



Roma, 11/06/2018

U2018/0259/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 285/05 - Osservazioni ulteriori ASSTRA sullo schema di decreto di revisione del DM 316/2006.

Egregio Direttore

come anticipato al termine della riunione del 4 u.s., si trasmette in allegato una ulteriore Nota sullo schema di decreto di revisione del DM 316/2006.

Nel restare a disposizione si porgono distinti saluti.

Il Presidente

Massimo Roncucci

Numero di allegati: 1



ASSTRA – Associazione Trasporti
00192 Roma – Piazza Cola di Rienzo 80/a
Tel. +39 06 68603.1 – Fax +39 06 68603.555
ASSTRA – Associazione Trasporti
www.asstra.it – asstra@asstra.it
C.F.: 97210800583

Osservazioni ulteriori ASSTRA

sullo schema di decreto di revisione del DM 316/2006

Si fa seguito all'incontro tenutosi lo scorso 4 giugno in occasione della settima riunione del Tavolo istituito ai sensi dell'art. 16 *quinquies* D.L. 20.06.2017, n. 91, convertito, con modificazioni, nella legge 3 agosto 2017, n. 123.

Come preannunciato in tale occasione, con la presente ASSTRA intende sottolineare come le disposizioni di cui all'articolo 6, comma 4 dello schema di decreto predisposto evidenzino plurimi profili problematici che l'Associazione, pur nell'ottica di un approccio collaborativo e con l'auspicio di fornire un contributo finalizzato al miglioramento del testo predisposto, non può esimersi dal portare all'attenzione del Tavolo stesso.

In primo luogo, poiché la disciplina delle relazioni di traffico bi-regionali incide inevitabilmente sui servizi di trasporto pubblico locale, occorre preliminarmente rilevare che l'iniziativa regolamentare continua a destare rilevanti perplessità, sotto il profilo procedimentale, quantomeno sotto i seguenti profili:

- 1) l'organizzazione dei servizi di TPRL rientra nelle materie di competenza esclusiva residuale regionale, ai sensi dell'art. 117 Cost., circostanza che induce a ritenere che l'iniziativa governativa debba prevedere il coinvolgimento delle autonomie regionali;
- 2) si nutrono perplessità sullo strumento normativo utilizzato, poiché, ai sensi dell'art. 4 del d.lgs. 285/2005, la disciplina demandata alla fonte regolamentare, non pare poter ricomprendere anche la materia dell'impatto delle relazioni di traffico bi-regionali sui servizi di trasporto pubblico regionale e locale, né sulle condizioni di accesso al mercato di tale specifica tipologia di servizi, i quali sono a loro volta regolati dal Regolamento UE n. 1370/2007 e dal d.lgs. n. 422/1997, oltre che dalle disposizioni regionali in vigore.

In secondo luogo, e per quel che riguarda più specificamente le argomentazioni di merito in ordine alla medesima disposizione contenuta nello schema di decreto, come più volte rappresentato nel corso delle riunioni del Tavolo, e da ultimo con il deposito di osservazioni scritte, ASSTRA ritiene che il rilascio di titoli di accesso per lo svolgimento di relazioni di traffico bi-regionali, non possa avvenire in presenza di condizioni di sovrapposizione/interferenza con servizi di TPRL, i quali sono sottoposti a obblighi di servizio ed il cui finanziamento è determinato in virtù dell'impatto dei ricavi del traffico e della loro idoneità a coprire parte dei costi di esercizio.

In altre parole, l'attivazione di relazioni di traffico bi-regionali in sovrapposizione/interferenza con servizi di trasporto pubblico inciderebbe sui ricavi generati nelle reti di trasporto affidate ai sensi del Regolamento UE n. 1370/2007, a prescindere anche dalla "gravità", concetto questo del tutto indeterminato e difficilmente valutabile, così come enunciato all'art. 6, co. 4 dello schema di decreto:

- a) in primo luogo, si determinerebbe una erosione dei ricavi generati dalle reti di trasporto affidate ad imprese di TPL ai sensi del Regolamento UE n. 1370/2007; tale erosione, peraltro, avrebbe un effetto diretto pregiudizievole sull'idoneità della compensazione erogata a mantenere l'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, il quale dovrebbe ragionevolmente essere reintegrato del delta negativo generato;
- b) non è un caso, infatti, che il legislatore comunitario con il Reg. 1370/2007 aveva disposto espressamente la facoltà di attribuzione dei diritti di esclusiva e che la stessa Commissione Europea con gli Orientamenti interpretativi del 2014, ha riconosciuto la necessità di garantire gli effetti positivi di rete¹;
- c) la conseguenza della mancanza di garanzia di tali elementi è tale, pertanto, da generare un maggior fabbisogno di finanziamento pubblico, dapprima nelle Regioni responsabili dell'organizzazione dei servizi di TPRL e del finanziamento dei servizi minimi, ma a ben vedere dello stesso Stato che provvede al riparto del Fondo Nazionale Trasporti;
- d) per quel che riguarda, invece, i diritti di esclusiva già riconosciuti e/o concessi negli affidamenti esistenti, in conformità al Regolamento UE n. 1370/2007, ASSTRA ritiene che il rilascio di titoli di accesso al mercato su relazioni di traffico bi-regionali, ricadenti nelle medesime reti oggetto di tali diritti, sia impedita, non soltanto in forza delle disposizioni comunitarie già menzionate, ma anche in forza dei principi del legittimo affidamento.

Per quel che riguarda il procedimento disciplinato dall'art. 6, comma 4 dello schema di decreto, l'Associazione ritiene indispensabile che lo stesso debba coinvolgere direttamente - oltre alla Regione interessata - anche il principale soggetto portatore di interessi contrapposti a quelli dell'istante, ovvero il gestore del servizio pubblico e consentirgli di esercitare le facoltà di intervento nel procedimento nel rispetto dei principi del giusto procedimento e del contraddittorio.

Alla luce delle esigenze sopra enunciate e portate all'attenzione di codesta Direzione, ASSTRA richiede, pertanto, la modifica dell'art. 6, co. 4 dello schema di decreto in esame. Per gli interessi coinvolti e per le esigenze di carattere pubblico da tutelare, ASSTRA avrà cura di estendere tali preoccupazioni anche alle Regioni e Province Autonome, alla Direzione Generale per il TPL di codesto Ministero, nonché al MEF, in ordine ai possibili riflessi della disposizione sulla capienza del Fondo Nazionale Trasporti.

Si resta a completa disposizione della Direzione in indirizzo per ogni richiesta di ulteriori contributi.

Roma, 11 giugno 2018

¹ Comunicazione della Commissione UE (2014/C92/01) "La portata geografica dei contratti di servizio pubblico deve essere tale da permettere alle autorità di gestire nel modo più economicamente vantaggioso i trasporti effettuati sotto la loro responsabilità, compresi gli effetti a livello di rete locale, regionale e sub-nazionale".