

RESOCONTO SINTETICO

SERVIZI DI LINEA INTERREGIONALI DI COMPETENZA STATALE – TAVOLO DI LAVORO EX ARTICOLO 16-QUINQUES DEL DECRETO LEGGE 20 GIUGNO 2017,N.91

4ª RIUNIONE 19.2.2018 ORE 11.00

Il giorno 19 febbraio 2018 si è tenuto a Roma, presso i locali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Direzione Generale per il trasporto stradale e l'Intermodalità – il quarto incontro del tavolo di Lavoro che ha come obiettivo l'individuazione di principi e criteri per il riordino della disciplina dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

Il Tavolo di lavoro è previsto dal decreto n. 152 del 20.11.2017 in applicazione dell'articolo 16 – *quinques* del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91 convertito, con modificazioni, con legge 3 agosto 2017, n. 123.

L'elenco della composizione della delegazione segue in allegato al verbale e ne è parte integrante (ALLEGATO 1).

Aprè i lavori, per il MIT, il Direttore Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, dr. Antonio Parente, che riepiloga gli elementi attualmente oggetto di esame del tavolo, quali individuati nel documento del 26 gennaio u.s. prodotto da ANAV sostanzialmente analoghi, a due documenti prodotti da AGENS (29/1) e da ASSTRA (6/2). Richiede ai presenti di esprimere la propria posizione rispetto ai predetti elementi, ed in particolare quelli di cui al pt. 1, relativi alla semplificazione amministrativa. Il MIT procede esaminando i diversi punti e chiede precisazioni ai componenti del tavolo.

- a) Con riferimento alla let. a) "Snellimento degli oneri amministrativi relativi al procedimento autorizzatorio", l'eliminazione delle dichiarazioni sostitutive di certificazioni e di fatti notori -secondo il MIT- non è normativamente possibile. Invece il MIT ha prospettato favorevolmente l'eliminazione -con una modifica del DM 316/06- del subprocedimento attualmente previsto ex lett. e) ed f) dell'art. 3, co. 2, d.lgs. 285/05, mediante una dichiarazione sostitutiva di atto notorio da parte del gestore dei trasporti dell'impresa in luogo degli accertamenti effettuati da parte dell'UMC sede in conclusione di predetto subprocedimento. Il MIT, inoltre, ha chiesto ai partecipanti al tavolo la loro opinione in merito al progetto di normativa, in precedenza già presentato, che introduceva la dichiarazione di inizio attività: i servizi di linea possono essere attivati a seguito dell'approvazione delle tabelle orarie oppure ancor prima, con verifica a posteriori -da parte del MIT- di tutte le condizioni previste dall'art. 3, co. 2, d.lgs. 285/05, attestate *ex ante* sotto la propria responsabilità dall'impresa esercente. Circa l'adozione dello strumento della DIA, l'ANAV ed alcune imprese esprimono opinione sfavorevole; in particolare non è ritenuto conveniente che i privati si assumano responsabilità in ordine alla sicurezza stradale ed ai requisiti necessari per l'accesso al mercato dei servizi di linea di competenza statale;
- b) Con riferimento alla let. b) "Riduzione dei termini istruttori", il MIT ritiene che i termini procedurali, a seguito di modifica del DPCM che li prevede, possano essere ridotti a 90 giorni, a condizione che si abbia come referente in periferia soltanto l'UMC sede e si elimini il subprocedimento ai fini dell'accertamento da parte di quest'ultimo dei requisiti di cui alle lett. e) ed f) dell'art. 3, co. 2, d.lgs. 285/05;
- c) Con riferimento alla let. c) "Responsabile unico del procedimento", il MIT condivide l'indicazione di ridurre il riferimento in periferia ad un unico Ufficio

- (UMC sede), in luogo dei due previsti dalla normativa vigente (UMC sede ed UMC Partenza). Tale variazione richiede la modifica del DM 316/06;
- d) In relazione alla let. d) "Ruolo e contenuti dell'Elenco Nazionale delle imprese", il MIT, condividendo la necessità di modificare il sistema contributivo, è propenso a creare un sistema che preveda una contribuzione per ogni domanda di modifica prodotta in luogo del contributo correlato all'elenco delle imprese autorizzate ai servizi di linea interregionali. Tale variazione può essere prevista esclusivamente con modifica del d.lgs. 285/05;
 - e) Per quanto concerne la let. e) "Razionalizzazione e semplificazione del sistema sanzionatorio" il MIT invita le imprese a produrre per la prossima riunione, la cui data è stata concertata per il 13 marzo p.v., contributi al riguardo, trattandosi di argomento assai complesso.

In seguito si è proceduto ad esaminare il secondo punto del predetto documento ANAV "Interventi interpretativi di chiarimento e armonizzazione della regolamentazione".

- a) Con riferimento alla let. a) "Immatricolazione autobus" ANAV ha espresso l'esigenza di avere una più ampia possibilità di gestire il parco rotabile da parte delle imprese, eliminando la differenziazione tra le diverse utilizzazioni economiche a favore di terzi previste per gli autobus. Il MIT non è contrario a tale ipotesi, ma fa presente che ciò -oltre a comportare una sostanziosa modifica del codice della strada- comporta una profonda modifica che in ogni caso deve essere concordata anche dal punto di vista tecnico con la Direzione generale per la motorizzazione;
- b) Con riferimento alla let. b) "Possibilità di utilizzare vettori terzi ncc", ANAV e le imprese hanno fatto presente la necessità, per affrontare situazioni di emergenza, di poter utilizzare autobus immatricolati in servizio di noleggio con conducente in disponibilità ad altro vettore. Il MIT pur facendo presente che allo stato attuale della disciplina dettata dal codice della strada ciò non è consentito, comprende l'esigenza esposta. Il MIT in ogni caso evidenzia che con la procedura di cui all'art. 12 del DM 316/06 e/o con l'istituto del subaffidatario il problema potrebbe essere gestito.
- c) Con riferimento alla let. c) "Età massima degli autobus impiegabili nell'attività", l'ANAV richiede che venga elevato a norma primaria quanto previsto in sede di interpretazione da parte del MIT nel 2013, nel ritenere sufficiente per l'accesso al mercato che vi sia anche un solo autobus di età inferiore ai sette anni nel parco rotabile dell'impresa esercente il servizio di linea. La rappresentante del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti ritiene invece che tale interpretazione ed ancor più la sua esplicitazione normativa non garantisca la sicurezza dei passeggeri, consentendo l'utilizzo nei servizi di linea di competenza statale di un numero assai elevato di autobus vetusti.
- d) Con riferimento alla let. d) "Allegato A alla carta di circolazione" ANAV e le imprese hanno sottolineato l'aggravio delle procedure che comporta la presenza dell'allegato A alla carta di circolazione, dovendo essere aggiornato ogniqualvolta l'impresa che ha la disponibilità dell'autobus diventa titolare di una nuova autorizzazione per svolgere un servizio di linea. Il MIT ritiene che, a seguito di modifica del codice della strada stante la specifica previsione dell'art. 87, co. 4, si possa almeno per i servizi di linea di competenza statale eliminare l'allegato A, fermo restando l'obbligo di portare a bordo dell'autobus l'autorizzazione del servizio su cui il medesimo è impiegato. Non appare ad avviso del MIT, per motivi tecnici e pratici, plausibile o opportuno eliminare

l'allegato A nel caso di servizi di linea affidati a seguito di contratto di servizio, fermo restando che su tale aspetto la DGTSI non è specificamente competente.

Si è proceduto, inoltre, ad esaminare il terzo punto del documento relativo alle "Problematiche dell'accesso alle autostazioni", relativamente al quale il tavolo, ritenendo assai rilevante la questione, ha unanimemente espresso parere favorevole circa la bozza del regolamento diffuso dall'Autorità di regolazione dei trasporti, competente per l'appunto a disciplinare la materia. L'impresa Etna Trasporti In, nell'evidenziare una serie di criticità riscontrate in particolare per l'autostazione di Milano, consegna un documento che sarà pubblicato sul sito web del MIT.

In ultimo si è proceduto ad esaminare il quarto punto del documento "Problematiche accesso urbano ztl dei servizi di linea nazionali ed internazionali", relativamente al quale il MIT ha fatto una breve cronistoria circa quanto avvenuto al riguardo con il Comune di Firenze. Il MIT ha comunque evidenziato che tale problematica si inserisce nell'assetto delle attribuzioni risultanti dal vigente titolo V della Costituzione, seppure in materia è prevista una sua direttiva dall'art. 7 del codice della strada del 1992 – direttiva che è stata emanata nel 1997 dando degli indirizzi piuttosto chiari-.

Terminano i lavori della sessione odierna alle ore 13.00 e si stabilisce che l'esame del punto relativo al sistema sanzionatorio sarà affrontato nel prossimo incontro fissato per il giorno 13 marzo 2018 alle ore 11.00, nella stessa sede.

ALLEGATO 1

SERVIZI DI LINEA INTERREGIONALI DI COMPETENZA STATALE
TAVOLO DI LAVORO EX ARTICOLO 16-QUINQUES DEL DECRETO LEGGE 20 GIUGNO 2017,N.91
ELENCO PRESENTI
4a RIUNIONE 19.02.2018 ORE 11.00

SOGGETTI ISTITUZIONALI

		NOMINATIVO
1	MINISTERO SVILUPPO ECONOMICO	ANTONIO LONGO
2	CONSIGLIO NAZIONALE DEI CONSUMATORI E DEGLI UTENTI - CITTADINANZA ATTIVA	CINZIA POLLIO

ASSOCIAZIONI

		NOMINATIVO
1	ANAV	PAOLA GALANTINO (IN SOSTITUZIONE DI GIUSEPPE VINELLA)
2	ANAV	GIUSEPPINA CAFARO (IN SOSTITUZIONE DI TULLIO TULLI)
3	ASSTRA	ALESSIA NICOTERA
4	ASSTRA	FRANCESCO SALOMONE

IMPRESE

		NOMINATIVO
1	AUTOLINEE GIAMPORCARO S.R.L.	CLAUDIO IOZZI (IN SOSTITUZIONE DI SAMUELA SCELFO)
2	ETNA TRASPORTI IN S.R.L.	VENERO NICOSIA
3	FLIXBUS S.R.L.	FABIO MACCIONE
4	SAIS TRASPORTI S.P.A.	AURELIO MUSCARA' (IN SOSTITUZIONE DI GIOVANNA MAMMANA)
5	SARP TRASPORTI S.R.L.	VINCENZO ASARO

UDITORI

	AGENS	NOMINATIVO
1	BUSITALIA SIMET	ANTONELLO LAURIA
2	BUSITALIA SITA NORD	LUIGI VERONESI
	ASSTRA	NOMINATIVO
1	A.I.R. S.P.A.	SERENELLA MATARAZZO
2	ATVO S.P.A.	STEFANO CERCHIER
3	AUTOLINEE GALLO S.R.L.	CLAUDIO IOZZI
4	TIEMME S.P.A.	MARCO PIERI
	ANAV	NOMINATIVO
	ANAV CALABRIA	EMILIO BERNARDO ROMANO