Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Servizio IV: Attività produttive e Infrastrutture
Codice sito 4.12/2011/1

Presidenza del Consiglio dei Ministri
CSR 0003635 P-4.23.2.12
del 18/07/2011

5933321

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per lo sviluppo
e la competitività del turismo
- Gabinetto

Alla c.a. Avv. Edoardo Giardino
Dott. Arnaldo Militello
Dott.ssa Antonella Albamonte
ROMA

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Gabinetto
- Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici

Alla c.a. Ing. Marco D'Onofrio
Dott.ssa Roberta De Santis
Dott. Vincenzo Corbi
- Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale

Alla c.a. Arch. Marco Lacconi
ROMA

Al Ministero dell'economia e delle finanze
- Gabinetto
- Dipartimento RGS

ROMA

Al Presidente della Conferenza dei Presidenti
delle Regioni e delle Province autonome
c/o CINSEDO
ROMA

Ai Presidenti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano
LORO SEDI

Alla Regione Lazio
Alla c.a. Ing. Riccardo Palumbo
Dott.ssa Maria Iadarola
ROMA

Alla Regione Veneto
Alla c.a. Dott. Ivan Fava
Dott. Giuseppe Voltolina
VENEZIA

ROMA, 2004 - ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Al Presidente dell'ANCI
Alla c.a. Dott. Antonio Ragonesi - ROMA
Dott. Leonardo Naldini - PERUGIA
Dott. Stefano Riazzola - MILANO
Dott. Simone Tani - FIRENZE

Alla Conferenza Stato-Città
ROMA

Oggetto: Gruppo di lavoro in materia di circolazione e sosta dei bus turistici nelle aree urbane.

Nel corso della riunione del Gruppo di lavoro indicato in oggetto, tenutasi in data 12 luglio 2011, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha consegnato un documento contenente alcune ipotesi di argomenti di discussione, che sono state approfondite nel corso dell'incontro (All. 1). Il Ministero, in particolare, ha proposto l'introduzione di una norma di modifica alla legge 11 agosto 2003, n. 218 – "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", che, nel rispetto delle competenze regionali, preveda dei criteri omogenei di riferimento per l'accesso e la circolazione degli autobus nei centri urbani, attraverso la sottoscrizione di un accordo tra Stato, Regioni e Enti locali o il rinvio ad uno schema di decreto, previa intesa in sede di Conferenza Unificata. Tali criteri, secondo il Ministero, dovranno prevedere una differenziazione tariffaria che tenga conto in via prioritaria dell'importanza della salvaguardia dell'ambiente e della tutela della concorrenza.

Il Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del turismo e le Regioni hanno condiviso l'idea di formulare una proposta di modifica alla legge 218/2003. La Regione Veneto, in particolare, ha ribadito l'importanza di prevedere l'introduzione di criteri omogenei di riferimento per la differenziazione delle tariffe di accesso alle aree urbane da parte degli autobus turistici, che tengano conto dell'importanza della salvaguardia dell'ambiente, ma anche dell'anzianità degli autoveicoli.

L'ANCI ha posto l'attenzione sulla necessità di evitare che il tentativo di uniformare le procedure di accesso ai centri urbani possa ledere le prerogative e l'autonomia del singolo Comune e ha evidenziato l'importanza di rendere disponibili agli operatori di settore in modo univoco e chiaro tutte le informazioni fondamentali per l'ingresso nelle città. Ciò potrebbe essere realizzato attraverso la predisposizione e l'allargamento al maggior numero di Comuni possibile di una piattaforma informatizzata, in cui tutti i Comuni aderenti, essendo dotati delle medesime specifiche tecniche, possano inserire le informazioni relative alla propria regolamentazione, permettendo in tal modo una mobilità semplificata tra città e città. Inoltre, ha sollecitato un intervento di modifica normativa volto ad incidere sulla disciplina sanzionatoria contenuta nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada) e non solo sulle previsioni contenute nella legge 218/2003.

L'ANCI si è impegnata a predisporre una proposta di modifica della normativa, comprendente un rimando a specifiche linee guida da approvare in sede di Conferenza che prevedano la realizzazione di una piattaforma informatica e alcuni criteri generali di differenziazione delle tariffe.

ROMA 2004 - ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Il Dipartimento per lo sviluppo e la competitività del turismo – Ufficio legislativo ha comunicato, con nota dell'11 luglio 2011, la propria condivisione della proposta emendativa all'ipotesi di D.P.R. sull'imposta di soggiorno, avanzata dalle Associazioni di categoria (All. 2).

La documentazione è disponibile sul sito: www.unificata.it.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

ROMA, 2004 - ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

DISCIPLINA DELL'ATTIVITA' DI TRASPORTO DI VIAGGIATORI EFFETTUATO MEDIANTE NOLEGGIO DI AUTOBUS CON CONDUCENTE - LEGGE 11 AGOSTO 2003, N. 218 .

-IPOTESI DI ARGOMENTI DA DISCUTERE NEL GRUPPO DI LAVORO-

La legge n. 218/2003 definisce (art. 1) "*i principi e le norme generali a tutela della concorrenza nell'ambito dell'attività di trasporto effettuata mediante noleggio di autobus con conducente*" e mira a garantire "*la trasparenza del mercato, la concorrenza, la libertà di accesso [...] nonché il libero esercizio dell'attività in riferimento alla circolazione delle persone*", oltre a "*la sicurezza dei viaggiatori trasportati, l'omogeneità dei requisiti professionali, la tutela delle condizioni di lavoro*".

Sul punto si prospetta l'opportunità di integrare le finalità di tale legge con la previsione dell'ulteriore obiettivo della tutela dell'ambiente. In effetti appare ragionevole che la disciplina di tale segmento della mobilità collettiva non prescinda da un approccio orientato alla sostenibilità dei trasporti ed alla salvaguardia ambientale.

Così integrato l'obiettivo della legge, quest'ultima potrebbe divenire l'alveo al quale ricondurre le politiche di regolamentazione dell'accesso e della circolazione di autobus turistici. Per ridurre l'eterogeneità e la frammentazione di tali politiche, che inevitabilmente incidono sulla concorrenza nel mercato di riferimento, e sempre nell'ottica di promuovere una miglior salvaguardia ambientale, si potrebbe deferire ad un atto normativo statale (es. un DPCM) – naturalmente, previa intesa con Regioni e Autonomie locali- la individuazione di parametri e criteri per la determinazione, da parte delle Amministrazioni comunali, delle condizioni per l'accesso e la circolazione nei centri storici degli autobus in servizio di noleggio con conducente.

* * *

La legge 218/03 -conformemente al dettato costituzionale- riconosce in capo alle Regioni (art. 4) competenze essenziali in materia di trasporto di persone mediante noleggio di autobus con conducente, poichè tale materia rientra nella competenza esclusiva regionale. In particolare, le Regioni sono competenti per quanto concerne il rilascio delle autorizzazioni, l'accertamento periodico dei requisiti richiesti dalla legislazione comunitaria e nazionale, la tenuta dei registri regionali delle imprese.
A tal fine le Regioni, secondo quanto prevede la legge, adottano atti legislativi o regolamentari per stabilire le modalità per il rilascio delle autorizzazioni –a favore delle imprese aventi sede nella Regione stessa o negli enti locali all'uopo delegati- per l'esercizio dell'attività, oltre che per l'accertamento periodico della permanenza dei requisiti normativamente previsti.

La legge statale (cfr. art. 11), al fine di dare continuità all'erogazione del servizio di trasporto in parola, fa salve -fino all'adozione di tali atti legislativi o

regolamentari regionali (*recte*, fino al rilascio delle autorizzazioni suddette da parte delle Regioni, previste all'articolo 5)- le licenze comunali di noleggio di autobus con conducente rilasciate in precedenza.

A quanto risulta, a circa otto anni dall'emanazione della l. 218/03 soltanto 13 Regioni (Umbria, Sicilia, Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Molise, Sardegna, Piemonte, Basilicata, Liguria, Abruzzo, Emilia Romagna, Toscana e Veneto) hanno provveduto a darne attuazione mediante l'emanazione della prevista normativa regionale.

Due aspetti connotano dunque lo stato dell'arte, per quanto riguarda la disciplina del servizio di noleggio con conducente: la mancata emanazione da parte di alcune Regioni di ogni normativa in materia, e la notevole eterogeneità –da Regione a Regione- delle disposizioni emanate. Tale diversità riguarda molteplici aspetti (es. anzianità massima degli autobus, criteri e presupposti per l'iscrizione –per i conducenti di autobus- al ruolo dei conducenti di autovetture per servizi di noleggio con conducente *ex* l. 21/92, intervallo temporale per la verifica della permanenza dei requisiti, obbligo di titolarità della certificazione di qualità, consistenza minima del personale rispetto al parco autobus, possibilità di utilizzo di autobus acquistati con contributi pubblici ecc.).

Entrambi gli aspetti (mancata emanazione della normativa ed elevata eterogeneità della normativa emanata) presentano sia un potenziale distorsivo della concorrenza nel mercato di riferimento sia una difforme tutela dell'ambiente. In particolare la mancata emanazione delle norme genera, evidentemente, un alto tasso di eterogeneità e la sostanziale elusione della legge statale in materia di concorrenza; la diversità dei contenuti delle disposizioni emanate costituisce –oltre certi limiti- un potenziale fattore di distorsione della concorrenza perché impatta in modo significativo sulla parità di condizioni per l'accesso al mercato; inoltre per alcuni profili specifici (segnatamente, l'età del materiale rotabile) può avere effetti diversificati sulla tutela ambientale.

Riguardo la mancata emanazione degli atti legislativi, si potrebbe ipotizzare l'introduzione di fattori di dissuasione dalla persistenza dell'inerzia, quale ad esempio limitazioni o divieti alla distrazione di autobus dal servizio di linea al servizio di noleggio con conducente -autorizzabile ai sensi dell'art. 87 comma 4 del D. lgs. 285/92 (Codice della strada)- per i vettori stabiliti nelle Regioni che non hanno normato in materia di servizio con conducente mediante autobus. La distrazione di cui sopra costituisce uno strumento comunque assai utilizzato e che impatta notevolmente sulla concorrenza nel mercato dei servizi di noleggio.

In subordine e in alternativa, e valutandone accuratamente le implicazioni nonché la compatibilità rispetto al vigente assetto costituzionale delle attribuzioni, si potrebbe ipotizzare l'emanazione –sempre previa intesa con la Conferenza unificata- di un atto normativo da parte dello Stato (es. un DPCM) che detti disposizioni da applicare nel caso di mancata emanazione delle norme da parte delle Regioni.

Per quanto riguarda l'aspetto della tutela ambientale, come detto appare assai elevato il "tasso di eterogeneità" tra le leggi regionali in ordine all'età massima degli autobus che possono essere utilizzati in servizio di noleggio.

Per quanto risulta, in alcuni casi non sono prescritti vincoli (Umbria, Molise, Sardegna, Basilicata, Liguria, Emilia Romagna, Toscana); in altri casi è prevista un'età media e/o massima (dagli 8 ai 15 anni) ed in altri ancora (Sicilia) è prescritta la disponibilità di autobus con i requisiti ambientali "più alti" al momento di presentazione della domanda.

Benchè si tratti di un aspetto delicato, anche perché interferisce con l'equilibrio economico delle imprese e conseguentemente anche con la concorrenza tra queste ultime, tuttavia potrebbe essere introdotto un vincolo minimo -non tanto relativo all'anzianità, ma piuttosto direttamente alle *performance* ambientali degli autobus da utilizzare-, con qualche grado di flessibilità (es. con la previsione di una percentuale massima di autobus di standard inferiore utilizzabili per i servizi in questione).

* * *

Gli aspetti sopra accennati non sono compatibili con la tutela della concorrenza nel mercato come sottesa al testo vigente della legge 218/2003, e dunque richiedono una modifica normativa; quest'ultima è necessaria anche per inserire alcune disposizioni relative alla tutela dell'ambiente nel settore, per le finalità sopra accennate.

A11.2

Dott.ssa Grana
11/7

Il Capo del Settore Legislativo
del Ministro per il Turismo

Presidenza del Consiglio dei Ministri
MSCT 0001832 P-1.1.7
del 08/07/2011
5916049

ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Alla c.a. Cons. Ermenegilda Siniscalchi
Conferenza Unificata
Serv. IV – Attività produttive e infrastrutture
Fax 06/67796278

OGGETTO: Gruppo di lavoro in materia di circolazione e sosta dei bus turistici nelle aree urbane

Con riferimento alla nota del 7 luglio 2011 (CSR 0003448 P-4.23.2.12) si comunica la condivisione della proposta emendativa allo schema di D.P.R. sull'imposta di soggiorno avanzata dalle Associazioni di categoria, che si sottoporrà alle amministrazioni proponenti e concertanti.

Presidenza del Consiglio dei Ministri
CSR 0003501 A-4.23.2.12
del 11/07/2011
5920243

Cons. Davide Ponte