

SSTRA – ANAV – AGENS
FILT CGIL – FIT CISL – UIL TRASPORTI – FAISA CISAL – UGL FNA

Roma, 20 giugno 2018

On. Danilo Toninelli
Ministro dei Trasporti

Dr. Gino Scaccia
Capo Gabinetto MIT

Presidente IX Commissione Trasporti,
poste e telecomunicazioni
Camera dei Deputati

Presidente VIII Commissione permanente
Lavori pubblici, comunicazioni
Senato della Repubblica

Presidente Componenti Commissione
Trasporti
Parlamento Europeo

Vice Presidente Commissione Trasporti
Parlamento Europeo

Componenti

ETF

IRU

Oggetto: Avviso Comune

Si trasmette in allegato nota di Avviso Comune formulato dalle Organizzazioni sindacali e dalle Associazioni di categoria del settore del trasporto passeggeri con autobus sulla proposta (COM (2017) 647) presentata dalla Commissione Europea, nel novembre scorso, nell'ambito della presentazione della seconda parte del cosiddetto Mobility Package. La proposta concerne la modifica del Regolamento CE 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus.

ASSTRA

ANAV

AGENS

FILT CGIL

FIT CISL

UIL TRASPORTI

FAISA-CISAL

UGL FNA

AVVISO COMUNE
sulla proposta di modifica del Regolamento (CE) 1073/2009 (COM (2017) 647)

ASSTRA – ANAV – AGENS
FILT CGIL – FIT CISL – UIL TRASPORTI – FAISA CISAL – UGL FNA

Nel novembre scorso, nell'ambito della presentazione della seconda parte del cosiddetto Mobility Package, la Commissione europea ha pubblicato una proposta recante modifica del Regolamento CE 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus. La proposta in oggetto apporta molti elementi di novità rispetto al testo attualmente in vigore.

Preme, innanzitutto, affermare che le Scriventi, comprendono le istanze generali presentate dalla Commissione europea nella relazione di accompagnamento della proposta (la promozione della mobilità interurbana e l'aumento della quota modale delle modalità di trasporto sostenibili) e gli obiettivi volti a rimuovere gli ostacoli allo sviluppo dei servizi interurbani effettuati con autobus e ad affrontare tematiche importanti quali l'accesso ai terminal e gli esorbitanti oneri amministrativi e burocratici posti a carico degli operatori, ritenendo, tuttavia, che il raggiungimento di tali obiettivi non debba ledere la competenza degli Stati membri nell'organizzare i rispettivi mercati interni del trasporto pubblico, garantendo la mobilità delle persone sulla base dei principi di universalità dei servizi, di integrità ed unitarietà della rete, e di concorrenza regolata oltre che della redditività dei servizi stessi.

Infatti, la necessità di individuare criteri comuni deve guardare ad una armonizzazione tra le diverse categorie di servizi liberalizzati e non, senza determinare un pregiudizio né della disciplina comunitaria in materia di obblighi di servizio pubblico, né delle prerogative statali né dei servizi di trasporto soggetti a tale regime.

Principali criticità

► campo di applicazione

L'estensione delle disposizioni del Reg. 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri suscita forti perplessità e preoccupazione perché rischia di alterare l'equilibrio all'interno dei mercati nazionali. Al fine di evitare distorsioni della concorrenza, ogni Stato membro dovrebbe avere la competenza di 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 media e lunga distanza, peraltro completamente realizzatosi nel nostro Paese. E' inoltre imperativo, ad avviso delle Scriventi, che un operatore sia stabilito nel Paese in cui opera i servizi regolari nazionali. L'esercizio di un servizio di linea regolare è un'attività permanente che necessita la presenza stabile sul territorio. La soppressione del requisito dello stabilimento nello Stato membro in cui vengono prestati i servizi, siano essi servizi regolari o occasionali, creerebbe nel settore del trasporto viaggiatori le stesse distorsioni della concorrenza di quelle già esistenti nel settore del trasporto merci.

► soglia chilometrica

La proposta della Commissione introduce il criterio della distanza chilometrica quale parametro per il rilascio delle autorizzazioni necessarie per lo svolgimento dei servizi di trasporto regolare nazionale

ed internazionale. Nel caso specifico dell'Italia, le Scriventi ritengono che tale criterio non possa trovare attuazione in quanto non solo la conformazione geografica del nostro Paese fa sì che le linee di trasporto pubblico locale con percorrenze superiori alla soglia dei 100/120 km, come stabilita dalla Commissione, rappresentino situazioni non eccezionali, ma anche in quanto un simile regime autorizzatorio determinerebbe, inevitabilmente, una sovrapposizione con i servizi di TPL, soggetti non solo ad un diverso regime ma anche a regolamentazione e compensazioni nell'ambito di contratti di servizio pubblico. Con riferimento al limite di 100/120 km stabilito dalla Commissione europea, riteniamo che gli Stati membri debbano avere almeno un proprio margine di discrezionalità nello stabilire la distanza quale parametro in funzione del quale le autorità competenti possono autorizzare i servizi regolari. La soglia individuata non appare, inoltre, rispondente alle caratteristiche territoriali dei servizi commerciali svolti a livello nazionale, per i quali andrebbe innalzata in modo significativo. Ogni Stato membro dovrebbe, quindi, poter stabilire un proprio limite, anche se sarebbe preferibile operare sulla netta distinzione tra categorie differenti di servizi.

Il criterio della soglia chilometrica, del resto, non è l'unico parametro utile a perseguire gli scopi prefissi dal legislatore comunitario nel rispetto delle discipline vigenti né l'*equilibrium test* si rivelerebbe efficace nell'escludere le distorsioni sopra accennate.

► terminal

La proposta della Commissione non affronta il problema dello sviluppo delle infrastrutture necessarie né quello del loro finanziamento. Relativamente all'indicazione circa la dimensione dei terminal (600 mq), contenuta nella proposta, si ritiene che ogni Stato membro debba poter stabilire un proprio limite, e comunque, per quel che riguarda l'accesso alle autostazioni, le norme non dovrebbero compromettere il diritto di proprietà e gli altri diritti reali legittimamente esercitati da imprese pubbliche e private su tali strutture.

► cabotaggio

Diversamente da quanto previsto nel Reg. CE 1073/2009, la nuova proposta prevede la completa liberalizzazione delle operazioni di cabotaggio per i servizi regolari, attraverso la soppressione del vincolo della loro effettuazione unicamente nell'ambito di un servizio internazionale. Questa totale liberalizzazione del mercato nazionale, che verrebbe ad essere governato in gran parte dal diritto dell'UE, creerebbe, ancora una volta, distorsioni della concorrenza e discriminazioni tra gli operatori residenti in Italia, in aperto contrasto con i principi comunitari di sussidiarietà e proporzionalità. La disposizione contenuta nel Reg. 1073 attualmente in vigore, che consente il cabotaggio nell'ambito di un servizio regolare internazionale, dovrebbe essere pertanto mantenuta.

► servizi occasionali

Al fine di rispettare appieno gli obiettivi della Commissione, ovvero la lotta ai cambiamenti climatici attraverso il potenziamento dei servizi di trasporto con autobus, le Scriventi ritengono che, nell'ambito della regolamentazione relativa ai servizi occasionali, sia imprescindibile inserire una disciplina che regolamenti gli accessi degli autobus ai centri urbani improntata al rispetto dei principi di proporzionalità e di non discriminazione rispetto alle altre modalità di trasporto.

Nell'ottica di una riduzione delle formalità burocratiche che la proposta intende perseguire con la soppressione del foglio di viaggio, riteniamo che vada in questa direzione anche un auspicabile esonero di tale tipologia di trasporti dal rispetto delle disposizioni relative al distacco dei lavoratori che aggiungono ulteriori oneri ed adempimenti a carico degli operatori.

Infine, relativamente ai servizi occasionali svolti in regime di cabotaggio, si rileva l'assoluta necessità di introdurre, all'interno della proposta, una definizione del carattere "temporaneo", la cui soppressione sarebbe fonte di concorrenza sleale ed illegale da parte dei vettori stranieri che operano stabilmente nelle zone turistiche degli Stati membri.

A tal riguardo, e per questa tipologia di servizi, il foglio di viaggio dovrebbe essere mantenuto al fine di agevolare il controllo su strada da parte della autorità all'uopo preposte.

Roma, 11 giugno 2018

FILT CGIL



FIT CISL



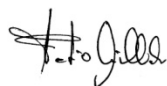
UIL TRASPORTI



FAISA CISAL



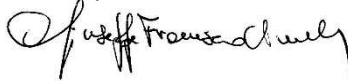
UGL FNA



ASSTRA



ANAV



AGENS

