



Roma, 06/02/2018

U2018/0059/SAG/Sa.Fr

Spett.le
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Direzione Generale per il trasporto
Stradale e per l'Intermodalità
Divisione 2 - ROMA
D.G. dott. Antonio Parente
dg.ts-div2@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Tavolo istituzionale sulla riforma della disciplina dei servizi interregionali di competenza statale (ex d.lgs. 285/05). - Osservazioni sulle questioni di rilievo.

Egregio Direttore,

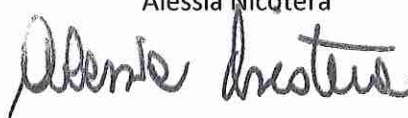
come concordato nell'ultima riunione del 29 u.s., si trasmettono in allegato le osservazioni ASSTRA relative all'oggetto.

Nel restare a disposizione si porgono cordiali saluti.

La Direzione Generale

Il Direttore

Alessia Nicotera



Numero di allegati: 1

Tematiche di rilievo oggetto di discussione al Tavolo istituzionale di revisione della disciplina dei servizi interregionali di competenza statale

In ossequio a quanto concordato in occasione delle ultime riunioni 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 unitamente alle altre Associazioni lo scorso 29 dicembre offrendo puntuali osservazioni.

1. Semplificazione amministrativa

Da un punto di vista metodologico è certamente importante 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 senza che ciò degeneri a svantaggio del sistema.

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;
- all'ottenimento, dalle competenti UMC, del rilascio dei nulla osta sulla sicurezza.

In tale ottica si potrebbe valutare la possibilità di rivolgere istanza di rinnovo/modifica direttamente alla MCTC competente per territorio senza dover coinvolgere il MIT. La MCTC territoriale ha, infatti, tutti gli elementi per procedere rapidamente al rinnovo o alle modifiche delle autorizzazioni.

Quanto alle informazioni relative, in particolare, alla proposizione di servizi di linea che non riguardino unicamente i servizi più redditizi si ritiene che queste anche se oggetto di autodichiarazione/certificazione debbano obbligatoriamente costituire oggetto di apposita ed idonea verifica e valutazione da parte dei competenti Uffici del MIT allo scopo di scongiurare ogni possibile sovrapposizioni e dannoso pregiudizio ai servizi di TPL. Pertanto, la verifica sulle caratteristiche del percorso richiesto e sull'ottemperanza ai divieti di carico e scarico pregiudizievoli, si ritiene costituisca elemento imprescindibile di valutazione.

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 sostanzia nella previsione di termini di adempimento da parte della P.A. non superiori a trenta ovvero sessanta giorni (e non rispettivamente 60 e 90 o 120 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.

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.

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 constatazione dell’effettuazione o meno dei servizi comunque autorizzati.

Nella gradualità delle sanzioni, rilevante importanza deve avere, oltre a quanto previsto dal precedente capoverso, anche un controllo relativo allo stato dei mezzi utilizzati e alla piena rispondenza del materiale rotabile rispetto a quello indicato nelle autorizzazioni. In altri termini nella copia conforme dovrebbero essere indicati anche gli autobus da utilizzare per l’esercizio della linea.

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.

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 servizi 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 impiegargli 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).

Fermo restando che la materia risulta disciplinata in diverse disposizioni, anche di recente emanazione, e ferma restando la garanzia del principio di congruità/proporzionalità dei requisiti e delle dotazioni aziendali rispetto al volume delle attività oggetto di analisi, si ritiene debba assicurarsi agli operatori la flessibilità necessaria a gestire situazioni di emergenza ovvero di rinforzo.

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 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 rilevi allo stato attuale, nel nostro Paese ed in particolari aree metropolitane, soprattutto per le carenze e profonde lacune infrastrutturali, conseguenti ad inesistenti stanziamenti di fondi e/o finanziamenti di qualsiasi genere da parte delle autorità nonché per la miope politica condotta dalle amministrazioni cittadine che ne osteggiano la costruzione e ne discriminano la localizzazione, trascurando, di fatto, l'enorme, potenziale, positivo contributo che la presenza di simili infrastrutture, quando ben organizzate e funzionali, arreca 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.

Ciò premesso e fermo restando che la competenza ad individuare gli spazi di stazionamento delle autolinee in questione e conseguentemente i percorsi atti a garantirne l'accesso, appartiene agli enti locali, si ritiene che il diritto di accesso dei mezzi in questione alle aree urbane e ZTL non debba comunque comportare un pregiudizio al regolare svolgimento dei servizi di TPL. Pertanto, l'accesso alle ZTL/corsie preferenziali riservate ai mezzi di TPL dovrebbe essere impedito o consentito esclusivamente nei limiti necessari a garantire l'accesso alle autostazioni.

5. Problematica relativa all'ottenimento del nulla osta alle fermate.

In un'ottica di semplificazione dell'iter procedurale di rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di linee interregionali si potrebbe prevedere la possibilità di unificare i nulla-osta di sicurezza delle aree di fermata, già presenti nel database del Portale e rilasciati dagli UMC, con l'autorizzazione rilasciata dai Comuni per l'utilizzo delle aree di fermata. Questo consentirebbe alle aziende di non dovere richiedere, per ogni autolinea e prima dell'inizio del servizio, l'autorizzazione ai singoli Comuni dove sono previste le fermate.

Roma, 6 febbraio 2018