

Proposta COM(2017)647 di modifica al Regolamento CE 1073/2009 - Accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuato con autobus - Osservazioni

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) è la principale associazione di categoria a livello nazionale che rappresenta gli interessi delle imprese private che operano nei settori del Trasporto pubblico locale, dei servizi nazionali ed internazionali di lunga percorrenza e in quello dei servizi occasionali.

La proposta della Commissione Europea conferma l'attenzione dell'istituzione europea all'importanza del trasporto su autobus e dei suoi benefici ambientali e sociali. Positivi gli obiettivi generali presentati dalla Commissione per giustificare la sua proposta (promozione della mobilità interurbana e l'aumento della quota modale delle modalità di trasporto sostenibili). Condivisibili, altresì, gli obiettivi specifici per rimuovere gli ostacoli alla crescita del trasporto interurbano di autobus e per affrontare questioni quali l'accesso ai terminal e l'eccessivo onere amministrativo. Tuttavia, riteniamo che **tali obiettivi non devono incidere sulla competenza degli Stati membri nell'organizzare i loro mercati interni del trasporto pubblico** e garantire la mobilità delle persone con una fitta rete di collegamenti, tariffe accessibili, qualità del servizio, soddisfazione dei passeggeri.

La proposta deve, infatti, essere valutata con cautela sotto il profilo del coinvolgimento dei servizi urbani ed extraurbani soggetti ad obblighi di servizio pubblico. L'estensione delle disposizioni del regolamento 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri suscita forti perplessità e preoccupazione perché rischia di perturbare inutilmente i mercati nazionali. Pur condividendo, infatti, le istanze di liberalizzazione seguite a livello comunitario e la necessità di individuare criteri comuni tra i vari Stati Membri, si ritiene tuttavia che ciò non possa e non debba determinare un pregiudizio delle prerogative dello Stato. Lo stesso Senato italiano (14^a Commissione permanente – Osservazioni alla 8^a Commissione 13.12.2017) ha evidenziato forti criticità sulla congruità della delega di potere (circa il nuovo articolo 8 *quinquies*) conferita alla Commissione europea in tal senso.

E' opportuno, quindi, per evitare distorsioni della concorrenza, lasciare a ciascuno Stato Membro la competenza a regolare e organizzare il funzionamento dei servizi regolari nazionali nella prospettiva di un graduale e controllato processo di liberalizzazione del mercato interno dei servizi di lunga distanza, senza peraltro rinunciare all'obbligo di stabilimento dell'operatore nel Paese in cui opera servizi regolari nazionali, per la natura stessa di tali servizi.

Servizi regolari nazionali.

In dettaglio, desta forti perplessità l'impostazione seguita dalla proposta della Commissione che appare basata sul criterio della distanza chilometrica quale parametro per il rilascio delle

autorizzazioni allo svolgimento dei servizi commerciali di trasporto regolare internazionale e nazionale effettuati con autobus. Riteniamo che questo criterio mal si concilia con le caratteristiche territoriali dell'Italia e che inevitabilmente possa riflettersi sulle peculiarità dei servizi di trasporto rischiando di determinare un ingestibile conflitto di competenze sulla base dei principi costituzionali italiani. In particolare, le proposte di modifica (art. 8, 8 bis e 8ter COM(2017)647) che stabiliscono una soglia chilometrica per individuare la procedura autorizzativa all'esercizio dei servizi commerciali regolari rischiano di determinare un impatto fortemente negativo per l'Italia, specialmente nel caso in cui questa disciplina vada a sostituire quella vigente in materia di autolinee interregionali di competenza statale e servizi commerciali.

La soglia chilometrica proposta (in 100/120 km) risulta incoerente con la struttura geografica del Paese le cui caratteristiche fanno sì che le linee di trasporto pubblico locale con percorrenze superiori alla suddetta soglia rappresentino situazioni non eccezionali. Conseguentemente un simile regime autorizzatorio determinerebbe inevitabilmente una sovrapposizione con i servizi di TPL soggetti a diverso regime oltre che a regolamentazione e compensazioni nell'ambito di contratti di servizio pubblico. Si ritiene, quindi, necessario assicurare di garantire la massima protezione a tale tipologia di servizi. La sovrapposizione, anche parziale, di servizi autorizzati e servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico è *ex se* produttiva di una compromissione del danno economico dei contratti di servizio e come tale dovrebbe essere vietata senza possibilità di fornire valutazioni e dimostrazioni inutili circa la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio.

In tale ottica si evidenzia che la proposta della Commissione non ha nemmeno preso in considerazione la necessità che l'organismo di regolamentazione chiamato a verificare il pericolo di compromissione debba obbligatoriamente coinvolgere nel procedimento l'ente affidante e il gestore del servizio coperto da obbligo di servizio pubblico, quale forma di tutela e garanzia del mercato interno.

Alla luce di quanto sopra, riteniamo opportuno che il legislatore comunitario riconsideri queste proposte che, così formulate, rischiano di minacciare i servizi regolari in mercati consolidati.

Sui servizi occasionali

Obiettivo della proposta COM(2017)647 è, come precisato nella relazione di accompagnamento, *“guidare la lotta ai cambiamenti climatici”* attraverso il potenziamento dei servizi di trasporto con autobus e questo spiega, per i servizi occasionali, la proposta di eliminare oneri amministrativi superflui e di liberalizzare le escursioni locali. Preme rilevare che, tuttavia, il raggiungimento di tale obiettivo di potenziamento dei servizi di trasporto con autobus potrebbe essere frenato da barriere o ostacoli che, in taluni casi, gli Stati membri pongono alla prestazione di detti servizi. Sotto questo profilo, l'esperienza degli ultimi anni ha evidenziato come **sia necessario introdurre una disciplina degli accessi degli autobus ai**

centri urbani armonizzata a livello europeo ed ispirata a criteri che, secondo principi di proporzionalità e non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto, tengano conto dei costi esterni del trasporto con autobus.

I differenti sistemi di regolazione degli accessi alle città attualmente vigenti negli Stati membri, frutto di approcci diversi ai temi dell'inquinamento, del traffico e della mobilità sostenibile in ambito urbano, oltre con gli inevitabili impatti negativi su trasparenza, accessibilità delle informazioni, gestione amministrativa ed economica delle imprese, rischiano infatti di pregiudicare la politica di omogeneo sviluppo dei servizi di trasporto con autobus perseguita dalla proposta COM(2017)647 e di orientare la domanda di mobilità verso altri modi di trasporto meno sostenibili e adatti a “guidare la lotta ai cambiamenti climatici”.

La proposta COM(2017)647 dovrebbe, quindi, essere allargata al fine di dettare una disciplina comune per gli accessi degli autobus ai centri urbani improntata al rispetto di principi di proporzionalità e, in base al criterio “chi inquina, paga”, di non discriminazione rispetto ad altre modalità di trasporto.

Roma, 20 febbraio 2018
