimo di 150 milioni di euro. La Regione Piemonte propone conseguentemente al CIPE per la presa d'atto, la nuova programmazione nel limite delle risorse disponibili.

4 Nel Piano di rientro allegato alla citata delibera la Regione sottolinea a più riprese come la stessa sia obbligata a dotarsi di un piano di riprogrammazione dei servizi di t.p.l. che, sulla base delle linee di indirizzo ivi tracciate, ed alla luce del quadro finanziario previsto sia per il rientro del deficit che per il riequilibrio della spesa per gli anni 2013-2015, sarà assunto formalmente attraverso il Programma Triennale regionale dei servizi di t.p.l. 2013-2015, da approvarsi d'intesa con gli enti soggetti di delega aggregati per bacino.

5 Il giudizio è, nel suo oggetto, particolarmente complesso dato che interessa numerosi atti emanati da enti differenti. Le D.G.R. impugnate con motivi aggiunti sono la n. 12-6607 del 4.11.2013, recante "Approvazione della bozza di Accordo sul piano di rientro in materia di TPL e sul programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 tra la Regione Piemonte, l'A.N.A.V. e la Confservizi" e la n. 19-6537 del 22.10.2013 recante "Approvazione del Piano di Riprogrammazione del trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale ai sensi dell'art. 16 bis comma 4 del D.L. 6 luglio 2012 n. 95".

6L'Assessore regionale ai Trasporti Bonino ha a tal riguardo affermato che "Avevamo bisogno di queste risorse come dell'aria. I ricorrenti, in maniera irresponsabile, nonostante il lungo periodo di condivisione hanno impugnato anche gli atti inerenti il piano di rientro. Infatti, l'ordinanza sospende pure la delibera del maggio 2013 con cui è stato approvato il piano di rientro e che, insieme al piano triennale, ci aveva consentito di ottenere dal Governo 150 milioni di fondi Fas da destinare alle aziende del tpl"

7Gli atti impugnati sono numerosi in quanto l'ATAP è affidataria del servizio di t.p.l. per più enti soggetti di delega, ossia il Comune di Biella e le Province di Vercelli di Biella.

8 L'intero processo di individuazione dei livelli essenziali delle prestazioni in materia che le Regioni a statuto ordinario effettivamente garantiscono e dei relativi costi, nonché degli obiettivi di servizio, sulla base della determinazione dei costi e fabbisogni standard, è poi rimesso, dal successivo comma 6 dello stesso art. 13 del d.lgs. n. 68 del 2011, alla Società per gli studi di settore – SOSE s.p.a., in collaborazione con l'ISTAT e avvalendosi della Struttura tecnica di supporto alla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome presso il Centro interregionale di studi e documentazione (CINSEDO) delle Regioni, secondo la metodologia e il procedimento di determinazione di cui agli articoli 4 e 5 del decreto legislativo 26 novembre 2010, n. 216 (Disposizioni in materia di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard di Comuni, Città metropolitane e Province).

In merito al corretto riparto della potestà legislativa tra Stato e Regioni in materia di servizi minimi essenziali, nonché sulle modalità di finanziamento statale dei servizi pubblici locali si veda Corte Cost., sent. 14.11.2013, n. 273.

9Si veda pag. 29 del Programma Triennale Regionale dei servizi di t.p.l. 2013-2015.

10Peraltro va anche rilevato come, in concreto, le risorse destinate nel complesso alle ADD ammontano a soli 8 Milioni di Euro per tutta la Regione, con ciò perdendo ogni vigore il pur apprezzabile iter logico-giuridico di tutela dei servizi su aree aventi caratteristiche sociali e morfologiche deboli.

11 Cfr., pag. 50 dell'allegato alla D.G.R. 29.7.2013, n. 11-6177.

12Il Senatore piemontese Daniele Borioli ha presentato un'interrogazione al Ministero dei Trasporti per avere chiarimenti in merito alla posizione che il Governo intende assumere sul problema e chiedendo apertamente un commissariamento temporaneo della Regione in materia di t.p.l..

13L'art. 120, c.2 della Cost. Prevede che "Il Governo può sostituirsi a organi delle Regioni, delle Città metropolitane, delle Province e dei Comuni nel caso di mancato rispetto di norme e trattati internazionali o della normativa comunitaria oppure di pericolo grave per l'incolumità e la sicurezza pubblica, ovvero quando lo richiedono la tutela dell'unità giuridica o dell'unità economica e in particolare la tutela dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali, prescindendo dai confini territoriali dei governi locali. La legge definisce le procedure atte a garantire che i poteri sostitutivi siano esercitati nel rispetto del principio di sussidiarietà e del principio di leale collaborazione".

La suddetta disciplina legislativa è poi stata introdotta dall'art. 8 della L. n. 131/2003. In particolare al c.4 viene previsto che "Nei casi di assoluta urgenza, qualora l'intervento sostitutivo non sia procrastinabile senza mettere in pericolo le finalità tutelate dall'articolo 120 della Costituzione, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente, anche su iniziativa delle Regioni o degli enti locali, adotta i provvedimenti necessari, che sono immediatamente comunicati alla Conferenza Stato-Regioni o alla Conferenza Stato-Città e autonomie locali, allargata ai rappresentanti delle Comunità montane, che possono chiederne il riesame".

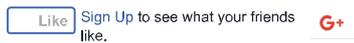
14Fra i contributi forniti dalla dottrina circa la nuova formulazione del 2° comma dell'art. 120 Cost. si possono citare:

FONTANA G., I poteri sostitutivi nella Repubblica delle autonomie, novembre 2005, pubblicato on line su www.issirfa.cnr.it; MAINARDIS C., Il nuovo regionalismo italiano ed i poteri sostitutivi statali: una riforma con (poche) luci e (molte) ombre, pubblicato on line su www.forumcostituzionale.it; Michetti M., Titolo V e potere sostitutivo statale. Profili ricostruttivi ed applicativi, ottobre 2012, pubblicato on line su www.giurcost.org; RUGGERI A., "Livelli essenziali" delle prestazioni relative ai diritti e ridefinizione delle sfere di competenza di Stato e Regioni in situazioni di emergenza economica, 24.2.2010, pubblicato on line su

www.giurcost.org; Scaccia G., Il potere di sostituzione in via normativa nella legge n. 131/2003. Prime note, in *Regioni*, 4/2004;

15 Si vedano le sentt. della Corte Costituzionale nn. 282/2002, 83/2003, 6/2004, 43/2004, 383/2005, 10/2010 e 121/2010.

Tweet



Publicato in [Newsletter n. 4 - 5/2014](#)

Keywords: [Cittadini ed Enti](#)

[Torna in alto](#)

Università degli Studi del Piemonte Orientale "A. Avogadro"
Dottorato di Ricerca in Autonomie Locali, Servizi Pubblici e Diritti di Cittadinanza
Via Mondovì 6 - 15121 Alessandria
Tel. +39.0131.283765 - Fax +39.0131.283777 - E-mail: drasd@unipmn.it