

SEGRETERIA NAZIONALE

Contributo della segreteria nazionale SLM Fast Confisal alla Consultazione Pubblica – Proposta di revisione del Regolamento (CE) 1073/2008 che fissa norme comuni per l’accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus

Nell’ambito della presentazione della seconda parte del Pacchetto Mobilità, 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 è, sotto molti aspetti, radicalmente innovativa rispetto al testo attualmente in vigore.

Il travagliato esame del provvedimento in questione, nelle pieghe del Parlamento europeo, ha fatto approdare, nella plenaria del 14 febbraio 2019, un testo che mette a rischio, indebolendolo fortemente, il sistema che governa il trasporto pubblico locale nel nostro Paese.

L’elemento di maggiore criticità contenuto nella proposta è senz’altro l’estensione delle disposizioni del vigente Regolamento 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri; il che suscita forte perplessità e non poca preoccupazione perché rischia di alterare l’equilibrio all’interno dei mercati nazionali.

Per quanto la versione di compromesso approvata dalla Commissione Trasporti risulti più attenuata negli effetti rispetto alla versione originaria, la stessa non fornisce adeguate protezioni producendo gravi ripercussioni sulla remuneratività e/o sostenibilità economica dei servizi di TPL soggetti a obblighi di servizio pubblico dell’intera rete.

La Scrivente ritiene che, al fine di evitare distorsioni della concorrenza, ogni Stato membro debba avere la competenza e l’autonomia ad organizzare il funzionamento dei servizi regolari nazionali.

Auspucando di poter fornire il nostro contributo nell’ambito della consultazione pubblica in oggetto, di seguito sono riportate le osservazioni e le proposte assunte dalla scriventi Organizzazione sindacale, in un’ottica finalizzata a perseguire gli scopi prefissati dalle istituzioni europee salvaguardando al contempo i servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico,



1. La proposta della Commissione Europea conferma l'importanza che la stessa riconosce al trasporto su autobus e dei suoi benefici ambientali e sociali. Positivi gli obiettivi generali presentati dalla Commissione a sostegno della sua proposta (promozione della mobilità e aumento della quota modale delle modalità di trasporto sostenibili). Sono altresì condivisibili gli obiettivi specifici per rimuovere gli ostacoli alla crescita del trasporto di autobus. Tuttavia, **tali obiettivi non devono incidere sulla competenza degli Stati membri nell'organizzare i loro mercati interni del trasporto pubblico** e garantire la mobilità delle persone con una fitta rete di collegamenti, tariffe accessibili, qualità del servizio, soddisfazione dei passeggeri.
2. La proposta di modifica del regolamento 1073 deve essere valutata con cautela sotto il profilo del coinvolgimento dei servizi urbani ed extraurbani soggetti ad obblighi di servizio pubblico. L'estensione delle disposizioni del regolamento 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri suscita forti perplessità e preoccupazione perché rischia di impattare in modo negativo sul diritto alla mobilità delle persone favorendo l'interesse alle linee redditizie, a discapito di quelle a domanda debole che saranno inevitabilmente lasciate senza una copertura minima di servizio pubblico. Inoltre, esiste il rischio evidente di compromettere gravemente l'esistenza di un servizio comparabile gestito in base a uno o più contratti di servizio pubblico sulle tratte direttamente interessate.
3. Per evitare distorsioni della concorrenza, è quindi opportuno, lasciare a ciascuno Stato Membro la competenza a regolamentare e organizzare il funzionamento dei servizi regolari nazionali nella prospettiva di un graduale e controllato processo di liberalizzazione del mercato interno dei servizi di lunga distanza, senza peraltro rinunciare all'obbligo di stabilimento dell'operatore nel Paese in cui operano i servizi regolari nazionali, per la natura stessa di tali servizi. Nello specifico è necessario che:
 - lo Stato membro stabilisca criteri, su base non discriminatoria, in base ai quali determinare se il servizio oggetto della domanda comprometta gravemente l'esistenza del summenzionato servizio pubblico;
 - sia considerato motivo per il rifiuto dell'autorizzazione anche il fatto che il vettore offra prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, eliminando il rischio che il costo del lavoro sia l'unico variabile elemento di concorrenza;
 - sia considerato motivo di rifiuto dell'autorizzazione il fatto che il collegamento in questione sia già servito da altri vettori stradali.
 - siano individuati minimi salariali durante i periodi di cabotaggio.

4. In considerazione del fatto che l'impostazione della Commissione, che si basa sul criterio della distanza chilometrica inferiore a 100 km quale parametro per il rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento dei servizi commerciali di trasporto regolare internazionale e nazionale effettuati con autobus, riteniamo che tale criterio non concilia con le caratteristiche territoriali dell'Italia e che inevitabilmente, tale criterio, si riflette sulle peculiarità dei servizi di trasporto rischiando di determinare un ingestibile conflitto di competenze sulla base dei principi costituzionali italiani. In particolare, le proposte di modifica (art. 8, 8 bis e 8ter COM (2017) 647) che stabiliscono una soglia chilometrica per individuare la procedura autorizzativa all'esercizio dei servizi commerciali regolari rischia di determinare un impatto fortemente negativo per l'Italia. La conseguenza di un simile regime autorizzatorio determinerebbe inevitabilmente una sovrapposizione con i servizi di TPL soggetti a diverso regime. Quindi, è necessario garantire la massima protezione a tale tipologia di servizi. La sovrapposizione, anche parziale, di servizi autorizzati e servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico deve essere vietata.

5. Inoltre, la proposta della Commissione non ha nemmeno preso in considerazione la necessità che l'organismo di regolamentazione chiamato a verificare il pericolo di compromissione debba obbligatoriamente coinvolgere nel procedimento l'ente affidante e il gestore del servizio coperto da obbligo di servizio pubblico, quale forma di tutela e garanzia del mercato interno.

Alla luce di quanto sin qui espresso, la Scrivente auspica che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti consideri l'opportunità di sostenere la nostra posizione nell'ambito dell'iter legislativo europeo, anche attraverso specifica convocazione.

SLM FAST CONFSAL
(Vincenzo Multari)

