

3° CORSO L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL

1° La normativa di riferimento e le Modulo Delibere ART

I servizi di trasporto pubblico su gomma interregionali nel rapporto con il TPL

Quarto pacchetto ferroviario (cenni)

Avv. Bruno Bitetti

Roma – 09/10/2023



in collaborazione con

Con il patrocinio di



Si ringraziano per il loro importante contributo



Indice

1. Il rapporto tra servizi interregionali e TPL
 - I servizi interregionali nella L. 1822/1939
 - Il riordino del 2005
 - Le modifiche del 2021
 - I diritti di esclusiva concessi ai sensi del Reg. 1370
 - Problematiche applicative

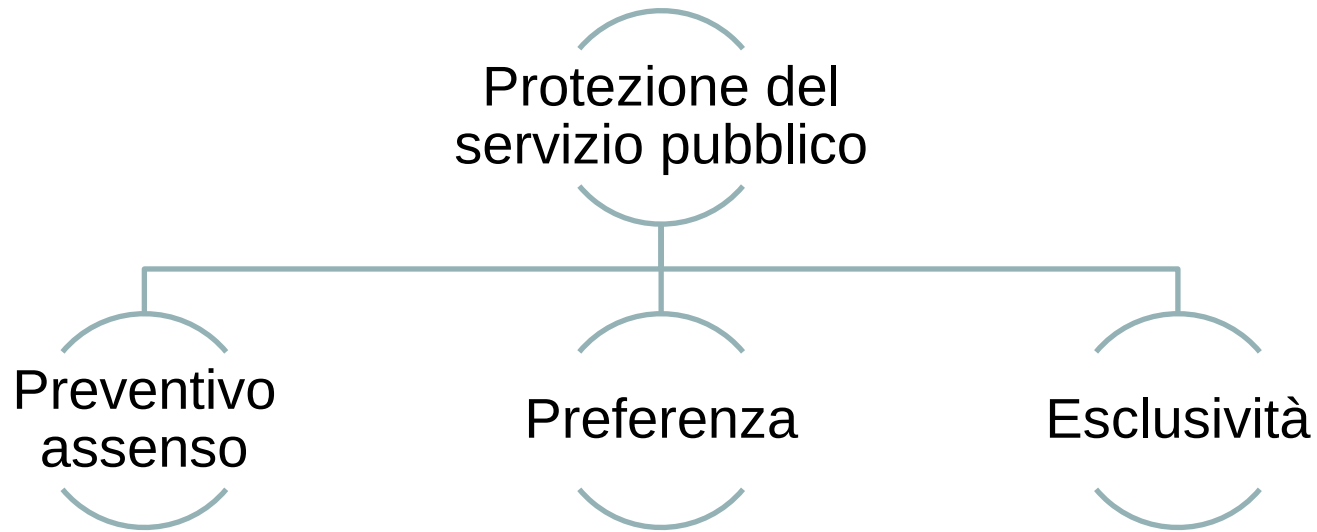
2. Il quarto pacchetto ferroviario: panoramica generale
 - la direttiva 2012/34 e il d.lgs. 112/2015
 - le modifiche al Reg. 1370

I servizi interregionali nella L. 1822/1939

Regime concessorio

Sono soggetti a **concessione tutti i servizi pubblici automobilistici** per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli (autolinee) di qualunque natura e durata che **si effettuino a itinerario fisso**, anche se abbiano carattere saltuario. Tali concessioni vengono accordate a ditte di comprovata idoneità morale, tecnica e finanziaria che risultino associate all'organizzazione sindacale competente (art. 1).

I servizi interregionali nella L. 1822/1939



I servizi interregionali nella L. 1822/1939

Preventivo assenso

Quando il percorso di una linea da concedersi ... **interferisca comunque con servizi pubblici di trasporto ad impianti fissi gestiti o concessi dallo Stato**, l'istituzione deve ottenere il **preventivo assenso del Ministero dei trasporti (art. 2)**.

I servizi interregionali nella L. 1822/1939

Preferenza

Per le concessioni provvisorie o definitive di autolinee di nuova istituzione, fuori dell'abitato dei Comuni, **hanno diritto di preferenza**, nell'ordine seguente:

- 1° i concessionari di ferrovie, tramvie, linee di navigazione interna o di altri servizi pubblici di trasporto ad impianti fissi, quando si tratti di autolinee concorrenti o che costituiscano una importante e diretta integrazione detti servizi;
- 2° i concessionari di autoservizi finitimi (connessione – interdipendenza) .

Per le **concessioni definitive di autolinee** accordate in via provvisoria, prima o dopo l'emanazione delle presenti disposizioni, hanno diritto di preferenza:

- a) **i concessionari di ferrovie, tramvie, linee di navigazione interna o di altri servizi di trasporto ad impianti fissi**, quando si tratti di autolinee concorrenti o che costituiscano un'importante e diretta integrazione di detti servizi;
- b) **i precedenti concessionari degli stessi autoservizi**, sempreche li abbiano esercitati regolarmente

I servizi interregionali nella L. 1822/1939

Preferenza

Nel caso in cui non ricorrevano le condizioni di preferenza per l'esercizio della linea la concessione veniva **assegnata mediante licitazione privata** tra le ditte che il Ministero discrezionalmente invitava a presentare offerta.

I servizi interregionali nella L. 1822/1939

Esclusiva

I concessionari dei servizi automobilistici sussidiati: hanno **diritto di esclusivita' per la linea a loro concessa**.

Il diritto di esclusivita' **ha riguardo alle finalita' della linea concessa** e non al percorso.

Il diritto di esclusivita' viene meno nel concessionario che, invitato dal Ministero ad intensificare il servizio o ad estenderne il percorso in dipendenza di nuovi bisogni, si rifiuti di aderire

Il riordino del 2005

Superamento del regime concessorio

I servizi di linea di cui al d.lgs. 285/2005 sono soggetti ad autorizzazione

Le **concessioni esistenti** alla data di entrata in vigore del decreto **cessano** al 31.12.2013 e alle imprese richiedenti in possesso dei requisiti **viene rilasciata autorizzazione**

Dalla data di entrata in vigore del decreto attuativo, abrogazione L. 1822/39

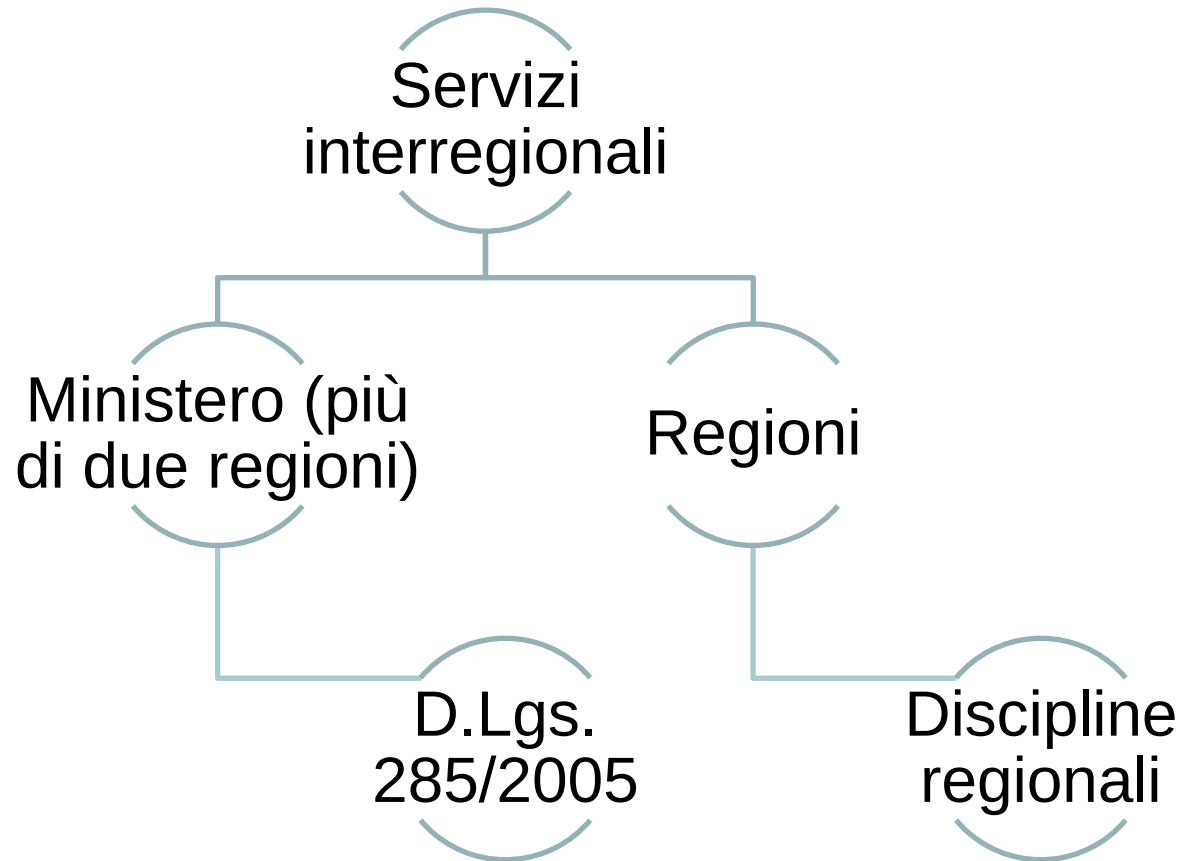
Il riordino del 2005

Nozione di servizio interregionale (art. 2)

i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, **ad offerta indifferenziata, che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso che collega piu' di due regioni**, ai sensi dell'[articolo 3, comma 1, lettera c\), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422](#), ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti, nonche' i servizi integrativi di cui al [regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575](#), convertito dalla [legge 24 marzo 1932, n. 386](#), aventi le predette caratteristiche

il Ministero comunica alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, per l'adozione degli atti di propria competenza nell'interesse della mobilita' locale, e alle imprese interessate, **le relazioni di traffico di competenza delle regioni, ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che si realizzano su un percorso interessante il territorio di una o due regioni**, previste nei programmi di esercizio dei servizi di linea gia' in concessione.

Il riordino del 2005



Il riordino del 2005

Quale rapporto tra TPL e servizi interregionali ?

I casi di sovrapposizione con servizi regionali non erano di competenza del Ministero e molte regioni, nelle rispettive legislazioni, hanno previsto divieti di sovrapposizione/interferenza tra servizi di TPL in concessione e servizi autorizzati

Le modifiche del 2021 (d.l. 121/2021)

LA NUOVA DEFINIZIONE DI SERVIZI INTERREGIONALI

servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati ‘servizi di linea’: i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico **su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 chilometri** e che collegano **almeno due regioni**, restando ferma, per tali servizi di linea, **la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all’interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all’interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi** di cui al *regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575*, convertito dalla *legge 24 marzo 1932, n. 386*, aventi le predette caratteristiche»

Le modifiche del 2021 (d.l. 121/2021)

Gli modifiche essenziali:

- Le linee autorizzate dal Ministero includono le bi-regionali (riduzione della sfera di competenza regionale);
- Le linee possono riguardare relazioni di traffico infra-regionali «ferma la possibilità dei passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione»;
- Laddove alcune relazioni infraregionali siano coperte da «contratto di servizio pubblico» sono comunque consentite le relazioni di traffico tra capoluoghi di provincia

Le modifiche del 2021 (d.l. 121/2021)

Le implicazioni sotto il profilo regolatorio e le questioni interpretative aperte :

- 1) Portata e ampiezza dei diritti di esclusiva;
- 2) Rischio gestionale sul lato della domanda ed effetti sulla possibile riduzione dei ricavi da traffico;
- 3) Rapporto con i contratti già in essere.

Le modifiche del 2021 (d.l. 121/2021)

1) Portata e ampiezza dei diritti di esclusiva

Il Reg. 1370 consente espressamente alle autorità competenti di poter disciplinare all'interno del contratto dei diritti di esclusiva laddove siano imposti degli obblighi di servizio pubblico. In tal caso prescrive:

- La necessaria stipula di un contratto di servizio pubblico;
- Che il medesimo contratto specifichi portata ed estensione dei diritti di esclusiva

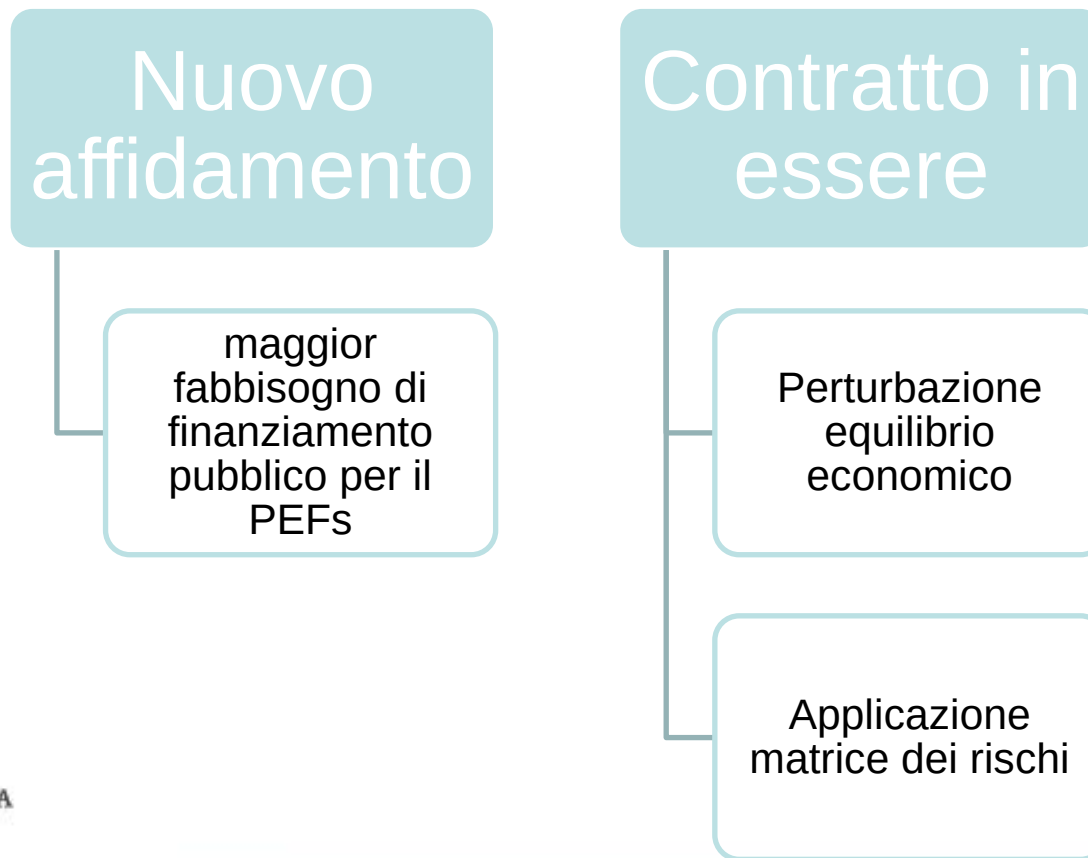
Considerando n. 8: I mercati liberalizzati del trasporto di passeggeri nei quali non esistono diritti di esclusiva dovrebbero poter mantenere le loro caratteristiche e modalità di funzionamento nella misura in cui esse sono compatibili con le disposizioni del trattato.

Il limite alla discrezionalità della scelta di attribuire il diritto di esclusiva risiede nel criterio di proporzionalità e ragionevolezza

Le modifiche del 2021 (d.l. 121/2021)

2) Rischio gestionale sul lato della domanda ed effetti sulla possibile riduzione dei ricavi da traffico

L'ingresso di operatori titolari di servizi autorizzati su relazioni di traffico coperte da contratto di servizio è in grado di ridurre l'afflusso dei ricavi da TdV del contratto.



Le modifiche del 2021 (d.l. 121/2021)

3) Rapporto con i contratti già in essere

Cosa succede nel caso in cui un contratto già in essere preveda l'attribuzione del diritto di esclusiva e venga presentata domanda di autorizzazione per un servizio che contempla una relazione di traffico coperta da CdS ?

Il Regolamento adottato dal Ministero prevede soltanto che MIT verifichi *«sentite le regioni, le province autonome, le province e i comuni, l'insussistenza di contratti di servizio pubblico aventi per oggetto relazioni di traffico infraregionali riguardanti almeno un comune NON capoluogo di provincia»*

In caso di relazioni tra capoluoghi di Provincia (che potrebbero essere tra le più redditizie della rete del CdS) non v'è alcuna ulteriore verifica propedeutica al rilascio dell'autorizzazione circa l'equilibrio.

Le modifiche del 2021 (d.l. 121/2021)

Valutazioni conclusive

- Il sistema scarica sulle parti del CdS il peso del rilascio del titolo autorizzatorio da parte del MIT;
- tale peso è ancor più significativo nel caso in cui il contratto sia antecedente alla modifica normativa;
- il riconoscimento formale del diritto di esclusiva osterebbe all'ingresso di altro operatore sulle stesse tratte;
- La regolazione dei rischi nei nuovi affidamenti dovrebbe contemplare questa specifica eventualità

Il quarto pacchetto ferroviario (panoramica)

Il quarto pacchetto ferroviario (panoramica)

Pilastro
tecnico

Pilastro
politico

Regolamento 2016/796

- Agenzia europea per le ferrovie

Direttiva 2016/797

- Interoperabilità sistema ferroviario europea

Direttiva 2016/798

- Sicurezza delle ferrovie

Reg. 2237/2016

- Normalizzazione conti aziende ferroviarie

Reg. 2338/2016

- Apertura del mercato dei servizi ferroviari (mod. 1370)

Direttiva 2016/2370

- Spazio ferroviario unico europeo (mod. Direttiva 2012/34)

Il quarto pacchetto ferroviario (panoramica)

Obiettivi:

- approccio integrato per dar ulteriore impulso alla creazione di uno spazio ferroviario unico europeo, rimuovendo gli ostacoli di ordine tecnico/operativo (specifiche interoperabilità)
- progressiva liberalizzazione,
- miglioramento della governance e di distinzione di ruoli tra i vari soggetti che operano nel settore

Il quarto pacchetto ferroviario (panoramica)

Normativa rilevante nazionale di attuazione:

- 1) d.lgs. 112/2015 (attuazione Direttiva 2012/34);
- 2) D.M. 5 agosto 2016 (individuazione reti regionali interconnesse);
- 3) d.lgs. 139/2018 (attuazione Direttiva 2370/2016 e mod. d.lgs. 112/2015);
- 4) d.lgs. 50/2019 (attuazione Direttiva 798/2016)

Il quarto pacchetto ferroviario (panoramica)

I principi alla base della liberalizzazione del mercato ferroviario:

1) **autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture**

Uno degli strumenti individuati per l'apertura del mercato è quello di rendere indipendenti sotto un profilo organizzativo, gestionale, amministrativo e contabile le imprese ferroviarie che devono richiedere l'accesso alle reti e i gestori delle reti che a tali richieste devono rispondere secondo criteri e metodologie individuate

Sono, pertanto, disciplinate **cause di incompatibilità** tra le cariche all'interno del GI e quelle nelle imprese ferroviarie

E' previsto la separazione patrimoniale del GI infrastruttura dallo Stato, Regioni, Enti locali

2) **Condizioni per l'accesso al mercato:** a) licenza ferroviaria rilasciato dal Ministero; b) certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia; c) accordo tra IF e GI per l'utilizzo delle tracce.

Il quarto pacchetto ferroviario (panoramica)

I principi alla base della liberalizzazione del mercato ferroviario:

- 3) **Separazione societaria tra gestore infrastruttura e impresa ferroviaria**, salvo il caso dell'impresa a integrazione verticale e alle imprese operanti su reti regionali, alle quali è consentito **attribuire le funzioni essenziali (assegnazione tracce, determinazione e riscossione canoni) ad un soggetto terzo**, fermo restando in ogni caso la separazione contabile e quella funzionale (ad es. mediante le due divisioni della stessa società);
- 4) **Il Prospetto informativo della Rete (PIR) del GI**: il GI deve periodicamente pubblicare il PIR che riporta le caratteristiche della rete, le informazioni sulla capacità, le procedure per la formazione dell'orario, i canoni di accesso, etc... Attraverso tale documento ogni operatore interessato dovrebbe poter verificare la sussistenza di «spazio» per servizi commerciali/autorizzati, le condizioni di accesso, il costo dei canoni da erogare;
- 5) **l' ART – organismo di regolazione**: la predisposizione del PIR e dei criteri di accesso alla capacità, nonché di determinazione dei canoni, sono monitorati da ART la quale gode di poteri ispettivi e sanzionatori in caso di mancato rispetto delle previsioni di legge.
- 6) **Modifiche 1370/2007**: abrogato l'art. 5, par. 6, che dava la possibilità generalizzata di procedere ad affidamento diretto ad un'impresa ferroviaria

Grazie per l'attenzione



STUDIO MASSIMO MALENA

www.massimomalena.it