

Amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services.

Considerazioni Generali

La proposta di modifica del regolamento 1073/2009 elaborata dalla Commissione è un passo avanti considerevole rispetto alla situazione attuale.

Per la prima volta si sceglie di fornire un quadro regolamentare comune ai Paesi UE e agli operatori di servizi bus di media e lunga percorrenza. Ad oggi il differente approccio alla materia delle singole normative nazionali e il diverso livello di liberalizzazione del settore nei singoli Paesi – o di non liberalizzazione come accade ad esempio in Spagna, Portogallo, Ungheria etc.- ha frenato la creazione di un mercato autenticamente europeo.

Con le proposte di modifica contenute nella proposta della Commissione europea si avrebbe così non solo una normativa UE uniformata, con regole chiare per gli operatori del settore e per gli utenti in tutti i Paesi membri, ma si procederebbe inoltre a liberalizzare anche i mercati nazionali attualmente ancora “chiusi”. In questo modo sarà possibile, pur alla presenza di inevitabili tutele dei contratti di servizio per il TPL, un mercato davvero europeo per tutti gli operatori di settore, che così potranno operare secondo un regime di libero mercato in tutta Europa e non solo in alcuni Paesi.

È inoltre estremamente positivo che, essendo indicato il rispetto di un criterio chilometrico come presupposto per l’ottenimento di autorizzazione per una linea di lunga percorrenza e non il criterio bizantino di “più di due regioni” come previsto dalla attuale normativa italiana, anche in Italia vi sia la possibilità di un adeguamento a quanto già accade in altri Paesi europei.

Infine vale la pena considerare come la previsione, nella proposta in esame, di una autorità indipendente che possa valutare taluni aspetti legati al servizio e alla possibile conflittualità tra servizio a mercato libero e contratti di servizio previsti per il trasporto locale, possa rappresentare per l’Italia l’occasione di un adeguamento immediato all’eventuale nuovo regolamento, potendo immaginare semplicemente di dotare un’autorità già esistente –l’Autorità di Regolazione dei Trasporti- di nuove competenze secondo le disposizioni che saranno previste nel nuovo Regolamento.

Sulle proposte di modifica ai singoli articoli del Regolamento 1073

Art. 3a

La proposta di modifica prevede l’istituzione da parte di ogni Paese membro di un ente regolatorio (*single national regulatory body*) che si occupi del settore del trasporto passeggeri su strada. Tale organo deve essere imparziale e gerarchicamente e legalmente distinto da ogni altra entità pubblica o privata: una autorità indipendente. I compiti di tale autorità così come descritti dalla proposta della Commissione europea potrebbero, per l’Italia, trovarsi in capo all’authority già esistente, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Art 5a, 5b

Come previsto in questi articoli, è fondamentale e non più rinviabile normare l'accesso ai terminal bus e le procedure per garantire l'accesso ai terminal bus. Ad oggi la situazione prevede, specialmente in Italia, accesso e fruibilità ai terminal bus senza che vi sia chiarezza e trasparenza in merito alle regole di accesso, alle condizioni di non discriminazione degli operatori, all'organizzazione del traffico interno, alle tariffe di accesso e ai servizi minimi garantiti per gli utenti. Tali provvedimenti previsti dalla Commissione sono estremamente opportuni e non più rinviabili a tutela della leale concorrenza e della sicurezza e qualità del servizio offerto agli utenti.

Il provvedimento in esame, tra l'altro, è coerente con il lavoro che già l'Autorità di Regolazione dei Trasporti sta effettuando sulle aree di fermate ed i terminal bus. Si ritiene la bozza di documento dell'ART una proposta assai avanzata per regolare l'accesso ai terminal e per stabilire e monitorare le dotazioni minime degli stessi terminal bus. Pertanto per ogni ulteriore specifica agli articoli 5a e 5 b, già positivi nella loro formulazione, può essere utile ed opportuno far riferimento alle proposte dell'ART.

Art. 8, 8a, 8b

Si ritiene che il criterio qui previsto per l'autorizzazione al trasporto di passeggeri su linee internazionali al di sotto dei 100km in linea d'aria sia corretto.

È però inevitabile segnalare (comma 2) come il tempo massimo di tre mesi riconosciuto in capo agli stati membri per inviare notifica all'autorità competente sia eccessivo e orientato così solo a favorire nuovi processi burocratici. **Un tempo congruo per un tale processo sarebbe di 30 giorni.**

Allo stesso modo, al **comma 3**, il tempo previsto in capo all'autorità competente per esprimersi dovrebbe essere di **60 giorni** e non di quattro mesi come previsto.

Di nuovo, al **comma 5** il tempo massimo previsto dovrebbe essere **di un mese** e non di due.

Art. 8b

Quanto previsto in questo articolo è estremamente positivo e può portare solo positivi sviluppi al mercato di settore, agli operatori e agli utenti. Di fatto viene semplificata la normativa riguardante le autorizzazioni ad operare il servizio, creando una uniformità di criterio in ciascun Paese membro.

Per il caso previsto al **comma 1**, in caso venga richiesta una analisi secondo quanto previsto dagli articoli 8c(2)(d)m il tempo massimo previsto dovrebbe essere di **3 mesi**. Tale periodo, vale la pena specificarlo, non è da considerarsi aggiuntivo rispetto ai due mesi già previsti in 8b (1), ma come periodo massimo in caso venisse richiesta la succitata analisi.

Il comma 2 stabilisce un criterio chilometrico per rendere autorizzabile una linea bus lunga percorrenza. La validità di tale criterio va assolutamente riconosciuta così come la possibilità di un immediato adeguamento dell'Italia a parametri comunemente adottati in altri Paesi europei. Quella del criterio chilometrico è una innovazione regolatoria da promuovere e difendere. Tuttavia si ritiene che possa essere ragionevole prevedere un **criterio chilometrico di 50km e non di 100km**. Si può portare ad esempio il caso della Germania dove è già in vigore un criterio chilometrico di 50km e dove il mercato, dopo la liberalizzazione avvenuta nel 2013, ha mostrato enormi risultati di sviluppo, promuovendo servizi capillari per gli utenti e opportunità di crescita per gli operatori, senza intaccare sensibilmente i risultati economici delle ferrovie tedesche ed i servizi di trasporto pubblico locale.

In un Paese come l'Italia, inoltre, va considerato che un gran numero di spostamenti in bus avviene sulla direttrice est-ovest, anche per via di problemi infrastrutturali e mancanza di diversi mezzi di trasporto. Ciò vuol dire considerare distanze piuttosto ravvicinate, specialmente nel centro-sud. Favorire un criterio di 50km per l'autorizzazione di una linea media-lunga percorrenza garantirebbe sostanzialmente più servizi e un investimento a costo zero per le casse pubbliche per aumentare collegamenti tra le città, scoraggiando l'uso dell'auto privata da parte dei cittadini, spesso unica alternativa alla carenza di servizi di trasporto collettivi.

Inoltre va salvaguardata la possibilità menzionata dall'art. 8b di poter autorizzare una linea anche al di sotto del criterio chilometrico stabilito (100km o 50km), ma nel rispetto –in questo caso- dei parametri previsti all'Art 8c e della valutazione del giudizio dell'autorità competente. **Va dunque salvaguardato il principio per cui il criterio chilometrico stabilito non è perentorio, ma è da considerarsi come il limite chilometrico al di sopra del quale sicuramente una linea è autorizzabile.** Differentemente, al di sotto di tale criterio, non è esclusa a priori l'autorizzabilità di un servizio, ma questa è sottoposta all'analisi dell'autorità competente.

Art. 8c

Va salvaguardato quanto previsto al comma 2(d): l'organismo competente che giudica se, al di sotto del criterio chilometrico di cui all'art. 8b, una linea è comunque autorizzabile, deve effettuare tale valutazione sulla base di una analisi economica oggettiva. La valutazione riguarda la possibilità che il servizio da autorizzare possa compromettere l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico già in essere. È fondamentale ribadire che **non è possibile rifiutare una autorizzazione solo sulla base del minor prezzo** offerto dall'operatore richiedente l'autorizzazione rispetto ai servizi di trasporto già in essere secondo il contratto di servizio pubblico potenzialmente leso. È necessario che vengano stabiliti criteri oggettivi sui quali basare tale analisi, oltre a criteri economici che tengano conto dell'efficienza e del risparmio di denaro pubblico o comunque di non aggravio dei conti pubblici a fronte di un aumento dell'offerta complessiva dei servizi di trasporto.

Art. 8d

Al comma 1 occorre ribadire quanto già specificato. Gli stati Membri possono limitare l'accesso al mercato per servizi regolari solamente se il servizio proposto è al di sotto del parametro chilometrico stabilito e solamente se vi è l'evidenza che tale servizio vada a compromettere un contratto di servizio già in essere.