

Roma, 1° giugno 2018

Egregio Direttore
Antonio Parente
**Direzione Generale per il trasporto
stradale e per l'intermodalità -
Divisione 2**
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
divisione2.dgti@mit.gov.it

Oggetto: osservazioni sullo schema di decreto di revisione del DM 316/2006

Egregio Direttore,

facendo seguito alla riunione del 26 aprile u.s. - nell'ambito della quale codesta Direzione ha illustrato i contenuti della nuova bozza di decreto di modifica del vigente DM 316/2006 - si osserva quanto segue.

Il nuovo testo appare più organico, ordinando la materia in modo sistematico rispetto al precedente. Il testo evidenzia, tuttavia, dei punti critici che qui di seguito segnaliamo.

- Semplificazione

Pur riscontrando un apprezzabile sforzo di semplificazione amministrativa - realizzata in favore dello snellimento degli oneri stabiliti nell'attuale regolazione delle domande e dei procedimenti di rilascio delle autorizzazioni - non ci si può esimere dal considerare pressoché immutata la tempistica sul rilascio del titolo autorizzatorio e, allo stesso modo, una poco concreta decertificazione e conseguente dematerializzazione della documentazione richiesta agli operatori che, anzi, in questo nuovo scenario dovrebbero addirittura farsi carico di nuove incombenze (i.e. acquisire l'autorizzazione dell'ente proprietario della strada ai fini del servizio e attestare la inidoneità ai fini della sicurezza di un'area di fermata).

A ciò si aggiunga che, sebbene, come evidenziato in premessa, il testo del decreto appaia più organico anche per la introduzione dei nuove definizioni, tuttavia, per alcune di queste si evidenziano discrepanze. In particolare, viene introdotto il concetto di sicurezza anche per quanto attiene il percorso e ciò appare in contrasto con l'articolo 5 del DPR 753/80 laddove il termine utilizzato è "*idoneità del percorso e sicurezza delle fermate*"; due interlocuzioni con significati profondamente diversi. E non ultimo non appare chiaro quale sia l'ufficio tenuto a verificare il possesso dei requisiti relativi personale e ai mezzi idonei ad eseguire il servizio.

- Relazioni biregionali e impatto sul TPL

L'introduzione della definizione di "diramazione" nel testo del DM, riteniamo contribuisca a chiarire la portata geografica della tratta - quale "percorso diverso da quello principale che, attraversando il territorio di una o due Regioni, ha come estremità una fermata presente sul percorso principale ed un capolinea situato al di fuori dello stesso percorso principale".

Resta comunque fermo, peraltro, il principio di non esporre i servizi di TPL al rischio concreto di sovrapposizioni/interferenze senza prevedere un espresso coinvolgimento del titolare del contratto di servizio pubblico.

Come già evidenziato in precedenti e recenti occasioni, si tratta di una tematica di estremo rilievo per il settore del trasporto persone che, riteniamo, debba essere affrontata con la dovuta attenzione e nel rispetto delle finalità perseguite dalla normativa in esame oltre che, ovviamente, degli ambiti di competenza legislativa.

- Autorità di regolazione dei trasporti

Si ribadisce in questa sede come il conferimento, previsto dal DM, all'Autorità di regolazione dei trasporti della competenza a controllare e valutare i profili attinenti la redditività dei servizi di linea interregionale - potendone decretare addirittura la cancellazione - appaia fuori dal contesto, in un sistema liberalizzato e regolato di fatto dal mercato che come tale esula dalle competenze istituzionali normativamente attribuite all'Autorità in coerenza con le finalità di garanzia e promozione della concorrenza e della efficienza dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 481/1995 nel cui ambito l'Autorità stessa è chiamata ad operare. Non è, peraltro, chiaro in quali casi sia rilevata dall'Autorità la violazione della leale concorrenza nel mercato dei servizi di linea interregionali di competenza statale.

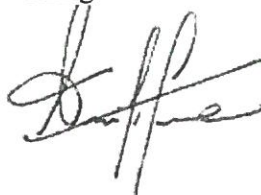
In ultimo, si conferma come il "conferimento" di competenze dovrebbe avvenire per il tramite di una specifica previsione di legge, e non utilizzando lo strumento del decreto ministeriale.

Con riserva di ulteriori osservazioni e valutazioni sulle questioni di maggior rilievo qui sinteticamente riportate, si porgono cordiali saluti.

Il Presidente ANAV
Giuseppe Francesco Vinella



Il Presidente AGENS
Arrigo Giana



Il Presidente ASSTRA
Massimo Roncucci

