



ASSEMBLEA 2017

# RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Il servizio di stampa è offerto da:



**I nostri servizi a noleggio:**

Multifunzioni e stampanti laser

Lavagne interattive

Sistemi di videoconferenza

Proiettori

Gestione documentale e workflow

Pc, server e software

Networking

Assistenza informatica

**Sede di Roma**

Piazza F. De Lucia 60

00139 Roma

Telefono: 06 8272648

Fax: 06 82086008

**Filiale di Latina:**

Telefono: 0773 630421

Fax: 06 82086008

[www.mastercopy.it](http://www.mastercopy.it)

[info@mastercopy.it](mailto:info@mastercopy.it)



ASSEMBLEA2017

# **RELAZIONE DEL PRESIDENTE**





## INDICE

<b>6</b>	LA RAPPRESENTANZA
<b>8</b>	IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
<b>22</b>	IL NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE
<b>27</b>	LE AUTOLINEE INTERREGIONALI
<b>31</b>	LE RELAZIONI INDUSTRIALI E IL LAVORO
<b>36</b>	IL SETTORE TECNICO
<b>40</b>	I RAPPORTI CON LA UE E LE RELAZIONI INTERNAZIONALI
<b>48</b>	LE SOCIETÀ PARTECIPATE
<b>50</b>	LA NORMATIVA DI SETTORE
<b>60</b>	LA COMUNICAZIONE
<b>64</b>	EVENTI, STUDI E SEMINARI ANAV



## **RELAZIONE DEL PRESIDENTE**

---

## LA RAPPRESENTANZA

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) è stata costituita nel 1944, da sempre aderente a Confindustria, e rappresenta da 73 anni la categoria delle imprese a capitale privato che esercitano i servizi di trasporto passeggeri con autobus impegnate nel trasporto pubblico locale, nel noleggio autobus con conducente e nelle autolinee a lungo raggio. Le imprese aderenti all'organizzazione sono circa 600.

ANAV è quindi l'associazione di categoria con la più diffusa rappresentanza di imprese di trasporto viaggiatori su strada che si riconoscono in Confindustria.

Un sistema - tra trasporto pubblico locale, autolinee e trasporto turistico - che ha dimensioni di grande rilievo, anche per l'impatto sul Pil e sull'occupazione nel nostro Paese. In numeri: il trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano (escluso il ferroviario), coinvolge circa 1.000 aziende per un fatturato totale di circa 8 miliardi di euro, con 100mila addetti e 47mila autobus utilizzati; nelle autolinee interregionali e internazionali di competenza dello Stato ci sono circa 200 aziende con un fatturato di circa 350 milioni di euro, 2.700 addetti, 1.200 autobus; nel turismo e nel noleggio di autobus e di autovetture con conducente, operano circa 3.700 aziende con un fatturato di 2 miliardi di euro, 24mila addetti, oltre 28mila autobus. ANAV rappresenta oltre il 30% di questa Italia in movimento, comprensivo del sistema delle autostazioni.

ANAV costituisce peraltro il naturale "baricentro" di un sistema di relazioni con le altre Associazioni di settore che negli anni si è sviluppato nell'ambito del Caiptet, in particolare per quanto riguarda il settore del noleggio autobus con conducente, e che ha visto sempre più rafforzarsi, nel settore del trasporto pubblico locale, la storica collaborazione con Asstra, cui si è più recentemente affiancata Agens per effetto del pro-

tocollo di collaborazione trilaterale del marzo 2016. Gli sviluppi della futura collaborazione con Asstra e Agens sono in ogni caso da correlare a una possibile evoluzione dei rapporti tra le predette Associazioni, i cui profili sono comunque ancora da valutare e approfondire anche negli organismi competenti, tenuto peraltro conto del profondo processo di riforma che ha riguardato il sistema della rappresentanza di Confindustria, tuttora in corso.

Giuseppe Vinella è il Presidente nazionale di ANAV, coadiuvato dal Consiglio di Presidenza - composto dai Vice Presidenti Nicola Biscotti, Ambrogio Benaglio, Antonio Graffagnini, Gennaro Scura, Egidio Zoncada-, dall'Advisory Board e dal Consiglio Direttivo. La Direzione nazionale di Anav, composta da 15 unità, è funzionalmente articolata nei tre settori di attività (trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente, autolinee statali) e in cinque aree di responsabilità (sindacale, tecnico, fiscale/societario, legale/internazionale, economico/legislativo). ANAV articola e organizza da sempre la propria rappresentanza attraverso le 18 Sezioni territoriali e i relativi Presidenti: Antonio Fenoglio per la Sezione Piemonte e Valle d'Aosta, Alberto Cazzani per la Sezione Lombardia, Tiziano Garbellini per la Sezione Veneto, Silvano Barbiero per la Sezione Friuli Venezia-Giulia, Marco Bonelli per la Sezione Emilia-Romagna, Alberto Banci per la Sezione Toscana, Guido Gioia per la Sezione Umbria, Gianni Troiani per la Sezione Lazio, Paolo Crognalletti per la Sezione Marche, Sandro Chiacchiaretta per la Sezione Abruzzo, Michele Tullo per la Sezione Molise, Simone Spinosa per la Sezione Campania, Giuseppe Vinella per la Sezione Puglia, Emilio Bernardo Romano per la Sezione Calabria, Giulio Ferrara per la Sezione Basilicata, Matteo Baire per la Sezione Sardegna, Antonio Graffagnini per la Sezione Sicilia.

---

## IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La necessità di portare rapidamente a termine il processo di determinazione dei costi standard, l'esigenza di una riforma organica del TPL e di una strategia politica che punti sullo sviluppo della mobilità collettiva e su un percorso concreto di industrializzazione del settore, la garanzia di risorse certe, adeguate e strutturali per il finanziamento dei servizi e degli investimenti costituiscono gli obiettivi di fondo verso la cui realizzazione è principalmente incentrata l'azione svolta dall'Associazione nel periodo compreso tra il secondo semestre del 2016 e la prima parte dell'anno in corso, fino al mese di maggio. A conclusione di un periodo contrassegnato da una sostanziale stabilità del quadro regolatorio e finanziario di riferimento, diverse delle proposte di riforma promosse dall'ANAV trovano adozione in provvedimenti normativi e regolatori.

Sotto l'aspetto normativo assume principale rilievo nel corso del secondo semestre 2016 il processo di adozione dei decreti legislativi attuativi della cd. riforma "Madia" della Pubblica Amministrazione e, in particolare, dei provvedimenti in materia di società a partecipazione pubblica e di riforma dei servizi pubblici locali. Nel primo provvedimento vengono definiti principi importanti che limitano il ricorso all'affidamento in house e precisano le condizioni di legittimità degli affidamenti tramite gara cd. "a doppio oggetto". Nell'ambito della riforma dei servizi pubblici locali sono incluse numerose norme di riforma del trasporto pubblico locale che, a seguito del ritiro del provvedimento da parte del Governo in esito alla sentenza con la quale la Corte costituzionale dichiara parzialmente illegittima la legge delega, vengo-

### IL QUADRO NORMATIVO

no in parte rilevante recuperate ad aprile di quest'anno con il D.L. n. 50/2017 recante la cd. "manovra correttiva" richiesta dalle Istituzioni europee.

Le norme di riforma contenute nel decreto danno concretezza a principi da tempo portati avanti dall'Associazione: programmazione e pianificazione dei servizi sulla base di criteri trasportistici; articolazione dei bacini di mobilità in più lotti di dimensioni contendibili; limitazione del ricorso agli affidamenti diretti ed incentivazione finanziaria all'aggiudicazione dei servizi tramite gara; accelerazione e rafforzamento del passaggio dai costi storici ai costi e fabbisogni standard per il finanziamento dei servizi.

*La riforma "Madia"  
Società a partecipazione  
pubblica*

Già a fine settembre del 2016, con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 175/2016 attuativo della legge "Madia" e recante il nuovo Testo Unico delle società a partecipazione pubblica, vengono introdotte novità normative che, sebbene non specifiche per il settore del TPL, rivestono indubbia importanza, a partire dal principio di fondo – in verità già introdotto nel 2008 ma rimasto sulla carta in assenza delle garanzie attuative introdotte con il D.Lgs. 175 – in base al quale la costituzione di società pubbliche, così come l'acquisizione ed il mantenimento di partecipazioni pubbliche in società esistenti, è ammesso solo ove tali società abbiano ad oggetto attività strettamente necessarie al perseguimento dei fini istituzionali delle pubbliche amministrazioni. A concretizzare tale principio l'avvio di un percorso, definito nei tempi e nelle modalità, di revisione straordinaria e poi di razionalizzazione periodica del sistema delle partecipazioni pubbliche, con precise conseguenze e sanzioni in caso di mancata ottemperanza. Altri aspetti importanti del decreto, ed in linea con le posizioni di ANAV, concernono l'assoggettamento di tutte le società a partecipazione pubblica alla disciplina generale in materia di fallimento, il divieto di effettuare aumenti di capitale per le società in perdita per tre esercizi consecutivi, la limitazione delle attività "extramoenia" per le società in house, il divieto di costituzione di società miste pubblico-private cd. "generaliste", con obbligo della selezione del socio privato con procedure di gara a doppio oggetto per l'acquisto della partecipazione societaria e per l'affidamento del contratto di appalto o concessione. Stando al testo predisposto dal Governo a marzo di quest'anno, e tenuto conto anche delle osservazioni del Consiglio di Stato, della Conferenza Unificata e delle Commissioni parlamentari competenti, i suddetti principi dovrebbero restare nella sostanza inalterati anche nel testo finale del decreto correttivo reso necessario dalla sentenza con la quale la Consulta rileva la

parziale illegittimità costituzionale della legge delega e che comporta il ritiro dello schema di decreto in materia di servizi pubblici locali poco prima della promulgazione.

A differenza dell'iter di adozione del decreto legislativo sulle società partecipate, che si svolge senza particolari problemi e nel rispetto del calendario prestabilito, l'iter di adozione del decreto in materia di servizi pubblici locali si rivela, sin dall'inizio, molto complesso: lo schema di decreto viene licenziato con forte ritardo dal Governo ed è successivamente rilevato ed osservato in più punti dal Consiglio di Stato e dalla Conferenza Unificata, in particolare relativamente al capitolo specifico dedicato al TPL. Il passaggio del provvedimento in Parlamento avviene in questo contesto di grande rilievo giacché le Commissioni Affari costituzionali di entrambi i rami del Parlamento, cui spetta in prima istanza la valutazione sul rispetto da parte del Governo della delega attribuita, a differenza del Consiglio di Stato, ritengono le norme di specifica riforma del TPL presenti nello schema di decreto coerenti con i principi ed i criteri previsti dalla delega legislativa. Chiuso il ciclo dei pareri il Governo approva il testo definitivo il 24 dicembre 2016, apportando molte delle modifiche suggerite dalle Regioni e recependo, in larga parte, le osservazioni di Camera e Senato che, sotto diversi punti, accolgono i rilievi e le proposte di miglioramento del testo rappresentati dall'Associazione ed attinenti alle modalità di aggiudicazione dei servizi, alle modalità di quantificazione dei corrispettivi di servizio e delle compensazioni in base ai costi standard, alla soppressione di limiti temporali dei contratti in caso di unica offerta, alla disciplina relativa al subentro nei beni indispensabili per l'effettuazione dei servizi. Certo non tutti i problemi insiti in una riforma così estesa del quadro regolatorio vengono affrontati e risolti e, relativamente ai vincoli posti agli affidamenti in house ed al favor per l'affidamento dei servizi di TPL tramite gara, dal Parlamento emerge una posizione meno avanzata rispetto al testo base dello schema. Allo stesso tempo, tuttavia, dopo un lungo periodo di instabilità ed incertezza, e poi di stasi, del quadro normativo, il provvedimento presenta contenuti idonei ad incidere in maniera concreta sulla cornice regolatoria di settore attraverso misure positive e da tempo attese.

*La riforma "Madia"  
Servizi pubblici locali*

A poche ore di distanza dall'approvazione in via definitiva in CdM dello schema di decreto sui servizi pubblici locali, tuttavia, il 25 novembre 2016, la Corte costituzionale, su ricorso della Regione Veneto, dichiara l'illegittimità parziale della legge delega n. 124/2015 laddove, con rife-

*L'illegittimità parziale  
della riforma "Madia"*

rimento all'esercizio delle deleghe relative a dirigenza pubblica, pubblico impiego, società a partecipazione pubblica e servizi pubblici locali, prevede il solo parere sui decreti delegati della Conferenza Unificata o della Conferenza Stato-Regioni e non l'intesa che, afferma la Corte, avrebbe dovuto essere invece prevista, ed in concreto realizzata, al fine di assicurare il rispetto del principio di leale collaborazione in materie caratterizzate da un concorso di competenze statali, regionali e degli enti locali. La Corte specifica che le pronunce di illegittimità costituzionale "sono circoscritte alle disposizioni di delegazione della legge n. 124 del 2015 e non si estendono alle relative disposizioni attuative" (ossia ai decreti delegati), ma segnala, tuttavia, che nel caso di impugnazione autonoma delle disposizioni contenute nei decreti delegati "si dovrà accertare l'effettiva lesione delle competenze regionali, anche alla luce delle soluzioni correttive che il Governo riterrà di apprestare al fine di assicurare il rispetto del principio di leale collaborazione". Viene così messo a serio rischio l'importante lavoro di concertazione portato avanti nel corso di mesi e finalizzato ad innovare l'importante materia dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e ad ammodernare la disciplina nazionale in materia di trasporto pubblico locale. Peraltro, sul finire dello scorso anno, le possibilità di intervenire con un nuovo veicolo legislativo sul tema spinoso dei servizi pubblici vengono rese complesse dallo scenario politico che si apre successivamente agli esiti del referendum costituzionale del 4 dicembre e che porta alla caduta del Governo ed alla prospettiva di elezioni anticipate rispetto alla scadenza naturale della legislatura. In tale fase l'Associazione intraprende ripetute iniziative di sensibilizzazione presso le Istituzioni competenti segnalando l'opportunità di salvaguardare i principi per l'ammodernamento del quadro normativo del trasporto pubblico locale, preferibilmente ritornando all'impostazione originaria di un intervento normativo specifico per il settore del TPL, abdicando a pretese di riforme ambiziose negli obiettivi quanto modeste nella sostanza per concentrarsi su pochi e mirati interventi prioritari, partendo dalle misure finalizzate a garantire la necessaria strutturalità delle risorse destinate al finanziamento dei servizi, portando finalmente a compimento il processo di determinazione dei costi standard di settore, riproponendo le norme pro-concorrenziali per la definizione dei bacini di mobilità e dei lotti di gara.

*Il D.L. n. 50/2017*

Dopo una fase di inevitabile riassetto del quadro politico e istituzionale conseguente alla caduta del Governo ed alla formazione di un nuovo Esecutivo, le richieste dell'Associazione trovano risposta, a

fine aprile 2017, all'interno del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, con la riproposizione di alcune delle disposizioni di maggiore rilievo in materia di trasporto pubblico locale già contenute nello schema di D.Lgs. "Madia". L'impianto, tuttavia, è differente giacché il Governo sceglie questa volta di intervenire in maniera specifica sul settore del trasporto pubblico regionale e locale attraverso disposizioni settoriali e non inquadrate nell'ambito di una cornice di riforma trasversale e plurisettoriale della disciplina dei servizi pubblici locali nel suo complesso, approccio quest'ultimo usato oltre che nella riforma "Madia" anche nei precedenti e falliti tentativi di riforma dei servizi pubblici locali di cui all'art. 23-bis del D.L. n. 112/2008 e s.m.i. e all'art. 4 del D.L. n. 138/2011 e s.m.i.. Si tratta di una differenza di estremo rilievo che risponde alle esigenze di aggiornamento normativo settoriale e mirato portate avanti dall'Associazione e che elimina in radice alcune criticità e dubbi ancora presenti nella riforma "Madia" circa l'estensione o meno del suo ambito applicativo anche ai servizi di competenza delle Regioni e circa il coordinamento tra disposizioni generali valide per tutti i servizi pubblici locali e norme settoriali specifiche in materia di TPL. La natura economico-finanziaria del D.L. n. 50/2017 consente, inoltre, di includere nel provvedimento norme estremamente importanti finalizzate a garantire la stabilizzazione delle risorse del Fondo di finanziamento del TPL: la dotazione annuale del Fondo viene infatti sganciata dal gettito delle accise sui carburanti che rendeva aleatorie le risorse in concreto disponibili e viene contestualmente disapplicato e sterilizzato per gli anni pregressi il meccanismo di conguaglio che avrebbe altrimenti comportato un taglio di oltre 900 milioni di euro sulla dotazione 2017. Anche in considerazione di tali novità il complesso delle disposizioni in materia di trasporto pubblico locale contenute nel Decreto n. 50 costituisce indubbiamente un passo in avanti nella definizione di una nuova cornice regolatoria e finanziaria del TPL. Tra le novità principali: a) la netta accelerazione nel passaggio dai costi storici ai costi standard, che diventa uno dei principali criteri di ripartizione del Fondo di finanziamento del TPL; b) la codificazione del favor per l'affidamento dei servizi tramite gara, incentivato finanziariamente attraverso la previsione di una penalizzazione nella ripartizione del Fondo TPL in misura pari al 15% del valore dei contratti affidati in maniera diretta; c) il principio di definizione dei bacini di programmazione sulla base dell'analisi della domanda attuale e potenziale, ed ancor più importante il principio di suddivisione dei bacini in più lotti di dimensione contendibile, principio questo utile a superare la confusione generata dall'art. 3-bis del D.L.

n. 138/2011 e in molti casi strumentalizzata per giustificare gare su lotti unici regionali (anche intermodali ferro-gomma), con conseguente limitazione della platea dei possibili concorrenti. Ma importanti sono anche le norme di contrasto all'evasione tariffaria e i principi di determinazione dei livelli adeguati di servizio secondo criteri di efficienza modale (ferro solo dove i flussi di traffico giustificano i maggiori costi di esercizio) ed assicurando, finalmente, l'attuazione concreta dell'art. 34-octies del D.L. n. 179/2012, norma fino ad oggi rimasta sulla carta che impone l'affidamento tramite gara di tutti i servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari qualora effettuati su gomma in maniera continuativa. Si tratta di principi e norme pro-concorrenziali per le quali, come noto, l'ANAV si è a lungo battuta e che trovano finalmente recepimento in un testo di legge vigente. Peraltro l'intervento di ammodernamento del quadro regolatorio in materia di TPL potrebbe essere ulteriormente rafforzato e migliorato anzitutto: a) attraverso l'adeguamento inflativo della dotazione del Fondo di finanziamento del TPL, in assenza del quale la dotazione stessa, già oggi inadeguata a coprire il fabbisogno di finanziamento (valutato in 6,4 miliardi di euro), diverrebbe in tempi brevi insufficiente a garantire idonei livelli di servizio in termini quantitativi e qualitativi; b) con il rafforzamento dell'art. 4-bis del D.L. n. 78/2009, norma da tempo vigente ma poco osservata in concreto che impone l'affidamento con gara di una quota non inferiore al 10% dei servizi in tutti i casi di affidamento in house; c) tramite la riproposizione della norma già prevista nello schema "Madia" secondo la quale l'ente affidante ha l'obbligo di avvalersi di altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi qualora il gestore uscente o uno dei concorrenti sia da tale ente partecipato o controllato ovvero sia affidatario diretto o in house; d) con una più chiara e netta estensione della metodologia di determinazione dei costi standard alle procedure di quantificazione delle compensazioni degli obblighi di servizio e di definizione dei corrispettivi da porre a base d'asta. Diverse tra le suddette proposte dell'Associazione sono accolte attraverso puntuali emendamenti al decreto presentati nel corso dell'iter di conversione in legge, in atto nel momento in cui si scrive.

*Definizione degli ambiti di servizio pubblico  
Delibera ART n. 48/201*

Come detto, i principi di determinazione dei bacini di mobilità sulla base di criteri trasportistici e di articolazione dei bacini di programmazione in più lotti contendibili, costituiscono indubbiamente una delle novità di maggiore rilievo apportate alla cornice normativa nazionale

di settore. Anticipando le previsioni in materia del D.L. n. 50/2017 e sulla base di principi già previsti nello schema di D.Lgs. “Madia” sui servizi pubblici, l’Autorità dei Trasporti, con Delibera n. 48/2017 del 30 marzo 2017, adotta l’atto di regolazione con cui viene definita la metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico ottimali e le modalità più efficienti di finanziamento. L’atto di regolazione approvato accoglie diverse delle proposte di modifica elaborate dall’Associazione e trasmesse all’Autorità in un documento unitario redatto assieme alle altre Associazioni datoriali delle Imprese di TPL ed attraverso il quale si segnalano come prioritarie le esigenze: di armonizzazione delle misure regolatorie con la normativa in essere e con quella di prossima adozione; di coerenza con le funzioni regolatorie attribuite all’Autorità e con il sistema costituzionale di riparto delle competenze; di coordinamento con il processo di determinazione dei costi standard di settore; di riconoscimento del sistema di concorrenza per il mercato come quello più idoneo a regolare il settore; di salvaguardia della integrazione nei contratti di servizio tra linee a maggiore redditività e linee su aree a domanda debole; di definizione dei lotti di affidamento in base a criteri trasportistici di individuazione della rete ottimale per la gestione unitaria.

Dopo diversi anni di stabilità del quadro normativo comunitario di riferimento nel secondo semestre del 2016 viene anche raggiunto l’accordo in seno alle Istituzioni comunitarie sul cd. “pilastro tecnico” del “IV pacchetto ferroviario”, pacchetto composto da sei proposte legislative presentate dalla Commissione Europea nel 2013 allo scopo di rimuovere i rimanenti ostacoli alla creazione di uno spazio ferroviario europeo unico. L’iter legislativo sul “pilastro politico” si conclude solo a dicembre 2016 e solo grazie ad una mediazione che ridimensiona notevolmente le misure di liberalizzazione e promozione della concorrenza proposte in origine dalla Commissione. L’Associazione monitora costantemente il processo di adozione dei provvedimenti e, attraverso l’IRU, avanza osservazioni e proposte di modifica volte ad una maggiore accelerazione ed efficacia del processo di liberalizzazione. Come detto, tuttavia, l’orientamento assunto in seno al Consiglio ed al Parlamento europeo è più conservativo ed il Regolamento UE 2016/2338, di modifica al Regolamento 1370/2007, nello stabilire il principio secondo il quale la gara costituisce la modalità di affidamento ordinaria anche per i servizi ferroviari, ne differisce la concreta attuazione al dicembre del 2023 e ne indebolisce la coerenza con numerose eccezioni che,

*IV pacchetto ferroviario  
e modifica Regolamento  
CE 1370/2007*

di fatto, mantengono l'affidamento diretto dei servizi ferroviari come modalità alternativa alle procedure concorsuali. Si tratta di una scelta che, in modo che appare incoerente con le finalità pro-concorrenziali e di efficienza modale affermate dalle Istituzioni nazionali, anche il legislatore nazionale del D.L. n. 50/2017 sembra avallare laddove sottrae al meccanismo di penalizzazione introdotto per promuovere gli affidamenti con gara gli affidamenti diretti dei servizi ferroviari regionali ove preceduti da un avviso di affidamento pubblicato – entro il 30 settembre 2017 – in coerenza con le condizioni stabilite dal Regolamento CE 1370/2007. Con riferimento alle norme relative all'affidamento dei servizi con modalità diversa da quella ferroviaria le novità introdotte con le modifiche apportate al Regolamento 1370 sono poche e per lo più di carattere formale. È però importante la previsione espressa della possibilità di raggruppare i servizi che coprono i costi sostenuti con i servizi che non li coprono con il fine esplicito di favorire effetti di rete positivi. Previsione che avvalorata la posizione di ANAV circa l'implementazione delle gare per l'affidamento dei servizi ed il sistema di concorrenza per il mercato come quello più idoneo a coniugare obiettivi di efficientamento della gestione e di contendibilità dei servizi.

#### **IL QUADRO FINANZIARIO**

Nonostante l'ulteriore slittamento dell'adozione dell'atteso decreto ministeriale di determinazione dei costi standard di settore ed il ripetersi anche nel 2016 e nel 2017 dei gravi ritardi nei processi di adozione degli atti di ripartizione ed erogazione delle risorse del Fondo nazionale di finanziamento del settore, si registrano nel periodo novità di rilievo anche con riferimento al quadro finanziario di settore, sia per quanto attiene alla spesa corrente che relativamente alla spesa per investimenti in materiale rotabile. Nell'ambito della legge di bilancio 2017 viene infatti impostato un piano strutturale per favorire il rinnovo degli autobus di TPL con una dotazione complessiva di 3.700 milioni di euro in quindici anni. A gennaio 2017 viene sancita un'importante intesa tra Stato e Regioni per una ridefinizione dei criteri e delle modalità di riparto del Fondo nazionale TPL volta a mitigare e rendere più flessibili gli obiettivi di razionalizzazione e più puntuali le procedure di riparto delle quote a titolo di anticipazione. Con il D.L. n. 50/2017 del 24 aprile u.s., infine, la dotazione annuale del Fondo nazionale viene predeterminata per legge, con il superamento del meccanismo di alimentazione mediante il gettito delle accise sui carburanti che rendeva aleatorie le risorse e con la disapplicazione del meccanismo di conguaglio stabilito dal DPCM 26 luglio 2013 nei casi di scostamento del gettito effet-

tivo rispetto alle previsioni che, stando ai calcoli della Ragioneria dello Stato, avrebbe determinato un taglio sulla dotazione del Fondo 2017 di oltre 900 milioni di euro. Si tratta, evidentemente, di novità positive in linea con le iniziative portate avanti dall'ANAV.

In coerenza con una delle quattro leve prioritarie di intervento per lo sviluppo del TPL tracciate nel DEF 2016, la legge di Bilancio per il 2017 prevede l'avvio di un "Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile" volto al rinnovo del parco autobus destinato ai servizi di TPL ed alla diffusione delle tecnologie innovative per il miglioramento della qualità dell'aria. Per la realizzazione del Piano la dotazione del Fondo per gli investimenti in materiale rotabile, già istituito presso il Ministero dei Trasporti con la legge di stabilità per il 2016 (art. 1, comma 866 della legge n. 208/2015), viene incrementata di 200 milioni di euro per il 2019 e di 250 milioni di euro annui nel periodo 2020-2033, per un totale complessivo di 3,7 miliardi di euro in 15 anni. Si tratta, evidentemente, di un intervento rilevante e finalmente strutturale che consentirebbe di abbattere in un arco temporale di 15 anni l'età media del parco autobus destinato ai servizi di TPL portandola dagli attuali 13 anni circa ai 7 anni circa della media dei Paesi europei più virtuosi. Le risorse ulteriori stanziata a tale scopo sul Fondo sono, tuttavia, disponibili solo a partire dal 2019. In considerazione dello stanziamento delle nuove risorse sul Fondo già istituito presso il Ministero dei Trasporti e finalizzato "all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate [...] dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale", l'Associazione, anche con il supporto di Confindustria, interviene prontamente al fine di segnalare come la procedura di acquisizione degli autobus attraverso centrale unica di acquisto possa costituire una soluzione utile ad intervenire in via urgente, ma al contempo temporanea e sperimentale, sul problema dell'elevata età media del parco autobus di TPL, problema che, in un'ottica strutturale e di medio lungo periodo andrebbe invece affrontato attraverso il riconoscimento delle quote di ammortamento degli investimenti nell'ambito dei corrispettivi di servizio quantificati sulla base dei costi standard. In esito alle diverse iniziative di sensibilizzazione intraprese, i responsabili del Ministero dei Trasporti chiariscono che la norma non preclude il finanziamento degli investimenti in acquisto di autobus effettuati direttamente dalle Aziende di TPL o dagli enti affidanti. Una importante conferma del fatto che il modello di finanziamento ed acquisizione degli autobus di TPL attraverso centrale di acquisto non costituisce, al momento, una soluzione definitiva è data dal D.M. Trasporti n. 25/2017.

*La legge di Bilancio 2017  
e il nuovo Piano per gli  
investimenti in autobus*

*La procedura sperimentale  
per l'acquisizione  
centralizzata degli autobus*

Nel mese di marzo 2017, a seguito di un lungo e proficuo confronto con gli stakeholders del settore e, soprattutto, con il sistema di rappresentanza delle Imprese di TPL in quanto soggetti destinatari dei contributi pubblici e cofinanziatori degli investimenti, il Ministero dei Trasporti adotta, infatti, il decreto n. 25/2017 e conferma espressamente che le modalità di fornitura centralizzata dei mezzi stabilite nel provvedimento hanno carattere “sperimentale” ed un ambito limitato all'utilizzo dei 150 milioni di euro che erano già disponibili per le competenze 2017-2019 sul Fondo per gli investimenti in materiale rotabile, antecedentemente al rifinanziamento quindicennale previsto con la legge di Bilancio 2017. Ad inizio maggio 2017 la Consip, individuata nel decreto come centrale di committenza, indice la gara a procedura aperta per la fornitura delle nuove tipologie di autobus cofinanziati fissando il termine per la ricezione delle offerte da parte delle ditte costruttrici al 2 agosto di quest'anno. Come accennato, la costante sensibilizzazione portata avanti dall'ANAV contribuisce al cambio di impostazione del Ministero dei Trasporti e dei responsabili del progetto che, in una fase iniziale prefiguravano come strutturale, e senza alternative ai fini dell'utilizzo delle risorse pubbliche a disposizione, il modello di acquisizione centralizzata dei bus, sino ad ipotizzare un sistema permanente di acquisizione “pubblica” dei mezzi e successiva messa a disposizione tramite noleggio degli autobus alle Imprese gestrici dei servizi (secondo il modello delle cd “Rosco’s”). L'Associazione ribadisce invece l'opportunità di affrontare il problema dell'elevata età media del parco autobus di TPL attraverso il riconoscimento delle quote di ammortamento degli investimenti nell'ambito dei corrispettivi di servizio quantificati sulla base dei costi standard, e motiva le ragioni per le quali il modello di acquisizione centralizzata degli autobus presenti notevoli profili di criticità che ne sconsigliano un'implementazione in via strutturale, quanto meno senza essere prima passati da una sperimentazione che ne testi la reale efficienza ed efficacia: le standardizzazioni delle tipologie di autobus e degli allestimenti che inevitabilmente comporta una procedura centralizzata di acquisizione dei mezzi privato, infatti gli operatori di leve estremamente importanti per l'efficienza della gestione dei servizi, causando diseconomie gestionali; inoltre, a seconda del grado di omogeneità e di compatibilità dei mezzi e dei servizi accessori messi a disposizione dalla centrale unica di acquisto con i parchi aziendali in essere e con gli investimenti già effettuati, il vantaggio connesso al contributo pubblico potrebbe essere anche molto differente, con conseguenti alterazioni concorrenziali ed iniquità di sistema. L'importante risultato ottenuto è quello di circoscrivere l'uti-

lizzazione del modello di acquisizione centralizzata ai 150 milioni di euro già disponibili e di attendere gli esiti della sperimentazione al fine di valutarne la percorribilità in via strutturale.

Ma novità importanti, come accennato, si registrano anche con riferimento al finanziamento della spesa corrente. Ad inizio 2017, infatti, la Conferenza Unificata sancisce l'intesa su uno schema di DPCM – che, a valle di un iter molto lungo e complesso, verrà emanato con notevole ritardo – attraverso il quale, in coerenza con proposte da tempo promosse dall'Associazione e fatte proprie dalle Regioni, vengono ridefiniti i criteri e le modalità di riparto del Fondo nazionale di finanziamento del TPL. Più in particolare, le novità introdotte: a) mitigano e rendono più flessibili gli indicatori stabiliti dal DPCM 11 marzo 2013 al fine di verificare ed applicare penalità nella ripartizione del Fondo alle Regioni che non conseguono gli obiettivi di efficientamento stabiliti dalla norma primaria (art. 16-bis del D.L. n. 95/2012 e s.m.i.); b) rendono più puntuali le procedure di riparto delle quote del Fondo a titolo di anticipazione attraverso il differimento al momento del riparto a saldo relativo all'anno successivo delle decurtazioni verificate per le Regioni che non hanno eventualmente conseguito gli obiettivi previsti in un determinato anno, correttivo questo che lascia alle Regioni un periodo temporale più ampio al fine di adottare le opportune iniziative (finanziarie ovvero di programmazione dei servizi) connesse alla minore disponibilità di risorse; c) introducono la possibilità di correggere il piano di riparto del Fondo conseguentemente alla correzione di eventuali errori rilevanti dei dati aziendali trasmessi all'Osservatorio TPL; d) stabiliscono che le risorse derivanti dall'eventuale applicazione di decurtazioni a talune Regioni vengono utilizzate esclusivamente per incrementare la dotazione del Fondo per l'anno successivo e non più ad investimenti diretti a migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi ovvero ad ammortizzatori sociali.

*I nuovi criteri di riparto del Fondo nazionale di finanziamento del TPL*

Purtroppo i ritardi nel processo di adozione del DPCM di modifica dei criteri di riparto determinano uno slittamento di tempi di emanazione del decreto relativo alla quota di anticipazione del Fondo TPL per la competenza 2017 e preordinato alla erogazione del 60% della dotazione annuale del Fondo stesso. Nonostante i ripetuti interventi di sensibilizzazione effettuati dall'ANAV per una rapida adozione del DPCM e, conseguentemente, del D.M. di riparto della quota di anticipazione 2017, a fine maggio 2017 nessuno dei due provvedimenti risulta ancora emanato. Solo nell'ultima settimana di maggio lo schema di D.M. di

*Il riparto della quota di anticipazione del Fondo TPL per il 2017*

riparto a titolo di anticipazione è sottoposto al parere – favorevole – della Conferenza Unificata. Il provvedimento tiene però conto della rideterminazione della dotazione del Fondo stabilita dal D.L. n. 50/2017 e, coerentemente alle novità introdotte con il DPCM di modifica dei criteri di riparto, differisce al decreto di riparto definitivo (a saldo) 2017 l'applicazione finanziaria delle decurtazioni relative al 2016 eventualmente verificate per il mancato o parziale raggiungimento degli obiettivi di efficientamento da parte di ciascuna Regione. Con un ritardo di un intero semestre rispetto ai tempi di normale erogazione delle mensilità comprese nella quota di anticipazione il D.M. prevede che tale quota venga erogata alle Regioni in tre tranches nel periodo compreso tra fine giugno e fine agosto di quest'anno.

*La nuova disciplina  
del Fondo nazionale TPL  
ex D.L. 50/2017*

Recependo proposte da tempo avanzate dall'Associazione, il problema dei gravi ritardi nell'adozione del decreto di riparto della quota di anticipazione del Fondo viene positivamente affrontato nell'ambito della nuova disciplina introdotta attraverso il D.L. n. 50/2017 e della quale si è già fatto cenno. Una nuova disciplina che, secondo le previsioni di legge deve trovare applicazione già nel 2018 e che, conseguentemente, dovrebbe limitare l'applicazione temporale dei nuovi criteri di riparto del Fondo stabiliti nel summenzionato DPCM correttivo di cui si è detto alla sola competenza 2017 ed all'applicazione finanziaria delle sole penalità eventualmente verificate per il 2016. Innanzitutto il D.L. n. 50/2017 affronta finalmente il problema della aleatorietà della dotazione annuale del Fondo nazionale di finanziamento determinato dalla alimentazione dello stesso con il gettito delle accise sui carburanti. Le modalità di risoluzione, tuttavia, non sono pienamente soddisfacenti giacché si limitano a predeterminare la dotazione annuale del Fondo per il 2017 e a decorrere del 2018 senza tuttavia prevedere un meccanismo di adeguamento inflativo indispensabile a preservarne nel tempo il valore reale della dotazione disponibile. Peraltro, rispetto agli importi stabiliti nella legge di bilancio 2017, la dotazione del Fondo viene ridotta di 70 milioni nel 2017 e di 100 milioni annui nel 2018 e nel 2019. Sono entrambi aspetti problematici oggetto di iniziative di sensibilizzazione prontamente intraprese dall'Associazione per una possibile soluzione. D'altra parte le disposizioni introdotte con il D.L. n. 50/2017 hanno l'effetto estremamente positivo di disapplicare per il futuro e sterilizzare per gli anni precedenti il meccanismo di conguaglio previgente stabilito per i casi di scostamento del gettito effettivo rispetto alle previsioni che, stando ai calcoli della Ragioneria dello Stato, avrebbe determinato un taglio sulla dotazione del Fondo 2017

di oltre 900 milioni di euro. Ma, oltre ad incidere sulla dotazione annuale del Fondo, il D.L. n. 50/2017, riproponendo previsioni che erano già stabilite nello schema di decreto “Madia” sui servizi pubblici locali ed in larga parte rispondenti a principi promossi dall’Associazione. In particolare, già a partire dal 2018, si stabilisce che il riparto del Fondo si basi su:

- a) i proventi complessivi da traffico e l’incremento degli stessi, con il fine di stimolare politiche di incremento della domanda e di crescita dei ricavi;
- b) i costi standard come determinati dall’atteso decreto del Ministro dei Trasporti, con ciò favorendo l’accelerazione del faticoso iter di adozione del decreto attuativo della norma del 2013 promossa dall’ANAV e consentendo di sbloccare il processo di emanazione del provvedimento che dovrebbe finalmente vedere la luce entro la fine dell’anno;
- c) i “livelli adeguati di servizio” che a partire dal 2019, andranno a sostituire le percentuali di riparto fissate dal D.M. Trasporti dell’11 novembre 2014 e che dovranno essere definiti dalle Regioni nel rispetto di criteri la cui definizione è demandata ad un apposito decreto MIT-MEF da emanare entro tre mesi dalla conversione in legge del D.L. n. 50/2017;
- d) un incentivo alla aggiudicazione dei servizi tramite procedure di gara ed al superamento degli affidamenti diretti ed in house, attraverso una penalizzazione per le Regioni nelle quali, successivamente al 30 settembre 2017, i nuovi affidamenti vengano effettuati con procedure diverse da quelle concorsuali. In modo incoerente con le finalità pro-concorrenziali della norma si introduce però una deroga che lascia aperta la possibilità per le Regioni di escludere dalla riduzione e dal meccanismo di incentivo finanziario i nuovi affidamenti diretti dei servizi ferroviari, deroga fermamente contestata dall’Associazione senza, tuttavia, trovare condivisione nel corso dell’iter parlamentare di conversione;
- e) un meccanismo di gradualità e salvaguardia della sostenibilità economica dei servizi nei diversi territori in base al quale nessuna Regione può subire in base ai nuovi criteri una riduzione della quota complessiva di Fondo superiore al 5% delle risorse ricevute nell’anno precedente.

Opportunamente si conferma il principio degli effetti finanziari sul riparto del Fondo conseguenti all’applicazione dei nuovi criteri si verificano nell’anno successivo a quello di riferimento – quindi a partire dal 2019 – e, come accennato, in aderenza a proposte avanzate dall’ANAV, si rende più certo e puntuale il processo di erogazione della quota di

anticipazione del Fondo portando la stessa dal 60% all'80% della dotazione annuale complessiva e stabilendone la ripartizione entro il 15 gennaio di ogni anno sulla base delle percentuali di riparto attribuite a ciascuna Regione l'anno precedente.

In sostanza, dopo i tre precedenti e fallimentari tentativi di riforma trasversale dei servizi pubblici locali, le norme di riforma del quadro regolatorio e finanziario del TPL varate con il D.L. n. 50/2017, soprattutto in quanto mirate e settoriali, potrebbero finalmente favorire quel processo di liberalizzazione e di industrializzazione del settore da tempo auspicati e che è comunque ineludibile per stare al passo in Europa e per garantire una mobilità quantitativamente e qualitativamente adeguata ai cittadini, riconoscendo allo sviluppo del trasporto pubblico locale il ruolo di volano di crescita per il Paese. L'ANAV continuerà ad intraprendere ogni iniziativa utile per la realizzazione di questo obiettivo.

## IL NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

Nell'ultimo anno è proseguito l'impegno di ANAV per la tutela degli interessi delle Associate esercenti servizi di noleggio autobus con conducente, per la diffusione di best practices e comportamenti virtuosi tra le imprese e per l'adozione di misure, di carattere normativo ed economico, favorevoli allo sviluppo del settore, che riveste un ruolo centrale nell'economia e nella filiera turistica del Paese.

E' continuata la campagna associativa di comunicazione "Sicurezza 10elode", che ha come obiettivo il miglioramento degli standard di sicurezza e di qualità dei servizi di trasporto con autobus dedicati agli studenti, attraverso un'opera capillare di informazione e responsabilizzazione di tutti i soggetti – Istituzioni scolastiche, Polizia Stradale, Imprese di trasporto, ma anche genitori e studenti - coinvolti nell'organizzazione e svolgimento di viaggi di istruzione, incitamento al rispetto delle regole e all'adozione di buone pratiche nelle procedure di affidamento dei servizi di trasporto.

Dopo il lancio a livello nazionale, avvenuto nel 2015, l'Associazione ha avviato un percorso divulgativo dei temi della campagna a livello territoriale con un tour, che, sinora, ha toccato tre tappe (Emilia Romagna, Veneto e Toscana) ed ha visto la partecipazione, oltre che di numerose imprese associate, anche di rappresentanti degli Uffici scolastici locali e della Polizia Stradale.

Proprio nell'ambito di tali iniziative è emersa l'esigenza delle scuole di disporre di bandi e procedure-tipo di affidamento dei servizi di trasporto: un invito che l'Associazione ha raccolto con interesse e a cui darà se-

**LA CAMPAGNA  
DI COMUNICAZIONE  
"SICUREZZA10ELODE"**

guito a breve, anche con il coinvolgimento dell'Autorità Anticorruzione (ANAC) già sensibilizzata sulla questione. E l'Associazione ha invitato proprio l'ANAC ad esprimersi anche in merito ai criteri di aggiudicazione dei servizi di trasporto di studenti, sollecitando all'Autorità una presa di posizione che escluda, per evidenti ragioni di tutela della sicurezza, il ricorso al criterio del "massimo ribasso" a favore di quello (che evidentemente dà rilievo alla qualità dei servizi) dell'offerta "economicamente più vantaggiosa".

La collaborazione tra ANAV e Polizia Stradale ha portato, poi, alla realizzazione congiunta di un decalogo, diffuso su tutto il territorio nazionale, che, a beneficio di studenti ed accompagnatori, riassume le principali regole di sicurezza che imprese di trasporto e conducenti devono rispettare durante il viaggio. Ogni iniziativa è stata accompagnata da un'intensa attività di comunicazione diretta, oltre che agli addetti ai lavori, anche a media e opinione pubblica attraverso interviste ed interventi su organi di informazione.

**TARIFFAZIONE DEGLI ACCESSI E DELLA SOSTA DEI BUS TURISTICI NELLE ZTL URBANE**

Anche il 2016 ha visto l'Associazione impegnata nell'azione di contrasto ai provvedimenti comunali di limitazione e tariffazione degli accessi e della sosta degli autobus turistici nelle zone a traffico limitato delle principali città d'arte, con l'intento di razionalizzare e rendere proporzionale il sistema di prelievi a carico delle imprese. Gli interventi dell'Associazione si sono sviluppati sul piano sia legale (in ambito nazionale ed europeo) che del confronto con le amministrazioni locali.

*Le iniziative legali*

Sul tema più generale degli accessi degli autobus turistici ai centri urbani si è registrata nell'anno una prima pronuncia favorevole alle imprese di trasporto: il TAR del Lazio (sentenza n. 12679/2016) ha censurato, infatti, l'ordinanza n. 360/2015 del comune di Civitavecchia che vietava la circolazione, nella ZTL urbana, degli autobus turistici. La bocciatura si fonda su considerazioni che – analogamente a quanto da sempre sostenuto dall'Associazione - depotenziano fortemente anche le motivazioni spesso addotte dalle amministrazioni comunali a giustificazione dell'introduzione o inasprimento di meccanismi tariffari di disincentivo all'accesso dei bus turistici nelle aree urbane. Nella sentenza si legge, in particolare, che l'ordinanza comunale "non prevedendo effettivamente alcuna limitazione alla circolazione delle autovetture private e dei minivan (fino a 9 posti), a prescindere dalle caratteristiche in termini di emissioni nocive, lungi dal decongestionare il traffico o abbattere l'inquinamento, appare suscettibile di produrre in concreto

l'effetto opposto, di aumento esponenziale dei veicoli in circolazione all'interno della ZTL", oltre a "permettere lo svolgimento di un servizio analogo, espressamente dedicato, all'azienda municipalizzata, con mezzi parimenti se non addirittura maggiormente dannosi proprio per gli interessi tutelati".

L'auspicio è che tale favorevole pronuncia possa costituire un precedente utile ad orientare positivamente altri giudizi sui "ticket bus", instaurati anche dall'ANAV e da aziende associate. Risultano, infatti, ancora pendenti i giudizi avviati dall'Associazione innanzi al TAR del Veneto ed al Consiglio di Stato avverso due distinte delibere del Comune di Venezia di incremento delle tariffe di accesso dei bus alla ZTL della città.

A livello europeo si è dovuta, purtroppo, registrare nell'anno una inaspettata evoluzione negativa nell'iter della denuncia alla Commissione Europea del sistema italiano dei "ticket bus". Infatti, nonostante le ampie motivazioni giuridiche addotte, corroborate dalle testimonianze di numerosi operatori (anche stranieri) volte a dare concreta evidenza dell'alterazione determinata dai "ticket bus" nel funzionamento del mercato del turismo, la Commissione Europea, pur a fronte di un'intensa attività istruttoria svolta tramite l'attivazione della procedura EU PILOT, ha dapprima inviato una lettera di pre-chiusura del procedimento e, poi, ha informalmente comunicato l'intenzione di non proseguire oltre nella trattazione del caso. L'Associazione si riserva - una volta che sarà ufficializzata tale posizione - di valutare le motivazioni che hanno determinato la chiusura del procedimento e di promuovere eventuali ulteriori azioni.

Particolarmente intenso il confronto avviato, nell'anno appena trascorso, tra l'ANAV e l'Amministrazione di Roma Capitale sulla proposta di quest'ultima di rivedere in senso restrittivo il piano per la circolazione dei bus turistici. Il progetto dell'Amministrazione comunale di triplicare le tariffe di accesso vigenti e di chiudere il centro storico ai bus turistici è stato a più riprese criticato dall'Associazione, che ha formulato proposte alternative e meno onerose di riorganizzazione della mobilità turistica nella Capitale.

*Il confronto con  
le amministrazioni locali*

In particolare, attraverso la presentazione di uno studio ad hoc commissionato alla Facoltà di Ingegneria dei Trasporti dell'Università La Sapienza di Roma, l'Associazione ha fornito l'evidenza scientifica della

scarsa incidenza dei bus turistici sulla circolazione veicolare nella Capitale, sull'inquinamento e sull'occupazione degli spazi e, quindi, la sostanziale inutilità – in un'ottica di decongestione del traffico e di tutela dell'ambiente - di provvedimenti di restrizione degli accessi a carico dei sistemi di mobilità turistica.

Il confronto è tuttora in corso e si è già registrata un'apertura sul fronte dell'aumento delle tariffe. L'obiettivo sarà, nei prossimi mesi, quello di indurre l'Amministrazione a lasciare inalterato l'attuale piano tariffario e degli accessi, migliorando l'organizzazione della mobilità turistica attraverso l'ampliamento delle aree di sosta e l'intensificazione dei controlli.

#### **ACCISE SUL GASOLIO**

La questione relativa al rimborso delle accise sul gasolio alle imprese di noleggio autobus con conducente ha registrato, ad inizio anno, una svolta a seguito del parere reso all'Associazione dalla Direzione Fiscale e Unione Doganale della Commissione Europea in merito ai criteri di applicazione dell'articolo 7 della Direttiva 2003/96/CE. Tale norma consente agli Stati membri di applicare un'aliquota di accisa ridotta ai soggetti che utilizzano il gasolio a scopo "commerciale", vale a dire per il trasporto di merci e per "il trasporto di passeggeri regolare o occasionale [i.e. noleggio con conducente] con un autoveicolo delle categorie M2 o M3..." .

Con riferimento a tale disposizione la Commissione Europea, accogliendo la tesi dell'Associazione, ha confermato che "Il termine 'gasolio commerciale utilizzato come propellente' ...dovrebbe essere recepito nelle legislazioni nazionali così come viene definito nella direttiva. La direttiva non prevede la possibilità di una definizione nazionale diversa e più restrittiva. Pertanto, se uno Stato Membro applica una tale aliquota [differenziata], deve applicarla in conformità alla definizione... dell'articolo 7 ...della direttiva 2003/96/CE...". In sostanza la Commissione ha riconosciuto che, una volta che uno Stato membro si avvalga della possibilità di applicare un'aliquota di accisa ridotta per il gasolio "commerciale", non può poi restringere il campo di applicazione del beneficio escludendo - come fatto dal legislatore italiano - settori di attività (es. quello del noleggio autobus con conducente) menzionati dall'articolo 7 della Direttiva.

Alla luce di tale autorevole parere l'Associazione ha fornito istruzioni ed assistenza alle aziende per richiedere il rimborso delle accise sul gasolio per un periodo pregresso di cinque anni secondo le procedure già operanti per gli altri segmenti del trasporto persone. Allo stato attuale, tuttavia, stante l'orientamento negativo espresso dall'Agenzia delle Do-

gane si apre per le imprese, da un lato, la prospettiva del contenzioso con l'amministrazione finanziaria, dall'altro la strada della denuncia alla Commissione Europea finalizzata all'apertura di una procedura d'infrazione.

A quest'ultimo riguardo l'Associazione con i propri legali sta definendo la denuncia che sarà presentata alla Commissione Europea nelle prossime settimane. L'Associazione continuerà ovviamente a prestare assistenza alle imprese e ad intervenire presso le Istituzioni nazionali al fine di arrivare rapidamente ad una modifica normativa che recepisca, con effetti anche per il passato, le indicazioni inequivocabili della Commissione Europea.

## LE AUTOLINEE INTERREGIONALI

L'Associazione anche quest'anno ha attivamente partecipato al tema della rivisitazione del quadro regolatorio del settore delle linee di competenza statale, finalizzata a ridisegnare il sistema di gestione dei procedimenti amministrativi per l'indispensabile alleggerimento burocratico e sanzionatorio e per dare concreta risoluzione ad alcune criticità insite nell'attuale impianto normativo.

### *Il quadro regolatorio*

In esito alla conclusione del periodo transitorio previsto dal Decreto legislativo del 2005, iniziato nel 2007 e conclusosi ad inizio 2014, è emersa la necessità di apportare modifiche al D.M. 316/2006, seppur in un primo momento solo nell'ambito della conferma del quadro normativo primario dettato dal D.Lgs. 285/2005. A distanza, infatti, di più di un decennio dall'approvazione della disciplina di settore ed in considerazione della crescita del mercato, sarebbe stato fondamentale che il Ministero avesse attuato la norma contenuta nell'art. 6 del D.Lgs. 285/2005 relativa all'attività di monitoraggio sull'impatto della liberalizzazione. Il tentativo operato con lo schema di decreto ministeriale (interamente sostitutivo di quello vigente, adottato nel 2006) è naufragato al vaglio del Consiglio di Stato e della Autorità di regolazione dei trasporti, chiamata per competenza a fornire il proprio parere e altro non ha fatto se non confermare, la necessità di una generale semplificazione normativa del settore. In particolare il Consiglio di Stato ha rilevato che l'attività di monitoraggio imposta al MIT dal D.Lgs. 285/2005 è stata pressoché inesistente e che mancando un'adeguata verifica storica, l'analisi di impatto è stata insufficiente ed ha prodotto un testo che appare non sempre in grado di perseguire efficacemente le finalità dichiarate; ma soprattutto lo schema di decreto attuativo del D.Lgs. 285/2005 dovrebbe essere rivisto in modo

da renderlo più coerente con le regole del libero mercato, l'offerta di nuovi servizi e la semplificazione degli iter burocratici.

In questo contesto si colloca la previsione dell'articolo 9, comma 2-bis, del D.L. n. 244/2016, convertito in legge n. 19/2017 e delle sue successive modificazioni. In particolare, la norma contenuta nell'art. 9, comma 2-bis indica la naturale condizione di operatore del trasporto in capo alla capogruppo delle riunioni di imprese che operano nel settore, mutuando per la particolare natura pubblicistica del servizio quanto analogamente previsto in materia dal codice degli appalti pubblici. In realtà, questa norma non fa altro che riprendere quanto già stabilito dal D.Lgs. n. 285/2005, la cui applicazione non è stata garantita correttamente nel tempo, e concedendo un periodo di 90 giorni dall'entrata in vigore della stessa, che è venuto a scadere alla fine del mese di maggio dell'anno corrente, per riallineare le situazioni non conformi alla legge. La stessa norma ha eliminato il vincolo di validità a 18 mesi dei provvedimenti di nulla osta alla sicurezza delle fermate, con ciò rappresentando un grande passo in avanti verso la semplificazione della procedura per il rilascio di una autorizzazione all'esercizio di una linea interregionale. Questa modifica, oltre a rispondere ad esigenze di semplificazione per le imprese, risulta, infatti, coerente anche con il disposto del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, recante le norme per la sicurezza e la regolarità dei servizi di trasporto, che non prevede alcuna scadenza temporale della validità del nulla osta di sicurezza delle aree di fermata e che pone l'onere di accertamento in capo agli U.M.C. territorialmente competenti. A seguito dell'approvazione della norma dell' art. 9 comma 2 bis è stato accolto dalla Camera dei Deputati un ordine del giorno che impegna il Governo ad eliminare la predetta disposizione appena approvata.

In questa fase si è assistito a due interventi delle Autorità di regolazione. In esito ad una prima istruttoria condotta da parte dell'Autorità ai fini del rilascio del parere (n.2/2017 di cui sopra), l'ART ha ritenuto di avviare un'indagine conoscitiva sul settore (cfr. Delibera n. 130/2016 dell'8.11.2016) con l'obiettivo principale di analizzare, anche attraverso procedure di consultazione, l'assetto del mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga distanza, la sua evoluzione e i riflessi che lo stesso ha sulle altre modalità e tipologie di trasporto. Anche l'Autorità Garante della concorrenza e del mercato ha espresso il proprio parere (AS1360 – Servizi automobilistici interregionali di competenza statale Bollettino 3.4.2017 pag.25) sulle manovre legislative nel senso di una non più procrastinabile revisione organica della disciplina dei trasporti di passeggeri su strada.

In esito al predetto ordine del giorno parlamentare, è stato inserito dal Governo nel D.L. n.50/2017, recante la manovra correttiva ai conti pubblici del 2017 richiesta dalla Commissione Europea, il comma 12 dell'art. 27 che ha previsto l'abrogazione del citato art. 9 comma 2-bis per quanto specificamente attiene ai raggruppamenti delle imprese. Conseguentemente il testo del D.lgs. 285/2005 tornava ad essere quello vigente ante D.L. 244/2016 con conseguente soppressione delle modifiche introdotte dal citato comma 9 bis. Ma in fase di conversione in legge del D.L. n. 50/2017 la Commissione Bilancio della Camera dei Deputati ha approvato un emendamento che modifica il comma 12 dell'art. 27 sostanzialmente ripristinando la disposizione in tema di riunioni di imprese introdotta dall'art. 9 comma 2 bis, comunque concedendo termini più ampi di messa a regime della norma stessa, ora fissati al prossimo 30 ottobre. Nel momento in cui si scrive, sul D.L. n. 50/2017, nel testo approvato dalla Commissione Bilancio, è stato ottenuto dal Governo il voto di fiducia alla Camera dei Deputati e presumibilmente verrà posta analoga questione di fiducia anche al Senato della Repubblica, pure in considerazione degli ormai ristretti termini per la conversione del provvedimento d'urgenza che scadono il 23 giugno. Nella fase di approvazione alla Camera dei Deputati del D.L. n. 50/2017 è stato approvato un ordine del giorno che impegna il Governo ad attivare un percorso di revisione del D.Lgs. n. 285/2005.

#### *Servizi ferro-gomma*

Recentemente sono stati attivati nuovi servizi di linea con autobus di breve e lungo raggio, effettuati da società ferroviarie che operano servizi di alta velocità, sebbene non siano sostitutivi di servizi ferroviari. In merito sono sorti fondati dubbi sull'esatto inquadramento giuridico di tali servizi e sulla relativa legittimazione per dette società. Sempre in questo contesto, una società controllata da un operatore ferroviario nazionale ha acquisito il pacchetto di maggioranza di un'impresa privata operante nel settore liberalizzato del mercato nazionale e internazionale dei collegamenti su gomma a media e lunga percorrenza. L'Associazione ha, quindi, rappresentato all'attenzione delle Istituzioni le ragioni per le quali ritiene che le modalità attraverso cui i vettori ferroviari dei servizi ad Alta Velocità istituiscono ed espletano servizi di collegamento tramite autobus tra le stazioni ferroviarie AV ed altre località siano non conformi al quadro regolatorio vigente, e soprattutto producano evidenti distorsioni concorrenziali, compromettendo la saturazione e la sostenibilità economica dei servizi di trasporto tramite autobus ai quali i servizi di collegamento in questione vanno a sovrapporsi.

La vicenda relativa all'accesso e alla sosta dei veicoli adibiti a servizi di linea, nell'area del sedime aeroportuale di Fiumicino, prende l'avvio un paio di anni fa, quando per lo scadere del periodo di validità dei nulla osta alla sicurezza della fermata, sostanzialmente, le aziende titolari di autorizzazioni hanno rischiato di non poter più attestare i propri servizi all'interno dell'aeroporto, con un danno inestimabile per le aziende e per la stessa collettività. Da allora, attraverso un lavoro costante e caparbio di comunicazione e collaborazione con la direzione di ADR Mobility, l'Associazione ha, non solo, ottenuto un maggior numero di stalli di fermata dedicati agli autobus di linea, ma soprattutto, alla luce dell'esponenziale numero crescente di operatori che a quelli accedono, ha portato a termine un lavoro di coordinamento fra imprese, culminato lo scorso 15 marzo, nella sottoscrizione di un Protocollo di intesa, avente quale obiettivo l'armonizzazione degli orari e l'autoregolamentazione dell'utilizzo degli stalli all'interno del sedime aeroportuale. L'iniziativa, accolta con grande entusiasmo da parte di ADR costituisce il punto di partenza di ulteriori iniziative – intraprese proprio nelle ultime settimane - finalizzate a un sempre migliore utilizzo dell'infrastruttura messa a disposizione dalle autorità competenti nell'ottica di migliorare i servizi per i vettori e l'utenza.

*Stalli fermata presso  
Aeroporto Fiumicino  
Leonardo Da Vinci*

La vicenda prende le fila dal “caso Portonaccio” del 2010, allorché molte aziende associate si videro recapitare un numero rilevante di verbali (alcuni fino a decine di migliaia di euro di importo) per l'utilizzo delle corsie preferenziale di via Portonaccio, nonostante l'insussistenza ed infondatezza delle contestazioni (ai sensi del disposto di cui all'articolo 7, comma 1, del Codice della strada) e, dunque, la legittimità al transito da parte delle aziende esercenti i servizi di linea. Già dal dicembre scorso, l'Associazione, sapendo della prossima riapertura della corsia in questione, ha richiamato l'attenzione del Dipartimento Mobilità e Trasporti del Comune di Roma e dell'Agenzia della Mobilità per evidenziare la problematica del transito sulle corsie preferenziali dei mezzi adibiti a servizi di linea nazionale ed internazionale di trasporto persone con autobus. È stato così possibile che la PA capitolina tenesse conto, in fase di redazione della determina dirigenziale relativa alle corsie preferenziali, di una procedura ad hoc per la comunicazione da parte delle imprese delle targhe dei veicoli adibiti a servizio di linea e, pertanto, autorizzati al transito nelle corsie in questione. L'iniziativa, da un lato, ha consentito l'attivazione dell'utile collaborazione fra l'Associazione e gli uffici capitolini preposti nonché, dall'altro, un valido canale di comunicazione con il Comando della Polizia di Roma Capitale al fine di scongiurare episodi verificatisi nel passato.

*Transito autobus di linea  
su corsia preferenziale  
via Portonaccio a Roma*

## LE RELAZIONI INDUSTRIALI E IL LAVORO

### IL CCNL AUTOFERROTRANVIERI

Sul fronte delle Relazioni Industriali è stato un anno che possiamo definire di applicazione e transizione.

Dopo gli importanti risultati raggiunti nel 2015 (per citare i due più rilevanti, il rinnovo del CCNL, la definizione del Fondo bilaterale di solidarietà) e maturati dopo anni di faticose trattative sindacali e di tensioni di vario tipo, il 2016 è stato naturalmente dedicato all'attuazione delle nuove norme.

Ricordiamo infatti che dopo quasi otto anni dalla scadenza dell'ultimo rinnovo, il 28 novembre 2015 è stato siglato il nuovo CCNL degli autoferrotranvieri che chiude il lunghissimo periodo di carenza contrattuale, e ne fissa la scadenza il 31 dicembre 2017.

E' quindi fisiologico che l'attività sindacale di questo anno sia stata un'attività ordinaria, sia per smaltire le "tossine" accumulate negli anni precedenti sia per prepararsi al meglio alle attività per il rinnovo che inizieranno presto. Non più tardi dopo questa estate, è presumibile che il Sindacato invii la piattaforma rivendicativa che con molta probabilità conterrà ancora la richiesta di definizione di un unico CCNL della mobilità, che porti a sintesi gli attuali contratti degli autoferrotranvieri e dei ferrovieri.

Non irrilevante in questo contesto sarà anche l'evoluzione del confronto in atto tra le Associazioni ANAV, Asstra e Agens, di cui si fa cenno in questa relazione, con riguardo allo scenario della rappresentanza e tenuto conto che Agens non ha ancora deciso di sottoscrivere il citato CCNL autoferrotranvieri del 28 novembre 2015.

### IL CCNL DEL NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

Sul fronte del rinnovo del CCNL del noleggio autobus con conducente, l'anno che ci separa dalla precedente assemblea, è stato caratterizzato

da una serie di incontri informali con le Organizzazioni sindacali, l'ultimo dei quali si è tenuto nello scorso mese di aprile 2017. Nel successivo mese di maggio, sulla base di quanto emerso nel corso delle predette riunioni, l'Associazione ha consegnato alle Organizzazioni sindacali un documento inerente un'ipotesi di rinnovo del CCNL di categoria. Considerato che alla data del 30 giugno 2017, sono trascorsi 8 anni dalla scadenza dell'ultimo rinnovo avvenuto per la sola parte economica con l'accordo nazionale del 19 dicembre 2007, il documento tiene conto di tutti gli aspetti normativi intervenuti in questi ultimi anni (riforma della rappresentatività sindacale, riforma del mercato del lavoro, welfare sociale, ecc.) e, pertanto, racchiude la riscrittura pressoché totale degli istituti contrattuali in un unico testo coordinato. Il confronto prosegue nelle prossime settimane e dovrà comunque tener conto, per la sua possibile definizione, della richiesta sindacale di "confluenza" del CCNL di categoria nell'ambito del campo di applicazione del CCNL autoferrotranvieri, questione di non irrilevante rilievo tenuto anche conto di quanto rammentato nel precedente paragrafo.

Come abbiamo visto nella sezione di questa relazione dedicata al TPL, con la sentenza n. 25/2016, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità parziale della legge n. 124/2015, detta anche legge "Madia", laddove, con riferimento all'esercizio delle deleghe relative a dirigenza pubblica, pubblico impiego, società a partecipazione pubblica e servizi pubblici locali, ha previsto il solo parere sui decreti delegati della Conferenza Unificata o della Conferenza Stato-Regioni e non l'intesa che, afferma la Corte, avrebbe dovuto essere invece prevista dalla norma di legge, ed in concreto realizzata, al fine di assicurare il rispetto del principio di leale collaborazione in materie caratterizzate da un concorso di competenze, inestricabilmente connesse, statali, regionali e degli enti locali. Per quanto di specifico interesse in materia di lavoro, ciò ha comportato il venire meno dell'articolo 38 dello schema del relativo D. Lgs. che prevedeva l'abrogazione del R.D. n. 148/1931 e del relativo regolamento allegato A) anche per i dipendenti delle aziende del trasporto pubblico locale con più di 25 dipendenti, alla stregua di quanto già previsto dall'articolo 10 del decreto legislativo n. 285/2005 per i dipendenti delle aziende esercenti servizi di linea statale. La previsione del citato articolo 38 dello schema di D.Lgs. "Madia" non è stata purtroppo ripresa dal Governo in fase di riproposizione della disciplina di riforma del TPL, trasfusa nell'articolo 27 del D.L. n. 50/2017, di cui si è ampiamente riferito nella specifica sezione di questa relazione. Ma l'ANAV ha ritenuto necessario insistere sul necessario processo di ri-

**L'ABROGAZIONE  
DEL RD N. 148/1931**

forma e semplificazione della ormai centenaria disciplina del rapporto di lavoro dei dipendenti del settore e ha patrocinato un emendamento, approvato dalla Commissione Bilancio in prima lettura, di sostanziale riproposizione della norma di superamento del R.D. 148/1931. Nel momento in cui si scrive, la Camera dei Deputati ha votato la fiducia sul testo del D.L. n.50/2017, così come modificato in Commissione Bilancio, e si procede verso una probabile votazione di fiducia anche in seconda lettura al Senato della Repubblica.

#### **IL MERCATO DEL LAVORO E LE POLITICHE DEL LAVORO**

Le regole che governano il mercato del lavoro sono un fondamentale elemento di competitività per il Paese e per il sistema delle imprese.

Ed è per questo che riteniamo necessario che ci sia uno sviluppo costante del mercato del lavoro che lo renda più moderno e dinamico.

Quindi il percorso di modernizzazione che è stato avviato con il “Jobs Act”, sicuramente una riforma fondamentale per l’innovazione del mercato del lavoro, non si può certo dire concluso.

In realtà alcuni provvedimenti legislativi degli ultimi mesi hanno segnato un preoccupante arretramento nella politica di innovazione che il Governo aveva chiaramente iniziato con il Jobs Act.

Innanzitutto il decreto legge 17 marzo 2017, n. 25 recante “disposizioni urgenti per l’abrogazione delle disposizioni in materia di lavoro accessorio nonché per la modifica delle disposizioni sulla responsabilità solidale in materia di appalti” ha abrogato la disciplina del lavoro accessorio (voucher) e alcune disposizioni relative alla responsabilità solidale negli appalti. Quanto alla disciplina dei voucher, per quanto come abbiamo più volte ripetuto non applicabile nel nostro settore e riconoscendo una “marginalità” del fenomeno, riteniamo che fosse sicuramente possibile introdurre efficaci sistemi di tracciabilità e contrasto degli abusi, in modo da favorirne il corretto utilizzo

Anche sul tema della responsabilità solidale negli appalti, la nuova norma sembra essere penalizzante per le imprese committenti ed elimina la possibilità che, con accordo sindacale, a livello di contrattazione nazionale, possano essere introdotte modifiche al regime della responsabilità solidale.

E anche gli interventi normativi sul lavoro autonomo e sullo smart working, così come quelli precedentemente citati non di particolare impatto nel nostro settore, non sembrano però contraddistinguersi per quell’indirizzo riformatore e innovatore che ha caratterizzato il Jobs Act.

#### **IL WELFARE E LE POLITICHE SOCIALI**

Al di là del tema della riforma degli ammortizzatori sociali, che ha marginalmente toccato il nostro settore, sono da segnalare gli interventi contenuti nella manovra di bilancio per il 2017 che hanno cer-

cato di dare una risposta all'obiettivo di ridurre le rigidità di alcuni aspetti della precedente riforma e di consentire controllate possibilità di anticipazione del pensionamento.

E' stato introdotto infatti l'anticipo finanziario a garanzia pensionistica (APE), cioè la possibilità per il lavoratore non lontano dal raggiungimento dei requisiti per il pensionamento di vecchiaia di chiedere un prestito finanziario a valere sulla pensione maturata.

Sicuramente più interessante è invece l'APE Sociale, che è di fatto un ammortizzatore sociale, che prevede per alcune categorie di soggetti, al compimento di 63 anni e fino al compimento dell'età pensionabile per vecchiaia, un'indennità mensile a carico dello Stato e subordinata alla cessazione del rapporto di lavoro.

Sempre nella legge di bilancio è stata inoltre prevista la possibilità di cumulare tutti i contributi previdenziali non coincidenti maturati in gestioni pensionistiche diverse, senza oneri per gli iscritti.

Di grande attenzione per il legislatore, per le aziende e per i lavoratori è anche quello del Welfare aziendale e in particolare la previdenza complementare. Anche il nostro ultimo rinnovo del CCNL autoferrotranvieri ha ampliato all'articolo 38 il concetto di Welfare, intervenendo su due elementi fondamentali: la pensione integrativa, destinando una quota per tutti i lavoratori (iscritti e non iscritti) e l'assistenza sanitaria, individuando un percorso per creare il fondo di assistenza sanitaria del nostro settore. Analoga previsione potrebbe essere contenuta nel CCNL del noleggino autobus con conducente, qualora fosse rinnovato. Più in generale ad esempio l'introduzione della Rendita Integrativa Temporanea Anticipata, consente di flessibilizzare la fruizione della prestazione integrativa o la possibilità di convertire il premio di risultato in contributi alla previdenza e alla sanità integrativa, con totale esenzione della imposizione ai fini IRPEF, sono interventi che dovrebbero favorire la ripresa di adesione ai fondi di previdenza complementare. Sono poi state introdotte misure tese a favorire processi di aggregazione delle forme pensionistiche per migliorare la razionalizzazione e l'efficienza del sistema.

Nel nostro settore possiamo segnalare la confluenza degli iscritti al Fondo PRE.VI.LOG (si tratta dei lavoratori del settore del trasporto delle merci e la logistica) al Fondo di previdenza complementare PRIAMO, al quale sono già iscritti i lavoratori dei nostri due CCNL.

In generale comunque la legislazione ha inteso favorire la diffusione di piani di Welfare aziendale, ampliando anche le fattispecie che sono escluse dalla formazione del loro reddito imponibile ai fini IRPEF e ai fini contributivi. Questo consente di ridurre il cuneo fiscale e contri-

butivo sul lavoro sia a favore dei lavoratori, che saranno assoggettati ad una minor tassazione, sia a favore dei datori di lavoro, risparmiando gli oneri contributivi generati dall'ampliamento delle componenti escluse dal reddito imponibile oltre la possibilità di dedurre le spese sostenute per i benefit contrattualizzati nella determinazione del reddito di impresa. Senza contare l'impatto che buoni piani di Welfare possono avere sul clima aziendale e fornire un importante strumento di contrattazione di secondo livello.

E' perciò presumibile che il tema introdotto nell'ultimo CCNL autoferrotranvieri possa essere ripreso e valorizzato nella prossima trattativa per il rinnovo del contratto in scadenza il 31 dicembre 2017. Bisognerà comunque vedere se le Organizzazioni Sindacali saranno pronte e organizzate per cogliere questa opportunità e addirittura supportare il lavoratore e l'azienda a personalizzare la "ricompensa" totale, determinando, sia a livello nazionale che aziendale, il mix tra componenti retributive e di Welfare. Sicuramente il ricorso al Welfare aziendale è una grossa opportunità per tutti, ed è una leva flessibile che va però contestualizzata, non essendoci una ricetta unica per le politiche di Welfare, in quanto ogni territorio e ogni azienda ha le proprie esigenze, se si vuole utilizzare al meglio questa opportunità, ora anche trattata e definita a livello nazionale.

## IL SETTORE TECNICO

L'anno trascorso ha visto il Servizio Tecnico, costituito circa tre anni orsono, continuare a presidiare con sempre maggiore efficacia e ampiezza i settori di interesse. In particolare nei dodici mesi trascorsi grande attenzione è stata richiesta da questioni riguardanti le revisioni dei veicoli, la bigliettazione elettronica e la mobilità sostenibile.

Nello specifico, l'Associazione è stata particolarmente impegnata sul fronte dei controlli periodici dei veicoli (le revisioni), prima nello sblocco di una situazione di criticità creatasi in Sardegna, e più recentemente con il ricorso avverso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa la Circolare emanata il 27 febbraio 2017, "Procedure operative e informatiche per la revisione dei veicoli > 3,5 t. e autobus", successivamente sospesa dallo stesso Ministero.

In particolare la circolare, creando enormi difficoltà alle aziende ed elevati rischi di impossibilità di effettuare il controllo, disponeva che venissero eseguiti ai fini del superamento della revisione annuale una serie di verifiche sul veicolo la cui effettuazione doveva essere poi autocertificata dal responsabile dell'officina (se questi fossero stati fatti internamente all'azienda) ovvero dal legale rappresentante dell'officina (se questi fossero stati fatti presso terzi). Un'autocertificazione di avvenuta corretta manutenzione doveva, nel primo caso, essere prodotta anche dal legale rappresentante dell'azienda proprietaria dei veicoli. Inoltre la medesima circolare ministeriale prevedeva (e lo prevede ancora, in quanto tale contenuto non è stato oggetto di sospensione) un aumento del tempo di revisione da dedicare ad ogni singolo autobus, passando a trenta minuti. Il ricorso, che ha visto la partecipazione di oltre trenta aziende associate, si è reso necessario dal momento che le azioni

### LE REVISIONI

*Circolare MIT  
27 febbraio 2017*

interlocutorie intraprese congiuntamente ad Asstra ed Agens nei confronti della Direzione Generale per la Motorizzazione Civile non hanno dato esito risolutivo, al netto del differimento di due mesi dei termini di entrata in vigore delle nuove disposizioni. Ma successivamente, con comunicazione emanata il 25 maggio, a seguito dell'azione di Anav, il Ministero ha previsto la sospensione di tutti i contenuti del documento, ad eccezione della previsione di aumento dei tempi necessari al controllo di ogni veicolo.

#### *La questione Sardegna*

Il 2016 ha visto l'aggravarsi di una situazione già critica presente in Sardegna e nella provincia di Frosinone circa l'espletamento delle pratiche presso gli Uffici Territoriali della Motorizzazione Civile, che aveva portato ad avere in alcune realtà tempi necessari alla revisione dei veicoli fino a 10 mesi. A seguito della segnalazione pervenuta dalla sezione della Sardegna l'Associazione si è quindi fatta carico di portare avanti un percorso con il Ministero dei Trasporti, in particolare con la Direzione Generale Territoriale del Centro, volto al conseguimento di una soluzione al problema. A seguito di ciò, l'11 novembre la medesima Direzione Generale ha emanato una Circolare con la quale allentava nel Lazio e in Sardegna il vincolo di territorialità, allargando così in questi territori la platea dei possibili Uffici Territoriali della Motorizzazione Civile dove fare la revisione, sensibilmente ristretta a seguito dell'emanazione nel 2014 della Circolare ministeriale che impone che i controlli annuali possano essere svolti esclusivamente facendo capo all'Ufficio territoriale della Motorizzazione Civile dove l'azienda possiede la sede legale oppure una sede operativa.

#### **LA MOBILITÀ SOSTENIBILE** *Recepimento Direttiva DAFI*

Il 2017 si è aperto con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dello scorso 13 gennaio del D.Lgs. 16 dicembre 2016 n.257, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi. Il decreto recepisce la direttiva comunitaria 2014/94/UE, cosiddetta DAFI (Deployment of Alternative Fuel Infrastructures). Il nuovo dettato normativo disciplina le misure necessarie a garantire la costruzione e l'esercizio di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e per l'attuazione delle specifiche tecniche comuni per tale infrastruttura, nonché le procedure amministrative per la loro costruzione e le informazioni da fornire agli utenti circa il loro utilizzo.

Di particolare rilievo per le aziende associate l'art.18, comma 10, che prevede percentuali minime obbligatorie di acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa (compresi gli autobus) nelle gare bandite successivamente al 1° luglio 2018. L'obbligo non riguarda la totalità delle imprese, ma solamente quelle operanti nelle provincie contenute all'Allegato IV del medesimo decreto, quelle provincie cioè i cui capoluoghi hanno superato il limite delle concentrazioni del particolato PM10 per almeno 2 anni su 6

negli anni dal 2009 al 2014. Fondamentale il contributo dell'Associazione alla fase di approvazione del decreto. In un primo momento infatti il testo del comma 10 presentava rilevanti criticità, in particolare per quanto riguarda le tipologie di servizi a cui applicare la disposizione e l'entrata in vigore della disposizione stessa. L'ambito di applicazione era infatti esteso a tutte le tipologie di servizi di TPL, incluse quelle di tipo extraurbano, per le quali attualmente non esistono nel mercato veicoli alimentati in modo alternativo. In merito invece alla data di entrata in vigore del provvedimento, questa era prevista contestualmente alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto, risultando incompatibile con le tempistiche necessarie all'implementazione delle dovute infrastrutture di ricarica nonché con altre situazioni quali, ad esempio, il rinnovo del parco previsto da gare per l'affidamento dei servizi già concluse. Il differimento a luglio 2018 chiesto ed ottenuto dall'Associazione ha così in parte risolto alcune di queste criticità ed in parte dato il tempo per ulteriori correttivi.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato ad aprile i lavori per la redazione del Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile previsto dal comma 615 della Legge di Bilancio 2017, in collaborazione con ANAV, Asstra ed Agens. Il tema è oramai da tempo seguito dall'Associazione, che nell'ultimo triennio ha organizzato due appuntamenti di approfondimento specifici sull'argomento. Nella fase iniziale è stato chiesto alle associazioni di fornire un contributo in merito a quelle che possono essere le tecnologie da incentivare e sulle quali concentrare gli sforzi delle sperimentazioni. ANAV, a cui è stato domandato in particolare un parere riguardo alle alimentazioni innovative di veicoli che operano in campo extraurbano, ha ritenuto opportuno segnalare al Ministero il metano liquefatto come tecnologia da prendere in considerazione per portare avanti eventuali esperienze di sperimentazione operativa, in quanto seppur ancora assenti nel mercato autobus alimentati con tale carburante, si ritiene comunque essere un equilibrio compromesso tra maturità, costi, benefici e rispetto delle specifiche esigenze di esercizio. È stato dunque deciso fra le associazioni di lavorare congiuntamente e di redigere un documento unico da fornire al Ministero con quanto richiesto. È stato prodotto quindi un position paper congiunto con Asstra ed Agens con cui sono state indicate al Ministero in modo più preciso ed analitico di quanto fatto nei primi incontri le tecnologie meritevoli di sperimentazione. Idea del Ministero, infatti, è di acquisire risorse per l'acquisto di autobus, in particolare da quelle previste dal comma 613 della legge di Bilancio 2017, per finanziare progetti portati avanti dalle aziende di trasporto volti a sperimentare in esercizio veicoli ad alimentazione alternativa. In questo senso forti sono i dubbi dell'Associazione, ribaditi fermamente

*Redazione Piano Nazionale  
Mobilità Sostenibile*

nel position paper. Priorità attuale è infatti quella di favorire un veloce ed efficace ricambio del parco rotabile: la sottrazione dunque di fondi specificatamente stanziati a questo scopo non appare in linea con tale priorità. Sul tema delle alimentazioni alternative, inoltre, si ritiene che allo stato attuale la migliore tecnologia per gli autobus rimanga il gasolio, che con i nuovi standard emissivi Euro VI ha raggiunto livelli di inquinamento davvero irrisori e la cui flessibilità si sposa al meglio con i profili di esercizio aziendali.

**GLI ITS**  
*DM Bigliettazione elettronica*

Ruolo importante ha giocato nell'anno trascorso la bigliettazione elettronica nei lavori associativi. Diventato oramai tema di costante presidio, sono stati allacciati rapporti con Club Italia, l'associazione che si occupa specificamente dell'argomento, che ha fornito un supporto all'organizzazione del riuscito seminario del 4 maggio svoltosi nei locali associativi di piazza dell'Esquilino. Dal punto di vista legislativo, dopo quasi quattro anni di incubazione è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale serie n.7 del 10 gennaio 2017 il Decreto Ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, che fissa le regole tecniche per l'adozione dei Sistemi di bigliettazione elettronica (SBE) su territorio nazionale. Il decreto attua l'art. 8, comma 2 del Decreto Legge 179/2012, cosiddetto Decreto Sviluppo bis, ed ha come obiettivo favorire la diffusione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili, al fine di evitare la proliferazione sul territorio nazionale di apparati non comunicanti tra loro, che renderebbero impossibile l'integrazione tariffaria nonché la convivenza in un medesimo bacino di traffico di più operatori di trasporto pubblico locale. Le nuove regole riguardano le sole aziende di trasporto pubblico locale e si applicano ai SBE di nuova realizzazione, nonché a quelli interessati da modifiche o ampliamenti strutturali. Sono comunque esclusi dal campo di applicazione del decreto i sistemi esistenti e quelli per i quali alla data di entrata in vigore del decreto risultino già avviate le procedure di affidamento per la fornitura degli apparati e dei sottosistemi, nonché quelli delle aziende operanti nelle regioni e province autonome per cui siano già state definite delle direttive in materia e i mezzi attrezzati con i relativi apparati abbiano superato il 50% della flotta necessaria allo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle regioni e delle medesime province autonome. Centrale è stato il ruolo dell'Associazione nel percorso di approvazione del decreto. Chiamata a collaborare con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al tavolo iniziale allargato a tutti i soggetti interessati (tra cui soprattutto le aziende di telematica), è stata poi coinvolta anche al nuovo avvio nel gruppo di lavoro ristretto avvenuto a gennaio 2016 dopo una sospensione di oltre due anni dell'iter di approvazione del decreto.

## I RAPPORTI CON LA UE E LE RELAZIONI INTERNAZIONALI

L'Associazione ha lavorato fattivamente quest'ultimo anno a tessere rapporti, e a rafforzare quelli attivi, in ambito internazionale. L'impegno nell'attività di lobby comunitaria ha visto l'Associazione attenta ai processi di revisione del quadro legislativo sul trasporto stradale, al fine di migliorare e meglio applicare le regole esistenti, restituendo flessibilità e coerenza a disposizioni fondamentali per i business models degli operatori.

I lavori del Comitato per il Dialogo sociale europeo, organo paritetico istituito dalle parti sociali ETF ed IRU, sono stati intensi soprattutto nell'imminenza della formulazione delle proposte legislative da parte della Commissione Europea, temi ai quali le due riunioni calendarizzate sono state sostanzialmente dedicate. Di rilievo l'importanza che riveste peraltro proprio in questa fase il Dialogo sociale, allorquando sarà necessario confrontarsi e dare battaglia sui temi oggetto del Road Package di grande rilievo sociale a partire dal salario minimo europeo, al riposo in sede per i conducenti e alla rimodulazione del riposo settimanale nonché alle previsioni relative al Codice Sociale.

In qualità di membro IRU, l'Associazione ha partecipato sia ai lavori del CTP, il Consiglio Trasporto Persone, l'organo statutario più importante per il settore del trasporto viaggiatori, che alle altre commissioni (Commissione affari sociali – CAS e la Commissione questioni tecniche - CIT) e gruppi di lavoro che di volta in volta sono stati costituiti per specifiche esigenze.

La collaborazione con le Associazioni consorelle è stata anche in questo anno intensa e fondamentale per dare rapida e positiva soluzione a cri-

*Rapporti  
con le istituzioni europee*

*Rapporti con IRU e con  
le Associazioni consorelle*

ticità sollevate dalle aziende associate. I temi prioritari sui quali le Associazioni hanno avuto necessità di confrontarsi sono state quelle inerenti le disposizioni sul distacco transnazionale - con le farraginose e onerose procedure amministrative ad esse conseguenti - nonché questioni attinenti le prassi degli operatori addetti ai controlli su strada nei vari paesi europei.

#### *Riunioni CAS*

Nell'ambito della Commissione affari sociali, l'ANAV ha lavorato e dibattuto sulle tematiche connesse all'applicazione delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti internazionali di merci e viaggiatori. In particolare, è proseguito anche quest'anno il lavoro di studio delle modifiche alla disciplina sociale e alle regolamentazioni in materia di distacco comunitario. Vivo è rimasto il tema del salario minimo: che vede a confronto, all'interno della medesima compagine europea, Paesi in contrasto non solo a livello politico. Di primaria importanza si è rivelata la fattiva collaborazione tra l'IRU e la comunità degli organismi deputati al controllo su strada (ECR e TISPOL), per accelerare i processi di identificazione delle prassi disomogenee e disarmonizzate fra gli Stati.

#### *Riunioni CTP*

Le tematiche prioritarie all'attenzione del Consiglio Trasporto Persone rispecchiano quelle di cui si è occupato principalmente il CAS e il Comitato per il Dialogo sociale: implementare il piano d'azione dedicato alla disciplina sui tempi di guida e di riposo per i conducenti, garantire il contributo e la leadership attiva del settore nel dibattito sulle iniziative stradali della Commissione europea; sulla base dei risultati dello studio IRU condotto sulla tassazione nel trasporto passeggeri, sviluppare un piano di azione specifico per opporsi a qualsiasi tentativo di aumentare l'onere fiscale sul settore, affrontare la discriminazione fiscale. Grande sforzo nell'ottica della semplificazione e dell'armonizzazione delle regole e delle procedure IVA applicabili ai servizi internazionali. Altro dossier su cui si è lavorato è quello della promozione dell'estensione dell'accordo internazionale UNECE sulle linee di lunga percorrenza (OmniBUS). Sul fronte della mobilità urbana, il CTP si è occupato di monitorare e intervenire attentamente nel dibattito sui piani di mobilità urbana sostenibile, sulla qualità dell'aria, sulle restrizioni di accesso ai veicoli urbani, comprese le zone a bassa emissione, e di elaborare proposte congiunte, con i partner pubblici e privati interessati, per un quadro armonizzato e industriale. In ultimo, l'attenzione è stata canalizzata verso lo sviluppo e l'adozione di una "Vision 2030" sul ruolo dell'autobus negli scenari futuri della mobilità collettiva sempre più digitalizzata. Sono stati organizzati forum e dibattiti sul tema al

fine di promuovere il ruolo del trasporto di passeggeri collettivo.

L'ANAV ha partecipato ad una riunione informale del CTP che ha chiamato a raccolta le Associazioni nazionali per fare il punto su alcune questioni di prioritaria importanza; prima fra tutte l'azione contro i ticket di ingresso alle città.

Negli ultimi dodici mesi si sono svolte le consuete due riunioni della Commissione per gli Affari Tecnici (CIT), di cui il Servizio Tecnico Associativo ricopre la vicepresidenza. Il tema principale trattato nel corso dell'anno: la sicurezza all'interno delle autostazioni. L'IRU ritiene infatti di primaria importanza diminuire drasticamente i pericoli derivanti dalla circolazione contemporanea di pedoni e veicoli all'interno delle stesse. Indispensabile al raggiungimento di questo obiettivo la fase di progettazione. In questo senso l'anno trascorso è servito a redigere un documento contenente delle linee guida indirizzate a tutti coloro coinvolti nel processo di disegno, progettazione e realizzazione di un'autostazione. Del gruppo di lavoro ha fatto parte anche il Servizio Tecnico Associativo. Molti inoltre sono stati alle riunioni della commissione gli interventi tecnici da parte di soggetti appartenenti al mondo della ricerca: dal sistema che inibisce l'utilizzo di app di messaggistica ai conducenti, al pneumatico posteriore singolo per gli autobus, ai combustibili alternativi.

#### *Riunioni CIT*

In merito a quest'ultimo tema la commissione nella riunione di marzo, ospitata in via eccezionale dall'Associazione nei propri locali della sede di Roma su richiesta della stessa IRU, ha annunciato l'intenzione di portare avanti un progetto di ricerca, denominato Coach of the future, volto all'analisi di possibili sviluppi tecnologici del pullman, con particolare interesse alla questione delle alimentazioni alternative, ancora non presenti in nessuna forma per i coach.

Congiuntamente alle riunioni della Commissione per gli Affari Tecnici si sono svolte quelle della Commissione per la Sicurezza Stradale (CSR). Centrale nei lavori annuali della commissione il nuovo processo di certificazione implementato da un centro di ricerca svedese e rivolto a costruttori di autobus, operatori di trasporto e centri di manutenzione. La certificazione ha come oggetto la mitigazione degli incendi negli autobus e verrà dunque rilasciata ai soggetti che nell'ambito delle loro specifiche attività operano in qualche modo con questo mezzo di trasporto (se rivolta ad un costruttore, ad es., la certificazione prevede esito positivo se la progettazione del motore è realizzata in modo tale da ridurre al mini-

#### *Riunioni CSR*

mo la probabilità di innesco e propagazione dell'incendio).

La riunione di marzo, svoltasi anch'essa nei locali Associativi il giorno antecedente al CIT, è stata l'occasione per raccontare con successo ed interesse ai membri della commissione della campagna Sicurezza 10 e lode.

*Le "Missioni" Anav  
la Russia*

Costituisce un appuntamento di grande interesse l'organizzazione da parte dell'Associazione della "missione" internazionale. Lo scorso anno ha riscosso grande successo l'iniziativa negli Stati Uniti, in collaborazione con l'Associazione americana ABA, American Bus Association, con sede a Washington D.C. e la delegazione IRU presso le Nazioni Unite a New York. Quest'anno, nel prossimo mese di luglio, l'ANAV condurrà i suoi imprenditori alla scoperta della Federazione Russa, sulla scia dell'entusiasmo manifestato dalle delegazioni ministeriali in occasione dell'ultimo incontro di bilaterale dell'estate scorsa, in cui è stato rilevato l'interesse degli operatori russi per un possibile sviluppo del mercato delle lunghe percorrenze.

**LE QUESTIONI  
COMUNITARIE**

La Commissione europea ha approvato a fine maggio un pacchetto di riforme che, con ben otto iniziative legislative, si pone l'obiettivo di modernizzare il trasporto su strada nell'Unione nei prossimi anni, combattendo il dumping sociale e il lavoro nero, cresciuti in modo esponenziale dopo l'allargamento della UE ai 13 paesi dell'Est. Il "mobility package", che il 1° giugno è stato trasmesso al Parlamento e poi passerà all'esame degli Stati membri nel Consiglio Trasporti, è stato presentato come una strategia a lungo termine che punta anche a ridurre l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico e a modificare profondamente, uniformandolo, il sistema di pedaggio con due obiettivi: muoversi in Europa senza interruzioni e con costi più equi per imprese e cittadini, commisurati alla quantità di emissioni prodotte. L'obiettivo è di concludere l'iter legislativo entro la primavera del 2019, prima dell'elezione del nuovo Parlamento.

*Il Distacco transnazionale  
e il salario minimo*

Negli ultimi due anni abbiamo assistito al recepimento "a macchia di leopardo" in tutta Europa della direttiva sul distacco dei lavoratori (71/1996) e della sua direttiva di esecuzione (67/2014) che trovano applicazione ai lavoratori coinvolti nella prestazione di servizi in Stati membri dell'UE diversi da quello in cui sono impiegati (dalla Germania nel 2015 alla Spagna a giugno di quest'anno). La Commissione aveva precisato che il trasporto internazionale in quanto tale non è escluso dal campo di applicazione della direttiva e che solo le operazioni che

soddisfano i criteri in quella fissati dovessero essere ritenuti soggetti alle sue disposizioni. Da allora, il mercato dei trasporti stradali dell'UE ha subito sviluppi strutturali e un numero crescente di Stati membri ha adottato la direttiva dandone un'ampia interpretazione, anche superando i limiti fissati dalla direttiva e dalle precedenti dichiarazioni del Consiglio e della Commissione sull'applicabilità ai trasporti internazionali. Questi Stati membri applicano quindi la direttiva e le sue disposizioni di esecuzione non solo alle operazioni di cabotaggio, ma anche alle cosiddette operazioni di trasporto "punto a punto". Le ragioni di tale scelta risiedono negli sforzi per contrastare le pratiche illegali di occupazione, per compensare la parità di condizioni e impedire l'uso del lavoro da parte degli Stati membri a basso reddito offrendo le condizioni applicabili nel paese ospitante.

È evidente che la direttiva 96/71/CE è stata concepita soprattutto in considerazione di altri settori dell'industria piuttosto che per il trasporto su strada. L'ANAV, insieme ai membri IRU, ha evidenziato come queste direttive non siano adatte al settore, in quanto non tengono conto della forza lavoro altamente mobile, del carattere transnazionale e delle difficoltà nel trovare una distinzione equilibrata tra la libertà di stabilimento e la libera prestazione dei servizi, garantendo così un maggiore grado di coesione sociale nell'UE.

Da queste considerazioni si è sviluppato il lavoro di opposizione nei confronti dei Governi che ad oggi hanno legiferato, pur sotto la minaccia dell'infrazione comunitaria, e parallelamente quello finalizzato a sviluppare disposizioni settoriali chiare ed esclusive per il trasporto su strada. Al momento sembra molto ambizioso e utopistico sviluppare e concordare principi universali in materia; ogni soluzione deve garantire i principi del mercato unico UE e la concorrenza leale.

L'Associazione ritiene che la decisione di disciplinare ulteriormente questo settore deve essere sostenuta da una robusta valutazione d'impatto e deve essere evitata qualsiasi soluzione arbitraria, anche se politica.

Le regole che governano l'organizzazione dei servizi, la realtà tecnologica, operativa e commerciale nel trasporto stradale è cambiata. Questo deve riflettersi nella revisione delle regole che dovrebbero consentire una maggiore flessibilità non solo nel testo normativo ma anche nel momento dell'applicazione pratica di quelle norme. Le nuove regole proposte dalla Commissione (presentate lo scorso 1° giugno)

*Il regolamento 561/2006*

intervengono anche sui riposi settimanali con l'obiettivo di superare l'attuale rigidità e rendere i tempi più flessibili, nell'ottica di migliorare l'organizzazione delle imprese e conseguentemente le condizioni di riposo dei conducenti. L'ANAV ha portato avanti con decisione anche quest'anno il lavoro, in seno all'IRU, di formulazione di modifiche normative e di lobby che saranno oggetto del dibattito e confronto con le parti sociali nei prossimi mesi.

*Accesso al mercato internazionale delle linee di lunga percorrenza*

Il successo della recente apertura dei mercati nazionali di autobus e pullman in diversi Stati membri dell'UE ha rivelato il vero potenziale di quello che può essere considerato l'alternativa più sicura, più sostenibile e più inclusiva di trasporto disponibile per i cittadini europei. In ambito comunitario si è lavorato ad una serie di suggerimenti per la revisione del regolamento (CE) n. 1073/2009 sull'accesso al mercato internazionale dei servizi di pullman e autobus con l'obiettivo di accompagnare lo sviluppo del trasporto di autobus e stimolare la concorrenza.

In primis è necessario guardare all'organizzazione del mercato dei servizi regolari, nazionali e internazionali, sostenendo la creazione di un quadro comunitario comune per l'accesso non discriminatorio ai mercati degli Stati membri dell'UE che hanno liberalizzato i mercati nazionali o intendono farlo. In tale contesto si colloca anche la necessaria definizione di regole comunitarie comuni per la gestione dei terminal dei passeggeri (terminal di autobus e terminali multimodali): le norme comunitarie devono mirare a garantire l'accesso non discriminatorio e uguale ai terminal dei passeggeri, alle infrastrutture essenziali a tutti gli operatori debitamente autorizzati a fornire servizi regolari a prescindere dal loro Stato membro di stabilimento. Sul fronte delle procedure di autorizzazione e delle formalità amministrative, l'ANAV ha sostenuto l'IRU nella previsione di un sistema semplificato, più trasparente e snello rispetto alla pratica corrente nella maggior parte degli Stati membri dell'UE. Allo stesso modo, è fondamentale smettere l'uso dei moduli di viaggio (libretti per i servizi occasionali) e pianificare la digitalizzazione di tutti gli altri documenti di controllo, compresa la licenza comunitaria, le autorizzazioni di servizi regolari e le loro copie certificate.

**QUESTIONI EXTRA UE**

Anche quest'anno è stata intensa l'attività di consulenza degli uffici associativi in merito a tutte le questioni relative ai trasporti regolari ed occasionali con i paesi non appartenenti all'Unione Europea. La con-

sulenza rivolta alle aziende si è focalizzata soprattutto sulle questioni attinenti la documentazione relativa ai servizi occasionali, le problematiche relative ai diversi regimi Iva in vigore in alcuni paesi, nonché quelle riguardanti i sistemi di pedaggio.

Per quanto concerne le Commissioni miste bilaterali con i Paesi extra UE, nell'ultimo anno si sono tenuti i seguenti incontri:

Autotrasporto internazionale Italia/Russia (*luglio 2016*);

Autotrasporto internazionale Italia/Serbia (*settembre 2016*);

Autotrasporto internazionale Italia/Bosnia (*marzo 2017*);

Autotrasporto internazionale Italia/Algeria (*aprile 2017*);

Autotrasporto internazionale Italia/Moldavia (*maggio 2017*).

## LE SOCIETÀ PARTECIPATE

L'ANAV detiene partecipazioni di controllo nelle società SIA s.r.l. (74,93%) e Promobus s.r.l. (96,67%). La SIA s.r.l., costituita nel 1981, ha per oggetto sociale lo svolgimento di attività immobiliari ed è proprietaria del prestigioso immobile di oltre 600 mq, situato a Roma in Piazza dell'Esquilino, dove hanno sede gli uffici dell'Associazione e della società Promobus s.r.l.. Il palazzo ove ha sede l'immobile, risalente alla seconda metà del 1800, è stato oggetto di una recente ed imponente opera di ristrutturazione che ha restituito all'edificio l'antico splendore. La società, il cui Amministratore Unico è dal 2013 Nicola Biscotti, ha chiuso in utile l'esercizio 2016.

### LA SIA

La Promobus s.r.l., costituita nel 1986 e che questo anno compie ben 31 anni, è la società di servizi di ANAV che ha come scopo sociale la promozione del trasporto collettivo di persone mediante autobus. Attiva nel campo commerciale e promozionale della convegnistica, dell'organizzazione di eventi e di attività formative e seminari, Promobus è editore della rivista di settore Bus Magazine e di pubblicazioni, opuscoli e volumi di carattere tecnico, professionale e scientifico in materia di trasporto di persone su strada. La società il cui Amministratore Unico è dal 2010 il Direttore Generale ANAV, Tullio Tulli, ha chiuso in utile l'esercizio 2016.

### LA PROMOBUS

L'ANAV detiene altresì una quota di partecipazione (1,4%) al capitale sociale di Ti.BUS. s.r.l. società che gestisce l'importante autostazione Tiburtina a Roma, dove annualmente transitano circa 8 milioni di passeggeri l'anno con una media di 20.000 passeggeri al giorno, in grado di gestire 900 accessi giornalieri. Il terminal ospita 103 vettori che offrono 400 servizi di linea a lunga percorrenza internazionali, nazionali e inter-

### LA TI.BUS

regionali con un totale di 108 mila autobus anno.

Proprio in queste settimane, in seguito al contenzioso che ha visto protagonisti Roma Capitale e Ti.BUS sul futuro dell'Autostazione Tiburtina che ha reso, di fatto, lo scenario attuale incerto sul piano regolatorio e gestionale, la stessa Ti.BUS ha definito una proposta di finanza di progetto per la manutenzione, ristrutturazione e gestione dell'area e delle strutture dell'Autostazione volta a risolvere completamente l'impasse.

La proposta - formalizzata al Comune e al III Municipio, dove risiede l'autostazione - condensa una serie di condizioni favorevoli sia nell'ottica della gestione della struttura sia della soluzione regolatoria adottata. Lo strumento regolatorio che è stato individuato e riportato anche dalle recenti norme in materia di affidamento di contratti pubblici consiste in una procedura di gara che ha alla base il progetto tecnico, normativo, economico e finanziario del proponente, al quale viene riconosciuto un diritto di prelazione, nell'ipotesi di concomitanti e più convenienti offerte di altri concorrenti. Verrebbe pertanto superato l'attuale sistema delle proroghe di breve termine e tale esito si determinerebbe per effetto dell'applicazione delle norme comunitarie e nazionali a tutela della concorrenza, il tutto per un orizzonte temporale congruo alla copertura degli oneri di investimento contemplati nella proposta e senza alcun onere economico/finanziario a carico di Roma Capitale.

## LA NORMATIVA DI SETTORE

Numerose e di ampio respiro le tematiche sulle quali l'Associazione ha fornito consulenza legale alle imprese associate nell'ultimo anno.

### *La protezione dei dati personali*

Nonostante sia trascorso più di un anno dalla modifica apportata all'articolo 4 dello Statuto dei Lavoratori, il tema del controllo a distanza dei lavoratori continua a rimanere di importanza fondamentale specie per l'interpretazione di una norma rimasta infelice; la cui formulazione generica pone evidenti problemi di identificazione del discrimine tra strumenti conferiti per il loro diretto impiego nella resa della prestazione lavorativa e strumenti che – pur conferiti – possono non essere solo indirettamente correlati all'attività lavorativa. Il tema, di innegabile interesse nel nostro Paese all'indomani della travagliata attesa e discussione sul Jobs Act e relative questioni, non ha risolto l'annosa questione dei possibili controlli “remoti” dell'attività dei conducenti mediante i nuovi strumenti di comunicazione ed elaborazione delle informazioni ICT (Information & Communication Technology) utilizzati anche al di fuori dei contesti lavorativi.

L'impegno dell'Associazione è stato soprattutto sul fronte della consulenza pratica alle imprese associate per la risoluzione delle “dinamiche” sindacali aziendali derivanti dall'utilizzo dei sistemi di videosorveglianza ovvero dei sempre più sofisticati sistemi di geolocalizzazione satellitare dei veicoli e rilevazione degli eventi connessi alla guida nonché la registrazione delle attività del lavoratore. L'interlocuzione con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali è stato proficuo, sebbene non si sia concretizzato in effettivi strumenti di semplificazione normativa.

Sul questo fronte, poi, si attende il nuovo Regolamento UE 2016/679, la cui versione definitiva è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'U-

nione Europea il 4 maggio 2016. Il Regolamento, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, è entrato in vigore il 25 maggio dello scorso anno, ma si applicherà in tutti gli Stati Membri a partire dal maggio 2018, termine entro il quale le aziende dovranno adeguarsi alla nuova legge sulla privacy. L'Associazione ha seguito nell'arco degli ultimi quattro anni il complesso iter legislativo europeo delle norme che dovrebbero contribuire a creare un mercato unico digitale che rimuoverà gli ostacoli e sbloccherà grandi opportunità anche per le imprese. La riforma della protezione dei dati, infatti, guarda alla crescita economica riducendo i costi e la burocrazia per le piccole e medie imprese europee: la riforma della protezione dei dati nell'UE aiuterà le PMI a entrare in nuovi mercati, fruendo, si spera concretamente, di tagli degli oneri burocratici.

Anche nel corso di quest'anno, la tematica della normativa sociale ha costituito una delle priorità per l'Associazione, sia sul fronte della consulenza alle aziende sia su quello della campagna di promozione di modifiche a livello comunitario. Di fatti, già dallo scorso autunno si è fatto più intenso il lavoro legato alla revisione del quadro legislativo sui trasporti stradali della Commissione Europea (prima con la consultazione sul regolamento poi con il Road Package) nell'ambito del quale, l'ANAV, in seno all'IRU, ha contribuito nella formulazione di norme di semplificazione e di chiarimento delle criticità e problematiche aperte legate alla disciplina dei tempi di guida e di riposo del personale mobile. Questo in considerazione del fatto che, sebbene gli operatori abbiano accettato il quadro delle regole comunitarie e siano riusciti ad adattare i propri modelli di business attorno a tali regole, si tratta di norme che "geneticamente" non rispettano le peculiarità ed esigenze del settore del trasporto passeggeri. Grazie quindi all'azione pressante condotta a livello comunitario dall'Associazione, congiuntamente alle altre associazioni di categoria, il dossier 561 è confluito nella proposta della Commissione europea (Europa in movimento) - resa ufficiale a fine maggio - in cui emergono emendamenti alle norme sul riposo settimanale nel senso di una riscontrata esigenza di flessibilità per le imprese ma per gli stessi conducenti. Le nuove regole proposte dalla Commissione si pongono l'obiettivo di superare l'attuale rigidità e rendere i tempi più flessibili, anche con la speranza di migliorare le condizioni di riposo dei lavoratori e l'organizzazione delle imprese. Il pacchetto è frutto di due anni di lavoro, di consultazioni e di compromessi della Commissione. Ora si apre la fase più difficile, quella in cui gli Stati membri e gli stakeholder faranno

*La disciplina sociale  
dell'orario di lavoro*

sentire in tutti i modi la propria voce per cambiare ciò che della proposta non piace. E l'Associazione lavorerà in questa direzione.

Di positivo nell'ultimo anno c'è stata anche una azione di armonizzazione delle prassi fra i vari Paesi (in particolare la Francia) necessaria a escludere inutili sanzioni a livello comunitario sul fronte dei controlli su strada. E sempre su questo tema si è registrato il positivo allineamento del nostro Paese - sotto forti spinte operate dall'Associazione negli ultimi due anni - al chiarimento impartito dalla Commissione europea sull'obbligo di presentazione di moduli che attestino le attività dei conducenti mentre sono lontani dal veicolo: sostanzialmente che il modulo di attestazione non è più obbligatorio. Inutile fardello burocratico per le imprese.

*Regolamento sui diritti  
dei viaggiatori*

La tutela e lo sviluppo della mobilità collettiva passa, altresì, per la tutela del diritto dell'individuo alla libertà di circolazione. I passeggeri necessitano, certamente, di un insieme comune di principi, in modo tale da poter essere più facilmente informati dei propri diritti qualora si verificano dei problemi durante un viaggio, indipendentemente dal mezzo di trasporto scelto o dal fatto che tale viaggio venga effettuato completamente all'interno di uno stesso Paese, in seno all'Unione europea oppure oltrepassando i suoi confini. Questa la finalità principale della disciplina di derivazione comunitaria (Regolamento UE 181/2011) in vigore ormai dal 2013, nei confronti della quale gli operatori sono chiamati ad adempiere ad una serie di impegni di cui, l'Autorità di regolazione dei trasporti, è stata investita della competenza al controllo.

Di tutta evidenza la rilevanza che assume l'esecutività di tale regolamentazione per i settori coinvolti e per le criticità ancora irrisolte: non ultima quella della tutela effettiva che le infrastrutture e gli impianti a disposizione dei vettori consentono di offrire alle diverse categorie di passeggeri, disabili inclusi.

Ogni due anni, l'ART è tenuta, ai sensi del Regolamento n. 181/2011, a pubblicare una relazione relativa al biennio precedente (quest'anno entro il 1° giugno 2017, ndr) che contenga in particolare una descrizione delle azioni adottate per l'applicazione della disciplina in parola e statistiche relative ai reclami e alle sanzioni irrogate. L'Associazione, in tale contesto, ha prestato molta attenzione alle attività messe in atto dall'ART e assistito le aziende coinvolte. Nella stessa ottica l'Associazione ha aggiornato il documento "facsimile" di condizioni di trasporto in linea con gli obblighi imposti dal regolamento comunitario, corredato delle disposizioni generali di uso comune del settore (norme comportamentali, tra-

spporto minori, trasporto bagaglio etc) utile per le aziende.

Un tema sul quale l'Associazione ha lavorato già dal marzo del 2016 è quello inerente il recepimento da parte dell'ordinamento dei principi contenuti nel regolamento comunitario n.165/2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada. Sostanzialmente l'Associazione ha seguito ed è intervenuta con il Ministero dei trasporti nell'ambito dell'iter di formulazione del decreto in base al quale le imprese di trasporto devono vigilare sulla formazione e fornire istruzioni adeguate per quanto riguarda il corretto funzionamento dei tachigrafi e l'esatto adempimento alle prescrizioni sociali da parte del proprio personale mobile. Ciò a fronte di una sorta di "esonero" di responsabilità per specifiche infrazioni commesse dai propri autisti nell'ambito dei servizi soggetti alla disciplina comunitaria. L'ANAV – che ha fortemente sostenuto le ragioni per una esclusione di nuovi ed ulteriori onerosi obblighi formativi a carico delle imprese di trasporto – ha formalizzato convenzioni con la casa editrice EGAF al fine di agevolare le associate che fossero interessate nell'organizzazione dei percorsi formativi in questione in favore dei propri dipendenti. L'iniziativa, presentata nell'ambito di apposita giornata seminariale organizzata in collaborazione con un funzionario esperto del Ministero dell'Interno, è stata accolta con favore dalle associate, a prescindere dall'adesione ad essa. La tematica, complessa e articolata, è stata chiaramente oggetto di costante assistenza e consulenza da parte dell'Associazione.

*La formazione sull'utilizzo del tachigrafo*

La disciplina, complessa e articolata, dei contratti pubblici di appalti, ha comportato una sempre maggiore attenzione da parte dell'Associazione alle esigenze delle imprese sul tema delle procedure e delle implicazioni derivanti dall'aggiudicazione o meno di un contratto di servizi. Le continue modifiche ed i rimaneggiamenti normativi e giurisprudenziali del Codice nonché le direttive e regolamenti in ordine alle procedure di affidamento promananti dall'Autorità preposta alla vigilanza ha reso necessario e continuo il supporto alle aziende.

*Il codice dei contratti pubblici*

La cornice normativa all'interno della quale si inserisce la consulenza ha subito notevoli evoluzioni anche in quest'ultimo anno, complici soprattutto l'attribuzione di nuovi compiti all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) e il traghettamento nella prima metà del 2016 di una serie di correttivi che hanno portato all'emanazione di un (ennesimo) nuovo Codice. La consulenza, quindi, si è focalizzata su specifiche questioni di particolare interesse delle imprese, dalle materie di prevenzione della

corruzione e della trasparenza, alle questioni pratiche inerenti la partecipazione alle procedure di gara.

Il recente approdo nell'ordinamento dei numerosi correttivi al testo del D.Lgs. 50/2016, di recepimento delle direttive comunitarie di revisione dell'intero impianto normativo del codice dei contratti pubblici di appalto, ha (nuovamente) coinvolto le associate in una rivoluzione delle regole in quanto si trovano nella peculiare situazione di rivestire la duplice veste, da un lato, di "stazione appaltante" per l'acquisto dei beni e servizi e talvolta l'esecuzione dei lavori necessari per lo svolgimento delle proprie attività, dall'altro, di "operatore economico" per la partecipazione alle procedure di gara indette per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico. Il fermento legislativo in una materia così complessa conferma le ormai storiche disfunzioni e criticità che, ci auguriamo che l'intento "correttivo" serva a razionalizzare la normativa consentendone un ulteriore snellimento a vantaggio della crescita produttiva del Paese.

#### *Call center e delocalizzazione*

Con l'entrata in vigore della Legge di Stabilità, dal 1° gennaio 2017 sono state approvate nuove regole per il funzionamento dei call center che da quest'anno dovranno obbligatoriamente e preliminarmente informare l'utente riguardo al Paese in cui è fisicamente collocato l'operatore che risponde ed eventualmente, se l'operatore si trova fuori dall'Unione Europea e l'utente lo richiama, l'operatore dovrà trasferire nel corso della chiamata la stessa ad un operatore intracomunitario. Sebbene la disposizione persegua, evidentemente, l'astratta finalità di tutela dei lavoratori dei call center e della concorrenza di settore - nonché della sicurezza nazionale nell'ambito della vigilanza nelle comunicazioni - il fenomeno della delocalizzazione di servizi in Paesi extra UE non sembra appartenere al settore qui di interesse. La problematica emersa è stata proprio quella prioritaria di chiarire e circoscrivere la portata delle nuove misure, riducendone l'impatto sul sistema delle aziende di trasporto e riconducendola alla sua finalità originaria: individuare i destinatari nelle sole imprese che svolgono in via prevalente attività di call center. In tal caso l'Associazione ha fornito la consueta consulenza, oltre che volta a fornire informazioni chiare, concretizzate altresì nel dialogo con le istituzioni coinvolte in questo nebuloso processo legislativo in nome della chiarezza e della risoluzione delle criticità operative, in primis un improprio sacrificio economico e un sovraccarico informativo privo di alcuna selettività.

#### *Il codice della strada*

Anche quest'anno è stata di alto livello l'attenzione rivolta da parte dell'Associazione all'attività legislativa di modifica del corpo normativo del Co-

dice della strada, nell'ampio e farraginoso progetto di riforma avviato dal Governo già da tempo con priorità legate alla sicurezza stradale.

L'apparato normativo del Codice della strada racchiude molteplici disposizioni di interesse associativo che, anche nel corso di quest'anno, hanno richiesto l'approfondimento e la consulenza alle aziende da parte della struttura associativa finalizzata alla risoluzione delle problematiche connesse all'attività del settore. In particolare l'affiancamento si è concretizzato nell'assistenza alle imprese nella motivazione dei ricorsi di opposizione a sanzioni amministrative, in alcuni casi prendendo diretto contatto coi Comandi di Polizia che hanno elevato i verbali al fine di uniformarne l'operato e l'interpretazione delle norme di settore. Attività che spesso ha comportato la rapida e bonaria risoluzione delle problematiche.

Negli ultimi anni è venuta alla luce una questione, strettamente connessa a quella dei diritti S.I.A.E., per i quali le aziende associate provvedono già al pagamento del canone, ovvero quella dei diritti connessi al diritto d'autore. L'attività di intermediazione dei diritti connessi non rientra tra quelle affidate in via esclusiva alla SIAE. La quasi totalità dei produttori musicali, infatti, è rappresentata dalla società intermediaria Società Consorzi Fonografici (S.C.F.) la quale si occupa della gestione dei diritti riconosciuti, dalla legge sul diritto d'autore, a produttori discografici e artisti interpreti ed esecutori. La sua attività si esplica, in particolare, nel rilascio delle licenze agli utilizzatori e nell'incasso dei compensi, nonché nella ripartizione dei compensi ad artisti e produttori. Poiché recentemente alcune aziende associate hanno riferito di essere state contattate direttamente dalla società SCF con l'esplicita richiesta di stipulare con la medesima apposita licenza al fine di poter utilizzare e diffondere in pubblico fonogrammi musicali registrati, l'Associazione ha diffuso un questionario per raccogliere informazioni in merito alle licenze eventualmente sottoscritte e poter valutare l'opportunità di stipulare un'apposita convenzione con tale società al fine di ottenere per le associate condizioni di maggior favore. L'Associazione, proprio in questi ultimi mesi sta valutando, iniziative sul fronte del Ministero dello Sviluppo Economico al fine di circoscrivere ambiti e valore della quota eventualmente dovuta per i diritti connessi in questione.

*Diritto d'autore  
e diritti connessi*

Il tema della formazione, affrontato quest'ultimo anno soprattutto sul fronte del tachigrafo digitale, ha interessato l'Associazione per il fronte aperto con il Ministero dei trasporti in merito alla scadenza delle carte di qualificazione del conducente conseguenti alla tornata formativa del

*Carta di qualificazione  
del conducente*

2013. Nonostante, infatti, con il Decreto ministeriale del giugno 2014, siano state ripristinate le originarie scadenze di validità della CQC e confermata la proroga della scadenza della CQC acquisita per documentazione al 9 settembre 2015 (a seguito di infrazione comunitaria aperta da Bruxelles), ad oggi la Divisione 5 del Dicastero non ha sciolto i dubbi in merito al momento in cui le imprese debbano avviare a formazione i propri conducenti. Sulla materia l'Associazione ha chiaramente fornito assistenza alle associate in merito a singoli e circostanziati casi "anomali" di scadenze dei titoli professionali.

*Contributi al funzionamento dell'Autorità dei Trasporti*

Nel mese di febbraio 2017 vengono diffusi i provvedimenti con i quali l'Autorità dei Trasporti stabilisce la misura dell'aliquota e le modalità di versamento dei contributi al proprio funzionamento dovuti dalle imprese regolate per l'anno 2017. Non tenendo conto delle osservazioni avanzate dall'Associazione l'Autorità incrementa l'aliquota contributiva e, contestualmente, riduce la soglia di esenzione. L'Associazione, pertanto, insieme a numerose Aziende associate presenta ricorso innanzi al Tar Piemonte per l'annullamento dei provvedimenti in questione. Successivamente alla presentazione del ricorso, nel mese di aprile 2017, la Corte Costituzionale chiarisce che la norma di legge posta a fondamento della richiesta contributiva dell'Autorità ha una applicazione da ritenere limitata solo "a coloro che svolgono attività per le quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie-istituzionali". Si tratta di una sentenza indubbiamente positiva per il prosieguo della controversia ed ai fini di una precisa individuazione dei settori e delle attività soggette alle competenze regolatorie della Autorità.

*Split payment*

La cd. "Manovrina" di fine aprile (D.L. 24 aprile 2017, n. 50) ha ampliato sensibilmente il campo soggettivo di applicazione del regime IVA di split payment di cui all'articolo 17-ter del D.P.R. n. 633/1972, che, peraltro, per effetto della proroga concessa dal Consiglio Europeo con decisione 2017/784, resterà in vigore, oltre il termine previgente del 31 dicembre 2017, sino al 30 giugno 2020.

Il regime di split payment, come noto, prevede che l'IVA relativa alle cessioni beni e prestazioni di servizi effettuate nei confronti degli enti pubblici sia da questi ultimi versata direttamente all'Erario e non ai fornitori. Tale meccanismo, a partire dalle operazioni fatturate dal 1° luglio 2017, si applicherà a tutte le pubbliche amministrazioni ed enti rientranti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione le società controllate direttamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dai Ministeri sulla base della maggioranza dei voti esercitabili nell'assem-

blea ordinaria o di voti sufficienti ad esercitare un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria (articolo 2359 c.c., comma 1, nn. 1 e 2 c.c.), alle società controllate direttamente dagli enti pubblici territoriali (regioni, province, città metropolitane, comuni, unioni di comuni) sulla base della maggioranza dei voti esercitabili nell'assemblea ordinaria, alle società controllate direttamente o indirettamente dalle precedenti e a tutte le società quotate inserite nel Ftse Mib della Borsa italiana.

Già prima della “Manovrina” l'Associazione era ripetutamente intervenuta nelle competenti sedi istituzionali rappresentando i rischi connessi ad un'eventuale proroga dello split payment che, come noto, determina per le imprese fornitrici sia considerevoli problemi finanziari – a causa del venir meno della liquidità ordinariamente connessa all'incasso dell'IVA addebitata ai clienti – sia un'ancor più critica posizione nei confronti dell'Erario, in relazione al formarsi di crediti IVA il cui rimborso è spesso ottenuto in tempi lunghi e la cui compensazione trova non pochi limiti.

L'Associazione ha sollecitato, in particolare, l'adozione di misure volte a consentire un più rapido recupero dei crediti IVA e, soprattutto, a più riprese, una rapida e positiva conclusione dell'iter di autorizzazione comunitaria del regime di “reverse charge” per i consorzi/società consortili di cui all'articolo 1, comma 128 della L. n. 208/2015 (legge di Stabilità 2016) il cui iter sembra tuttavia bloccato dall'inerzia del Governo italiano.

Il monitoraggio avviato dalla Commissione Europea, nel 2014-2015, sull'applicazione del Regolamento (CE) n. 1071/2009 in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada ha evidenziato che le norme dallo stesso dettate hanno solo parzialmente raggiunto l'obiettivo iniziale di realizzare condizioni competitive nel mercato del trasporto su strada. La Commissione ha dovuto, in particolare, constatare che la genericità o ampiezza di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1071/2009 unitamente alla facoltà prevista dallo stesso Regolamento di prevedere condizioni aggiuntive per l'accesso alla professione di trasportatore su strada ha determinato scelte applicative diverse da parte dei singoli Stati membri con effetti negativi sul corretto ed equilibrato funzionamento del mercato interno.

Pertanto, nell'ambito di una più ampia revisione della normativa in materia di trasporti su strada, che sta coinvolgendo anche aspetti relativi alla legislazione sociale, la Commissione Europea ha predisposto una proposta di modifica del Regolamento (CE) n. 1071/2009 con l'obiettivo di eliminare alcune carenze normative, di precisare o chiarire la portata

*Accesso alla professione*

di alcune disposizioni per assicurarne una migliore e più efficace applicazione, di ridurre gli oneri amministrativi a carico degli operatori.

In questo contesto alcuni importanti chiarimenti contenuti nella proposta riguardano il requisito dello stabilimento ed hanno l'obiettivo di "assicurare che le imprese stabilite in uno Stato membro dispongano di un'attività reale e continua". In quest'ottica, al fine di dare consistenza al requisito di stabilimento e vincolare l'accesso alla professione all'esercizio effettivo di un'attività di trasporto, la proposta - oltre all'obbligo di conservare presso i locali situati nello Stato membro di stabilimento contratti commerciali e di lavoro e ivi di svolgere attività amministrative/commerciali ed operazioni che coinvolgono i veicoli - contempla espressamente l'obbligo di "detenere beni e impiegare personale proporzionato all'attività dello stabilimento".

Altre proposte di modifica riguardano l'accertamento del requisito di onorabilità e l'ampliamento dell'elenco delle infrazioni che possono comportarne la perdita, la previsione di un periodo minimo comune per il recupero dell'onorabilità da parte del gestore dei trasporti, le modalità di dimostrazione del requisito di capacità finanziaria, le informazioni contenute nei registri elettronici nazionali e la cooperazione tra gli stati membri.

La proposta della Commissione attende ora di essere adottata dal Parlamento Europeo e dal Consiglio.

Iniziative in tema di accesso alla professione si sono registrate anche in ambito nazionale con la predisposizione di uno schema di decreto legislativo, sul quale l'Associazione ha formulato proprie osservazioni, volto a definire il quadro delle sanzioni amministrative per le violazioni al regolamento (CE) n. 1071/2009. Al momento lo schema di decreto legislativo non è stato ancora licenziato dal Governo per il successivo esame da parte delle commissioni parlamentari.

*Sistri* Anche quest'anno ha visto la riproposizione dell'oramai consueto differimento dell'entrata a pieno regime del Sistri. Con l'approvazione il 30 dicembre 2016 del D.L. 244/2016 "Proroga e definizione di termini" è stato infatti ulteriormente posticipato il completo passaggio dal vecchio sistema cartaceo di tracciabilità dei rifiuti al nuovo elettronico (Sistri). Sono state infatti rinnovate le regole adottate per il 2016 che prevedevano, e prevedono dunque anche ora, il cosiddetto doppio regime, per il quale devono essere portati avanti parallelamente sia gli obblighi previsti prima dell'avvento del Sistri (registro di carico e scarico, formulario di identificazione rifiuti, MUD), con le relative sanzioni, sia quelli previsti per il Sistri, per i quali sono però previste le sole sanzioni, in misura ri-

dotta del 50%, relative alla mancata iscrizione ed al mancato pagamento del contributo. Tale regime sarà portato avanti fino all'effettivo subentro nella gestione del servizio da parte del concessionario individuato (vale a dire il nuovo gestore vincitore della gara conclusasi recentemente) e comunque non oltre il 31 dicembre 2017.

Importanti strumenti sono stati introdotti al fine di potenziare la lotta all'evasione tariffaria. In particolare il D.L. 50/2017 ha previsto l'obbligo da parte dell'utente di validazione del titolo di viaggio in ingresso ed eventualmente anche in uscita, secondo quanto previsto dalle disposizioni di viaggio imposte dall'operatore. La novità normativa, inserendo un obbligo per l'utente, si pone come strumento fondamentale a sostegno di quelle aziende di trasporto intenzionate a prevedere la validazione obbligatoria.

*Lotta all'evasione tariffaria*

Ai fini del controllo, è stata inoltre data la possibilità di affidare le attività a personale non facente parte dell'organico aziendale, possibilità consentita antecedentemente all'entrata in vigore del D.L. 50/2017 solamente a seguito dell'approvazione di specifiche leggi regionali.

## LA COMUNICAZIONE

### *Le circolari e le news*

Le circolari associative, “Anav24”, “Anav WE” e “Bus Magazine” rappresentano un consolidato strumento primario di informazione, costituendo l’ossatura del nostro sistema di comunicazione alle imprese.

### *Bus Magazine*

Bus Magazine è consultabile anche on-line dal 2010 sul sito associativo e grazie alla professionale partecipazione di tutta la struttura interna, assume un ruolo fondamentale nell’informazione per gli addetti ai lavori ed esprime la posizione di ANAV sui temi politici e tecnici che riguardano il settore del trasporto viaggiatori. Attraverso l’house-organ l’Associazione mette a disposizione la propria esperienza, forza e credibilità, costruita nei decenni, a favore di tutti coloro che ricercano nel panorama uno strumento serio e indispensabile per operare professionalmente nel trasporto viaggiatori.

### *Il nuovo sito Anav*

Il sito ANAV da gennaio 2017 è stato completamente rinnovato sia dal punto di vista tecnico e tecnologico, sia dal punto di vista grafico. Tutto questo ha necessariamente comportato un periodo di assestamento tecnico e procedurale che ha visto coinvolti tutti gli uffici associativi per diventare sempre più uno strumento di collegamento fondamentale ed imprescindibile per le nostre imprese. Nel 2016 vi sono stati 94.000 visitatori si sono collegati ed hanno consultato 340.000 documenti: 188 circolari, per un totale di 100.000 consultazioni, 50 news settimanali di “AnavWE” per un totale di 800 news giornaliere di “Anav24” in un anno. Una considerevole mole d’informazioni anticipata in tempo reale via mail alla lista dei soci con la tradizionale anteprima del pomeriggio dei giorni feriali e del sabato mattina.

Anche quest’anno ANAV ha portato avanti fortemente l’importan-

te battaglia mediatica sulla sicurezza dei viaggi in bus del turismo scolastico anche a livello locale con alcune tappe importanti come a Roma e in Veneto e Toscana. L'obiettivo è sensibilizzare amministratori scolastici, amministrazione pubblica, agenzie di viaggio, aziende di trasporto e soprattutto studenti e genitori, su una tematica che interessa la quotidianità di tutti, nessuno escluso: la sicurezza a bordo dei pullman scelti per gli spostamenti dei ragazzi, sia che si tratti di trasporti quotidiani sia di gite scolastiche. Con eventi dedicati e attività mirate come ad esempio lo spot realizzato e presentato in varie occasioni e nelle tappe di cui sopra Anav canalizza tutti gli sforzi per mantenere alti i livelli di affidabilità e di sicurezza di molte aziende di trasporto e delle case costruttrici, per offrire ai giovani veicoli di ultima generazione dotati di tutti i sistemi di protezione. L'impatto della campagna ANAV si modula attraverso l'utilizzo combinato di media nuovi e tradizionali: dai canali più classici, come la cartellonistica, a quelli più mirati via web, agli spot televisivi. Il cuore di tutto il percorso comunicativo è costituito dal nostro blog (<http://sicurezza10elode.blogspot.it/>), che viene quotidianamente aggiornato, presto anche le diramazioni virtuali (i social network Facebook, Twitter, YouTube) così come i messaggi on line che sono diramati sistematicamente alle imprese e alle dirigenze scolastiche, sulla base di indirizzari mirati. La campagna adv si sta sviluppando anche sul fronte più classico della stampa cartacea, coinvolgendo testate nazionali specializzate nel settore scolastico attraverso le quali viene instaurato un contatto diretto con dirigenze e insegnanti, rafforzato dalla distribuzione nelle scuole di brochure, pieghevoli informativi e poster.

*La campagna  
di comunicazione sicurezza  
scolastica stradale*

ANAV dal 2011 ha aderito alla nota campagna di comunicazione "SMART MOVE", promossa a livello internazionale dall'IRU, che si propone l'ambizioso obiettivo di raddoppiare nel prossimo decennio il volume dei passeggeri trasportati con autobus e quindi di contribuire al miglioramento dell'ambiente e degli standard di sicurezza stradale nell'ottica dello sviluppo della mobilità sostenibile.

*La campagna  
di comunicazione  
Smart-Move e declinazioni*

In questo contesto ANAV vuole dare avvio ad una prossima campagna mediatica dedicata alle Autolinee di lunga percorrenza nazionali ed internazionali. Il settore delle autolinee statali di lunga percorrenza risulta infatti un servizio cresciuto nella consapevolezza collettiva ma ancora con margini di penetrazione comunicativa tuttora non compiutamente esplorati. L'intento della campagna di promozione è proprio quello di rappresentare, informare e sensibilizzare l'opinione pub-

blica e gli stakeholder come in realtà il settore rappresenti un elemento essenziale per la mobilità nazionale, in termini quantitativi, qualitativi, di sicurezza, di impatto ambientale e per i risvolti sociali e di risparmio per la spesa pubblica.

*Il progetto “Bus&Sport”*

ANAV e IVECOBUS con la collaborazione di PROMOBUS S.r.l. hanno deciso di avviare un progetto di comunicazione comune volto a richiamare l'attenzione di Federazioni e società sportive, atleti e Autorità sulle possibili sinergie tra il mondo dello sport e quello del trasporto con autobus, esaltando l'impegno e la professionalità di case costruttrici e imprese di trasporto per garantire, a costi non paragonabili con quelli di altri mezzi di trasporto, sicurezza, affidabilità e comfort degli autobus impiegati nei servizi di trasporto.

*La formazione dei giovani imprenditori – “Anav futura”*

Nel corso del 2016-2017 è proseguita la formazione dei giovani imprenditori di “ANAV Futura”. La divulgazione e la promozione presso le nuove generazioni di imprenditori dei principi dell'associazionismo e della cultura d'impresa e creare una maggiore consapevolezza del contesto e del ruolo, anche sociale, dell'imprenditore del futuro. Dopo i primi incontri degli scorsi anni su Innovazione, Sviluppo, Cultura d'impresa, Associazionismo nell'Autotrasporto Viaggiatori, Public Speaking, Evoluzione del mercato del trasporto pubblico locale e sullo Scenario politico e normativo del TPL, nell'ultimo periodo i giovani imprenditori sono stati coinvolti nella definizione e implementazione del nuovo associativo, nel prossimo progetto associativo Bus&Sport ed hanno partecipato al seminario sulle nuove tecnologie del 27 ottobre 2016 a Rimini e al seminario sulla bigliettazione elettronica del 5 maggio 2017.

*Concorso fotografico “Imprese in movimento”*

L'ANAV, al fine di valorizzare e promuovere l'impegno e la professionalità delle Associate, ha indetto un concorso fotografico intitolato “Imprese in movimento”, che si propone di raccontare, attraverso le immagini, il lavoro delle imprese che svolgono i servizi di trasporto di persone con autobus. Obiettivo dell'iniziativa è arricchire il patrimonio di immagini già in possesso dell'Associazione e costruire un archivio fotografico comune che, in chiave storica, ripercorra l'evoluzione e lo sviluppo dell'attività di trasporto con autobus. L'archivio sarà a disposizione di tutti gli Associati che ne faranno richiesta e potrà essere utilizzato dall'Associazione e dagli Associati per ulteriori progetti/iniziative volte a promuovere, anche presso stakeholder esterni, l'attività, il ruolo e l'immagine delle imprese associate.



Nel mese di marzo 2017 ANAV ha positivamente superato la verifica ispettiva della Qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008. Il sistema Qualità ANAV è risultato “adeguatamente documentato ed attuato in relazione agli obiettivi prefissati ed alla norma di riferimento” a conferma della ricerca sempre maggiore di più alti livelli di Qualità.

*La qualità*



## EVENTI, STUDI E SEMINARI ANAV

9/13 luglio 2017

**“MISSIONE ANAV IN RUSSIA”**  
(Mosca e San Pietroburgo)

5 luglio 2017

**“COMPETIZIONE E AGGREGAZIONI  
NEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE”**  
(Roma)

4 luglio 2017

**ASSEMBLEA NAZIONALE ANAV**  
(Roma)

8 giugno 2017

**STUDIO SUGLI AUTOBUS TURISTICI**  
(Roma)

4 maggio 2017

**“LE NUOVE TECNOLOGIE PER LA BIGLIETTAZIONE”**  
(Roma)

19 aprile 2017

**14° RAPPORTO SULLA MOBILITÀ IN ITALIA**  
(Roma)

29 marzo 2017

**SEMINARIO SU FORMAZIONE TACHIGRAFO  
E DISCIPLINA SOCIALE**  
(Palermo)

21 marzo 2017

**TOUR “SICUREZZA10ELODE”**  
(Sesto Fiorentino - FI)

10 marzo 2017

**SEMINARIO SU FORMAZIONE TACHIGRAFO ED ESONERO  
RESPONSABILITÀ PER LE IMPRESE**  
(Roma)

8 marzo 2017

**AUTOLINEE INTERREGIONALI  
RIUNIONE CON LE AZIENDE ASSOCIATE**  
(Roma)

14 febbraio 2017

**TOUR “SICUREZZA10ELODE”**  
(Badoere di Morgano - TV)

27 ottobre 2016

**IBE - “TURISMO SCOLASTICO E TRASPORTO  
L'ANALISI DELLA DOMANDA E LE POSSIBILI LINEE  
DI SVILUPPO DEL SETTORE IN ITALIA”**  
(Salone del bus - Rimini)

27 ottobre 2016

**IBE - “GLI OBIETTIVI AMBIENTALI  
NELLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA  
I PUMS E IL RUOLO DEI SISTEMI DI TRASPORTO  
COLLETTIVO”**  
(Salone del bus - Rimini)

27 ottobre 2016

**IBE - “SICUREZZA E TECNOLOGIA NEL MONDO  
DEI TRASPORTI”**  
(Salone del bus - Rimini)

26 ottobre 2016

**IBE - 13° RAPPORTO SULLA MOBILITÀ IN ITALIA -  
“DALL'AUSTERITÀ ALLO SVILUPPO: IL RILANCIO  
DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA COME VOLANO  
PER LA CRESCITA”**  
(Salone del bus - Rimini)

26 ottobre 2016

**APPUNTAMENTO CON I “GIOVANI IMPRENDITORI  
DI ANAV FUTURA”**  
(Salone del bus - Rimini)

Il servizio di stampa è offerto da:



**I nostri servizi a noleggio:**

Multifunzioni e stampanti laser

Lavagne interattive

Sistemi di videoconferenza

Proiettori

Gestione documentale e workflow

Pc, server e software

Networking

Assistenza informatica

**Sede di Roma**

Piazza F. De Lucia 60

00139 Roma

Telefono: 06 8272648

Fax: 06 82086008

**Filiale di Latina:**

Telefono: 0773 630421

Fax: 06 82086008

[www.mastercopy.it](http://www.mastercopy.it)

[info@mastercopy.it](mailto:info@mastercopy.it)



00185 Roma, Piazza dell'Esquilino, 29  
Tel. +39 06 4879301 - Fax +39 06 4821204  
[www.anav.it](http://www.anav.it) - [anavmail@tin.it](mailto:anavmail@tin.it)