



ASSEMBLEA 2019 RELAZIONE DEL PRESIDENTE



ASSEMBLEA 2019
RELAZIONE
DEL PRESIDENTE



INDICE

- 5 LA RAPPRESENTANZA
- 6 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
- 13 IL NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE
- 16 LE AUTOLINEE INTERREGIONALI
- 19 IL SETTORE TECNICO
- 22 LE RELAZIONI INDUSTRIALI E IL LAVORO
- 27 I RAPPORTI CON LA UE E LE RELAZIONI INTERNAZIONALI
- 33 LA NORMATIVA DI SETTORE
- 42 LA COMUNICAZIONE
- 45 LE PUBBLICAZIONI ANAV
- 47 EVENTI, STUDI E SEMINARI ANAV

La Rappresentanza

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) è stata costituita nel 1944, da sempre aderente a Confindustria, e rappresenta da 75 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 statali. Le imprese aderenti all'organizzazione sono circa 600.

ANAV è l'associazione di categoria con la più diffusa rappresentanza di imprese di trasporto viaggiatori su strada che si riconoscono in Confindustria, nel cui ambito esprime una rappresentanza nel Consiglio Generale, e in Federtrasporto.

Un sistema che ha complessivamente dimensioni di grande rilievo, anche per l'impatto sul Pil e sull'occupazione nel nostro Paese. In numeri il settore del trasporto con autobus coinvolge circa 5.000 aziende per un fatturato totale di circa 10 miliardi di euro, con 125mila addetti, 75mila autobus utilizzati. ANAV rappresenta circa il 40% 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 nell'ambito di tutti i settori rappresentati.

Giuseppe Vinella è il Presidente nazionale di ANAV, coadiuvato dal Comitato di Presidenza composto dai Vice Presidenti Nicola Biscotti, Angelo Costa, Antonio Graffagnini, Gennaro Scura, Egidio Zoncada. La Direzione nazionale di ANAV, composta da 14 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, fiscale/societario e commerciale, legale/internazionale, economico/legislativo, tecnico). 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, Alberto Toneatto 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 Crognalotti per la Sezione Marche, Sandro Chiacchiarotta per la Sezione Abruzzo, Giuseppe Tullo per la Sezione Molise, Simone Spinosa per la Sezione Campania, Giuseppe Vinella per la Sezione Puglia, Dino 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

Dare piena e completa applicazione alla cornice normativa e regolatoria europea e nazionale e agli indirizzi di riforma introdotti con il D.L. n. 50/2017 per intraprendere un processo di crescita del trasporto pubblico locale lungo un sentiero di industrializzazione e di mercato: su questo obiettivo di fondo si è focalizzata l'azione associativa durante l'anno, un periodo interlocutorio in cui l'azione di lobbying e di dialogo costruttivo con le Istituzioni nazionali preposte è stata resa particolarmente complessa dall'avvio di una nuova legislatura e con una nuova maggioranza di Governo formatasi dopo una non semplice mediazione tra le due forze politiche che compongono l'Esecutivo.

In questo contesto l'ANAV, anche attraverso un continuo e proficuo confronto in seno a Confindustria e Federtrasporto nonché con le altre rappresentanze datoriali del trasporto pubblico locale, ha mantenuto come tematiche prioritarie e fondamentali della propria proposta di sviluppo del TPL e della mobilità collettiva e sostenibile nel Paese:

- un reale processo di liberalizzazione del settore, e quindi il ricorso generalizzato a gare contendibili per l'aggiudicazione dei servizi;
- il perseguimento di una dimensione industriale, e cioè la capacità di proporre un'offerta di servizio adeguata alle esigenze dei cittadini a costi efficienti individuati con una metodologia standard e con livelli di remunerazione adeguati a sostenere un sufficiente e costante livello di investimenti.

In quest'ottica, la riforma di settore adottata nella scorsa legislatura attraverso il decreto legge n. 50/2017, e solo parzialmente portata avanti con il decreto di determinazione dei costi standard, costituisce tuttora una base valida e che ha il pregio di essere stata concepita in esito a un reale e aperto confronto con i diversi stakeholders del settore.

IL QUADRO NORMATIVO

Attraverso il D.L. n. 50/2017 e la legge di conversione n. 96 del 23 giugno 2017 è stato adottato un esteso corpus normativo in materia di trasporto pubblico regionale e locale la cui concreta operatività viene in larga parte demandata a provvedimenti attuativi e, in particolare, oltre al D.M. sui costi standard entrato in vigore il 16 giugno 2018, ai decreti ministeriali chiamati a definire gli indicatori sui ricavi da traffico, i criteri per la determinazione del rapporto ottimale ricavi/costi nei diversi contesti territoriali e i livelli adeguati di servizio. A seguito dell'avvicendamento del Governo e del cambiamento dei vertici della Struttura tecnica di missione del MIT, tuttavia, l'iter di adozione dei provvedimenti attuativi della riforma si è però sostanzialmente bloccato e, anzi, sono state adottate alcune norme in controtendenza che rallentano il processo di liberalizzazione del settore e che minano la garanzia di stabilità delle risorse a disposizione che con fatica era stata finalmente ottenuta. Norme avverso le quali l'ANAV ha intrapreso ogni opportuna iniziativa di contrasto.

LO SLITTAMENTO DEI DISINCENTIVI PER GLI AFFIDAMENTI SENZA GARA

Primi segnali di ripensamento rispetto alle linee di riforma tracciate con il D.L. n. 50/2017 si colgono già a settembre del 2018, in sede di conversione del D.L. n. 91/2018, cd. "Milleproroghe". La legge di conversione, n. 108/2018 differisce, infatti, dal 30 settembre 2017 al 2 dicembre 2018 il termine entro il quale le Regioni che intendono affidare i servizi di trasporto ferroviario regionale in modo diretto possono pubblicare l'avviso di pre-informazione previsto dal Regolamento CE 1370/2007 al fine di evitare la riduzione dei trasferimenti del Fondo nazionale TPL stabilita per gli affidamenti dei servizi di TPL senza gara dall'art. 27, comma 2, lett. d), del D.L. n. 50/2017, deroga questa che per la maggior parte delle Regioni ha già consentito l'aggiudicazione diretta dei servizi in favore di Trenitalia per ulteriori 10/15 anni. Il termine del 30 settembre 2017 rimane invece invariato, ancora per poco, con riferimento ai servizi di TPL su gomma e con modalità diverse da quella ferroviaria.

Ma già a fine settembre 2018 il D.L. n. 109/2018, cd. "Decreto Genova", introduce

una prima deroga con una disposizione che differisce per la sola Regione Liguria dal 30 settembre 2017 al 31 dicembre 2019 il termine entro il quale possono essere affidati senza gara i servizi di TPL su gomma senza con ciò incorrere nella penalità prevista (15% del valore dei corrispettivi da contratto di servizio a valere sulla quota regionale del Fondo nazionale TPL). Non viene, infatti, accolto l'emendamento promosso dall'Associazione e volto a circoscrivere il differimento del termine in questione ai soli contratti di servizio relativi alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza del Comune di Genova in quanto solo ente per il quale l'evento del crollo del ponte Morandi e le relative ripercussioni sulla mobilità cittadina potevano semmai giustificare la deroga.

Al contrario, in sede di conversione del D.L. n. 119/2018 in materia fiscale e finanziaria e collegato alla manovra di bilancio 2019, viene approvato con il parere favorevole del Governo un emendamento che differisce al 2021 la riduzione dei trasferimenti alle Regioni delle risorse del Fondo nazionale TPL nel caso di mancato affidamento dei servizi di TPL (con qualsiasi modalità) tramite gara, prevedendo altresì che la riduzione non si applichi ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni normative nazionali vigenti. Attraverso l'ulteriore modifica apportata all'articolo 27 del D.L. n. 50/2017 si stabilisce, infatti, che "la riduzione si applica a decorrere dall'anno 2021", quindi – sembrerebbe – in relazione ai nuovi affidamenti effettuati senza gara dal primo gennaio 2021 o per i quali non ne risulti pubblicato il bando di gara entro il 31 dicembre 2020. Quanto alla previsione secondo cui la riduzione "in ogni caso non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 e alle disposizioni normative nazionali vigenti" la stessa può interpretarsi nel senso che i nuovi affidamenti diretti medio tempore effettuati, e che in ogni caso devono essere conformi al Regolamento CE 1370/2007, non vengano considerati per tutta la loro durata naturale ai fini del calcolo della decurtazione. Letture diverse appaiono invece precluse dal fatto che la normativa nazionale, anche antecedentemente alla data del 3 dicembre 2019 di entrata a regime delle modalità ordinarie di affidamento previste dal Regolamento stesso, non prevede modalità di affidamento differenti da quelle comunitarie, al di là della rideterminazione sino al termine massimo del 3 dicembre 2019 della scadenza del contratto di servizio in essere, coerentemente anche in questo caso alle norme transitorie del Regolamento 1370.

Contestualmente al predetto ripensamento del processo di liberalizzazione del TPL, e nell'ambito dei medesimi provvedimenti normativi, iniziano ad essere intaccate anche le risorse destinate al finanziamento del settore e, nello specifico, quelle finalizzate al rimborso degli oneri sostenuti dalle aziende di trasporto pubblico locale per le indennità di malattia dei lavoratori del settore.

Già a settembre 2018 il D.L. n.109/2018, cd. "Genova", contempla un primo definanziamento di tali risorse in misura di 23 milioni di euro, a valere sulla competenza 2019, per dare copertura finanziaria alla realizzazione di servizi di TPL aggiuntivi nella Città di Genova e ulteriori fondi per l'ammodernamento del parco rotabile per la Regione Liguria, conseguentemente alla tragedia del crollo del Ponte Morandi. In sede di conversione definitiva in legge n. 130/2018 viene poi introdotta una ulteriore riduzione della predetta autorizzazione di spesa, in misura di 5 milioni di euro per la competenza 2018, a copertura di un contributo concesso alle imprese che utilizzano servizi di trasporto merci combinato o trasbordato sul nodo logistico e portuale di Genova. Altri 10,4 milioni di euro sulle risorse destinate al finanziamento delle indennità di malattia di competenza 2018 sono poi tagliati con il D.L. "fiscale" n. 119/2018 collegato alla manovra di bilancio. Infine, la stessa legge di bilancio 2019 (legge n. 145/2018) "stabilizza" definitivamente il taglio delle risorse in questione a decorrere dal 2019 con un definanziamento complessivo di 50 milioni di euro annui del capitolo di spesa specificamente destinato, previsione che di fatto comporta un taglio di oltre il 90% dei fondi

IL FINANZIAMENTO DELLA INDENNITÀ DI MALATTIA

disponibili considerato che le risorse che annualmente sono destinate al rimborso delle indennità di malattia ammontano mediamente a circa 55 milioni di euro. L'ANAV è ovviamente intervenuta insieme alle altre Associazioni in più occasioni per evitare il taglio, ma senza esito.

LA LEGGE DI BILANCIO 2019 E IL PROBLEMA DELL'ACCANTONAMENTO

Ma il definanziamento delle risorse destinate alla copertura delle indennità di malattia per gli autoferrotranvieri non è l'unica misura che impatta sul quadro finanziario del settore né, come vedremo, la più importante.

A differenza degli scorsi anni la manovra di bilancio 2019 non introduce misure specifiche a carattere regolatorio in materia di trasporto pubblico locale, eccezion fatta per il differimento al 2021 delle penalizzazioni finanziarie per gli affidamenti senza gara stabilite con il decreto fiscale collegato alla manovra e di cui si è detto.

Più complesso il quadro finanziario. Da un lato, infatti, sullo stato di previsione del Ministero dei Trasporti non risultano variazioni delle dotazioni annuali del Fondo nazionale trasporti, che tuttavia rispetto alla competenza 2018 già sconta per il 2019 e per gli anni seguenti una riduzione di 58 milioni di euro annui per effetto di quanto già stabilito dalla precedente legge di bilancio, attestandosi ad una dotazione annua di 4.876,5 milioni di euro circa. Dall'altro lato, tuttavia, oltre al definanziamento della malattia, un'alea estremamente elevata viene fatta gravare sulla dotazione 2019 del Fondo nazionale TPL dalla previsione in manovra dell'accantonamento di una serie di voci di spesa rese temporaneamente indisponibili per la gestione per un ammontare complessivo di 2 miliardi di euro e tra le quali vengono accantonati e resi indisponibili 300 milioni di euro proprio a valere sul Fondo trasporti.

Già in sede di adozione della legge di bilancio 2019, l'Associazione è prontamente intervenuta evidenziando al Governo l'esigenza primaria e imprescindibile di garantire la dotazione annuale del Fondo nazionale trasporti, così da dare certezza delle risorse correnti destinate al finanziamento dei servizi. Numerose sono state le successive sollecitazioni dell'Associazione a riguardo, sollecitazioni che hanno contribuito a sbloccare il processo di emanazione del decreto di riparto della quota di anticipazione del Fondo senza che in tale sede venisse già applicato pro-quota l'accantonamento. Ma anche dopo tale importante risultato l'ANAV ha continuato a sollecitare una soluzione definitiva al problema generato dalla previsione dell'accantonamento, per avere la garanzia che il rischio superato in sede di anticipazione del Fondo non si ripresentasse al momento del saldo, con impatti che sarebbero ancora più devastanti sul settore. In risposta, l'Associazione ha ottenuto diverse rassicurazioni da autorevoli rappresentanti dell'Esecutivo che tuttavia devono ancora concretizzarsi.

L'appostamento di due miliardi di euro come accantonamento a garanzia del raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica concordati con l'Europa avrebbe dovuto essere meramente figurativo e prudenziale. I contenuti del DEF redatto dal Governo nello scorso mese di aprile, a fronte dei dati tendenziali sull'indebitamento netto del Paese, vanno però in un altro senso e prefigurano che le risorse accantonate vengano definitivamente tagliate a seguito della verifica sui dati economici del Paese. In questo scenario ormai pressoché certo l'ANAV è pertanto tornata, se possibile con ancor più fermezza, a rappresentare al Governo la necessità di salvaguardare la totalità dei finanziamenti destinati ad un settore fondamentale per l'economia dei territori, l'occupazione e la collettività, evidenziando come l'eventuale applicazione in corso d'anno di un taglio di 300 milioni di euro comporterebbe l'impossibilità di svolgere i servizi minimi di mobilità garantiti ai cittadini nell'ultimo quadrimestre dell'anno ed impatti sull'occupazione di settore con perdite rilevantissime di posti di lavoro ed una compromissione della tenuta del tessuto industriale di settore.

All'indomani dell'adozione del DEF 2019 rilevanti iniziative di sensibilizzazione sul tema sono poi state effettuate anche, ed in maniera unitaria, dalle OO.SS. sottoscrittrici del CCNL di settore, nonché dalle Regioni che con un ordine del giorno portato in Conferenza Unificata hanno chiesto un preciso impegno del Governo ad individuare capitoli di spesa alternativi sui quali accantonare i 300 milioni di euro destinati al TPL. Le Aule

di Camera e Senato hanno chiesto analogo impegno al Governo nell'ambito di risoluzioni di maggioranza e il Ministro Tria, intervenuto nel dibattito parlamentare, pur confermando il congelamento di due miliardi di spesa per il 2019 in considerazione del disallineamento dei dati di indebitamento netto rispetto a quelli programmati nella legge di bilancio 2018, ha garantito che risorse addizionali saranno comunque trovate per alcuni tipi di spese che sono state congelate e in particolare per i trasporti locali. L'auspicio è che il Governo accolga le istanze comunemente espresse dagli stakeholders istituzionali e industriali del settore tenendo fede agli impegni presi in sede di approvazione del bilancio di assestamento.

Di particolare rilievo per il settore l'avvio da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti del processo di aggiornamento e revisione delle misure di regolazione del TPL, processo atteso da tempo in conseguenza delle ulteriori competenze settoriali attribuite all'Autorità con il D.L. n. 50/2017. A fine 2018, l'ART adotta infatti uno schema di delibera, sottoposto alla consultazione degli stakeholders, che ha come obiettivo dichiarato quello di integrare ed aggiornare la precedente delibera n. 49/2015 di regolazione del TPL alla luce sia del monitoraggio sulla sua applicazione, sia delle nuove competenze regolatorie assunte in materia. Lo schema di atto posto in consultazione interessa tutti i preminenti aspetti di regolazione del TPL: dalla scelta della modalità di affidamento alla disciplina dei beni strumentali, dagli obblighi di contabilità regolatoria ai criteri di redazione dei PEF, dagli obblighi di informazione ai requisiti di partecipazione, dai criteri di aggiudicazione alla disciplina del trasferimento del personale in caso di subentro. Si tratta di un atto estremamente rilevante quindi, ma anche molto tecnico e complesso e con alcuni aspetti di regolazione anche molto penetranti che meritano sicuramente un supplemento di valutazione, temi questi che l'ANAV, in esito ad una analisi approfondita dello schema regolatorio, ha esplicitato nel documento di osservazioni illustrato innanzi al Consiglio dell'Autorità nel corso dell'audizione di tutti i soggetti interessati tenutasi nel mese di marzo 2019. L'Associazione ha innanzitutto ribadito la propria convinzione circa lo stimolo fondamentale che una buona regolazione può costituire verso una configurazione industriale e di mercato del settore del TPL. A tal fine i presupposti da osservare per garantire la massima efficacia dell'atto regolatorio sono: la coerenza con il quadro normativo di riferimento; la chiarezza, semplicità ed essenzialità rispetto agli obiettivi perseguiti; l'attuabilità in concreto e congruità dei tempi di applicazione; la sintesi equilibrata degli interessi contrapposti regolati. Indirizzi che vengono adeguatamente considerati dall'Autorità nello schema di atto sottoposto a consultazione, ma che possono essere ancor meglio perseguiti attraverso l'adozione di alcune modifiche mirate. Coerentemente, l'Associazione ha richiamato l'attenzione dell'Autorità: sull'esigenza di sostenere la concreta applicazione del costo standard; sull'opportunità di estendere anche alle procedure ed ai contratti di appalto alcune misure che l'Autorità propone invece di applicare solo in caso di concessione (matrice dei rischi, obbligo di adozione del PEF simulato, determinazione del ragionevole margine di utile); sui rischi derivanti dalla mancanza di una necessaria gradualità attuativa dell'atto regolatorio che ne comprometterebbero gli obiettivi di implementazione corretta, omogenea e generalizzata ostacolando procedure di affidamento concorsuali già avviate; sulle controindicazioni all'applicazione delle misure a contratti di servizio già in essere, applicazione che altererebbe l'equilibrio economico definito, in particolare con riferimento ai nuovi obblighi di contabilità regolatoria che comportano complessità tecnico-operative e connessi costi rilevanti per le imprese nei termini previsti dall'Autorità; sull'opportunità di non stabilire obblighi informativi o di messa a disposizione dei beni sproporzionati e con possibili effetti di alterazione "al contrario" di una corretta dinamica competitiva, garantendo che il giusto obiettivo di assicurare la disponibilità agli affidatari dei beni essenziali ed indispensabili all'effettuazione dei servizi venga perseguito senza però implicare forme di esproprio di beni di proprietà del gestore uscente o di soggetti terzi.

In considerazione dell'elevato numero e della rilevanza delle osservazioni pervenute

LE NUOVE MISURE DI REGOLAZIONE DELL'AUTORITÀ DEI TRASPORTI

dai soggetti interessati l’Autorità ha prorogato il termine per la conclusione del procedimento di adozione delle nuove misure al 30 novembre 2019. L’ANAV segue attentamente gli sviluppi del procedimento con l’obiettivo di ottenere la più ampia condivisione delle proposte effettuate.

IL QUADRO FINANZIARIO

L’anno in corso è contrassegnato ancora una volta, principalmente a causa del problema generato dall’accantonamento dei 300 milioni di euro, da rilevanti ritardi nel processo di adozione degli atti di ripartizione ed erogazione delle risorse del Fondo nazionale di finanziamento del settore, problema che avrebbe dovuto essere invece definitivamente superato grazie all’entrata a regime nel 2018 di alcune novità sollecitate dall’ANAV e introdotte nel D.L. n. 50/2017 (innalzamento della quota di anticipazione all’80% e determinazione “automatica delle quote di riparto sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna Regione l’anno precedente”. Per quanto concerne i finanziamenti in conto capitali è da considerare non riuscita e da non ripetere l’esperienza della procedura centralizzata Consip per l’acquisto degli autobus contribuiti. Positiva, invece, la conferma del piano strutturale per favorire il rinnovo degli autobus di TPL attraverso risorse finalmente pluriennali e importanti per il quindicennio 2019-2033, seppure con alcune novità non condivisibili nella stesura definitiva del Piano che concentrano in modo non equilibrato i fondi disponibili sugli investimenti in mezzi ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto.

IL SUPERAMENTO DEL PROBLEMA GENERATO DALL’ARTICOLO 39 DEL D.L. N. 50/2017

Eppure, sotto il profilo finanziario, il periodo in considerazione ha un ottimo avvio con il deposito in data 27 giugno 2018 della sentenza n. 137/2018 attraverso la quale la Corte costituzionale si pronuncia sulla legittimità dell’articolo 39 del D.L. n. 50/2017 ai cui sensi, per il quadriennio 2017-2020, il riconoscimento a ciascuna Regione del 20% della quota del Fondo TPL di rispettiva spettanza veniva condizionato alla certificazione, entro il 30 giugno di ciascun anno, dell’avvenuta erogazione alle Province e Città metropolitane delle risorse per l’esercizio delle funzioni (anche diverse da quelle attinenti ai servizi di TPL) alle stesse conferite. Previsione che rendeva aleatoria parte relevantissima delle risorse destinate al settore del TPL. La Consulta dichiara, infatti, l’illegittimità parziale della disposizione nella parte in cui determina la riduzione della quota del Fondo nella misura fissa del 20% anziché, con il limite del 20% ed in misura proporzionale all’entità della mancata erogazione a ciascuna Provincia e Città metropolitana delle risorse per l’esercizio delle funzioni conferite. L’illegittimità solo parziale della norma tuttavia non eliminava in radice il problema che però viene poco dopo definitivamente superato a fine settembre 2018 con la legge n. 108/2018 di conversione del D.L. n. 91/2018, cd. “Milleproroghe” e con la quale l’efficacia del predetto articolo 39 viene fatta venir meno per le competenze 2018 e seguenti in coerenza con le richieste più volte rappresentate da ANAV.

RIPARTO ED EROGAZIONE DELLE QUOTE DEL FONDO TPL

Nonostante le ripetute sollecitazioni di ANAV e degli altri soggetti interessati, lo schema di decreto per il riparto del saldo 2018 del Fondo nazionale TPL ottiene il parere favorevole in Conferenza Unificata solo alla fine del mese di novembre per la difficoltà di trovare un accordo tra le Regioni sulle rimodulazioni della rispettiva quota definitiva di competenza 2018 conseguenti alle variazioni del canone di accesso all’infrastruttura ferroviaria introdotte da Rete ferroviaria italiana Spa, variazioni che, in base ad una specifica norma introdotta con la legge di bilancio dello scorso anno, devono essere tenute comunque in considerazione nel riparto del Fondo. A seguito dell’intesa raggiunta in Conferenza Unificata, l’Associazione deve nuovamente intervenire presso i Ministri competenti per sollecitare la conclusione dell’iter di adozione del decreto e l’erogazione del saldo entro l’anno. Il decreto di riparto a saldo, emanato a dicembre, conferma la scelta di adottare anche per il 2018 i criteri di cui al DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i., nelle more della applicazione a regime dei nuovi criteri introdotti dall’art. 27 del D.L. n. 50/2017 e sui quali tuttavia le Regioni, con un ordine del giorno approvato il 17 aprile

2019 e portato all'attenzione del Governo, hanno rappresentato complessità attuative chiedendone la modifica con criteri più semplici e che "non pregiudichino gli equilibri dei bilanci regionali", richiesta questa che, ove accolta, segnerebbe un ulteriore ripensamento rispetto ai cardini della riforma introdotta con il D.L. n. 50/2017. Il decreto di riparto a saldo, in sintesi, prevede: l'applicazione in misura parzialmente ridotta delle penalizzazioni sospese lo scorso anno per alcune Regioni, con una applicazione rateizzata; la non applicazione di altre penalizzazioni per il 2018 perché tutte le Regioni che non hanno raggiunto gli obiettivi sono state colpite da calamità e sono quindi fatte salve; una prima quantificazione dell'incidenza delle variazioni del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa nelle more dell'adozione dello specifico decreto ministeriale da emanare entro il 30 giugno 2019.

Come accennato, ai sensi di quanto previsto dall'art. 27, comma 4, del D.L. n. 50/2017, il decreto ministeriale di riparto ed erogazione della quota di anticipazione del Fondo TPL di competenza 2019 avrebbe dovuto essere emanato entro il 15 gennaio scorso in base alle ripartizioni percentuali attribuite a ciascuna Regione nell'anno precedente. Le incertezze derivanti dalla previsione dell'accantonamento di 300 milioni di euro hanno però determinato un grave ritardo nell'adozione del decreto in questione poiché l'Ufficio di bilancio del MEF intendeva applicare pro-quota l'accantonamento già in sede di anticipazione 2019. In esito alle sensibilizzazioni dell'ANAV, congiuntamente alle altre rappresentanze datoriali, e delle Regioni, la situazione si sblocca a metà febbraio 2019 con l'annuncio da parte del Ministro dei trasporti Toninelli dell'avvenuta firma del D.M. che viene poi definitivamente adottato solo a fine marzo e che non tiene conto, per la quota di anticipazione, dell'accantonamento dei 300 milioni di euro. Ulteriori problemi di natura tecnica rallentano poi l'adozione dei decreti di impegno e pagamento delle prime mensilità alle Regioni – che si risolvono solo a fine del mese di aprile – con impatti negativi sulla puntualità dei pagamenti dei corrispettivi alle imprese che causano problemi di liquidità più volte segnalati dall'Associazione.

Il riparto della quota a saldo del Fondo resta previsto, in base alla normativa vigente, entro il mese di giugno 2019 ed è in tale sede che dovranno essere determinate le eventuali decurtazioni per le Regioni secondo criteri che, a questo punto, è molto probabile restino anche per tale competenza quelli antecedenti stabiliti con il DPCM 11 marzo 2013 e s.m.i., con un ulteriore rinvio dei criteri introdotti dall'art. 27, comma 2, del D.L. n. 50/2017 (costi standard, ricavi da traffico, livelli adeguati di servizio).

Con il decreto ministeriale n. 25/2017 sono state stabilite le modalità "innovative e sperimentali" per l'utilizzo delle risorse statali disponibili nel triennio 2017-2019 sul Fondo istituito presso il Ministero dei Trasporti e finalizzato "all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate, nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale". A riguardo l'Associazione era a suo tempo intervenuta evidenziando alle Istituzioni competenti come la procedura di acquisizione degli autobus attraverso centrale unica di acquisto potesse 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 va invece affrontato attraverso il riconoscimento delle quote di ammortamento degli investimenti nell'ambito dei corrispettivi di servizio quantificati sulla base dei costi standard. L'attivazione della convenzione Consip viene finalmente effettuata ad inizio del mese di agosto 2018, a distanza di 15 mesi dall'indizione della gara che si sommano a un periodo di gestazione del modello di acquisizione degli autobus mediante procedura centralizzata durato circa un anno e nel corso del quale l'Associazione ha più volte rappresentato le criticità del modello sia sotto il profilo delle tempistiche lunghe della procedura, con impatti negativi sui tempi di ammodernamento del materiale rotabile destinato ai servizi, sia per il rischio di una non adeguata competitività dei prezzi di fornitura ottenibili e, in particolare delle

**CONTRIBUTI AGLI
INVESTIMENTI IN AUTOBUS
GARA CONSIP**

opzioni di prodotto e di servizio necessarie per “personalizzare” sulle esigenze specifiche di ciascuna Impresa i modelli standard resi disponibili dalla procedura centralizzata. A riguardo l’Associazione ha prontamente avviato una verifica sulla competitività o meno dei prezzi Consip con il fine di evitare che il modello possa essere riproposto per l’utilizzazione delle risorse strutturali previste nel Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile (PNSMS), i 3.700 milioni di euro per il periodo 2019-2033. I prezzi della convenzione Consip sono risultati sensibilmente più elevati rispetto a quelli mediamente ottenuti dalle aziende nelle procedure di acquisto direttamente espletate (a seconda della tipologia tra il 10% e il 26% circa e con punte che, nei casi di procedure di acquisto particolarmente significative, arrivano quasi al 30%). Significa circa 200 autobus nuovi in meno che, a parità di risorse pubbliche di competenza 2017-2019, avrebbero potuto essere acquistati e messi su strada sostituendo altrettanti autobus Euro 0 che dal 1° gennaio 2019, per legge, non possono più circolare. Sulla base di queste evidenze, l’ANAV ha ulteriormente rafforzato la sua azione di lobbying per un superamento definitivo della procedura di acquisto centralizzata degli autobus cofinanziati dallo Stato.

CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI IN AUTOBUS - PNSMS

Con riferimento al Piano strutturale di sostegno agli investimenti nel rinnovo del materiale rotabile su gomma destinato ai servizi di TPL previsto dalla legge di bilancio 2017, l’Associazione ha partecipato attivamente alla fase istruttoria propedeutica alla redazione del Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile (PNSMS) nell’ambito del quale devono essere individuate le linee guida per l’utilizzo dei 3.700 milioni di euro disponibili per il quindicennio 2019-2033. In tale sede l’Associazione ha manifestato le ragioni di contrarietà a una eccessiva concentrazione delle risorse nei contesti urbani e metropolitani ed a una utilizzazione delle stesse limitata ai mezzi ad alimentazione alternativa ed alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto. L’orientamento dei Ministeri tuttavia non muta e il 20 dicembre 2018 il Governo e le Regioni raggiungono un’intesa sullo schema di DPCM di adozione del Piano che lascia purtroppo inevase le richieste dell’Associazione relative alla destinazione delle risorse, almeno in una prima fase, anche al finanziamento degli autobus a gasolio euro 6 ed alla individuazione di canali diversi di finanziamento per le infrastrutture di supporto alla diffusione delle alimentazioni alternative. Il DPCM viene firmato dal presidente del Consiglio quattro mesi più tardi, a fine aprile 2019, e conferma linee di indirizzo per l’utilizzo delle risorse che limitano i contributi ai soli investimenti in veicoli ad alimentazione elettrica, idrogeno o metano con possibilità di deroga per l’acquisto di autobus a gasolio Euro 6, limitatamente al primo quinquennio 2019-2023, per i soli servizi extraurbani nelle Regioni nelle quali non sarebbe possibile realizzare una rete infrastrutturale di supporto alla alimentazione alternativa dei mezzi. Inoltre viene previsto che il 50% di fondi indisponibili possa essere destinato alla realizzazione delle suddette infrastrutture di supporto. L’ANAV evidenzia come tale scelta depotenzi in modo rilevante gli effetti del Piano sull’abbattimento dell’età media del parco e sul rinnovo dei mezzi: potrebbe essere sostituito nel quindicennio solo un quarto dei bus che potrebbero essere invece acquistati concentrando le risorse sui veicoli Euro 6 e individuando risorse diverse per il finanziamento delle infrastrutture. Il Piano è comunque aperto a revisioni in esito ai primi risultati del monitoraggio previsto e l’Associazione continuerà ad intraprendere ogni utile iniziativa per l’impiego ottimale delle risorse a disposizione.

IL NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

La necessità di una riforma organica dell'attività di noleggio autobus con conducente con la definizione di un quadro regolatorio più favorevole tale da sostenerne lo sviluppo e valorizzarne il ruolo di volano del turismo costituiscono gli obiettivi di fondo verso cui si è orientata l'azione svolta dall'Associazione nel corso dell'ultimo anno. In questo contesto diverse le iniziative portate avanti dall'Associazione che di seguito trovano sintesi.

Nel corso dell'ultimo anno il Consiglio Generale dell'Associazione ha approvato la proposta (condiviso nell'ambito della Commissione Affari Legislativi) di riforma della legge-quadro n. 218/2003 e del più ampio sistema di regole che attualmente governano l'attività di noleggio. La proposta dovrà essere sottoposta all'attenzione delle Istituzioni con l'obiettivo di aprire il confronto su una disciplina che – tra omissioni o “invasioni di campo” dei singoli legislatori regionali, inadeguatezza dei controlli e assenza di una vera politica di sviluppo del settore e di contrasto ad una concorrenza straniera sempre più agguerrita e “sleale” (da parte soprattutto di quei Paesi dell'est Europa con basso costo del lavoro) - rende ineludibile una razionalizzazione della materia.

L'obiettivo primario della proposta è rimasto quello di garantire agli operatori pari condizioni di accesso al mercato e di esercizio dell'attività attraverso una disciplina nazionale uniforme di quegli aspetti (sui quali in questi anni sono intervenute autonomamente le regioni) che hanno determinato maggiori problematiche a livello concorrenziale: immatricolazione degli autobus, rapporto conducenti/autobus e iscrizione al ruolo di cui all'art. 6 della L. n. 21/1992 dei conducenti di autobus.

Sul primo aspetto, relativo all'immatricolazione/età degli autobus, le misure proposte dall'Associazione – dirette a promuovere un'unica disciplina di riferimento su tutto il territorio nazionale (e, insieme, l'ammodernamento dei parchi aziendali attraverso la limitazione dell'immatricolazione ai soli autobus di classe ambientale più recente) – trovano sostegno in ripetuti pronunciamenti giurisprudenziali. Infatti, dopo la sent. n. 30/2016, la sent. n. 5/2019 della Corte Costituzionale ha confermato l'illegittimità costituzionale dei limiti posti dalla normativa regionale del Piemonte in merito all'età degli autobus da noleggio, rilevando come tali limiti incidano sulle materie della sicurezza e della concorrenza riservate dall'art. 1117 Cost. alla competenza legislativa esclusiva dello Stato, sulle quali non può ritenersi ammesso l'intervento del legislatore regionale. Un giudizio fatto proprio anche dal Consiglio di Stato (sent. 823/2019) che, intervenuto sul regolamento regionale della Lombardia in materia di noleggio autobus con conducente, ha annullato le analoghe limitazioni all'immatricolazione degli autobus.

Si tratta evidentemente di principi a valenza generale che, si ritiene, forniscano adeguato sostegno anche alla tesi associativa dell'illegittimità e, quindi, della necessità di rimuovere i limiti previsti da talune normative regionali al rapporto autobus/conducenti, posto che anche tali limiti sono suscettibili di creare – oltre che rigidità inconciliabili con l'organizzazione dell'attività di trasporto (che necessita al contrario di flessibilità) - distorsioni sul piano concorrenziale tra operatori di regioni diverse.

Per quanto riguarda i criteri di iscrizione dei conducenti di autobus al ruolo dei conducenti di autovetture della legge n. 21/1992 (aspetto sul quale pure si registrano a livello regionale soluzioni diverse) la proposta associativa – portata all'attenzione della Commissione Trasporti e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati in occasione dell'audizione tenutasi il 16 gennaio 2019 – mira ad introdurre su tutto il territorio nazionale il principio per cui l'iscrizione deve avvenire di diritto e per il tempo in cui il conducente è alle dipendenze dell'impresa di noleggio, senza necessità di prove/esami da parte del conducente.

Infine, il disegno di riforma del settore proposto da ANAV suggerisce la modifica dell'art. 84, co. 3-bis del Codice della Strada nella parte in cui prevede la locazione senza conducente autobus da noleggio tra imprese iscritte al REN ed autorizzate all'attività

RIFORMA
LEGGE-QUADRO
N. 218/2003

di noleggio con conducente. Al di là delle problematiche sinora riscontrate in merito alla concreta operatività di tale norma, l'obiettivo delle modifiche proposte, al fine di assicurare la presenza sul mercato di imprese adeguatamente patrimonializzate a garanzia del regolare e corretto esercizio dell'attività di trasporto, è di limitare la locazione nel tempo e ad una parte del parco veicolare in dotazione a ciascuna impresa.

Ragionevolezza e legittimità degli obiettivi perseguiti dalla proposta associativa non sono in discussione, ma la difficoltà di individuare un'interlocuzione attenta in una fase politica così incerta come quella attuale ha sinora inevitabilmente rinviato quel momento di costruttivo confronto evidentemente necessario al concreto avvio della riforma del settore.

RIFORMA L. N. 21/1992 IN MATERIA DI NOLEGGIO VETTURE CON CONDUCENTE

L'Associazione ha contribuito alla discussione sulla riforma della L. n. 21/1992 in materia di noleggio di autovetture con conducente partecipando, il 16 gennaio 2019, all'audizione della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. L'audizione è stata l'occasione per l'Associazione di richiamare l'attenzione sulle problematiche generali dell'attività di noleggio con conducente (ivi incluse quelle relative alla tariffazione degli accessi degli autobus ai centri urbani) e su alcuni aspetti critici della nuova disciplina del noleggio vetture (obbligo di rientro in rimessa al termine del servizio, le problematiche relative alla compilazione dei fogli di servizio nei termini voluti dal legislatore, il sistema sanzionatorio prescritto dall'art.85, co.4 e 4-bis D.Lgs. n. 285/1992).

TARIFFAZIONE ACCESSI E SOSTA DEGLI AUTOBUS NEI CENTRI URBANI

Nel corso dell'ultimo anno è proseguita l'azione associativa di contrasto alle misure di restrizione e tariffazione degli accessi e della sosta degli autobus, turistici e di linea, nelle zone a traffico limitato (ZTL) delle principali città italiane.

ROMA

In particolare, oltre ad interventi nei confronti delle Istituzioni nazionali, le iniziative associative hanno riguardato l'approvazione - fortemente osteggiata da ANAV - del nuovo regolamento per l'accesso e la circolazione degli autobus nelle ZTL della città di Roma (delib. A.C. n. 55/2018). Il nuovo regolamento, entrato in vigore il 1° gennaio 2019, ha introdotto diverse penalizzanti modifiche rispetto alla disciplina previgente e, in particolare, l'introduzione del divieto pressoché generalizzato di accesso dei bus turistici al centro storico, la sostituzione dell'abbonamento annuale con carnet di permessi giornalieri di gran lunga più onerosi (oltre il 1000% in più) e l'introduzione di una tariffazione in abbonamento anche per gli autobus in servizio di linea commerciale, gran turismo e trasporto scolastico.

Avverso tale regolamento ANAV, con il supporto di numerose aziende associate, ha presentato due distinte impugnative dinanzi al TAR del Lazio contestando - sotto diversi profili - le restrizioni imposte, rispettivamente, agli autobus in servizio di trasporto pubblico di linea (nazionale ed internazionale) e di noleggio autobus con conducente. Diversi i profili di censura evidenziati nell'ambito dei due ricorsi: difetto di ragionevolezza, efficacia e proporzionalità delle misure imposte rispetto agli obiettivi di tutela ambientale e decongestione del traffico perseguiti dal regolamento, violazione del principio di riserva di legge sancito dall'art. 23 Cost. ("nessuna prestazione patrimoniale può essere imposta se non in base alla legge") che - per come costantemente interpretato dalla giurisprudenza - demanda alla normativa di fonte primaria e non a norme regolamentari la definizione dell'entità della prestazione posta a carico dei destinatari, nonché violazione, per quel che attiene all'aspetto sanzionatorio, del principio del ne bis in idem per la sovrapposizione di talune sanzioni previste dal regolamento rispetto a quelle dettate dal codice della strada.

Il TAR del Lazio non ha ancora esaminato nel merito i ricorsi presentati dall'Associazione che, tuttavia, sulla base della flessione del fatturato delle imprese emergente dai primi riscontri, è in procinto di presentare un'istanza di prelievo per sollecitare la fissazione della discussione di merito delle impugnative.

ANAV, nel frattempo, sta approntando ogni utile assistenza a favore delle imprese sanzionate in base alle previsioni del nuovo regolamento.

Ha avuto un primo esito favorevole l'iniziativa assunta dall'Associazione in merito all'introduzione da parte del comune di Venezia del nuovo contributo di accesso previsto dall'art.1, co. 1129 della L. n. 1457/2018, in vigore dal 2019.

VENEZIA

La scelta – su sollecitazione di ANAV - di escludere dal prelievo, seppur per il solo anno 2019, gli utenti di autobus che già scontano il pagamento delle tariffe di accesso alla ZTL bus ha, infatti, rappresentato un importante segnale di attenzione per il settore. L'azione associativa proseguirà naturalmente nel corso del prossimo anno al fine di pervenire alla definizione di un unico sistema di regolazione degli accessi degli autobus e dei relativi viaggiatori, tale da evitare appesantimenti burocratici e garantire un prelievo non solo proporzionato, ma anche equo ed uniforme per entità e meccanismi applicativi rispetto a quello posto a carico di altre modalità di trasporto.

Nel corso dell'anno è proseguita l'azione associativa volta ad ottenere il pieno riconoscimento della riduzione dell'accisa sul gasolio anche per il settore del noleggio autobus con conducente, alla luce dell'ormai nota presa di posizione, di inizio 2017, con cui – su sollecitazione di ANAV - la Direzione Fiscalità e Unione Doganale della Commissione Europea ha chiarito i criteri di applicazione dell'art. 7 della direttiva 2003/96/CE (tassazione dei prodotti energetici) escludendo la possibilità per gli Stati membri di operare discriminazioni tra i diversi impieghi di 'gasolio commerciale'.

ACCISE SUL GASOLIO

A livello europeo la Commissione UE, dopo l'avvio della procedura "EU Pilot" di scambio di informazioni, ha provveduto – anche sulla base delle informazioni fornite dall'Associazione -all'apertura di una procedura di infrazione (rif. 2324/2018), poi sospesa in concomitanza con il rinvio pregiudiziale della questione alla Corte di Giustizia europea da parte di una commissione tributaria nazionale (Palermo). In particolare, la questione sollevata in sede di rinvio riguarda la possibilità per uno Stato membro - che abbia scelto di distinguere, ai fini delle accise, tra gasolio 'commerciale' e 'non commerciale' - di adottare una nozione di 'gasolio commerciale' diversa e più restrittiva rispetto a quella definita dall'art. 7 della direttiva 2003/96/CE e di escludere, quindi, dal beneficio della riduzione delle accise singole tipologie di impiego del gasolio (causa C-513/18). Nella fattispecie, quello destinato all'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente.

Il giudizio innanzi alla Corte di Giustizia UE è tuttora in corso e verosimilmente si protrarrà per tutto il prossimo anno. Intanto, in ambito nazionale prosegue il contenzioso che, nel corso dell'ultimo anno, pur a fronte di alcuni rigetti, ha registrato numerose sentenze favorevoli alle imprese che hanno riconosciuto l'inderogabilità della definizione comunitaria di 'gasolio commerciale' e, di conseguenza, il diritto al rimborso della maggior imposta assoluta sul gasolio impiegato nell'attività di noleggio.

In attesa del pronunciamento definitivo della Corte di Giustizia UE, l'Associazione naturalmente continuerà a prestare alle imprese ogni assistenza utile a far valere le proprie ragioni e ad intervenire nelle opportune sedi istituzionali per una soluzione della questione che sia il più possibile rapida.

LE AUTOLINEE INTERREGIONALI

Il tavolo istituzionale di riforma del settore, avviato nell'autunno del 2017, ha lavorato con cadenza mensile alle proposte di modifica e di rivisitazione del quadro regolatorio delle linee di competenza statale fino a giugno dello scorso anno quando il Ministero dei Trasporti ha sottoposto ai partecipanti lo schema di decreto avente ad oggetto le modifiche, seppur nei limiti della vigente normativa del D.Lgs 285/2005, al Decreto ministeriale 316/2006. Da allora, il Dicastero non ha più convocato alcuna riunione.

L'esigenza di pervenire a una revisione del quadro normativo, denunciata dall'Associazione ormai da molti anni, ha assunto rilevanza decisiva, a fronte della onerosa gestione dei procedimenti amministrativi e sanzionatori. Le criticità generate dal medesimo impianto normativo persistono a danno delle imprese, degli utenti e della stessa PA. Ne è stato da ultimo dimostrazione il diniego da parte del Ministero dei trasporti (nota prot. 7649 del 12 aprile 2019) di provvedimenti di proroga dei titoli autorizzativi in ambito UE a causa del ritardo con il quale le aziende inoltrano richiesta di rinnovo dei titoli per i servizi regolari internazionali in ambito UE. Tale prassi ha reso sovente necessario, al fine di scongiurare l'interruzione del servizio, che il Ministero emanasse un provvedimento di proroga irrituale, sia perché non previsto dalla normativa, sia perché precede la verifica integrale di tutti i presupposti e i documenti previsti per il rinnovo dell'autorizzazione.

Nonostante il quadro normativo "congelato", il mercato con autobus, ed il settore delle linee a lunga percorrenza in particolare, ha registrato anche quest'anno un sensibile sviluppo a livello nazionale ed internazionale.

PROPOSTA DI REVISIONE DEL REGOLAMENTO CE 1073/2009 – PACCHETTO MOBILITÀ

Nel novembre 2017 la Commissione UE ha presentato, come parte del secondo pacchetto legislativo, una proposta di modifica del regolamento 1073/2009 – che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006. Il regolamento 1073/2009, in particolare, stabilisce le disposizioni che sono tenute a rispettare le imprese che intendono operare sul mercato internazionale del trasporto passeggeri su strada e su mercati nazionali diversi da quello del proprio Stato membro di stabilimento (i cosiddetti trasporti di cabotaggio). La proposta mira a incidere in maniera significativa sulla disciplina, in particolare per quanto attiene non solo l'ambito di applicazione, ma soprattutto per l'accesso ai terminal e la regolamentazione delle condizioni di accesso; la disciplina dei servizi regolari autorizzati e le regole che ne governano i procedimenti di autorizzazione; i trasporti di cabotaggio e i servizi occasionali. Il Parlamento europeo in sessione plenaria ha adottato, lo scorso 14 febbraio, la Risoluzione legislativa sulla proposta della Commissione come modificata materialmente dalla commissione TRAN nella votazione dello scorso 22 gennaio. La versione adottata, in particolare, ha accolto i seguenti principi: trovare un approccio equilibrato tra la necessaria protezione dei servizi pubblici e la liberalizzazione dei mercati dei servizi regolari negli Stati membri in cui la concorrenza è attualmente limitata; introduzione dell'obbligo per gli operatori di avere una sede nazionale (stabilimento) nello Stato membro in cui forniscono servizi di linea nazionali; reintroduzione della nozione di "escursioni locali" (che in definitiva esenta le escursioni locali effettuate in ambito dei servizi occasionali dalle disposizioni sul distacco dei lavoratori); consentire l'accesso non discriminatorio ai terminal pubblici. Fra gli emendamenti rigettati si segnala quello finalizzato ad abrogare la c.d. deroga dei 12 giorni per i conducenti dei servizi occasionali internazionali. Diversamente è stato votato favorevolmente l'emendamento che impone la definizione delle operazioni di cabotaggio. L'obiettivo di questo emendamento è di mantenere la natura temporanea delle operazioni di cabotaggio. Dal punto di vista procedurale, la proposta è ora pronta per la discussione con il Consiglio UE che, tuttavia, per quanto è dato sapere in questa fase, non è affatto avanzata ed anzi, molto probabilmente, la Presidenza destinerà il fascicolo alla discussione solo nel prossimo autunno.

Sull'annosa questione concernente l'esercizio, da parte degli enti rappresentativi del trasporto passeggeri su rotaia, di servizi integrativi della linea ferroviaria con autobus immatricolati noleggiati, le sezioni regionali pugliesi dell'ANAV e dell'ASSTRA hanno denunciato alle competenti Autorità i profili di illegittimità dei servizi di collegamento tramite autobus alle stazioni AV attivati dall'operatore ferroviario coinvolto, nonché i gravi, e imminenti impatti che l'attivazione di tali servizi determina sulla saturazione delle linee cui vanno a sovrapporsi e sulla sostenibilità economica delle stesse che, a causa della sottrazione dei ricavi da tariffa, necessitano inevitabilmente di una maggiore contribuzione pubblica per poter essere in equilibrio.

La disciplina, di matrice comunitaria, della tutela dei diritti dei passeggeri con autobus assume sempre maggiore rilevanza nei diversi ambiti che governano il settore dei servizi di trasporto. Il Regolamento comunitario 181/2011 e relativa disciplina nazionale di esecuzione (D.Lgs 169/2014), pongono, infatti, in capo alle imprese di trasporto una serie di oneri, tra cui quello della corretta informazione all'utenza. Lo scorso aprile, la Commissione europea ha trasmesso al Parlamento e al Consiglio una Relazione sulle deroghe accordate dagli Stati membri a norma del regolamento che, come noto, trova applicazione ai passeggeri che viaggiano con servizi regolari, ovvero i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri su autobus con una frequenza determinata e su un itinerario determinato e per i quali l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri hanno luogo presso fermate prestabilite. Alcune disposizioni, tuttavia, si applicano anche ai servizi occasionali, in particolare quelle relative al risarcimento e all'assistenza che i vettori sono tenuti a fornire in caso di decesso, lesioni personali, perdita o danneggiamento dei bagagli causati da incidenti stradali. Per i servizi extra UE, la disciplina prevede espressamente che la norma si applichi ai servizi regolari di competenza statale tra l'Italia ed uno Stato non appartenente all'Unione europea o al SEE, qualora diverso dalla Confederazione elvetica. Il Regolamento, si ricorderà, prevede – ed è questo l'oggetto della Relazione della Commissione dell'aprile scorso - una serie di deroghe che gli Stati membri avevano la facoltà di accordare entro il 2017 e rinnovare da questa data. Pochissimi i Paesi che hanno optato per tale facoltà. In particolare: esclusione dei servizi regolari interni per i quali la distanza prevista fosse pari o superiore a 250 km dall'applicazione dei diritti non fondamentali fino al 28.02.2017 (l'Italia non ha optato per la proroga); esclusione dei servizi regolari con una parte significativa del servizio (comprendente almeno una fermata di linea) al di fuori dell'Unione europea. Anche tali deroghe, scadute nel 2017, potevano essere prorogate una volta per un periodo massimo di 4 anni. Nel 2013 l'Italia ha usufruito di tale deroga senza però rinnovarla nel 2017, come invece hanno fatto 9 Stati membri (Croazia, Estonia, Grecia, Finlandia, Lettonia, Regno Unito, Slovacchia, Slovenia e Ungheria). Da ultimo, il Regolamento prevede l'esenzione dei servizi regolari da alcune o da tutte le disposizioni relative ai diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, del Regolamento. Nessuno degli Stati membri ha concesso deroghe in tal caso. E' evidente come il livello di attenzione dell'Europa per la tematica sia sempre più elevato.

Sono cresciute quest'anno le segnalazioni da parte delle associate che hanno ricevuto atti di diffida e/o di avvio di contenzioso da parte di una Associazione di consumatori – Movimento Consumatori – che impone alle aziende la rettifica, ai sensi delle normative comunitarie e nazionali in materia di diritti dei passeggeri, delle condizioni di trasporto rese pubbliche sui propri siti web, e la supervisione da parte della medesima nelle clause in esse contenute. Ad oggi almeno in una decina di casi l'associazione consumatori in questione ha avviato un contenzioso nei confronti delle aziende. Il rilievo della tematica concernente la tutela dei diritti del passeggero e la trasparenza delle informazioni all'utenza non giustifica azioni persecutorie e intimidatorie da parte di associazioni che sventolano la tutela dei consumatori. Le associate sono state supportate nell'adeguamento delle condizioni di viaggio e nella gestione dei reclami.

L'AUTOSTAZIONE DI ROMA

Con Delibera di Giunta di Roma Capitale (n.189 del 16 ottobre 2018), il Comune di Roma ha deciso la delocalizzazione dell'Autostazione Tiburtina su una porzione di area sita all'interno del "nodo Anagnina" da destinare alla sosta onerosa e alla fermata dei mezzi adibiti alle linee di trasporto pubblico interregionali, nazionali e internazionali. La delocalizzazione deliberata dalla Giunta è conseguenza della decisione di procedere allo sgombero dell'area attualmente gestita dalla Tibus S.r.l. e, nell'immediato, ad internalizzare la gestione di quest'ultima, prevedendo una spesa di 600mila euro per il nuovo hub. Il paventato trasferimento ad Anagnina, peraltro contestato anche dai Comitati di quartiere di entrambe le aree interessate (Tiburtina e Anagnina), è destinato a creare, in tutta evidenza, una serie di rilevanti svantaggi ai clienti dei servizi di autobus di medio e lungo raggio, in relazione a macroscopiche carenze infrastrutturali, anche in termini di presidi di sicurezza, e alla inadeguatezza modale dell'area di Anagnina, a fronte del notevole flusso di traffico che i servizi in questione generano quotidianamente, mentre l'autostazione Tiburtina è inserita in un contesto di elevatissima intermodalità (servizi ferroviari AV e regionali, Metro B, Cotral, Atac, taxi, ecc) ed è facilmente accessibile dall'esterno (tronchetto A24), con ciò limitando al massimo la circolazione nelle aree cittadine. L'Associazione, dal canto suo, si è attivata su più fronti, non ultimo, con il Vice Ministro dei trasporti cui ha rappresentato l'urgenza di attivare un tavolo istituzionale con il Comune di Roma, alla presenza delle parti interessate, operatori del settore, gestore dell'Autostazione Tiburtina e le stesse associazioni di categoria al fine di dare soluzione stabile e compatibile all'annosa questione. La società Tibus, tra le varie iniziative intraprese, ha impugnato il provvedimento della Giunta romana. E sulla stessa scia hanno agito molti operatori direttamente interessati. Si attende la fissazione della fase di merito del processo.

AEROPORTO DI FIUMICINO

È proseguito anche quest'anno il lavoro di lobby e collaborazione fra l'Associazione, gli operatori e la direzione di ADR Mobility (Aeroporti di Roma), portando avanti il coordinamento fra imprese avviato, a marzo 2017, con la 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. Durante quest'anno l'Associazione ha curato gli incontri fra i firmatari, al fine di fare il punto sull'autoregolamentazione oggetto del protocollo e di rappresentare le eventuali problematiche emerse (presenza di operatori non autorizzati alla sosta in prossimità degli stalli in uso alle aziende; disagi conseguenti il mancato rispetto dei tempi di sosta assegnati; esigenze degli operatori). Prosegue inoltre l'interlocazione fra ANAV e ADR in ordine alla ristrutturazione del Polo Bus che ha visto più che raddoppiati gli stalli di sosta dedicati agli operatori del settore; iniziativa chiaramente finalizzata 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.

IL SETTORE TECNICO

Nell'anno trascorso il Servizio Tecnico associativo è stato impegnato da un lato in un presidio stabile su materie incluse nelle competenze specifiche di settore, quali la bigliettazione elettronica, la mobilità sostenibile, l'equipaggiamento dei veicoli ed altre e, dall'altro, nell'accrescimento delle proprie funzioni. Di particolare rilievo l'insediamento della Commissione Tecnica, riunitasi per la prima volta a settembre. In particolare, nei dodici mesi trascorsi molto impegno è stato dedicato a questioni riguardanti il nuovo tachigrafo intelligente, le linee guida sulla bigliettazione elettronica, la proposta di Direttiva sui veicoli puliti contenuta nel II Pacchetto Mobilità. Per la natura trasversale a più settori delle questioni tecniche, molto supporto è stato fornito agli altri servizi associativi. Costante è stata poi la partecipazione ai lavori dell'IRU, in particolare della Commissione per la Sicurezza Stradale e della Commissione Tecnica.

L'anno trascorso è stato caratterizzato da un'importante novità nei lavori associativi. Si è svolta il 18 settembre scorso nella sede dell'Associazione a Roma la prima riunione della Commissione Tecnica associativa. Molti e vari i temi oggetto di discussione. Dopo un aggiornamento sulle ultime proposte di carattere tecnico contenute nei pacchetti mobilità UE, la discussione si è spostata sul tema delle alimentazioni alternative. Durante la riunione è emerso come per quanto importante sia la diffusione di queste nuove tecnologie, queste siano comunque solo uno dei possibili strumenti per raggiungere l'obiettivo di riduzione dell'inquinamento, e come quindi il ricambio dell'attuale parco, caratterizzato da un'età media molto elevata, anche con veicoli tradizionali, possa essere la soluzione migliore perché maggiormente efficace e rapida. A seguito di queste considerazioni l'Associazione ha deciso di approfondire il tema con uno specifico studio finalizzato a valutare i benefici ambientali in relazione alle varie scelte di investimento. L'occasione è stata poi utile per aprire una discussione sui risultati della gara Consip di acquisto centralizzato di autobus. Dai risultati economici delle gare, confrontati con dati forniti dalle aziende, è emerso come il prezzo di acquisto risultante dalla procedura sia sempre più alto di quello ottenibile dalle aziende, con punte di rialzo che sono arrivate addirittura al 25%, a fronte di tempi per lo svolgimento delle procedure molto lunghi e di una necessità di standardizzazione che va contro le specifiche esigenze delle aziende. Attenzione è stata inoltre data al tema del trasporto persone con disabilità sugli autobus di classe III, ed infine alla Bigliettazione Elettronica, con l'esposizione delle Linee Guida per le PMI nel trasporto passeggeri, redatte in collaborazione con Club Italia. Obiettivo dell'Associazione è ora quello di rendere sempre più costanti i lavori della Commissione tecnica e renderla uno strumento fondamentale per la struttura associativa.

COMMISSIONE
TECNICA

Il 15 giugno è ufficialmente entrato in vigore l'obbligo per i veicoli di nuova immatricolazione di essere dotati di tachigrafo di ultima generazione, cosiddetto intelligente. Il nuovo tachigrafo si caratterizza rispetto alle versioni precedenti in particolare per avere la possibilità di comunicare alcune tipologie di dati a breve raggio, permettendo così agli organi di controllo stradali una preventiva verifica della regolarità sullo stato di circolazione del mezzo, e una comunicazione da remoto utile alle aziende per la gestione delle flotte. Il percorso di avvicinamento alla data del 15 giugno non è però stato esente da difficoltà, tra cui la non interoperabilità tra le carte officina della precedente generazione e la 4° generazione del tachigrafo, che ha imposto, dunque, che tutte le carte officina, necessarie ai costruttori di veicoli per attivare il tachigrafo e, successivamente, per la calibratura, siano state sostituite entro la data di entrata in vigore delle nuove norme. L'Italia è stata tra i Paesi europei che hanno accumulato maggiore ritardo nel processo di implementazione, soprattutto dal punto di vista normativo, della possibilità di rilasciare questa tipologia di carte, esponendo così le aziende al potenziale rischio di non poter utilizzare i nuovi veicoli acquistati dal momento che gli stessi co-

TACHIGRAFO
INTELLIGENTE

struttori non possono attivare e calibrare i tachigrafi installati. Tale criticità ha portato l'IRU, nel dicembre 2018, ad avviare un dialogo con la Commissione Europea volto a trovare una soluzione, dal momento che la Commissione ha negato qualsiasi differimento e/o proroga della data del 15 giugno ma, semmai, lasciando aperta la strada alla stipula di possibili accordi bilaterali da parte dei paesi in ritardo con i paesi in grado di fornire le carte tachigrafiche in questione. Nell'attesa che la Commissione europea avallasse ufficialmente simili procedure, l'ANAV, dal canto suo, ha preso i contatti con Unioncamere, il soggetto predisposto al rilascio delle carte ed ha richiesto, congiuntamente ad ANITA lo scorso aprile, al Ministero dello Sviluppo Economico di intervenire al fine di scongiurare aggravii di costi alle aziende associate che avessero, nel frattempo, effettuato investimenti nel parco rotabile. Sempre ad aprile è intervenuta la Commissione Europea che con una nota inviata agli Stati Membri ha invitato gli stessi alla collaborazione, autorizzando quindi ufficialmente la procedura di collaborazione tra paesi. Il nostro Paese ha dunque attivato la collaborazione per la fornitura con la Francia, paese pronto al rilascio delle carte e a maggio Unioncamere ha ufficialmente avviato il processo di rilascio delle carte tachigrafiche officina. Tale procedura, comunque provvisoria, lascia spazio alla procedura normale solo nel momento in cui vi è la possibilità di produrre le carte in Italia, dunque quando verrà adeguata la normativa nazionale a quella europea.

SISTRI Sul tema dei rifiuti la grande novità è stata data dall'abolizione dal 1° gennaio 2019 del Sistri, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti con una norma contenuta del D.L. semplificazioni approvato a dicembre. In fase di conversione del decreto è poi stato istituito un nuovo sistema elettronico di tracciabilità dei rifiuti. A tale sistema dovrà aderire una platea di soggetti all'interno della quale sono presenti anche i produttori iniziali di rifiuti pericolosi. Termini, modalità di funzionamento, contributi e sanzioni saranno definiti con successivo decreto del Ministero dell'Ambiente, non ancora adottato. In attesa di questo, si sono riproposti come unico strumento di tracciabilità i formulari cartacei, dunque registro di carico e scarico, formulario di identificazione dei rifiuti e MUD, potendo tuttavia avvalersi delle modalità di trasmissione dati "digitali" previste dall'articolo 194-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006.

EURO 0 Un'importante novità intercorsa negli ultimi mesi è l'entrata in vigore del divieto di circolazione dal 1° gennaio 2019 di autobus con caratteristiche antinquinamento Euro 0. La novità non è stata però esente da difficoltà ed incertezze riguardanti soprattutto la reale possibilità di sostituzione di tale tipologia di veicoli. L'allungamento dei tempi della procedura di acquisizione centralizzata (cd. gara Consip) nonché i problemi finanziari di un importante aggiudicatario della gara, unitamente ad una comunque generale scarsa disponibilità di risorse o agevolazioni per l'acquisto di nuovi autobus di ogni tipologia, hanno fatto sì che molte realtà si siano trovate alla scadenza del 1° gennaio con una effettiva impossibilità di rottamare i propri veicoli Euro 0. Per questo motivo l'Associazione, durante un'audizione in Commissione Trasporti della Conferenza delle Regioni avvenuta a gennaio, ha richiesto un breve differimento del termine. Richiesta che si è poi sostanziata nell'approvazione da parte della Conferenza delle Regioni stessa di un ordine del giorno attraverso il quale è stato richiesto al Governo il suddetto differimento, senza però trovare accoglimento da parte del Governo stesso.

LINEE GUIDA SULLA BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA PER LE PMI

La collaborazione tra l'Associazione e Club Italia è continuata anche nei 12 mesi trascorsi. In particolare questa ha portato alla pubblicazione delle "Linee Guida per l'implementazione di sistemi di bigliettazione elettronica per le piccole e medie imprese del trasporto passeggeri", presentate ad ottobre nell'ambito di uno specifico convegno organizzato all'interno dell'International Bus Expo. Il documento ha avuto come scopo quello di fornire delle conoscenze di base su tutti gli aspetti riguardanti i sistemi di bigliettazione elettronica, da quelli tecnici, a quelli normativi, gestionali ed economici.

Il documento è così di utilità per quanti si affacciano per la prima volta al mondo della bigliettazione elettronica ma anche per coloro che, più preparati sul tema, hanno necessità di conoscere le nuove opportunità date dalle ultime tecnologie e non solo. Alla redazione delle linee guida hanno fornito un importante contributo alcune aziende associate; un importante apporto è stato fornito dalla Commissione Tecnica associativa.

Sul tema delle alimentazioni alternative l'anno ha visto la progressione di due importanti provvedimenti circa le caratteristiche dei nuovi veicoli acquisiti dagli operatori: il Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile e la proposta di Direttiva europea sui veicoli puliti contenuta nel II Pacchetto Mobilità. Per questo motivo, l'Associazione ha intrapreso un percorso di collaborazione con la società PTV-Sistema volto all'elaborazione di uno studio proprio sul tema delle alimentazioni alternative. Lo studio parte dall'idea, emersa anche dalla Commissione Tecnica associativa, che le alimentazioni possono sicuramente fornire un importante contributo alla riduzione delle emissioni ma che questo contributo dipende molto dal loro costo e da altri fattori quali ad esempio l'età media del parco autobus interessato e che quindi altre scelte di investimento come il massimizzare la sostituzione di veicoli anche con tecnologie tradizionali Euro VI o incrementare i servizi di trasporto erodendo passeggeri dal trasporto privato possa essere una valida alternativa in alcune situazioni. Lo studio verrà presentato a Misano il prossimo ottobre all'IBE Driving Experience.

STUDIO
ALIMENTAZIONI
ALTERNATIVE

LE RELAZIONI INDUSTRIALI E IL LAVORO

IL CCNL DEL NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

A distanza di 9 anni dalla scadenza dell'ultimo rinnovo contrattuale, il 26 luglio 2018 con Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti è stato siglato il rinnovo del ccnl noleggio autobus con conducente e le relative attività correlate (la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 2020), a cui il 24 settembre 2018 hanno aderito anche Faisa-Cisal e Ugl-Fna.

Come si ricorderà, il nostro settore era storicamente ricompreso nel più ampio campo di applicazione del cosiddetto "ccnl autonoleggio e autorimesse", sottoscritto insieme all'associazione Aniasa e l'ultimo rinnovo di questo contratto era stato sottoscritto in data 19 dicembre 2007 ed era scaduto il 31 luglio 2009. Alcune circostanze sulle quali ci siamo ampiamente soffermati anche nel corso delle precedenti assemblee avevano indotto ANAV a non sottoscrivere il rinnovo del contratto del 19 dicembre 2007, avvenuto il 18 dicembre 2010, generando così una sostanziale scissione dell'originario campo di applicazione del ccnl "autonoleggio e autorimesse".

Aniasa aveva poi ulteriormente proseguito con i rinnovi contrattuali dei settori di sua competenza (ccnl 20 giugno 2013 e 26 luglio 2016) mentre il nostro ccnl aveva invece incontrato nel corso degli anni successivi rilevanti difficoltà nelle attività di rinnovo.

Le OOSS avevano in un primo momento respinto l'ipotesi di sottoscrivere un ccnl relativo al noleggio autobus con conducente chiedendo sostanzialmente di aderire a quello Aniasa mentre in un secondo momento, spinti anche dalle pressioni per un contratto unico della mobilità, il Sindacato pretendeva una automatica confluenza nel ccnl degli autoferrotranvieri. In questo contesto, la norma sottoscritta il 26 luglio scorso sostanzialmente sancisce il tradizionale campo di applicazione del nostro contratto, vale a dire quello del noleggio autobus con conducente e delle relative attività correlate, intendendo tra queste anche il più generico noleggio di vetture con conducente.

Al fine di evitare la continua stratificazione di norme contrattuali e nell'ottica di una semplificazione del quadro normativo, si è stabilito che il contratto sottoscritto il 26 luglio sostituisce e abroga tutte le disposizioni previgenti, diventando perciò un "testo unico" del noleggio con conducente e delle relative attività correlate.

Si può tranquillamente affermare che la firma di questo ccnl sia un successo per ANAV che ha perseguito con costanza e ottenuto alcuni importanti obiettivi: innanzi tutto aver definito con precisione un settore e un campo di applicazione negli ultimi anni "aggredito" da altre associazioni e sottoposto anche a rischio di dumping contrattuale; aver raggiunto l'obiettivo di un sostenibilissimo aumento del costo del lavoro (assolutamente rilevante se si considera il periodo 2010 - 2018); aver conseguito un adeguamento e una modernizzazione del contratto, visto che gli ultimi 8 anni sono stati ricchi di novità normative e, infine, non aver ceduto alla pressante richiesta di automatica confluenza del ccnl noleggio con conducente nel ccnl Autoferrotranvieri.

LA PARTE ECONOMICA

Sotto il profilo economico il rinnovo contrattuale prevede l'erogazione di una tantum per il periodo pregresso e aumenti retributivi suddivisi in 3 tranche.

AUMENTI RETRIBUTIVI

L'accordo dispone un aumento a regime della retribuzione tabellare nella misura di 102,00 euro, al livello C2, al parametro 134, da riparametrare secondo l'attuale scala classificatoria (100 - 200) e da erogare in tre rate, e più precisamente 40,00 euro, con la retribuzione del mese di agosto 2018; 31,00 euro, con la retribuzione del mese di luglio 2019 e 31,00 euro, con la retribuzione del mese di settembre 2020.

A copertura dell'intero periodo pregresso dal 1° agosto 2009 al 31 luglio 2018, è stata stabilita una somma complessiva una-tantum di 1.340,00 euro (1.100,00 + 240,00) fissata al livello C2 parametro 134 così articolata:

- 1.100,00 euro da erogare in tre rate di uguale importo pari a 366,67 euro con le retribuzioni del mese di ottobre 2018, febbraio 2019 e maggio 2019. Questa somma ri-

guarda il periodo dal 1° agosto 2009 al 31 dicembre 2017 da riproporzionare sulla base dei relativi periodi di presenza del lavoratore;

- 240,00 euro da erogare con la retribuzione del mese di agosto 2018. Questa somma riguarda il periodo dal 1° gennaio 2018 al 31 luglio 2018 da riproporzionare sulla base dei relativi periodi di presenza del lavoratore.

In considerazione del lunghissimo periodo di carenza contrattuale, si è altresì reso necessario adeguare i valori di alcune indennità previste dal ccnl. Viene stabilita nell'importo di 35 euro mensili a partire dal corrente mese di agosto e in 40 euro mensili a partire dal prossimo mese di gennaio 2019.

Viene altresì stabilita nell'importo di 2,58 euro per ogni domenica lavorata a partire dal mese di agosto e in 4 euro per ogni domenica lavorata a partire dal prossimo mese di gennaio 2019. L'articolo 51 indica i nuovi importi delle varie indennità di trasferta previste dal mese di agosto dal ccnl (rimborso delle spese documentate per il personale viaggiante, trattamento a carico del gruppo per il personale viaggiante, impiegati in missione) e alcuni adeguamenti in vigore dal prossimo mese di gennaio 2019. L'indennità sostitutiva di vestiario è infine fissata nell'importo di 0,36 euro per ogni giornata di effettiva presenza di lavoro a partire dal mese di agosto e in 0,70 euro per ogni giornata di effettiva presenza di lavoro a decorrere dal 1° gennaio 2019.

Sono stati previsti due specifici interventi di Welfare relativi al Fondo di previdenza complementare e all'assistenza sanitaria integrativa. Con decorrenza dal mese di agosto 2018, è prevista l'erogazione da parte delle aziende di un importo di 6,80 euro mensili, per dodici mensilità all'anno, per ogni lavoratore a tempo indeterminato, compresi gli apprendisti da destinare al "Fondo Priamo" e a far data dal 1° gennaio 2019 l'erogazione a carico delle aziende di un contributo annuo pari a un costo aziendale di 10 euro per la fase di avvio di un Fondo Sanitario Integrativo di settore.

Buona parte dell'ultimo periodo della lunghissima trattativa è stata dedicata al rapporto di lavoro in occasione di trasferimenti d'azienda e appalti.

Nella sostanza, viene riproposta la precedente norma contenuta nell'articolo 35 del ccnl 3 luglio 1996, ricordando che nei casi di trasferimento di azienda o di ramo di azienda si applicano le disposizioni contenute negli articoli 2112 c.c. e i criteri e le modalità di coinvolgimento in tale processo delle Organizzazioni sindacali così come stabilito dall'articolo 47 della legge n. 428/1990. Si stabilisce altresì che entro 3 mesi dalla conclusione della predetta procedura, l'impresa subentrante e le Organizzazioni sindacali, dovranno incontrarsi per valutare la nuova organizzazione con particolare riferimento ad eventuali processi di riorganizzazione adottati.

Si prevede, in particolare, che il ricorso all'appalto da parte dell'azienda salvaguardi le esperienze professionali acquisite e la qualità del servizio.

Si stabilisce altresì che sia le aziende appaltanti che quelle appaltatrici rispettino gli obblighi rivenienti dal D.Lgs. n. 81 del 2008 in materia di tutela della salute e della sicurezza del lavoro con particolare riguardo alle attività in comune e a quelle che possono determinare interferenze. È previsto l'inserimento nel contratto di appalto di clausole volte a obbligare l'azienda appaltatrice a utilizzare il ccnl del settore merceologico di riferimento ed è richiamata la possibilità che i lavoratori dell'impresa appaltatrice utilizzino l'eventuale servizio mensa previa intesa fra quest'ultima e l'impresa appaltante.

Al di là delle novità introdotte dal cd "decreto dignità" sui contratti a termine, si è pro-

INDENNITÀ VARIE

SISTEMI DI WELFARE

LA PARTE NORMATIVA

TRASFERIMENTO DI AZIENDA

APPALTI

CONTRATTI A TERMINE

ceduto all'individuazione delle attività cosiddette "stagionali". A tal fine le Parti hanno convenuto di considerare stagionali quelle attività che per le loro caratteristiche e finalità si svolgono, o sono intensificate, in determinate stagioni o periodi dell'anno, tra i quali, limitatamente al periodo compreso tra il 1° settembre e il 30 giugno, i servizi scolastici. Ne consegue che rientrano tra le attività stagionali le assunzioni disposte per attività che prevedono, in determinate stagioni o periodi dell'anno, l'intensificazione dei servizi legati o meno al trasporto di persone, quali i servizi di trasporto scolastico. Dette assunzioni a termine per le attività stagionali rimangono quindi fuori dal tetto massimo della durata previsto dalla legge, dalle causali e dai limiti percentuali di utilizzo previsti dal ccnl. Il lavoratore assunto a tempo determinato per lo svolgimento di tali attività ha diritto di precedenza per le medesime attività stagionali. Anche nei confronti dei lavoratori stagionali il diritto di precedenza deve essere espressamente richiamato nel contratto di assunzione e dovrà essere esercitato dal lavoratore, per iscritto, entro il termine di tre mesi dalla scadenza del contratto. Il diritto di precedenza si estingue una volta trascorso un anno dalla data di assunzione. È stata inserita anche una nuova indennità e più precisamente l'"Indennità di ripresa" per i lavoratori stagionali. Infatti i lavoratori stagionali avranno diritto per ogni 27 mesi di servizio effettivamente prestato, che comunque non è utile ai fini dell'anzianità, a una indennità, denominata "indennità di ripresa". L'"indennità di ripresa" decorre dal primo giorno del mese immediatamente successivo a quello in cui si compie il 27° mese di servizio. Il conteggio dei 27 mesi di servizio, anche non continuativi, effettivamente prestato, utili al riconoscimento "dell'indennità di ripresa", avverrà per tutti i contratti stipulati dopo la sottoscrizione del presente accordo e cioè dal 26 luglio 2018.

ORARIO DI LAVORO PER IL PERSONALE VIAGGIANTE

In considerazione delle modifiche introdotte dal legislatore europeo con il Regolamento CE n. 561/2006 e con la Direttiva n. 2002/15/CE (recepita con il D. Lgs n. 234/2007), rispettivamente in materia di "armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada", e di "attuazione della Direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti", si è proceduto ad aggiornare la precedente norma contenuta nel ccnl 3 luglio 1996.

MEDIA PLURISETTIMANALE

Le parti, nel riconfermare in 40 ore la durata dell'orario di lavoro settimanale, hanno elevato da 1 a 26 settimane il periodo di compensazione plurisettimanale, precisando altresì che la durata media dell'orario di lavoro nell'arco del periodo plurisettimanale di compensazione medesimo (26 settimane), non può superare le 48 ore comprensive del lavoro straordinario. L'avvio del periodo di 26 settimane può decorrere dal 1° agosto ovvero da qualsiasi altra data che verrà individuata dall'azienda. Sarebbe però opportuno che le aziende predisponessero una specifica comunicazione al personale di avvio del periodo di compensazione plurisettimanale. A fronte di detta elevazione del periodo plurisettimanale, vengono però introdotti alcuni limiti alla compensazione settimanale nella misura massima di 50 ore e minima di 27 ore. Fa eccezione il personale viaggiante adibito ai servizi rientranti nel campo di applicazione del Reg. Ce n. 561 del 2006 e del Decreto Legislativo n. 234/2007, e cioè il conducente di autobus, per il quale viene previsto il solo limite massimo settimanale nella misura di 60 ore.

BANCA ORE

Per i servizi extraurbani di durata superiore alla giornata è stata modificata la vecchia norma che prevedeva il riconoscimento forfettario di quattro quote orarie della retribuzione individuale maggiorate del 20% a totale compenso di eventuali prestazioni eccedenti l'orario contrattuale per tali tipi di servizio. La nuova norma dispone ora che per i predetti servizi verrà corrisposta nel mese di competenza la sola maggiorazione del 20% computata sulle predette quattro quote orarie calcolata sulla retribuzione individuale, mentre le suddette quattro quote orarie forfettarie confluiranno in una "banca individuale delle ore", e saranno recuperate sotto forma di riposo aggiuntivo

al raggiungimento di una quantità di ore equivalente alla prestazione ordinaria giornaliera (orario di lavoro settimanale rapportato al numero delle giornate di prestazione settimanale stabilite). La fruizione dei riposi aggiuntivi deve avvenire al massimo nell'arco del periodo plurisettimanale di compensazione successivo al periodo di 26 settimane di maturazione.

Si considera straordinaria la prestazione lavorativa che al termine del periodo plurisettimanale di 26 settimane ecceda 1.040 ore (26 settimane x 40 ore). Si è stabilito inoltre che, in attuazione del D. Lgs n. 66/2003, sia di 300 ore annue il limite legale di cui all'articolo 5, c.3, del D. Lgs n. 66/2003 e s.m.i. Non concorrono alla formazione del predetto limite di 300 ore annue le ore di lavoro supplementare nonché quelle di straordinario svolte per esigenze eccezionali, tecnico produttive, cause di forza maggiore, ritardi ed eventi particolari (art.5, c.4, D. Lgs. n. 66/2003) e/o fino a concorrenza di n. 66 ore per straordinario volontario. Il nuovo contratto ha poi dato spazio anche ad aspetti più "sociali" quali: la tutela della genitorialità, i permessi solidali e i permessi ex lege 104/1992. E infine le novità di maggiore rilievo introdotte nell'ambito "sociale" con il nuovo ccnl sono quelle riguardanti le molestie sessuali e il congedo per le donne vittime di violenza.

LAVORO
STRAORDINARIO

Sul fronte delle relazioni industriali del settore autoferrotranvieri, si è invece trattato di un altro anno che possiamo ancora definire di applicazione e transizione. Infatti dopo gli importanti risultati raggiunti nel 2015 e maturati dopo anni di faticose trattative sindacali e di tensioni di vario tipo, gli anni successivi sono stati dedicati all'attuazione delle nuove norme. E' quindi ancora fisiologico che, come già dicevamo lo scorso anno, l'attività sindacale, dopo il lunghissimo periodo di carenza contrattuale di questi anni, 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 probabilmente inizieranno presto, considerato che il ccnl è ormai scaduto il 31 dicembre 2017. In realtà nel 2017 ci sono state alcune sporadiche iniziative delle OOSS orientate a riproporre il tema del "Contratto unico della mobilità", subito arginate dalla posizione compatta delle Associazioni Datoriali che hanno ribadito autonomia, indipendenza e integrità del ccnl degli autoferrotranvieri. Al momento in cui scriviamo questa relazione, complici sia alcune lunghe e complesse attività congressuali di alcune Organizzazioni Sindacali sia due gravi lutti che hanno colpito le Segreterie Generali delle due più importanti Organizzazioni sindacali, il percorso di rinnovo del ccnl scaduto lo scorso 31 dicembre 2017 non è quindi stato in alcun modo attivato e le parti si sono limitate a lavorare per definire alcune questioni ancora aperte e discendenti dal rinnovo sottoscritto il 28 novembre 2015.

IL CCNL
AUTOFERROTRANVIERI

Sebbene nella relazione dell'anno precedente si fosse data per imminente la sottoscrizione dello Statuto "Fondo TPL Salute", a seguito del prolungarsi del confronto tra le Organizzazioni sindacali, non si è ancora proceduto alla sottoscrizione dell'atto costitutivo e dello statuto da parte dei Soci Fondatori. La costituzione del Fondo renderà possibile il versamento del contributo annuo di 10 euro di costo previsto dall'accordo nazionale del 28 novembre 2015, di rinnovo del ccnl autoferrotranvieri a partire dal 2017, e dal 2019 per chi applica il ccnl noleggio autobus con conducente e le relative attività correlate, mentre la contribuzione corrente verrà definita dai prossimi rispettivi ccnl.

WELFARE
CONTRATTUALE

Anche in questo caso, a circa un anno dalla scorsa assemblea, sulla Gazzetta Ufficiale del 5 aprile 2019, n. 81, è stato pubblicato il Decreto del Ministero del lavoro del 5 febbraio 2019 con il quale lo stesso Dicastero, alla luce delle volontà manifestate dalle Parti istitutive del Fondo in oggetto con l'accordo nazionale del 4 luglio 2018, ha proceduto ad apportare le conseguenti modificazioni ed integrazioni al Decreto n.

FONDO DI SOLIDARIETÀ
PER IL PERSONALE
DEL TRASPORTO PUBBLICO

97510/2016 del 17 ottobre 2016 relativo al Fondo di solidarietà per il sostegno del reddito del personale delle aziende di trasporto pubblico. Come si ricorderà, un primo intervento di modifica si era reso necessario a seguito della “riscrittura” della precedente normativa sui Fondi di solidarietà previsti per i settori, come quelli del trasporto pubblico locale, non coperti dalla disciplina di integrazione salariale (ex art. 3 della legge n. 92/2012) operata dal D.Lgs n. 148/2015 (in questo caso la modifica ha riguardato il solo aspetto relativo all’estensione del Fondo di solidarietà ai datori di lavoro che occupano mediamente più di 5 dipendenti). Con il successivo accordo integrativo del 23 maggio 2016, le Parti sociali hanno invece manifestato la volontà di modificare parzialmente la durata delle prestazioni del Fondo (interventi integrativi della NASpl), nonché di individuare criteri, priorità e limiti per l’erogazione delle medesime. Da ultimo, con l’accordo nazionale del 4 luglio 2018, sono state apportate alcune modifiche al fine di rendere più agevole e fruibile l’accesso al Fondo, senza con ciò incrementare l’attuale contributo. Le modifiche intervenute con il predetto accordo del 4 luglio 2018, si possono così riassumere: inserimento anche dei contratti di solidarietà per gli interventi di tipo ordinario del Fondo; riduzione del valore complessivo e del periodo dell’integrazione prevista alla NASpl, in caso di risoluzione del rapporto di lavoro; conseguente riduzione dell’onere straordinario a carico dell’azienda; innalzamento a 6 volte il versato dell’anno precedente del tetto massimo utilizzabile dalla singola azienda. Infine, si ricorda che la normativa sui Fondi Bilaterali di Solidarietà non trova applicazione nei riguardi delle aziende rientranti nella normativa in materia di integrazione salariale (CIG e CIGS), tra le quali ricordiamo rientrano le aziende del settore del noleggio autobus con conducente.

I RAPPORTI CON LA UE E LE RELAZIONI INTERNAZIONALI

L'Associazione ha dedicato anche quest'anno grande attenzione al settore, partecipando alle numerose iniziative seminariali organizzate a livello internazionale al fine di discutere e finalizzare posizioni comuni sulle diverse tematiche oggetto delle proposte normative della Commissione europea (Pacchetto Mobilità). L'impegno nell'attività di lobby comunitaria ha visto, infatti, 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. Ad oggi, le discussioni sono sfociate in un Position Paper in gran parte condiviso dalle associazioni membri IRU sulla prima parte del Pacchetto mobilità. L'imminente avvio della campagna elettorale europea prelude a nuove e impegnative sfide per il prossimo autunno.

I lavori del Comitato per il Dialogo sociale europeo, organo paritetico istituito dalle parti sociali ETF ed IRU, sono stati intensi soprattutto alla luce dell'impegnativa agenda della Commissione. Di rilievo, in questa fase, i lavori del Comitato, per i risvolti e gli effetti sociali delle tematiche oggetto del Road Package: dal salario minimo europeo, al tema della fruizione del riposo a bordo dell'autobus per i conducenti e alla rimodulazione stessa del periodo di riposo settimanale.

In qualità di membro IRU, l'Associazione ha partecipato come di consueto 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. Intensa, infatti, la partecipazione dell'Associazione ai workshop organizzati dalle commissioni e dal CTP dell'IRU al fine di discutere e finalizzare le posizioni sulle diverse tematiche oggetto delle proposte normative della Commissione europea. Le discussioni, come anticipato, sono sfociate in un Position Paper condiviso dalla gran parte dei membri sulla prima parte del Pacchetto mobilità (riguardante in particolare il distacco transfrontaliero, i sistemi di pedaggio internazionale e le modifiche al Reg.CE 561/2006). Gli incontri sulle proposte contenute sulla seconda parte del Pacchetto sono tutt'ora in corso.

La collaborazione con le Associazioni consorelle è stata anche in questo anno intensa e proficua per dare rapida e positiva soluzione a criticità sollevate dalle aziende associate. I temi prioritari sui quali le Associazioni hanno avuto necessità di confrontarsi sono stati quelli inerenti le disposizioni sul distacco transnazionale nonché questioni attinenti le prassi degli operatori addetti ai controlli su strada nei vari paesi europei. Su alcune proposte di modifica legislative - in particolare quella riguardante la modifica delle norme comunitarie relative all'accesso alla professione - non è stato possibile trovare una posizione condivisa. Sono stati organizzati forum e dibattiti sul tema al fine di promuovere il ruolo del trasporto di passeggeri collettivo. Anche quest'anno l'Associazione ha presenziato alle semestrali riunioni della Commissione Tecnica e della Commissione per la Sicurezza Stradale dell'IRU. I temi che hanno maggiormente interessato i lavori delle Commissioni sono stati quelli dei pacchetti mobilità, in particolare il secondo con la modifica della Direttiva sui veicoli puliti, il tachigrafo intelligente e i veicoli a guida autonoma.

Per questi ultimi, la discussione è stata affrontata su temi sia prettamente tecnologici che su temi più di tipo sociale, come ad esempio la responsabilità del conducente in caso di incidente. Gli step gradualmente al raggiungimento del livello di automazione 5, cioè quello per il quale non vi è la necessità di un conducente, prevedono veicoli sempre più automatizzati ma in qualche modo supervisionati da un essere umano. In questo senso, non è chiaro quale sia il grado di responsabilità del conducente rispetto alle funzioni svolte in automatico dal veicolo.

RAPPORTI CON
LE ISTITUZIONI EUROPEE

RAPPORTI CON IRU
E CON LE ASSOCIAZIONI
CONSORELLE

LE MISSIONI ANAV: LA CINA

Incoraggiata dal successo ottenuto dalle esperienze maturate negli ultimi 6 anni, l'ultima delle quali in Messico, l'Associazione, nell'ottica di accrescere le conoscenze e le potenzialità di sviluppo delle imprese, ha proposto ai suoi associati per il 2019 una nuova esperienza, alla volta della Grande Cina: dal 7 al 14 luglio prossimi. La scelta del paese per questa iniziativa è dettata da alcuni fattori essenziali che fanno di questo paese un punto di riferimento ideale per le ultime innovazioni del trasporto in termini di infrastrutture, tecnologia e dotazioni di flotta. I veicoli elettrici sono al centro della strategia industriale nazionale cinese "Beijing's Made in China 2025". Anche in questa occasione, la missione è organizzata in collaborazione e con il supporto dell'IRU, che ha una delegazione ufficiale nella sede East and South East Asia a Pechino.

LE QUESTIONI COMUNITARIE

Le proposte legislative contenute nei tre Pacchetti mobilità della Commissione europea hanno catalizzato le energie e le azioni di lobby dell'Associazione per la loro importanza e il loro impatto sul settore. Ora, con le elezioni europee alle porte, si teme per le sorti di alcune di queste proposte, il cui iter è stato già molto travagliato in prima lettura. Dopo le elezioni, il 2 luglio si insedierà, infatti, un nuovo Parlamento, il quale eleggerà, a sua volta, un nuovo Presidente della Commissione europea al posto di Junker che, per 5 anni, ha guidato l'esecutivo UE.

Di seguito le proposte legislative di maggior interesse per il settore sulle quali l'Associazione ha focalizzato – e continuerà a farlo – l'attenzione e la propria attività di lobby.

IL REGOLAMENTO CE 1071/2009

Con la risoluzione legislativa del 4 aprile u.s. il Parlamento europeo ha adottato la propria posizione sulla proposta di modifica del Regolamento (CE) n. 1071/2009 della Commissione Europea, COM(2017)281, e dato il via libera all'apertura del dialogo con il Consiglio Trasporti Europeo, il cui testo è stato votato il 3 dicembre scorso. Dopo l'insediamento, il prossimo mese luglio, del nuovo Parlamento inizierà il negoziato per una mediazione tra i testi. Diverse le modifiche in discussione relativamente ai quattro requisiti di accesso alla professione di trasportatore su strada nell'ottica di tutelare la concorrenza e favorire la sicurezza e qualità dei trasporti. Tra le novità approvate dal Parlamento spicca, relativamente al requisito di stabilimento, l'obbligo per le imprese di disporre di un centro operativo e di un numero di parcheggi sufficiente in relazione ai mezzi in disponibilità; di applicare ai contratti dei conducenti la legge dello Stato membro di stabilimento; di assicurare che vi sia proporzionalità tra l'attività della sede ed il personale e gli attivi dell'impresa (più puntuale il testo del Consiglio che richiede una proporzionalità tra operazioni di trasporto effettuate dalla sede e veicoli e conducenti). Con riferimento al requisito di onorabilità, si propone l'estensione del novero delle violazioni (in materia di cabotaggio, distacco, legge applicabile alle obbligazioni contrattuali) che, in caso di grave condanna penale o sanzione per infrazione grave, possono comportare la perdita del requisito e si affida alla Commissione il compito di stilare un elenco di misure per il ripristino dell'onorabilità in capo al gestore dei trasporti che (come nella proposta della Commissione) non può avvenire prima di un anno. Relativamente al requisito di idoneità finanziaria, ferme restando le soglie di 9mila (primo veicolo) e 5mila euro (veicoli supplementari) si prevede che – solo in assenza di conti annuali certificati – l'idoneità finanziaria possa essere dimostrata mediante garanzia bancaria o assicurativa (compresa polizza di responsabilità professionale) oppure mediante altro documento vincolante da cui emerga una fideiussione in solido in favore dell'impresa. Più flessibile, invece, la posizione del Consiglio – che anche l'Associazione sosterrà nei prossimi passaggi legislativi - che prevede l'alternatività tra i diversi strumenti di attestazione dell'idoneità finanziaria mediante conti certificati annuali ed altri. Il testo licenziato dal Parlamento prevede altresì la riduzione da 5 a 3 anni della periodicità dei controlli, in capo all'impresa, sul possesso dei predetti requisiti. Ulteriori modifiche introdotte dal Parlamento riguardano i dati da inserire nei registri elettronici

nazionali (REN) e misure aggiuntive per favorire l'interconnessione e l'interoperabilità dei registri elettronici nazionali.

L'importanza che riveste questa disciplina per la categoria è ormai nota; la proposta di Regolamento di modifica del Reg.CE 561/2006 è contenuta nella prima parte del Pacchetto Mobilità e ha vissuto un iter in prima lettura piuttosto travagliato, con diversi "palleggi" tra Commissione trasporti e Commissione plenaria del Parlamento europeo finché, il 4 aprile scorso, il PE ha deciso di adottare il Pacchetto Mobilità I dando così il via libera alla sua posizione per negoziare con il Consiglio la revisione delle norme sul distacco dei conducenti, sui periodi di riposo dei conducenti e su una migliore applicazione delle norme in materia di cabotaggio. Alcune richieste avanzate dalla categoria – ritenute veicolo fondamentale ai fini del riconoscimento delle peculiarità del settore del trasporto persone su strada rispetto a quello del trasporto merci - sono state respinte: tra queste, le "deroghe del turismo in pullman" nonché la possibilità di fruire la compensazione per un riposo settimanale ridotto "agganciata" ad un riposo giornaliero. È stata, però, adottata la "clausola di revisione" che prevede che la Commissione europea, entro due anni dall'entrata in vigore del regolamento modificativo, valuti e riferisca al Parlamento e al Consiglio l'adozione di norme più adeguate per i conducenti che effettuano occasionalmente servizi di trasporto di passeggeri. Tra le novità approvate dal Parlamento, spicca l'obbligo per l'impresa di organizzare l'attività dei conducenti in modo tale che, prima della fine di ciascun periodo di 4 settimane consecutive, questi possano effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale di più di 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto, presso il proprio domicilio o in un altro luogo scelto dal conducente (dove per domicilio si intende il luogo dove il conducente ha la propria residenza). Se il luogo scelto è diverso dal proprio domicilio, il conducente informa per iscritto l'impresa di trasporto almeno due settimane prima di tale periodo di riposo. Se il conducente decide di trascorrere il periodo di riposo presso il proprio domicilio, l'impresa di trasporto provvede ai mezzi necessari per il rientro del conducente presso il proprio domicilio. Il Parlamento ha inoltre sancito il divieto di usufruire del riposo settimanale regolare in cabina. Tale riposo deve essere effettuato in un alloggio di qualità e rispettoso del genere, fuori dalla cabina, con appropriati servizi igienici e adeguate attrezzature. Su altri punti, la posizione del Parlamento è allineata a quella del Consiglio: per la compensazione, resta ferma la possibilità di agganciarla unicamente ad un riposo regolare settimanale e per le registrazioni dei giorni precedenti sia il PE che il Consiglio prevedono l'obbligo di tenere a bordo quelle dei 56 gg precedenti. Per quanto concerne il periodo di riferimento, il Parlamento è favorevole al mantenimento della norma attuale (periodo di riferimento di 2 settimane, con 2 periodi di riposo settimanale regolare o uno regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto). L'Associazione ha dedicato alti livelli di attenzione al complesso e in alcuni momenti critico iter legislativo comunitario, con stretto coinvolgimento dei deputati nazionali impegnati a Strasburgo. L'ANAV riprenderà l'azione di lobby nei confronti degli organismi comunitari all'indomani degli esiti elettorali. Vi è da dire, infatti, che gli impegni assunti dagli europarlamentari in termini di supporto al settore sono stati di rilievo al fine di promuovere il potenziamento dell'autobus quale mezzo di trasporto sostenibile, anche da un punto di vista sociale, attraverso scelte normative coerenti sul piano sia delle regole di accesso al mercato che della tassazione per l'utilizzo delle infrastrutture.

Anche in quest'ultimo anno il tema del distacco e del salario minimo è stato al centro di un dibattito molto animato, sia perché un numero sempre crescente di Paesi europei ha dato attuazione alla direttiva comunitaria - e con regole molto diverse l'uno dall'altro - sia perché, nella prima parte del Mobility Package presentato dalla Commissione europea nel maggio del 2017, è contenuto un testo legislativo recante la proposta di modifica della direttiva CE 96/71 ed una proposta specifica per il settore dei trasporti. La

IL REGOLAMENTO
CE 561/2006

IL DISTACCO
TRANSAZIONALE

proposta di modifica della direttiva sul distacco dei conducenti, contenuta nel Pacchetto, adottata il 4 aprile scorso dal Parlamento europeo, si applicherebbe al cabotaggio e a tutte le altre situazioni in cui i passeggeri vengono prelevati e depositati in uno o più Stati membri diversi dallo Stato membro di stabilimento. Sono esclusi i trasporti di transito, le escursioni locali e tutte le operazioni di trasporto (regolari e occasionali) in cui i passeggeri sono prelevati o depositati nello Stato membro di stabilimento. Il PE ha per il momento respinto la proposta IRU di esentare le situazioni in cui i passeggeri vengono prelevati e depositati in Stati membri diversi dallo Stato membro di stabilimento nel quadro di un servizio di trasporto bilaterale che inizia o termina nello Stato membro di stabilimento.

Allo stato attuale, oltre all'Italia dove trova applicazione unicamente ai servizi di cabotaggio, hanno dato attuazione alla direttiva attualmente in vigore (direttiva CE 96/71) l'Austria, il Belgio, la Francia, la Germania, il Lussemburgo ed i Paesi Bassi. Anche la Svizzera, pur non appartenendo all'Unione Europea, ha dato attuazione ad alcune disposizioni contenute nell'Accordo sulla libera circolazione delle persone (ALC) e, con la circolare SEM-SECO del febbraio 2017, ha stabilito disposizioni specifiche per il settore del trasporto viaggiatori relativamente al distacco dei lavoratori prevedendo una procedura di notifica per i distacchi inferiori a 90 giorni e una procedura di richiesta di permesso di soggiorno per le attività di una durata superiore. Con la Svizzera e con la Francia permangono, tuttavia, alcune difficoltà legate agli obblighi procedurali, nel primo caso, e al campo di applicazione nel secondo. L'Associazione ha preso contatti con entrambe le autorità competenti per chiarire i punti ancora poco chiari nelle rispettive normative. Considerata l'importanza della tematica e le diverse regole applicative nei vari paesi interessati, l'ANAV ha inoltre dedicato una sezione ad hoc del sito associativo, in continuo aggiornamento al fine di agevolare le associate negli adempimenti.

IL REGOLAMENTO CE 1073/2009

Questa proposta, presentata dalla Commissione Europea nel novembre 2017, nell'ambito della presentazione della seconda parte del cosiddetto Mobility Package, ha sin dal principio suscitato una generale "levata di scudi" delle parti sociali di tutti gli Stati Membri per la connotazione "rivoluzionaria" rispetto al Regolamento CE 1073/2009 attualmente in vigore. Certamente la proposta della Commissione guarda alla promozione della mobilità interurbana, all'incremento della quota modale delle tipologie di trasporto sostenibili, in uno con gli obiettivi volti a rimuovere gli ostacoli allo sviluppo dei servizi interurbani effettuati con autobus e ad affrontare tematiche importanti quali l'accesso ai terminal e gli esorbitanti oneri amministrativi. Pur comprendendo le istanze generali presentate dalla Commissione europea nella relazione di accompagnamento al progetto di revisione normativa, l'ANAV ha, nondimeno, messo in luce alcuni elementi di forte criticità ivi contenuti. Tra questi, in particolare, la proposta di estendere l'ambito applicativo delle disposizioni contenute nel Reg.CE 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri e una serie di questioni attinenti alle infrastrutture, ai servizi svolti in regime di cabotaggio e ai servizi occasionali. In considerazione di tutto ciò, a giugno dello scorso anno, l'ANAV, insieme alle altre Associazioni datoriali e alle Organizzazioni Sindacali del trasporto, ha siglato un avviso comune sulla proposta che recepisce e cristallizza le criticità sopra sinteticamente riportate. Il Parlamento europeo in sessione plenaria ha adottato, lo scorso 14 febbraio, la Risoluzione legislativa sulla proposta della Commissione europea di modifica del Reg.CE 1073/2009 sulle norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di autobus, come modificato materialmente dalla commissione TRAN nella votazione dello scorso 22 gennaio. La versione adottata, in particolare, ha accolto la necessità di trovare un approccio equilibrato tra la necessaria protezione dei servizi pubblici e la liberalizzazione dei mercati dei servizi regolari negli Stati membri in cui la concorrenza è attualmente limitata. Ha, inoltre, introdotto l'obbligo per gli operatori di istituire una sede nazionale (c.d. stabilimento) nello Stato membro in cui questi forniscono servizi di linea nazionali; ha reintrodotta la nozione di "escursioni locali" (che in definitiva esenta le escursioni locali

effettuate in ambito dei servizi occasionali dalle disposizioni sul distacco dei lavoratori) e ha previsto norme per un accesso non discriminatorio ai terminal pubblici. Fra gli emendamenti rigettati - per i quali l'Associazione si è molto spesa nell'azione di lobby - quello finalizzato ad abrogare la c.d. deroga dei 12 giorni per i conducenti dei servizi occasionali internazionali. Diversamente, è stato accolto favorevolmente l'emendamento che impone la definizione delle operazioni di cabotaggio. L'obiettivo di questo emendamento è di mantenere la natura temporanea delle operazioni di cabotaggio. Dal punto di vista procedurale, la proposta è ora pronta per la discussione con il Consiglio dove, tuttavia, l'esame del fascicolo non è affatto in uno stadio avanzato, al punto che si presume che, con molta probabilità, la Presidenza destinerà il fascicolo alla discussione solo nel prossimo autunno. È evidente come, anche questo, sia un fronte "aperto" in ordine al quale l'Associazione porterà avanti le esigenze della categoria.

Sul tema della proposta di Direttiva facente parte del II Pacchetto Mobilità che prevede la modifica della Direttiva 2009/33/CE inserendo alcune novità fra cui obblighi di percentuali minime di acquisto per gli Stati Membri di veicoli ad alimentazione alternativa l'anno trascorso ha registrato un avanzamento dell'iter legislativo. In particolare, il 25 ottobre scorso, il Parlamento ha votato una serie di emendamenti al testo iniziale proposto dalla Commissione Europea. A seguito di ciò, l'Associazione ha inviato a Federtrasporto, referente per il tema presso il Ministero dei Trasporti, le proprie considerazioni in merito alle novità proposte dal Parlamento. In particolare, sono state accolte con favore le diverse proposte orientate alla promozione del TPL, allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, al calcolo delle emissioni secondo l'approccio "dal pozzo alle ruote", alla necessità di strumenti finanziari di supporto, nonché alla non applicazione retroattiva ai contratti esistenti ed alla esplicitazione dell'ambito applicativo limitato agli appalti pubblici. È stato invece criticato l'ulteriore irrigidimento dei vincoli stabiliti per il raggiungimento degli obiettivi minimi delle quote di appalto relative a veicoli puliti, quote che nella proposta iniziale della Commissione erano già estremamente elevate e, probabilmente, irrealistiche con riferimento agli autobus. L'irrigidimento risulta dall'imposizione di un sotto-obiettivo di acquisizione di almeno il 66% dell'obiettivo minimo del 50% dal 2025 e del 75% dal 2030 di veicoli a zero emissioni e limiti al concorso alla realizzazione dell'obiettivo stesso con mezzi alimentati a biometano, con conseguente vincolo di acquisizione di almeno il 23% del totale dell'appalto di veicoli elettrici o a idrogeno in modo incoerente con il principio di neutralità tecnologica affermato nella medesima proposta di direttiva. Peraltro non è definito il peso che i veicoli differenti da quelli "a zero emissioni" avrebbero nel conteggio finalizzato al raggiungimento degli obiettivi. Un'ulteriore osservazione è stata fatta circa la non differenziazione dell'oggetto autobus per categorie, considerando che lo sviluppo delle tecnologie ad alimentazione alternativa risulta differente (per la classe III assente) a seconda di queste. Successivamente, il Consiglio ha proposto un testo di compromesso in cui vengono esclusi dal campo di applicazione della Direttiva gli autobus di classe II e III ed al contempo vengono abbassati leggermente i limiti di acquisizione (50% in luogo del 45%) con però con un contemporaneo leggero irrigidimento dei sotto-obiettivi.

DIRETTIVA VEICOLI PULITI

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 consulenza 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 per i quali l'Associazione ha

LE QUESTIONI EXTRA UE

sempre presenziato in fase preparatoria con la delegazione ministeriale italiana: Autotrasporto Italia/Albania (luglio 2018); Autotrasporto internazionale Italia/Moldavia (aprile 2019). Relativamente agli Accordi bilaterali stipulati tra l'Italia e i Paesi non appartenenti all'Unione europea, sono in fase conclusiva le procedure legislative per la ratifica dei seguenti Accordi sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto di merci e viaggiatori tra l'Italia e l'Armenia nonché tra l'Italia e la Tunisia.

LA NORMATIVA DI SETTORE

Numerose e di ampio respiro le altre tematiche di cui si è occupata l'Associazione e in merito alle quali ha fornito consulenza alle imprese associate nell'ultimo anno.

Tra le prime misure annunciate e realizzate dal nuovo Governo la prima è stata quella riconducibile alla riforma del mercato del lavoro attraverso il varo del decreto legge n. 87/2018, convertito con modificazioni in legge n. 96/2018, conosciuto come "decreto dignità", che molte perplessità ha destato nel mondo imprenditoriale. Attraverso tale normativa, sono stati infatti ridisegnati i contratti di lavoro a tempo determinato e i contratti di lavoro somministrati.

La seconda misura, introdotta con il decreto legge n. 4/2019, convertito con modificazioni in legge n. 26/2019, ha riguardato, oltre al reddito di cittadinanza, i trattamenti di pensione anticipata: "quota 100", pensione anticipata, opzione donna, lavoratori precoci, Ape sociale, la possibilità di riscattare i periodi non coperti da contribuzione e quelli legati a periodi di studio (laurea), gli incentivi previsti per le aziende nel caso in cui queste siano disposte ad assumere a tempo pieno e indeterminato soggetti beneficiari del reddito di cittadinanza, nonché i Fondi bilaterali.

La Corte Costituzionale, con la sentenza n. 194 depositata l'8 novembre 2018, ha dichiarato incostituzionale il criterio di determinazione dell'indennità spettante al lavoratore ingiustamente licenziato – ancorato solo all'anzianità di servizio – previsto dall'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo n. 23/2015, sia nel testo originario che nel testo modificato dal decreto legge n. 87/2018 convertito con modificazioni in legge n. 96/2018. Tale regola, secondo la Consulta, non realizza un equilibrato componimento degli interessi in gioco: la libertà di organizzazione dell'impresa da un lato e la tutela del lavoratore ingiustamente licenziato dall'altro. Pertanto, il giudice, nell'esercitare la propria discrezionalità nel rispetto dei limiti, minimo (4, ora 6 mensilità) e massimo (24, ora 36 mensilità), dell'intervallo in cui va quantificata l'indennità, dovrà tener conto non solo dell'anzianità di servizio – criterio che ispira il disegno riformatore del 2015 – ma anche degli altri criteri "desumibili in chiave sistematica dall'evoluzione della disciplina limitativa dei licenziamenti (numero dei dipendenti occupati, dimensioni dell'attività economica, comportamento e condizioni delle parti)".

Con il DM 27 febbraio 2019 e le successive istruzioni dell'INAIL sono state aggiornate le tariffe per l'assicurazione contro gli infortuni e le malattie professionali, in considerazione del più recente andamento infortunistico e delle nuove prestazioni assicurate dall'Inail. L'entrata in vigore delle nuove tariffe dei premi viene stabilita con decorrenza 1° gennaio. L'INAIL ha rivisto il nomenclatore delle lavorazioni, i tassi e le modalità di applicazione della tariffa. Le modifiche del nomenclatore riguardano, ad esempio, l'individuazione di nuove lavorazioni o di nuovi processi produttivi, l'eliminazione di voci non più esistenti o l'accorpamento di lavorazioni non significative. I tassi medi nazionali sono stati rivisti in relazione all'andamento infortunistico del triennio di riferimento (2013-2015) e sono più rispondenti al dato reale. È stato completamente modificato il sistema dell'oscillazione, il meccanismo assicurativo che consente di adeguare il tasso individuato al livello nazionale in melius o in pejus rispetto all'andamento infortunistico e all'impegno prevenzionale della singola azienda. L'aggiornamento delle tariffe consente una riduzione generalizzata dei tassi di circa il 32% rispetto ai tassi medi del 2000, mentre l'oscillazione appare meno favorevole rispetto al passato. La conseguenza è che, non costituendo l'aggiornamento delle tariffe una riduzione generalizzata dei premi, i tassi realmente applicati a valle dell'oscillazione potranno essere pari, maggiori o minori rispetto al passato. Ovviamente, vista la riduzione generalizzata del 32%, l'onere assicurativo risulterà generalmente ridotto, anche in percentuale significativa, ma non mancheranno ipotesi di sostanziale invarianza rispetto al passato e qualche in-

MISURE IN MATERIA
DI LAVORO

SENTENZA CONSULTA
N. 194/2018

NUOVE TARIFFE INAIL

cremento. Per quanto di specifico interesse per i nostri settori, segnaliamo che per quanto riguarda quello del trasporto pubblico non ha subito variazione (viene confermato il 25 per mille) mentre quello relativo al settore del noleggio autobus con conducente ha registrato una revisione del tasso: passando dal 36 per mille al 17,05 per mille.

**CIRCOLARE
DEL MINISTERO
DELL'INTERNO
N. 11001 DEL 22 MARZO 2019**

A seguito della recente grave vicenda dell'autobus dirottato in Lombardia con a bordo 51 ragazzi e successivamente dato alle fiamme, il Ministro dell'Interno ha inviato lo scorso 22 marzo una nota con la quale viene richiesta alle Autorità competenti in materia di rilascio e controllo dei documenti abilitativi alla guida un'intensificazione degli accertamenti in merito al possesso e alla permanente validità dei predetti documenti nonché un maggiore raccordo operativo con le Motorizzazioni civili.

La stessa richiesta nella circolare del Viminale è stata estesa ai Sindaci, Dirigenti scolastici e a ogni altra Amministrazione pubblica, tutte le volte in cui si tratti di servizi di trasporto scolastico e di viaggi di istruzione con autobus. Altrettanto essenziale, si legge nella circolare del Dicastero, «è la scrupolosa applicazione delle disposizioni recate dal decreto ministeriale 23 febbraio 1999, n. 88, in materia di accertamento e controllo dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto valorizzando le previsioni che impongono di sottoporre a visita di revisione i dipendenti quando sorgono dubbi sulle loro condizioni». Sul punto, l'ANAV è stata ricevuta dal vicecapo di Gabinetto dott.ssa Caprara del Ministero dell'Interno in merito alle istruzioni impartite dal Dicastero con circolare n. 11001 del 22 marzo 2019, sugli accertamenti relativi a conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di persone. L'incontro è stato utile a rappresentare al Ministero l'opportunità di farsi promotore di un tavolo istituzionale di coordinamento fra Ministero dei Trasporti, Ministero di Grazia e Giustizia ed il medesimo Ministero dell'Interno, sulle esigenze e tematiche di rilievo evidenziate nella richiamata circolare ministeriale. L'ANAV ha evidenziato quattro questioni prioritarie (attinenti ai requisiti psicofisici; al trasporto turistico/scolastico; casellario giudiziale e documenti abilitativi alla guida professionale) in ordine alle quali sono state rappresentate le criticità normative e operative emerse e segnalate dalle aziende associate e le possibili aree di intervento. Il documento di sintesi confezionato dall'Associazione è stato accolto con interesse e il viceprefetto darà quanto prima riscontro sulla rilevata opportunità di convocare un tavolo ad hoc. L'incontro ha anche costituito un'occasione per fare il punto sul fronte degli accertamenti penali sui conducenti. Ad oggi infatti, solo il D.Lgs. n. 39/2014 - in tema di casellario giudiziale - prevede per i datori di lavoro che intendano impiegare una dipendente per lo svolgimento di attività professionali che comportino contatti diretti e regolari con minori l'acquisizione del certificato penale del casellario giudiziale. Tale obbligo riguarda le assunzioni intervenute dal 6 aprile 2014 ed è finalizzato a verificare l'assenza di reati concernenti la pornografia minorile ovvero di sanzioni interdittive dell'esercizio di attività che comportano i contatti diretti e regolari con i minori. La materia del casellario giudiziale è stata oggetto di recente riforma operata con il D.lgs. 2 ottobre 2018, n. 122: l'intervento normativo - che entrerà in vigore, salvo ulteriori rinvii, a novembre prossimo - è stato effettuato a fini di adeguamento alle modifiche intervenute nella materia penale e processuale, nonché ai principi e criteri contenuti nella normativa nazionale e nel diritto dell'Unione europea in materia di protezione dei dati personali.

**CONVENZIONE
MINISTERO
DELLA DIFESA**

All'interno del progetto "sbocchi occupazionali", riguardante l'attività di sostegno alla ricollocazione professionale dei volontari congedati del Ministero della Difesa, ANAV ha stipulato con il Ministero stesso una convenzione che permette alle aziende associate di accedere ai curriculum dei militari congedati. Chiaramente molti dei militari congedati, tutti con onore e dopo un periodo di ferma volontaria di un minimo di un anno ad un massimo di 7, pur non possedendo la CQC ma avendo la possibilità di sostenere l'esame senza corsi aggiuntivi, sono in possesso della patente D/DE.

A fine novembre 2018 vengono pubblicate le sentenze del TAR Piemonte sui ricorsi promossi dall'ANAV, insieme ad alcune Aziende associate, nonché nel 2017 e 2018 congiuntamente alle altre Associazioni, avverso gli atti di determinazione del contributo richiesto dall'ART per gli anni 2016, 2017 e 2018. Le sentenze accolgono parzialmente i ricorsi stabilendo l'esclusione dell'attività di noleggio autobus con conducente dall'ambito delle attività regolate e, quindi, avvalorando lo scomputo del fatturato da noleggio dal fatturato rilevante complessivo su cui deve essere calcolato il contributo. Il collegio dei giudici statuisce invece che i servizi di linea di competenza statale sono correttamente assoggettati a contributo in quanto servizi regolati da parte dell'Autorità che ha competenza, in attuazione del Regolamento UE n. 181/2011, in materia di gestione e decisione dei reclami degli utenti, con connessa facoltà di applicare sanzioni. Con riferimento alle attività di TPL, i giudici respingono la censura relativa alla considerazione nel fatturato rilevante delle compensazioni per gli oneri di servizio pubblico. Il TAR liquida poi in modo sintetico la censura relativa all'illogico e discriminatorio trattamento dei consorzi assoggettati direttamente al contributo, rispetto alle imprese singolarmente considerate che potrebbero restare al di sotto della soglia di contribuzione. In esito alle sentenze l'ANAV propone all'Autorità l'individuazione di soluzioni condivise per l'adozione di modelli più equi di contribuzione basati su alcuni principi di fondo: sostenibilità del contributo richiesto in considerazione delle dimensioni di fatturato delle imprese; esclusione delle attività non regolate, e quindi del noleggio autobus, dall'assoggettamento al contributo anche per il futuro; introduzione di adeguati criteri di proporzionalità e sostenibilità in modo da perseguire una maggiore corrispondenza tra gli oneri imposti ai diversi soggetti regolati ed i costi sostenuti dall'Autorità nell'esercizio delle differenti competenze. Adozione, quindi, di aliquote contributive differenziate per i diversi settori regolati e coerenti con il grado di rilevanza delle attività regolatorie espletate. Pressoché contestualmente alla pubblicazione delle sentenze del TAR Piemonte, in data 20 novembre 2018, entra in vigore la legge n. 130/2018 di conversione, con modificazioni, del D.L. n. 109/2018, cd. "Genova", nell'ambito della quale vengono introdotte alcune disposizioni che impattano sulla disciplina delle modalità di finanziamento dell'Autorità allargando la platea degli obbligati al contributo in contrasto con i criteri interpretativi identificati dalla Corte Costituzionale e confermati dagli esiti del contenzioso giudiziario in base ai quali la platea dei soggetti tenuti al contributo deve essere individuata solo tra coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'Autorità ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali. In questo contesto, l'Associazione solleva la problematica relativa alle pretese contributive dell'Autorità anche in ambito confindustriale, ottenendo la piena condivisione e il supporto di Federtrasporto per l'adozione di iniziative comuni di sensibilizzazione circa l'opportunità di prevedere un diverso sistema di finanziamento. Nel mese di febbraio 2019, l'Autorità pubblica la Delibera n. 141/2018 attraverso la quale, come da prassi, stabilisce la misura dell'aliquota e le modalità di versamento dei contributi al proprio funzionamento dovuti dalle imprese regolate per l'anno 2019. L'Autorità conferma sostanzialmente le regole relative al precedente anno di contribuzione mantenendo la medesima aliquota contributiva unica dello 0,6 per mille sul fatturato rilevante e la medesima soglia di esenzione (fatturato rilevante pari o inferiore a 5 milioni di euro), con ciò accogliendo i rilievi mossi dall'Associazione circa la precedente previsione dell'Autorità di ridurre ulteriormente tale soglia portandola a solo un milione di fatturato rilevante. L'Autorità, tuttavia, conferma anche l'assoggettamento all'onere contributivo dei soggetti che esercitano "servizi di trasporto di passeggeri su strada", nozione estremamente ampia che se si dovesse tenere fede alla ricognizione operata dall'Autorità con la Delibera n. 75/2017 comprenderebbe anche i servizi di noleggio con conducente. A fondamento di questa impostazione l'Autorità dei Trasporti richiama le modifiche alla normativa intervenute con la legge n. 130/2018 che a suo parere giustificerebbero l'assoggettamento a contributo anche di settori/attività per le quali l'Autorità abbia esercitato competenze anche diverse da quelle prettamente regolatorie

(es. indagini). È questa una ricostruzione che, seppur non in contrasto con le nuove norme, non rispetterebbe però i principi costituzionali di predeterminazione delle prestazioni patrimoniali evidenziati dalla Consulta, questione segnalata dall'ANAV e condivisa in seno a Confindustria.

LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Lo stato di avanzamento dei lavori, al 31 dicembre 2018, della normativa europea sulla privacy ha evidenziato, tra le cose fatte, la cernita delle disposizioni di codici deontologici e delle autorizzazioni generali compatibili con il Regolamento UE n. 2016/679 sulla protezione dei dati (noto anche come GDPR – General Data Protection Regulation). Sono ancora in lavorazione una serie di adempimenti, provvedimenti e le semplificazioni per le piccole e medie imprese e così via. Con il Regolamento Europeo per la privacy, in vigore dalla primavera dello scorso anno, si è quindi delineato un nuovo quadro di adempimenti per aziende e professionisti. Quest'anno è stato, quindi, un anno di "compliance", in un labirinto di interpretazioni e di incertezze normative. Non è un caso che (solamente) lo scorso 18 maggio è spirato il cd. periodo di attenzione, previsto dal D.Lgs n. 101/2018 di adeguamento normativo nazionale al GDPR (art. 22, co. 131), durante il quale il Garante privacy ha tenuto conto, ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative e nei limiti in cui risulti compatibile con le disposizioni del GDPR, della fase di prima applicazione delle disposizioni sanzionatorie. Resta il fatto che le imprese, per il principio di accountability, devono dimostrare che il titolare/responsabile del trattamento abbia messo in atto misure tecniche e organizzative idonee per garantire un livello di sicurezza adeguato al rischio. La consulenza dell'Associazione è stata dunque rivolta a fornire il più alto livello di informazione sulla rapida evoluzione della prassi in materia e adeguati supporti di consulenza di settore per mettere in atto efficaci misure tecniche e organizzative al fine di garantire la sicurezza dei trattamenti. L'adeguamento alle nuove disposizioni si è tradotto, di fatto, nel passaggio ad un nuovo regime che è, comunque, profondamente radicato nel passato. Sul tema l'ANAV ha tenuto un complesso e articolato workshop con relatori ed esperti del settore.

Negli anni della digitalizzazione delle imprese, è diventato fondamentale poter offrire ai lavoratori e agli imprenditori le potenzialità della tecnologia e al contempo tutelare il diritto fondamentale, riconosciuto anche dalla Carta dei diritti dell'Unione Europea, alla protezione dei dati personali. Il Garante italiano per la protezione dei dati personali e il Gruppo di lavoro articolo 29 europeo sono stati chiari: non rientrano nella categoria degli "strumenti consentiti" gli strumenti volti esclusivamente al controllo del lavoratore e che risultino invasivi e lesivi della dignità del dipendente. Una volta selezionati gli strumenti, è fondamentale che il datore di lavoro garantisca una informativa concisa, trasparente, comprensibile sulle modalità d'uso ed i potenziali controlli per ciascuno strumento di lavoro. Sul tema del controllo a distanza, nell'ultimo anno, si sono susseguite indicazioni operative impartite dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro, in particolare sulle procedure di rilascio delle autorizzazioni: nell'ipotesi di utilizzo di sistemi di videosorveglianza per motivi di sicurezza, l'INL ha richiesto che le invocate necessità legate alla sicurezza del lavoro devono trovare adeguato riscontro nell'attività di valutazione dei rischi effettuata dal datore di lavoro e formalizzata nell'apposito documento (DVR).

IL CODICE DEGLI APPALTI

È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 18 aprile (n. 92/2019) il decreto-legge n. 32/2019 che reca "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici e misure per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali" (cd. DL "Sblocca Cantieri"). Il Decreto, in vigore dal 19 aprile 2019, dovrebbe rispondere alla richiesta del mondo imprenditoriale di rilanciare gli investimenti in opere pubbliche, al fine di contribuire alla crescita economica e occupazionale del Paese e con il quale il Governo si propone di semplificare il quadro normativo e amministrativo connesso ai pubblici affidamenti e concernenti la disciplina dei contratti pubblici. Dopo neanche 4 mesi, si è registrato un nuovo intervento legislativo sul Codice degli Appalti: dopo il correttivo

del 2017 (D.Lgs. n. 56), il D. L. Semplificazioni (D.L. 14 dicembre 2018, n. 135) e la Legge di Bilancio 2019 (Legge, 30 dicembre 2018, n. 145), solo per citare i più "importanti", è comparso l'ultimo Decreto, il c.d. "Sblocca Cantieri" (D.L. 32 del 18 aprile 2019). E le novità potrebbero, peraltro, cambiare nella fase della conversione in legge, iniziata lo scorso 29 aprile nelle Commissioni Lavori Pubblici e Territorio del Senato e destinata a chiudersi proprio nel mese di giugno. Il provvedimento è stato adottato a seguito di un confronto tra Governo, amministrazioni regionali e locali e parti sociali, tra cui Confindustria, volto a raccogliere istanze e proposte per sbloccare la realizzazione delle opere pubbliche. In vista dell'adozione del provvedimento, Confindustria ha elaborato un pacchetto di proposte, volte a superare le situazioni di natura procedimentale, decisionale, finanziaria e processuale, in particolare quelle che bloccano l'avvio e il completamento delle infrastrutture strategiche e prioritarie. Il pacchetto è stato condiviso con il Governo e costituirà la base per la formulazione di eventuali proposte emendative da parte del mondo imprenditoriale nell'iter di conversione in legge del DL. Come recita il titolo del provvedimento, il testo contiene disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici. Tra i 30 articoli spuntano circa 15 decreti e provvedimenti attuativi, in capo non solo al Governo. Un provvedimento oltremodo complesso che tenta altresì un coordinamento altrettanto difficile con impianti normativi già esistenti (per esempio con la legge fallimentare e la crisi d'impresa, il Codice del processo amministrativo e via dicendo). Entro il 19 ottobre 2019 è attesa l'adozione del regolamento unico che sostituirà le linee guida ANAC e i decreti attuativi del codice appalti, il decreto legislativo 50/2016 entrato in vigore esattamente tre anni fa.

Lo scorso 18 aprile è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la Legge 12.04.2019 n. 31 recante "Disposizioni in materia di azione di classe". Tra i correttivi apportati alla legge durante l'esame parlamentare, l'estensione da 6 a 12 mesi del periodo di vacatio legis per cui la legge entrerà effettivamente in vigore nella primavera del 2020. La legge, quindi, si applicherà alle condotte illecite commesse dopo la data di entrata in vigore, mentre alle condotte illecite commesse prima di tale data continueranno ad applicarsi le disposizioni vigenti. Contestualmente all'entrata in vigore della nuova legge, saranno abrogate le corrispondenti disposizioni sull'azione di classe contenute nel Codice del Consumo (artt. 139, 140 e 141 D.lgs. n.229/2003). La legge modifica sensibilmente la disciplina della class action traghettandola dal codice del consumo al codice di procedura civile e ampliandone la portata oggettiva e soggettiva. Da una parte, infatti, viene riconosciuta tutela a tutti i diritti individuali omogenei non necessariamente legati alla materia del consumo, e, dall'altra, vengono fatti rientrare tra i soggetti legittimati all'azione anche le organizzazioni o associazioni senza scopo di lucro i cui obiettivi comprendano la tutela dei diritti oggetto della domanda, nonché ciascun componente della classe. Nonostante, però, la nuova legge allarghi sia la platea dei potenziali ricorrenti, sia il ventaglio degli illeciti contestabili, con tutta probabilità le azioni collettive non aumenteranno. E la strada per ottenere i risarcimenti diventerà più lunga e complicata rispetto ad oggi. Molti i profili critici del provvedimento che l'Associazione ha seguito nel difficile iter legislativo di approvazione e rispetto ai quali non si escludono interventi "correttivi" nelle more dell'entrata in vigore della legge.

Il tema della formazione per il rinnovo del titolo professionale 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 conclusasi nel settembre 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), la Divisione 5 del Dicastero non

RIFORMA
CLASS ACTION

CARTA DI QUALIFICAZIONE
DEL CONDUCENTE

ha ritenuto di chiarire i dubbi al riguardo qualora le imprese debbano avviare a formazione i propri conducenti, ma soprattutto non è stata chiarita la problematica della scadenza delle CQC, rinnovate nel settembre 2013, non "allineate" a livello nazionale al periodo quinquennale di validità imposto dalla Commissione Europea. Rilevata la massima criticità, l'Associazione ha sollecitato il Dicastero ai fini di un indispensabile chiarimento al fine di garantire le imprese in tutte le situazioni in cui potesse sorgere il dubbio di una CQC non valida.

Il Ministero ha finito con il confermare che dirimente è la scadenza riportata sul documento CQC ufficiale: i titolari di CQC con data di scadenza settembre 2018 hanno dovuto frequentare un corso di formazione periodica entro la scadenza riportata nel documento per poter rinnovare il titolo professionale. La qualificazione ottenuta con ordinaria procedura di rinnovo avrà validità di 5 anni dalla data di presentazione dell'istanza all'Ufficio di Motorizzazione civile. I titolari di CQC con data di scadenza successiva al settembre 2018, possono frequentare il corso di formazione periodica giacché, ai sensi dell'art. 14 comma 11 del DM 20.9.2013 "il corso di formazione periodica può essere frequentato a partire da tre anni e sei mesi antecedenti la data di scadenza di validità della carta di qualificazione del conducente".

La consulenza alle associate è stata diretta a chiarire tutte le situazioni in cui il titolo professionale del conducente non fosse allineato con le scadenze previste dalle norme in vigore.

Sempre in tema di qualificazione professionale, nell'ottobre 2018, il Ministero dei Trasporti, Direzione Generale per le motorizzazioni, ha formulato uno schema di decreto recante: "disposizioni in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica per conducenti professionali ai sensi della direttiva 2003/59/CE", in ordine al quale l'Associazione ha fornito proprie osservazioni evidenziando la necessaria tutela delle esigenze di semplificazione e riduzione dei costi a carico delle imprese.

LOCAZIONE SENZA CONDUCENTE

Una tematica di grande rilievo per il settore, che l'Associazione ha sottoposto all'attenzione del Ministero dei trasporti - oltre che in sede di Audizione alla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" - attiene all'istituto della locazione senza conducente e ai risvolti pratici della sua applicazione alla luce delle recenti modifiche intervenute nell'ordinamento nazionale (cfr. articolo 27, comma 10 del DL 50/2017, recante "Misure sul trasporto pubblico locale"). Specificamente, nei tre segmenti del settore del trasporto persone con autobus, tale fattispecie ha diverse ricadute attuative che, allo stato attuale, non consentono di disporre di un quadro normativo e regolatorio agevole per le imprese. Questione per la quale l'ANAV si è fatta promotrice, proprio in sede di proposte di modifica del Codice della strada, di puntuali emendamenti al fine precipuo di rendere operativo l'istituto nel settore dei servizi di linea di TPL e di competenza statale.

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

L'ANAV è stata audita dalla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada". L'Associazione, da sempre attenta per vocazione statutaria a promuovere lo sviluppo della mobilità collettiva con autobus come la più adeguata soluzione ai problemi della congestione del traffico, della sicurezza del trasporto, dello sviluppo urbano sostenibile, ed a favorire, quindi, misure utili all'evoluzione della mobilità, ha contribuito al procedimento legislativo con proposte di modifica e di integrazione del codice della strada che favoriscano interventi di rilancio e sviluppo del trasporto di persone con autobus nei suoi diversi settori. Tra le questioni segnalate e sottoposte all'attenzione della Commissione Trasporti, alcune modifiche alle proposte di legge in merito alle caratteristiche costruttive dei veicoli, all'età massima per il possesso della patente, alla circolazione delle biciclette in condivisione con il trasporto pubblico. L'ANAV ha inoltre suggerito l'inserimento di nuove previsioni riguardanti strumenti di pianificazione della mobilità

in relazione alla regolamentazione della circolazione nei centri abitati nonché in relazione alla disciplina della locazione di autobus senza conducente.

Già con il Decreto Legislativo 4 agosto 2008, n. 144 – che ha fissato norme minime per l'applicazione dei Regolamenti CE n. 561/2006 e n. 165/2014 – è stata data attuazione alla disciplina sui controlli sui conducenti, imprese e veicoli di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione dei richiamati regolamenti, introducendo il principio dell'indicatore della "classe di rischio" dell'impresa. La norma è sostanzialmente rimasta inattuata fino ai successivi decreti (rispettivamente D.Lgs. 23.12.2010 n. 245 e DM 24.10.2011) che hanno adottato il sistema di classificazione del rischio sulla base della frequenza e della gravità delle infrazioni commesse in violazione dei due regolamenti, declinando tutti i gruppi di infrazioni e relativo grado di gravità nonché i criteri e le procedure per l'adozione di tale sistema. Con il DM 19.5.2017, n. 215 è stata, invece, recepita la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione, fissando i requisiti minimi al fine di migliorare la sicurezza stradale e l'ambiente. Le disposizioni del decreto, che per quanto concerne i controlli tecnici periodici sono in vigore già dal 20 maggio 2018, prevedono dal 20 maggio di quest'anno l'applicazione delle regole riguardanti il sistema di classificazione del rischio. Il Decreto, infatti, individua (allegato II) per ciascun elemento da sottoporre al controllo tecnico su strada, un elenco di possibili carenze e del loro livello di gravità, da utilizzare durante i controlli. Il sistema di classificazione del rischio in questo caso forma la base per la selezione mirata dei veicoli utilizzati da imprese che evidenziano uno scarso rispetto degli obblighi relativi alla manutenzione e alle condizioni dei veicoli. La valutazione finalizzata alla classificazione del rischio, prende in considerazione i risultati dei controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici su strada e utilizza alcuni parametri per individuare il livello di rischio per l'impresa interessata. Il DM 215/2017 disciplina le conseguenze in caso di riscontro di carenze gravi o pericolose e le relative sanzioni a carico dell'impresa.

“CLASSE DI RISCHIO”

Negli ultimi anni è emersa la questione, strettamente connessa a quella dei diritti d'autore S.I.A.E. per i quali le aziende associate provvedono già al pagamento del canone, dei diritti connessi al diritto d'autore. I diritti connessi sono i diritti di sfruttamento economico dell'opera registrata su qualsiasi supporto, sia fisico che digitale. La tutela dei diritti connessi, non rientra, come i diritti d'autore, tra quelle affidate alla SIAE. La recente legge concorrenza (124/2017) ha previsto un nuovo assetto del mercato dei diritti connessi, rompendo quello che di fatto è il monopolio del produttore di fonogrammi sull'incasso dei diritti di sfruttamento dell'opera fonografica, aprendo alla gestione parcellizzata per ogni artista interprete e/o esecutore. Ora, la novella legislativa ha stabilito che il compenso per ogni fonogramma utilizzato sia riconosciuto distintamente al produttore e ad ogni artista interprete o esecutore. L'esercizio del diritto spetta non più al produttore ma a ciascuna delle imprese che svolgono l'attività di intermediazione dei diritti connessi, alle quali il produttore e gli artisti interpreti o esecutori hanno conferito il mandato in forma scritta. Non è chiaro, tuttavia, secondo il dettato delle norme, come venga individuata e calcolata la percentuale di canone spettante all'intermediario né come possa essere effettivamente verificato su strada l'utilizzo di fonogrammi di cui si richiede il pagamento del canone. Non sono stati fatti grandi passi avanti per chiarire non solo la portata delle norme vigenti in materia, quanto soprattutto - all'indomani (nel settembre 2017) della formale disdetta data dalla SIAE degli accordi in essere con le associazioni di categoria - i contenuti e la scontistica per il nostro settore. L'Associazione che, alla luce del nuovo scenario di liberalizzazione e dello spirare delle proroghe agli accordi con SIAE, ha assunto una posizione comune con le altre associazioni della categoria, nell'interesse dei propri associati e, a tal fine, ha coinvolto nel delicato processo anche la AGCOM, ancora tuttavia senza alcun esito risolutivo.

DIRITTI D'AUTORE
E DIRITTI CONNESSI

RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA DEGLI ENTI

Nel corso dell'anno si sono registrate alcune novità in merito alla disciplina sulla responsabilità amministrativa degli enti ex D.Lgs. n. 231/2001: la L. 9 gennaio 2019, n. 3 (Legge 'Spazzacorrotti') ha ampliato il novero dei reati presupposto della responsabilità degli enti per i reati commessi dai propri soggetti apicali o da loro sottoposti introducendo anche le condotte penalmente rilevanti riconducibili al traffico di influenze illecite. La legge ha previsto, inoltre, l'inasprimento delle sanzioni interdittive previste dallo stesso D.Lgs. n. 231/2001 per i reati contro la pubblica amministrazione. L'introduzione di tali nuove disposizioni ha costituito per l'Associazione l'occasione per fare il punto della situazione sull'intera disciplina della responsabilità amministrativo/penale degli enti. Nel corso di uno specifico seminario dedicato alla materia sono stati esaminati i presupposti in presenza dei quali gli enti sono chiamati a rispondere dei reati commessi dai propri esponenti aziendali, conducendo le sanzioni applicabili ed i relativi effetti sull'attività aziendali, le possibili esimenti riconducibili all'adozione di modelli organizzativi per la prevenzione dei reati. Approfondimenti specifici sono stati dedicati agli aspetti relativi alla tutela dei soggetti, apicali e sottoposti, autori di segnalazione di illeciti, cd. 'whistleblower', nonché a quei reati-presupposto cui sono maggiormente esposte le aziende operanti nel settore del trasporto con autobus: reati contro la pubblica amministrazione, illeciti commessi in violazione delle norme sulla tutela e sicurezza sul lavoro, reati ambientali. Nel corso dell'anno sono stati altresì avviati i lavori di revisione, alla luce delle ultime evoluzioni legislative in materia, delle linee-guida associative per la predisposizione dei modelli di organizzazione e gestione aziendale atti a prevenire il rischio di commissioni dei reati individuati dal D.Lgs. n. 231/2001. I lavori si concluderanno nel corso del prossimo anno con l'approvazione delle nuove linee guida da parte del Ministero della Giustizia.

CONTRASTO ALLE FRODI IVA

L'azione di Governo di contrasto alle frodi nel settore IVA è proseguita anche nell'ultimo anno con l'approvazione e l'introduzione di una serie di misure dirette a ridimensionare gli spazi di possibile evasione. Le iniziative messe in campo si sono tradotte, in particolare, nell'avvio della procedura di 'fatturazione elettronica' anche nelle operazioni tra privati (verso soggetti IVA e consumatori finali) a partire dal 1° gennaio 2019 e, in via anticipata, dal 1° luglio 2018 per le sole cessioni di benzina/gasolio per autotrazione e per le prestazioni rese da subappaltatori e subcontraenti nel settore degli appalti. Per le cessioni di carburanti per autotrazione l'introduzione della fatturazione elettronica è stata accompagnata dalla soppressione della 'scheda carburante' (DPR n. 444/1997) e dall'obbligo di pagamento, ai fini della deducibilità del costo dalle imposte sui redditi e dell'IVA, mediante strumenti tracciabili. Sempre in chiave antifrode il legislatore aveva previsto l'introduzione, dal 1° luglio 2019 (in casi specifici dal 1° gennaio 2020) dell'obbligo generalizzato di 'memorizzazione elettronica e trasmissione telematica' all'Agenzia delle Entrate dei corrispettivi giornalieri delle operazioni di commercio al minuto di cui all'art. 22 del DPR n. 633/1972, tra cui rientrano anche quelle relative al trasporto di persone e bagagli al seguito. L'Associazione, tuttavia, è tempestivamente intervenuta nei confronti del Ministero dell'Economia e Finanze - anche attraverso la partecipazione alla consultazione pubblica indetta sulla questione - per sollecitare l'esonero delle imprese di trasporto con autobus dai predetti obblighi, evidenziando come l'adempimento richiedesse uno sforzo economico-organizzativo assolutamente insostenibile nel breve periodo previsto dalla norma di riferimento (art. 2 D.Lgs. n. 127/2015), in termini di pianificazione, di reperimento di risorse e realizzazione di investimenti, nonché di messa a punto degli interventi di attivazione e/o adeguamento degli strumenti tecnici necessari all'adempimento degli obblighi, vista anche la diversificazione e la capillarità del sistema di distribuzione di titoli di viaggio (es. vendite con emittitrici automatiche, reti di rivendite autorizzate, online, ecc.). Le giuste istanze dell'Associazione hanno trovato pronto accoglimento da parte dell'amministrazione finanziaria, d'altro canto sufficientemente garantita in merito all'effettiva certificazione fiscale delle prestazioni di trasporto dall'interesse dell'utente al rilascio del titolo di viaggio, che, come noto, as-

solve – oltre che la funzione di scontrino fiscale – anche quella di documento di legittimazione alla fruizione della prestazione.

A inizio 2019 la Corte di Cassazione, con la sent. n. 7280/2019 è tornata a pronunciarsi sulla nota questione della spettanza alle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale delle deduzioni dalla base imponibile IRAP previste dall'art. 11, co. 1, lett. a) del D.Lgs. n. 446/1997 (come modificato dall'art. 1, co. 266 della L. n. 296/2006) per il personale dipendente a tempo indeterminato, cd. 'taglio del cuneo fiscale'. La norma, come si ricorderà, escludeva dal beneficio fiscale le imprese operanti (contestualmente) in regime di "concessione" e "a tariffa" in diversi settori dei pubblici servizi tra cui quello dei "trasporti". Numerose associate, pur a fronte di un diverso orientamento espresso dall'Agenzia delle Entrate in alcune risoluzioni, avevano sostenuto con motivate considerazioni l'inapplicabilità di tale esclusione e, quindi, l'ammissibilità al beneficio delle imprese esercenti servizi di trasporto pubblico locale. La sentenza, che consolida orientamenti già espressi dalla Corte di Cassazione con precedenti pronunciamenti (sent. nn. 1315, 2244, 2245 e 3797 del 2018), ha avallato il giudizio espresso dalla Commissione tributaria regionale in merito al tipo di rapporto sottostante (nella fattispecie ritenuto di tipo concessorio) invocando l'insindacabilità, in sede di controllo di legittimità, delle valutazioni di merito della commissione stessa. In particolare, la sentenza ha affermato che "l'interpretazione degli accordi negoziali intercorsi tra le parti è riservata al giudice del merito ed è sindacabile in sede di legittimità solo per vizi di motivazione [insufficienza o contraddittorietà] ...tale da non consentire la ricostruzione dell'iter logico seguito per giungere alla decisione...". La sentenza ha formato oggetto di specifico approfondimento da parte dell'Associazione, in quanto, pur non esprimendosi in maniera definitiva sulla natura (concessione/appalto) del rapporto sottostante all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, consente alle associate in contenzioso con l'amministrazione finanziaria di meglio ponderare - a seconda che si individuino o meno spazi per un sindacato di legittimità da parte della Corte di Cassazione e tenuto conto dell'esito (favorevole o sfavorevole) del giudizio innanzi alle Commissioni Tributarie Regionali - le decisioni da assumere in ordine alla proposizione del ricorso.

CUNEO FISCALE

LA COMUNICAZIONE

LE CIRCOLARI E LE NEWS

Le circolari associative, "Anav24", "Anav WE" e "Bus Magazine" costituiscono l'ossatura del nostro consolidato strumento primario di informazione, costituendo l'ossatura del nostro consolidato sistema di comunicazione alle imprese.

"BUS MAGAZINE"

"Bus Magazine", consultabile anche on-line sul sito associativo, 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 uno strumento serio e indispensabile per operare professionalmente nel trasporto viaggiatori.

SITO ANAV

Il sito ANAV è sempre più uno strumento di collegamento fondamentale e imprescindibile per le nostre imprese. Nel 2018 è stata confermata la soglia dei 100.000 visitatori che hanno consultato 350.000 documenti: 175 le circolari, per un totale di 100.000 consultazioni, 45 news settimanali di "Anav WE" per un totale di 700 news giornaliere di "Anav24" in un anno. Una mole d'informazioni anticipata in tempo reale via mail alla lista dei soci. Per gli associati è stata sviluppata l'applicazione "ANAV" scaricabile da App Store e Play Store per tutti i dispositivi mobili Smart Phone e Tablet.

ANAV SOCIAL

Lo scorso anno è stato aperto il profilo Twitter di ANAV – @AnavBus. Il profilo ha riscontrato negli ultimi mesi un notevole successo e sta favorendo la massima diffusione e circolazione di notizie e informazioni e la partecipazione alle iniziative dell'Associazione, così come le interrelazioni tra i profili Facebook personali, aziendali e delle campagne di comunicazione ANAV che tramite i blog gitasicura.it e vaicolbus.it stanno creando una interessante rete di relazioni utili al settore.

LA CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE SICUREZZA SCOLASTICA STRADALE

E' proseguita anche quest'anno la campagna di comunicazione sulla sicurezza dei viaggi di istruzione in bus. Il cuore di tutto il percorso comunicativo è costituito dal nostro blog (<http://sicurezza10elode.blogspot.it/>), che viene quotidianamente aggiornato, come pure dalle diramazioni virtuali (i social network Facebook, Twitter, YouTube) così come i messaggi on line che sono divulgati sistematicamente alle imprese e alle dirigenze scolastiche, sulla base di indirizzari mirati.

LA CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE "VAICOLBUS"

Dal 2017 è attiva la Campagna ANAV "Vaicolbus", orientata al trasporto con autobus nelle sue varie modalità. L'Associazione ritiene, infatti, opportuno portare avanti la promozione del settore puntando, con sempre maggiore attenzione, sulle caratteristiche di sicurezza dell'autobus, e con focus mirati alla tutela ambientale, alla sicurezza attiva e passiva, al comfort di viaggio, alla qualità e alla economicità del servizio di trasporto con autobus rispetto ad altre tipologie di mobilità, individuale e collettiva. Il blog dedicato "Vaicolbus.it" ha riscontrato nel 2018 un notevole successo in termini di inserzioni e notizie che, veicolate, sono state informazioni utili a promuovere e valorizzare il trasporto con autobus e, in particolare, i servizi di linea a media/lunga percorrenza. Importanti sono anche i numeri realizzati dalla messa in onda dei 4 spot televisivi relativi alla Campagna "Vaicolbus" che si è conclusa il 7 gennaio scorso: nell'ambito di 130 "passaggi televisivi", su nove canali televisivi nazionali del gruppo Cairo, Mediaset e Discovery, sono stati realizzati un totale di oltre 25,5 milioni di contatti (esattamente 25.560.859 di visualizzazioni). Tutto questo in stretta continuità con la campagna di comunicazione internazionale "Smart Move", cui l'ANAV ha aderito già da alcuni anni, e che si propone l'ambizioso obiettivo di raddoppiare nel medio periodo la quantità di passeggeri che fanno ricorso al trasporto collettivo con autobus.

Lo scorso anno è stata la volta della V^a edizione del premio "ANAV SMART MOVE 2018" assegnato alle associate che nel biennio 2016 – 2017 hanno realizzato e conseguito obiettivi di particolare rilevanza nello sviluppo dei servizi di trasporto con autobus. Il premio è stato attribuito:

- per la categoria Turismo, il 1° premio è stato assegnato alla società AUTOSERVIZI FORTI di Luigi Forti con il progetto "Trasporto Band musicali". Seconde classificate le società BIG BUS di Gianluca Ponzio con il progetto "Live Guided Tour"; CORSI E PAMPANELLI di Rolando Corsi con il progetto "Sistemi di monitoraggio integrato";
- per la categoria TPL, il 1° premio è stato assegnato alla C.A.P., rappresentata da Giuseppe Gori. Seconde classificate sono state premiate le società MOBILITA' DI MARCA rappresentata dal Presidente Giacomo Colladon con il progetto "Smart Mobility"; AUTOSERVIZI PREITE con il progetto "Sistemi operativi integrati";
- per la categoria Autolinee, vincitrice del 1° premio è stata la società STAT TURISMO rappresentata da Paolo Pia con il progetto "QR CODE e sviluppo App. info". Seconde classificate le società FLY BUS con "Aumento dei servizi in qualità e sicurezza" e STAV, AIR PULLMAN e LINE per il comune progetto "Gestione delle Autostazioni per medie e lunghe percorrenze".

"Bus & Sport" è un nuovo progetto di comunicazione dell'ANAV che si propone di esaltare l'importante ruolo rivestito anche in ambito sportivo dalle imprese raccogliendo storie, testimonianze e cronache di viaggi da divulgare su tutti i canali di comunicazione associativi: Bus Magazine, ANAV 24, i blog Gita sicura e Vaicolbus, la pagina Facebook, Twitter, Youtube, il sito associativo e siti delle aziende.

Anche quest'anno è proseguita la formazione dei giovani imprenditori di "ANAV Futura", giunta ormai alla sua sesta edizione. L'obiettivo di questa iniziativa è la divulgazione e la promozione presso le nuove generazioni di imprenditori dei principi dell'associazionismo e della cultura d'impresa e la creazione di una maggiore consapevolezza del contesto e del ruolo, anche sociale, dell'imprenditore del futuro. Quest'anno l'appuntamento ha riguardato l'insegnamento delle qualità essenziali per un professionista della comunicazione interna: la postura, la gestualità, la qualità della voce, la disposizione sicura al dialogo che, se ben sorrette, permettono di esprimersi senza disagi, senza affaticarsi, tenendo desta l'attenzione di chi ascolta e valorizzando le doti personali di spigliatezza e comunicativa.

Nel mese di marzo 2019 ANAV ha rinnovato il certificato triennale secondo la norma sulla Qualità UNI EN ISO 9001:2015, superando brillantemente le ispezioni. Il Sistema Qualità è risultato, pertanto, adeguatamente rispondente alle strategie e alla mission associativa. Il Sistema Qualità, ben documentato ed attuato in relazione agli obiettivi prefissati ed alla norma di riferimento, conferma l'attenzione di ANAV nella ricerca costante di più alti livelli di qualità.

LA CAMPAGNA
"SMART MOVE".
IL PREMIO ANAV

IL PROGETTO
"BUS&SPORT"

"ANAV FUTURA"

LA CERTIFICAZIONE
DI QUALITÀ

LE PUBBLICAZIONI ANAV

Nell'ultimo periodo l'Associazione ha realizzato una significativa serie di pubblicazioni cartacee e multimediali, tutt'ora disponibili, per la formazione del personale e a seguito dei recenti rinnovi contrattuali.

- **"Disabilità e trasporto con autobus – Istruzioni"** e relativa App per dispositivi mobili. Il testo, e la relativa app., contengono le istruzioni e la base per la formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità come imposta dal Regolamento (UE) n. 181/2011. Il Software multimediale "Disabili e trasporto con autobus – corso multimediale" è un supporto didattico per le aziende che intendono svolgere lezioni frontali di formazione ovvero integrare il materiale didattico.

FORMAZIONE

- **"Tachigrafo e controllo del conducente nell'autotrasporto"**. Il testo è corredato da un software multimediale "Tachigrafo e tempi di guida" contenente gli argomenti previsti dal programma stabilito dal DD 215/2016 nonché gli strumenti idonei a svolgere attività con simulatore di casi reali.

- **"CQC PERSONE - RINNOVO"**

contenente la disciplina comune al settore passeggeri e merci oltre che a quella speciale passeggeri, destinato a ogni addetto all'esercizio interessato al rinnovo della CQC.

- **"CQC RINNOVO – Corso Multimediale"**

contenente le lezioni, della durata complessiva di 35 ore, realizzate in conformità al programma normativo relativo alla formazione periodica per la CQC per il trasporto viaggiatori. Il multimediale contiene, nella nuova versione, il modulo formativo "sicurezza" opportunamente revisionato e compatibile con gli obblighi di aggiornamento in materia in attuazione dell'art. 34, D.Lgs. n. 81/08.

- **"CCNL Autoferrotranvieri"**.

Si tratta della edizione aggiornata del ccnl alla luce delle novità introdotte dall'accordo nazionale di rinnovo del 17 novembre 2015.

CCNL ANAV

- **"CCNL del noleggio Autobus con conducente e le relative attività correlate"**.

Si tratta di una nuova edizione del ccnl (la precedente risale all'anno 1997 relativa al rinnovo del ccnl 3 luglio 1996) alla luce delle novità introdotte dall'accordo nazionale di rinnovo del 26 luglio 2018.

EVENTI, STUDI E SEMINARI ANAV

- 27 giugno 2019** *“Il trasporto pubblico locale: presente e futuro
Le azioni per lo sviluppo industriale e la crescita del mercato” - (Maranello-MO)*
- 26 giugno 2019** *“75° Assemblea nazionale ANAV” - (Maranello-MO)*
- 27 marzo 2019** *“Il D.Lgs. n. 231/2001 nel settore del trasporto con autobus” - (Roma)*
- 25 gennaio 2019** *“V Sessione ANAV Futura” - (Roma)*
- 24 gennaio 2019** *“La nuova normativa sui contratti a termine e considerazioni su cosa rimane del Jobs act” - (Roma)*
- 12 novembre 2018** *“15° Rapporto sulla mobilità degli italiani – Anav-Asstra-Agens-Isfort” - (Roma)*
- 24 e 25 ottobre 2018** *Salone del Bus - (Rimini):*
- *“Presentazione blog Vaicolbus”*
 - *“Linee Guida per l’implementazione di Sistemi di Bigliettazione Elettronica per le piccole e medie imprese di trasporto passeggeri con autobus”*
 - *“Welfare nelle aziende del trasporto di persone - Esperienze e soluzioni”*
 - *“Rinnovo del parco mezzi: strumenti, finalità e primi risultati”*
- 18 ottobre 2018** *“Il rinnovo del CCNL per le aziende esercenti il noleggio autobus con conducente” - (Milano)*
- 11 ottobre 2018** *“Il rinnovo del CCNL per le aziende esercenti il noleggio autobus con conducente” - (Roma)*
- 25 settembre 2018** *“Il rinnovo del CCNL per le aziende esercenti il noleggio autobus con conducente” - (Rosà- Vi)*

Finito di scrivere
maggio 2019

Finito di stampare
giugno 2019

