

Egregio Direttore

Antonio Parente

Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Giuseppe Caraci 36
Roma

Egregia Dottoressa

Roberta De Santis

Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità
Divisione II – Autotrasporto di persone, Affari generali
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Giuseppe Caraci 36
Roma

Oggetto: Tavolo istituzionale sulla riforma della disciplina dei servizi interregionali di competenza statale (Decreto Legislativo 285/2005). Osservazioni sulle questioni di rilievo.

Egregio Direttore,

nell'ambito dei lavori del tavolo istituzionale, si trasmettono alcune osservazioni in merito ai temi in discussione. Nella speranza che queste riflessioni possano rappresentare un utile contributo nell'interesse di tutti, si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento, porgendo al contempo i più cordiali saluti.

*Milano, 8 marzo 2018***Fabio Maccione**

Public Affairs Manager

Tavolo istituzionale sulla riforma della disciplina dei servizi interregionali di competenza statale (Decreto Legislativo 285/2005). Osservazioni sulle questioni di rilievo.

Seppur di recente fondazione, **FlixBus Italia S.r.l.** è ormai una realtà consolidata nel panorama del trasporto passeggeri su gomma a lunga percorrenza. Tale posizione ci porta a ribadire il nostro favore per l'istituzione di un tavolo per la riforma della disciplina dei servizi interregionali di competenza statale, normati dal Decreto Legislativo 285 del 2005. Di seguito si riportano alcuni spunti di riflessione orientati ad miglioramento complessivo del sistema.

1. Semplificazione amministrativa

Le attuali procedure amministrative rappresentano spesso una limitazione alla libertà d'impresa. Al contempo, è necessario assicurare la piena correttezza dello svolgimento dei servizi da parte delle aziende, nel completo rispetto della legge. Pertanto, si ritiene utile la riflessione avviata su questo fondamentale punto, sia a livello nazionale che europeo. Infatti, in questi mesi è in atto il processo di riforma del Regolamento CE 1073/2009, nell'alveo del quale si ritiene utile incanalare la discussione a livello nazionale italiano.

1.A Snellimento degli oneri amministrativi relativi al procedimento autorizzatorio

Il concetto di semplificazione amministrativa non può prescindere, a nostro avviso, da quello di decertificazione, con il solo obiettivo di rendere meno oneroso in termini di tempo il processo autorizzativo, tanto per le aziende quanto per l'amministrazione pubblica. Un'utile alternativa alla decertificazione potrebbe essere il postporre il processo di accertamento di una serie di requisiti richiesti. Ad ogni modo, si propone di:

- Superare la certificazione UNI EN ISO relativa alla qualità: anche questa informazione è già disponibile sul Portale dell'Automobilista, e dunque facilmente riscontrabile dalle amministrazioni richiedenti. Tuttavia, quello relativo a questa certificazione è un discorso da ampliare. Infatti, è peculiarità tutta italiana quella di avere l'obbligo della UNI EN ISO per esercitare le linee, per ottenere la quale è necessario un percorso burocratico di notevole durata, con pesanti ripercussioni sulla programmazione aziendale. Pertanto, a nostro avviso è necessario allineare l'attuale normativa italiana con quella presente nella maggior parte dei paesi dell'area UE, al fine soprattutto di armonizzare il processo autorizzativo inerente le linee internazionali. In alternativa, una soluzione potrebbe essere postporre la verifica della certificazione di qualità entro sei mesi dalla messa in esercizio di una nuova linea;
- Ai fini dell'accertamento risorse, tale assicurazione è già in possesso degli uffici delle motorizzazioni, e pertanto si reputa ridondante doverla presentare in ogni occasione di modifica di linee già esistenti o lancio di nuove. Pertanto, al fine di perseguire un processo di sburocratizzazione ed alleggerimento del lavoro delle motorizzazioni, salvaguardando

al contempo le garanzie richieste dalla legge, si propone di fissare un termine temporale di validità di tale certificazione, ipotizzabile in tre anni, da rilasciare all'azienda e valevole per ogni evenienza, previa presentazione di un'autocertificazione in caso di modifica/aggiunta di linee;

- Nel rispetto del diritto di libertà d'impresa, riteniamo sia utile superare il proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti;
- Eliminazione copia conforme con marca da bollo. Al di là dei costi, la proposta di dichiarazione di atto notorio potrebbe ulteriormente essere superata dall'implementazione del Gestione Informatica Servizi Di Linea (GISDiL) in modo tale che ogni azienda possa scaricare autonomamente le copie conformi digitali. In alternativa, come già avviene per i servizi di alcune amministrazioni regionali, si potrebbe sostituire la produzione di autorizzazioni cartacee degli UMC con la semplice stampa del provvedimento di autorizzazione del MIT/UMC comprensivo di tutti i relativi allegati (tabelle, percorso etc.).

1.B Riduzione dei termini istruttori

FlixBus ritiene utile alla libertà d'impresa e all'accesso di nuove aziende la riduzione dei termini del processo istruttorio finalizzato al rilascio/rinnovo e/o modifica di una domanda di autorizzazione, in linea con quanto previsto in ambito comunitario. Allo stesso tempo, può essere utile introdurre il principio di silenzio-assenso per gli specifici casi di rinnovo e/o modifiche, in caso di mancanza di un espresso provvedimento di diniego. Inoltre, ai fini del rilascio dei nulla osta alla sicurezza del percorso (NOSP), desta particolare perplessità la discrezionalità, esercitata da alcune motorizzazioni, di calcolare la velocità media degli autobus sulla base degli orari e della distanza chilometrica tra le singole aree di fermata. Infatti, tale discrezionalità può comportare l'inutile allungarsi dei tempi autorizzativi. In un'ottica più generale, e sempre secondo il principio della decertificazione, sarebbe auspicabile superare il rilascio dei NOSP da parte delle motorizzazioni (UMC della città di partenza) sostituendola con un'autocertificazione dell'impresa richiedente.

1.C Responsabile unico del procedimento (RUP)

In linea di principio, individuare un responsabile unico del procedimento per ogni singola procedura autorizzatoria sarebbe di ausilio allo snellimento delle fasi endoprocedimentali. Tuttavia, si ritiene questa misura direttamente collegata ai procedimenti di snellimento amministrativo elencate in precedenza, che dovrebbe essere accompagnata da un doveroso processo di rafforzamento degli organici degli uffici di motorizzazione. In caso di mancata applicazione delle novità suggerite, l'introduzione del RUP potrebbe portare alla paralisi del sistema autorizzativo.

1.D Elenco Nazionale delle Imprese

La ratio alla base dell'introduzione dell'Elenco Nazionale delle Imprese che esercitano servizi di linea in qualità di imprese titolari o di imprese subaffidatarie, previste dall'articolo 4 del Decreto Legislativo 285/2005, è di per sé condivisibile. Tuttavia, la successiva istituzione del Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (REN) e l'implementazione del Portale dell'Automobilista, rendono ormai superato l'Elenco, che fra l'altro rappresenta un aggravio economico per le aziende del settore ed un ulteriore aggravio burocratico da parte del MIT.

1.E Revisione dell'impianto sanzionatorio

E' opportuno provvedere alla razionalizzazione ed alla semplificazione dell'attuale sistema sanzionatorio, con il principale obiettivo di contrastare il fenomeno dell'abusivismo. Si ritiene altresì utile adottare il principio valevole a livello comunitario, che prevede che i controlli operati su strada ai servizi di trasporto passeggeri siano proporzionali e tempestivi, in particolare in partenza e all'arrivo del mezzo, non svolti con passeggeri a bordo.

1.F Potenziamento del GISDiL

Per la nostra peculiare cultura d'impresa, molto incentrata sul digitale, riteniamo di capitale importanza potenziare la Gestione Informatica Servizi Di Linea (GISDiL), come già citato nel punto 1.A. Infatti, tale processo dovrebbe essere il cuore di qualunque azione volta ad una reale, e non declamata, semplificazione amministrativa. Il portale presenta diverse criticità, sia dal punto di vista d'interfaccia grafica che da quello funzionale, rendendone difficile l'utilizzo, sia da parte delle aziende che dell'amministrazione pubblica. A nostro avviso, è necessario rivedere le linee guida d'utilizzo, facilitando in primis il processo di inserimento dati da parte delle aziende, rendendo coerenti ed omogenei i contenuti. Ad esempio, le UMC dovrebbero potere stampare direttamente le autorizzazioni, ed un realistico obiettivo potrebbe essere quello di prevedere per le aziende stesse di ottenere in autonomia copie conformi digitali scaricate direttamente dal portale. In epoca di Web 3.0 ed Industria 4.0, il potenziamento del GISDiL non è più rinviabile.

2. Interventi interpretativi di chiarimento e armonizzazione della regolamentazione

Oltre a procedure burocratiche complesse, anche una normativa in contrasto può rappresentare una limitazione alla libertà d'impresa. Pertanto, si propongono le seguenti modifiche.

2.A Immatricolazione autobus

Al fine di garantire una maggiore flessibilità all'interno dell'organizzazione delle imprese, per ottimizzare gli investimenti effettuati dalle aziende, ed alla luce della certificazione di accesso alla professione, si ritiene utile superare l'attuale distinzione tra autobus immatricolati per servizi di linea e quelli per servizi a noleggio. Ciò comporterebbe anche un alleggerimento dell'attività degli uffici competenti, attualmente gravati dagli adempimenti autorizzativi.

2.B Possibilità di utilizzare vettori terzi NCC

L'attuale normativa già prevede la facoltà, in capo alle aziende titolari di autorizzazioni, di impiegare mezzi di proprietà di un'altra impresa ai fini dell'esercizio dei servizi di linea. Pertanto, visto che questa ipotesi è da considerarsi solo in via eccezionale secondo quanto previsto dall'art. 87 del codice della strada e dal art. 12 del decreto ministeriale 316/2006, si ritiene utile l'estensione di tale previsione normativa anche alla cosiddetta locazione "a caldo", allineandola a quanto già previsto per i servizi internazionali, secondo i principi del Regolamento CE 1073/2009 e rendendo sufficiente il contratto stipulato dalle parti, alleggerendo al contempo l'attività degli uffici competenti. Tutto ciò comporterebbe, ad esempio, la possibilità per le aziende di poter garantire al meglio i servizi offerti ai passeggeri, anche in caso di difficoltà ed imprevisti operativi.

2.C Allegato A alla carta di circolazione

A seguito della pronuncia della Corte di Cassazione n° 17020/2016 dell'11 agosto 2016, si ritiene necessario recepire nella normativa vigente tale interpretazione degli ermellini, aggiungendo così un ulteriore importante passaggio di semplificazione normativa, e superando quel che è ormai un obsoleto duplicato in termini di contenuti del titolo autorizzatorio, comportando un minor aggravio di lavoro per gli uffici delle motorizzazioni ed una velocizzazione dei processi interni alle aziende.

3. Problematica dell'accesso alle autostazioni

Si condivide la necessità, emersa al tavolo, di un processo di riforma delle autostazioni italiane. Per comparazione, negli ultimi anni si è assistito ad un grande rilancio degli scali ferroviari, con conseguente crescita dei traffici passeggeri e la comparsa di nuovi operatori del settore. Si ritiene che un simile processo, applicato alle autostazioni, possa essere di stimolo al settore della gomma. L'attuale stato dei terminal bus pone problematiche non solo a livello economico, ma anche sociale e di concorrenza, configurando una sorta di discriminazione verso il passeggero di autobus rispetto ad un proprio omologo che si serve di treni e/o aerei. Questi ultimi, infatti, possono usufruire di servizi all'utenza decisamente migliori: ciò potrebbe comportare una preferenza a favore di altre modalità di trasporto, configurando una distorsione della concorrenza, con al contempo una discriminazione dei passeggeri su gomma. A tal proposito, è da accogliere con favore l'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), la quale, con la delibera 121/2017, ha avviato un procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni, sia per le aziende che per i passeggeri, e che soddisfino le esigenze di mobilità degli utenti attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi. Tale delibera è in linea con il processo di riforma del Regolamento CE 1073/2009, attualmente in discussione al Parlamento europeo dopo la recente proposta formulata dalla Commissione Europea, e nell'alveo del quale si ritiene necessario intraprendere qualunque azione volta a migliorare la situazione infrastrutturale delle autostazioni presenti nel Paese.

4. Problematica relativa all'accesso alle Zone a Traffico Limitato (ZTL)

Le Zone a Traffico Limitato (ZTL), sono uno strumento fondamentale per la tutela della qualità dell'aria e del suono all'intero dei nostri fragili quanto storici centri urbani, oltre a rappresentare un argine alla congestione stradale. Motivo per il quale, la Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici n. 3816 del 21 luglio 1997 evidenzia come i servizi di linea dovrebbero essere esentati dal pagamento della tassa d'accesso alla ZTL, proprio perché finalizzati alla diminuzione della congestione stradale. Tale indicazione è confermata anche dalla nota n. 3967 dell'8 febbraio 2013, a firma della stessa Direzione Generale per il trasporto e l'intermodalità del MIT, in cui si chiarisce in modo inequivocabile che gli autobus di linea devono essere esclusi dalla tariffazione ZTL. Tuttavia, è da registrare come molti Comuni non applichino le indicazioni ministeriali, esigendo il pagamento di un tributo che, di per sé, è iniquo, in quanto grava sulle aziende di trasporto passeggeri operanti un servizio di linea che è, in ultima analisi, a supporto della collettività. Ciò prefigura anche evidenti distorsioni di mercato rispetto ad altre modalità di trasporto non soggette a tale tipo di tassazione, che può essere anche molto gravosa per le aziende e quindi pesare sul costo del servizio erogato ai passeggeri. E' poi urgente la revisione di un criterio unico nazionale che individui le zone a traffico limitato, in quanto sono presenti nel panorama nazionale situazioni molto difformi.

5. Riformulazione del vincolo amministrativo su richiesta nuove linee

Si ritiene di capitale importanza sollevare un punto circa la riformulazione del vincolo amministrativo per richiedere l'autorizzazione all'attivazione di una linea per un servizio automobilistico interregionale di competenza statale. In tal senso, si ritiene utile l'allineamento della normativa italiana a quanto già previsto in diversi paesi europei, ossia l'adottare un approccio basato sul criterio chilometrico tra due fermate consecutive.