



AGENS

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

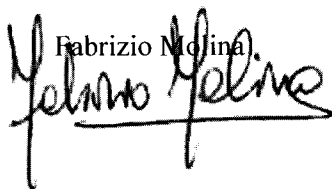
Roma, 29 gennaio 2018
Prot. n. 015/18/I.

Preg.mo Signor
Dott. Antonio PARENTE
Direttore generale per il Trasporto
stradale e l'intermodalità
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via G. Caraci, 36
00157 Roma

e p.c. Gentile Signora
Dott.ssa Stefania SPINA
Direzione generale per il Trasporto
stradale e l'intermodalità
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via G. Caraci, 36
00157 Roma

Scusandoci per il ritardo con cui inviamo il nostro contributo dovuto a questioni organizzative impreviste, specifichiamo che esso si innesta con apporto specifico nel documento inviatoVi da Anav.

Distinti saluti.

Fabrizio Molina


Aderente alla

CONFINDUSTRIA

*Viale Pasteur, 10
00144 Roma
Tel. 06/5903974
Telefax 06/5903825
e-mail: agens@agens.it
C.f. 04276771005*



Principali tematiche oggetto di discussione al Tavolo istituzionale di revisione della disciplina dei servizi interregionali di competenza statale.

In ossequio a quanto concordato in occasione dell'ultima riunione tenutasi lo scorso 8 gennaio, in seno alla Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si esaminano di seguito in dettaglio le tematiche individuate nella nota preliminare e riepilogativa presentata da codeste Associazioni lo scorso 29 dicembre offrendo puntuali osservazioni.

1. Semplificazione amministrativa

Da un punto di vista metodologico è certamente prioritario che il Tavolo istituzionale lavori ad alleggerire gli operatori economici e la stessa Amministrazione, dagli oneri burocratici per l'avvio e lo sviluppo dell'attività, e ciò deve certamente procedere di pari passo, e con essa conciliarsi, con l'attuazione dei principi di concorrenza e libera iniziativa economica **nell'interesse complessivo del sistema**

E' il caso di evidenziare che, sebbene la recente proposta comunitaria di modifica al regolamento 1073/2009 – di cui si dirà approfonditamente in seguito – presenti già alcuni elementi di semplificazione, non si ritiene che i correttivi alla normativa interna qui suggeriti possano essere con quella confliggenti ed anzi, rivelano concreti riflessi pratici e di portata applicativa da non trascurare di attuare nelle more dei lavori legislativi delle istituzioni comunitarie.

In tale contesto, si evidenziano le seguenti esigenze:

a. Snellimento degli oneri amministrativi relativi al procedimento autorizzatorio

L'obiettivo di semplificazione amministrativa vede, a nostro avviso, quale primario strumento utile, quello della "decertificazione" cui consegue l'esclusione dell'obbligo per l'impresa di attestare mediante autodichiarazione al competente Ufficio della Direzione Generale del Ministero dei Trasporti una serie di informazioni relative a:

- possesso dei requisiti per l'accesso alla professione;
- possesso della certificazione relativa alla qualità;
- disponibilità di autobus della classe indicata, del personale, impianti e strutture in misura idonea;
- di proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti; **nel rispetto del diritto di libertà di impresa.**
- all'ottenimento, dalle competenti UMC, del rilascio dei nulla osta sulla sicurezza.

Allo stesso modo parrebbe utile semplificare, riducendo peraltro i costi a carico degli operatori, l'onere amministrativo connesso alla produzione documentale derivante, in particolare, dall'obbligo di possedere a bordo del veicolo una copia conforme dell'autorizzazione rilasciata dal competente UMC (16€ di marca bollo per ogni copia conforme richiesta dall'impresa in relazione al parco autobus). Il documento ben potrebbe essere adeguatamente sostituito da dichiarazione sostitutiva di atto notorio.

L'esigenza di tale operazione di "sgravio" amministrativo, chiaramente, deve conciliarsi con il livello di tutela richiesto, nel caso di specie, dalla regolamentazione di procedimenti autorizzatori in cui il controllo ex ante da parte del Ministero dei trasporti è garanzia sia per il corretto funzionamento del mercato che per la sicurezza stradale.

b. Riduzione dei termini istruttori

Il procedimento istruttorio, finalizzato al rilascio/rinnovo e/o modifica di una domanda di autorizzazione, certamente, necessita di passaggi obbligati e relative tempistiche. Tuttavia, in ossequio ai principi sanciti nelle disposizioni sulla semplificazione dei procedimenti amministrativi, è indispensabile che lo snellimento delle procedure e relative istruttorie si sostanzii nella previsione di termini di adempimento da parte della P.A. **non superiori i trenta giorni**, in linea peraltro con medesime previsioni in ambito comunitario. Ciò che costituirebbe senza dubbio uno stimolo per le imprese ad affacciarsi sul mercato e ad investire.

Allo stesso modo e con la stessa logica, si ritiene utile prevedere specifici casi – in particolare per i rinnovi o le modifiche – in cui possa valere il principio del silenzio assenso nel caso di mancanza di espresso provvedimento di diniego adeguatamente motivato con indicazione all'impresa di puntuale termine (massimo di 30 giorni) per l'adeguamento richiesto durante il quale questa, comunque, è titolata a proseguire nell'esercizio provvisorio della linea, al fine di regolarizzare la domanda o di modificarla in modo da eliminare la causa del diniego. **Con specifico riferimento alla documentazione antimafia e in considerazione della corposità della documentazione da raccogliere, si chiede che essa, se presentata e approvata entro i 3 mesi precedenti presso la medesima Amministrazione pubblica, sia da considerare valida, fatti salvi i casi di mutamenti della governance societaria.**

c. Responsabile unico del procedimento

Certamente di ausilio allo snellimento delle fasi endoprocedimentali, contribuirebbe la riduzione dell'attuale frammentazione di competenze che caratterizza i diversi uffici periferici del Ministero con i quali gli operatori sono costretti ad interfacciarsi, individuando altresì un unico responsabile del procedimento per il rilascio dei titoli autorizzatori.

L'individuazione del responsabile del procedimento – per ogni singola procedura autorizzatoria – sarebbe di ausilio, infatti, non solo alla promozione e alla verifica preliminare degli accertamenti sulla sussistenza dei requisiti "a monte" ma altresì a coordinare, vigilare, e dare impulso alla attività istruttoria necessaria all'esito rapido del procedimento amministrativo. Tale figura necessita, certamente, di essere ricondotta entro specifici e puntuali contenuti e caratteristiche.

d. Ruolo e contenuti dell'Elenco Nazionale delle imprese

Il D.Lgs 285/2005, articolo 4, ha previsto l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un Elenco nazionale delle imprese che esercitano servizi di linea in qualità di imprese titolari o di imprese subaffidatarie.

L'iscrizione all'Elenco, sostanzialmente, comporta a carico dell'operatori:

- ❖ un *onere contributivo* derivante dall'obbligo (ex art. 5, comma 3 D.Lgs 285/2005) di versare al Ministero:



1. un contributo pari ad Euro 2.000,00 all'atto della prima iscrizione nonché
2. un contributo annuale pari ad Euro 1.000,00 da versare all'atto della dichiarazione di mantenimento dei requisiti (ex art.5, comma 2 lettera a) di cui appresso.

La norma giustifica tali contributi economici *“per far fronte alle spese derivanti dall'attività di cui all'articolo 6, commi 1 e 2”* vale a dire al fine effettuare attività finalizzata alla valutazione degli impatti sul mercato della disciplina, in relazione all'andamento della domanda di mobilità ed all'offerta dei servizi di linea, mediante iniziative di studio, acquisizione ed elaborazione dei dati relativi ai servizi di linea, in virtù dell'attività periodica di controllo e verifiche sulla sussistenza ed il rispetto delle condizioni per il rilascio dei titoli autorizzatori e della regolamentazione in generale.

- ❖ Un *onere amministrativo* derivante dall'obbligo (ex art. 5, comma 2 lett. a D.Lgs 285/2005 sopra richiamato) di produrre, dall'anno successivo a quello di iscrizione, con cadenza annuale al Ministero, apposita dichiarazione, resa ai sensi del DPR 445/2000 dalla quale risulti il rispetto delle condizioni previste all'articolo 3, comma 2, del medesimo D.Lgs 285/2005.

Il DM 316/2006, dal canto suo, individua le funzioni dell'Elenco nazionale e ne declina l'organizzazione disponendo in particolare che l'Elenco ha funzioni di supporto all'attività di monitoraggio e di controllo del settore - ad oggi mai attuata dal Ministero - nonché di registrazione delle sanzioni amministrative pecuniarie (di cui all'articolo 7 D.Lgs 285/2005)

Non bastassero le considerazioni sin qui fatte, si evidenzia ad ulteriore dimostrazione della mancanza di attuazione pratica - sin dalla sua istituzione ormai ultradecennale - dell'Elenco *de quo*, che a fronte della previsione dello stesso DM 316/2006 (*“i competenti Uffici del MIT e le imprese iscritte all'Elenco possono inserire, modificare e consultare i dati contenuti nel relativo archivio, secondo le modalità fissate con circolare della Direzione generale per l'autotrasporto emanata dopo aver acquisito su di essa il parere del Garante per la protezione dei dati personali”*) l'Elenco non ha avuto nemmeno tale applicazione, rimanendone svilito il ruolo e, soprattutto, confermandone di fatto l'inutilità.

Ma, ad onor del vero, l'inutilità dell'Elenco nazionale istituito ex D.Lgs 285/2005, viene meno a seguito dell'intervenuto obbligo di iscrizione delle imprese al Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (REN) istituito con regolamento CE 1071/2009 relativo all'accesso alla professione di autotrasportatore e successivi Decreto Direttoriale 25.11.2011 e Decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 10.1.2012.

In particolare, sono resi accessibili al pubblico, tramite il Portale dell'automobilista, a fini di consultazione tutti i dati relativi alle imprese iscritte al REN (dalla denominazione e forma giuridica, sede legale, partita IVA e/o CF, dati dei gestori dei trasporti; numero iscrizione al REN, status e tipologia dell'idoneità; numero dei veicoli oggetto dell'autorizzazione, numero di serie della licenza comunitaria e data di scadenza, fino ai dati - correttamente riservati - relativi al numero, categoria e tipo delle infrazioni commesse alle norme sull'accesso e idoneità professionale, peraltro in interconnessione UE) di analogo, se non identico, contenuto alla dichiarazione resa dall'impresa iscritta all'Elenco nazionale del MIT con cadenza annuale.

Altresì si evidenzia come, alla luce di quanto sopra, la stessa Direzione Generale, nella recente proposta di modifica del DM 316/2006, ha ricondotto l'Elenco ad un mero registro “iscrizioni e



cancellazioni” – efficacemente assolta, gratuitamente, dal REN cui le imprese sono obbligate per legge comunitaria ad iscriversi - che non offre alcuna competenza a fronte dell’onere contributivo imposto alle aziende.

e. Razionalizzazione e semplificazione del sistema sanzionatorio

L’attuale impianto sanzionatorio necessita di una revisione innanzitutto per dare maggiore efficacia alle azioni di contrasto all’abusivismo nel settore, distinguendo fra sanzioni conseguenti ad irregolarità e/o semplici inadempimenti amministrativi e infrazioni per violazioni alle regole di accesso al mercato da un lato, e esercizio abusivo e/o illegittimo dei servizi di trasporto passeggeri di linea dall’altro.

Risulta altresì necessario che il MIT, anche sulla base di specifici Accordi con il Ministero dell’Interno, garantisca la perseguibilità di abusi attraverso l’erogazione di servizi non autorizzati, che danneggiano il mercato e la sicurezza del servizio.

Conseguentemente riteniamo debba essere ricalibrata l’intera categorizzazione delle violazioni (*molto grave, grave, lieve*) la cui gradualità deve necessariamente seguire il principio della proporzionalità dell’infrazione; laddove le infrazioni per semplice difformità sull’esecuzione del servizio non possono essere perseguite e sanzionate come “*molto gravi*” con pesanti ripercussioni sull’esercizio stesso del servizio.

Si segnala, inoltre, la necessità che l’articolato e complesso corpo di norme sanzionatore sia reso maggiormente chiaro e puntuale e che venga normato il principio, ormai valevole a livello comunitario, per cui i controlli operati su strada ai servizi di trasporto passeggeri, devono essere tempestivi (in partenza o all’arrivo, ma non a veicolo avente passeggeri a bordo) e proporzionali, verificando che i servizi di fatto effettuati siano legittimamente svolti piuttosto che alla costatazione dell’effettuazione o meno dei servizi comunque autorizzati.

f. Razionalizzazione delle modalità funzionali e delle procedure informatiche del portale GISDiL

Nel 2013 è stata avviata l’attivazione della piattaforma applicativa della Divisione 2 della DG per il Trasporto Stradale e l’intermodalità, composta dai servizi Aree di Fermata (ADF), Servizi di Linea Interregionali (GISDiL) fruibili dalle imprese attraverso il Portale dell’Automobilista.

Il GISDiL è, infatti, pensato per interagire sia con il Data Base dei nulla osta di idoneità per la sicurezza delle aree stradali in cui si effettuano le fermate che con lo stesso REN, e prevede il coinvolgimento: sia degli Uffici di Motorizzazione Civile capoluoghi delle Regioni in cui è previsto il capolinea di Partenza del servizio - competenti a rilasciare il NOSP, ad approvare gli orari, i programmi di esercizio e ad annotare i prezzi dei titoli di viaggio; sia degli Uffici di Motorizzazione Civile capoluoghi delle Regioni in cui hanno sede legale le imprese o, nel caso di raggruppamento di imprese, le mandatarie, competenti al rilascio della documentazione comprovante il rilascio dell’autorizzazione - mod. DTT 151, 151b e 152 (documentazione DTT).

E’, quindi, evidente che il portale ha rappresentato certamente un impulso alla decertificazione e semplificazione amministrativa, consentendo all’impresa di inserire/consultare nella banca dati tutte le informazioni relative alle linee esercite e, successivamente, di aggiornare opportunamente i dati precedentemente inseriti.



E' da ritenersi che la decertificazione mediante l'inserimento telematico dei dati, vada ampliata anche alle certificazioni ancora richieste nella forma cartacea (tabelle orarie, tempi di percorrenza, dichiarazione sostitutiva regolarità aree fermata, ecc.)

Tale strumento telematico si è rivelato estremamente utile consentendo nell'immediato di razionalizzare i procedimenti amministrativi e migliorare la gestione e l'archiviazione dei dati relativi. Tuttavia, al di là delle criticità tecniche segnalate periodicamente dagli operatori, si ritiene che migliorandone le modalità funzionali e accelerando la progressiva informatizzazione di altre fasi del procedimento autorizzatorio, possa costituire valido strumento per realizzare la semplificazione amministrativa di cui sopra e renderlo fruibile anche alla collettività interessata ai servirsi dei collegamenti automobilistici interregionali.

In particolare, si ritiene di grande utilità prevedere la possibilità che l'operatore possa esportare dalla piattaforma il quadro orari valido, sia all'azienda medesima per effettuare il riscontro circa la puntualità del dato inserito (a quanto pare di difficile consultazione a video) sia agli uffici periferici per l'emissione dell'Autorizzazione.

2. Interventi interpretativi di chiarimento e armonizzazione della regolamentazione

La normativa, nel suo assetto vigente, necessita certamente di interventi interpretativi di chiarimento. Si evidenziano alcune questioni di maggior rilievo pratico:

a) Immatricolazione autobus

Con l'accesso alla professione, l'abilitazione all'esercizio dell'attività dovrebbe prescindere dalla classificazione amministrativa delle varie tipologie di servizi (noleggio o linea) con conseguente eliminazione dei vincoli di destinazione degli autobus. Gli autobus, infatti, possono essere immatricolati per uso proprio o per uso di terzi. In quest'ultimo caso l'autobus è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione.

Tale uso consente l'esercizio indifferenziato di tutte le prestazioni di trasporto che l'impresa proprietaria dell'autobus è in grado di svolgere in base ai titoli amministrativi acquisiti, purché le caratteristiche tecniche degli autobus siano idonee all'espletamento del servizio. I servizi occasionali, di fatto, potranno essere espletati solo con autobus di classe B o III.

Per garantire flessibilità nella organizzazione imprenditoriale e per l'ottimizzazione degli investimenti da questa operati, si ritiene opportuno introdurre la possibilità per l'azienda che dispone di autobus immatricolati per i servizi di linea di impiegarli nello svolgimento di attività di noleggio (attualmente è possibile previa richiesta di autorizzazione al fuori linea). Oggetto di autorizzazione non è però la destinazione, bensì il periodo temporale di distrazione che deve essere compatibile alla capacità dell'azienda di garantire comunque il regolare svolgimento della/e linee per cui l'autobus è stato immatricolato.

b) Possibilità di utilizzare vettori terzi ncc

Si evidenzia l'esigenza - connessa a valutazioni di efficienza e regolarità del servizio, organizzazione dell'attività aziendale e alla fruibilità del servizio da parte dell'utenza - di semplificare in termini amministrativi e procedurali il ricorso a vettori terzi esercenti servizi da



noleggio con conducente per lo svolgimento di corse di rinforzo ovvero per intervenire in situazioni particolari (guasto macchina, corse in aggiunta etc).

Sul tema, peraltro, si rileva che l'articolo 27 del DL 50/2017, recante "Misure sul trasporto pubblico locale", al comma 10 prevede che: *"All'articolo 84, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole, " trasporto di persone" sono inserite le seguenti: "i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone"*. La norma comporta che possono essere locati senza conducente (oltre i veicoli, aventi al massimo 9 posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone nonché i veicoli per il trasporto promiscuo e le autocaravan, le caravan ed i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive) anche i **veicoli di cui all'articolo 87, comma 2¹, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone.**

La disciplina dei servizi di linea di competenza statale già prevede (all'art. 12 del DM 316/2006 "Autobus di rinforzo") la facoltà in capo alle imprese titolari di autorizzazione all'esercizio dei servizi di linea di impiegare, su dette linee, autobus di proprietà di un'altra impresa - abilitata a svolgere la professione di trasportatore di viaggiatori su strada - previa stipula di un contratto di locazione temporanea di autobus senza conducente, a determinate condizioni (nulla osta del MIT per quanto concerne eventuali sovvenzioni pubbliche utilizzate per il suo acquisto e per l'eventuale pregiudizio al regolare esercizio del servizio o dei servizi di linea ai quali è adibito) e per periodi massimi (autorizzazione ha validità massima di un anno e consente l'impiego di autobus di rinforzo per periodi non superiori a dieci giorni a decorrere dal verificarsi degli eventi eccezionali puntualmente individuati). **Tale procedura è da estendersi anche alla locazione "a caldo".**

Lo stesso art. 87 del codice della strada, al comma 5, precisa che "I proprietari di autoveicoli immatricolati a uso servizio di linea per trasporto di persone possono locare temporaneamente e in via eccezionale, secondo direttive emanate con decreto del Ministero dei trasporti , ad altri esercenti di servizi di linea per trasporto persone parte dei propri veicoli, con l'autorizzazione delle rispettive autorità competenti a rilasciare le concessioni", con ciò regolando lo specifico ambito dei servizi di linea di competenza statale.

La novella, così inserita, potrebbe creare letture "elastiche" confliggenti con la disciplina puntuale della locazione senza conducente per i servizi di competenza statale.

c) Età massima degli autobus impiegabili nell'attività

A fronte delle incertezze del dato normativo si ritiene utile sottoporre in questa sede le problematiche scaturenti dall'interpretazione delle disposizioni relative all'età degli autobus nella disponibilità delle imprese e da queste impiegati nell'esercizio dei servizi di linea da tale criticità evidenziando, peraltro, l'esigenza che tale chiarimento si traduca in una modifica della norma.

La questione è stata, infatti, parzialmente chiarita con provvedimento amministrativo (circolare ministeriale n. 1/2013), che ha chiarito che l'impresa deve disporre, al momento della richiesta dell'autorizzazione e per tutta la durata della stessa, anche solo di un autobus immatricolato da meno di sette anni e non di un intero parco veicolare con tale caratteristica. Saranno le UMC

¹ Art. 87, comma 2 Cds: "Possono essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone: gli autobus, gli autosnodati, gli autoarticolati, gli autotreni, i filobus, i filosnodati, i filoarticolati e i filotreni destinati a tale trasporto"



competenti a verificare la sussistenza di tale requisito sulla totalità degli autobus dell'impresa destinati all'esercizio del servizio in sede di immatricolazione o di aggiornamento dell'allegato A alla carta di circolazione.

d) **Allegato A alla carta di circolazione**

Si ritiene che il documento in questione costituisca un inutile duplicato in termini di contenuti del titolo autorizzatorio che, per legge, l'impresa deve tenere a bordo dell'autobus impiegato in servizi interregionali.

In merito, è già stata segnalata la pronuncia della Corte di Cassazione n. 17020/2016 dell'11 agosto 2016 che ha dettato l'interpretazione del precetto contenuto nell'art. 87, comma 4, del codice della strada, da leggersi esclusivamente in relazione ai servizi di linea, sancendo di fatto il principio di diritto in base al quale *"ai fini del regolare svolgimento del servizio di linea per il trasporto di persone previsto dall'art. 87 del codice della strada, è necessario che l'esercente sia munito del titolo rilasciato dalla competente autorità che autorizzi l'intestatario della carta di circolazione all'esercizio del servizio di linea sulla tratta interessata, mentre la previsione circa il rilascio, da parte del concedente la linea, del documento che indichi l'impiego specifico del singolo veicolo si riferisce all'ipotesi in cui sia autorizzato l'utilizzo di mezzi di trasporto destinati al servizio di linea a quello di noleggio da rimessa". In sostanza la Suprema Corte ha riconosciuto che la norma del Codice della strada "non si preoccupa di assicurare che il singolo mezzo sia destinato al servizio di una specifica linea, ma solo di escludere che il concessionario utilizzi i propri veicoli, destinati al servizio di linea, su linee diverse da quelle per cui ha conseguito il titolo legale". "Ciò che conta - chiosa la Corte - è il possesso da parte della società del titolo legittimante l'esercizio del servizio pubblico sulla linea".*

Alla luce di tale intervento della Corte che, sebbene abbia rilevanza esclusivamente tra le parti in giudizio, costituisce certamente un parametro interpretativo *super partes*, che motiva una modifica normativa o quantomeno un intervento correttivo dei precedenti ministeriali (cfr. Circolare MIT n. 2/07 del 23 marzo 2007 e della successiva circolare MIT n.27690/13 del 27 novembre 2013) così da tradurre tale interpretazione in una disposizione regolamentare che sia di ausilio alle imprese e alla stessa PA nel già complesso e lento processo di semplificazione normativa.

Peraltro, tale principio espresso dagli ermellini, si ritiene estendibile anche al settore dei servizi di trasporto pubblico locale laddove non sussiste nemmeno l'obbligo per il vettore di rendere disponibile a bordo del veicolo, durante l'espletamento del servizio, una copia del titolo legale.

3. Problematica dell'accesso alle autostazioni

La tematica è di grande rilievo, sia nazionale che internazionale, e in tal senso si accoglie con favore la proposta comunitaria di regolarne in maniera trasparente e armonizzata accessi e servizi.

Tuttavia, riteniamo in questa sede di evidenziare come il tema **abbia una indubbia rilevanza e attualità** nel nostro Paese—**soprattutto nelle aree metropolitane, dove l'esiguità degli investimenti disponibili per investimenti infrastrutturali con le conseguenti lacune che ne derivano, gli orientamenti di politica generale e alcune scelte amministrative su cui abbiamo spesso espresso stupore o, in alcuni casi, reale disaccordo, abbiano finito con il sottovalutare,**



di fatto, l'enorme potenziale contributo che la presenza di simili infrastrutture, quando ben organizzate e funzionali, potrebbe recare alla collettività. E non solo per la mobilità dei cittadini.

Studi recenti hanno evidenziato come la riqualificazione e valorizzazione dei terminal bus hanno prodotto più qualità percepita per i viaggiatori - in termini di servizi e sicurezza e propensione alla mobilità collettiva - un più elevato indotto per i territori interessati (posti lavoro e maggiori profitti) e, chiaramente, una concreta occasione di intermodalità realizzata con positive ricadute sul sistema complessivo dei trasporti.

Riteniamo pertanto utile in questa sede, prima ancora di analizzare in dettaglio norme di rango comunitario che ne disciplinino le regolamentazione, di porre la questione, preliminare, della improcrastinabile individuazione dei canali e sistemi di realizzazione delle infrastrutture.

4. Problematica accesso urbano ZTL dei servizi di linea nazionali ed internazionali

Il Codice della strada, articolo 7 comma 9 D.Lgs. 30.4.1992, n. 285, come successivamente integrato e modificato, dà facoltà ai Comuni di subordinare al pagamento di una somma l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato. Lo stesso comma demanda ad una direttiva di questo Ministero - Direttiva n. 3816 del 21.7.1997 del Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale per la Circolazione e Sicurezza Stradale - la definizione delle tipologie di comuni che possono avvalersi di tale facoltà, delle modalità di riscossione del pagamento, delle categorie di veicoli a motore da esentare. La direttiva in parola, si rammenta, espressamente ed univocamente esclude, dall'ambito di operatività della facoltà ai Comuni, i *“veicoli di polizia stradale, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria (muniti del contrassegno speciale), ovvero adibiti a servizi di linea, dei veicoli a motore dei residenti nelle ZTL, dei taxi e dei veicoli per il trasporto merci”*.

La natura e la rilevanza dei servizi di trasporto di linea, autorizzati da qualsiasi ente competente, ivi compresi quelli regionali, nazionali ed extranazionali, è insita nella tipologia stessa dei servizi esentati dalla direttiva in quanto esplicitamente finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della viabilità e di tutela del patrimonio ambientale.

Sulla direttiva del 1997 si è espresso anche codesta Direzione Generale, con nota dell'8.2.2013 n. 3967, dalla quale emerge, tra gli importanti rilievi, quello per cui *“la tariffazione degli autobus di linea confligge con la ratio stessa sottesa alla Direttiva (1997)”*.

Nonostante l'evidente rilevanza sociale dei servizi di linea in questione e l'indicazione riveniente dalla Direttiva 3816/1997, le Amministrazioni continuano ad assoggettare i servizi interregionali ad onerose tariffe di accesso alle città e alle aree urbane (da ultimo il caso di Roma Capitale). Ancor più allarmante la considerazione, quindi, che simili provvedimenti, oltre a pregiudicare fortemente la categoria dei servizi di linea autorizzati di competenza regionale (come sono quelli espressamente disciplinati dal richiamato articolo 14 della Legge regionale n.42/1997) e quelli di competenza nazionale (per tacito e illegittimo rinvio operato per “assimilazione”), danneggiano la stessa collettività cui sono rivolti e, ingiustificatamente anche i rapporti delle aziende italiane con i partners internazionali, incidendo peraltro negativamente sulle dinamiche concorrenziali nel mercato.



Si ritiene che la mancata previsione di un'esenzione ad hoc per gli autobus adibiti ai servizi di linea autorizzati configura una illegittima e quanto mai illogica, oltre che indebita, imposizione tariffaria ad una categoria di servizi, la cui incidenza sulla circolazione e sull'inquinamento nel centro urbano sono pressoché irrilevanti ed anzi, a tali obiettivi esplicitamente finalizzati, determinandone, quale ricaduta negativa immediata, l'antieconomicità e l'impraticabilità.

5. **: Diramazioni:** La diramazione in sé, rappresenta una ottimizzazione dell'offerta, non sostituibili da altre forme di servizio. Come tutte le previsioni che agevolano il mercato e l'utente, vanno evitate possibili forme di abuso, ad esempio in ambito di elusione delle tasse governative.
6. **Trasbordi:** anche in virtù della necessità di mantenere le diramazioni, risulta impossibile imporre limiti/o divieti al trasbordo.
7. **Laddove, come auspicato, si adotti un nuovo quadro regolatorio, bisognerà prevedere un periodo transitorio di adeguamento dei servizi e valutazione di impatto.**
8. **Le norme adottate sono da considerarsi estese ed applicabili a forme societarie previste dalla legge quali ATI, Consorzi sub affidatari, ecc.**

Roma, 29 gennaio 2018