



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

**ATTIVITÀ DI TRASPORTO VIAGGIATORI TRAMITE NOLEGGIO DI  
AUTOBUS CON CONDUCENTE - LEGGE 11 AGOSTO 2003, N. 218 -  
UTILIZZO DI AUTOBUS DESTINATI AL TRASPORTO PUBBLICO ED  
ACQUISTATI CON IL BENEFICIO DI RISORSE PUBBLICHE.**

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nella seduta del 28 luglio 2005, ha approvato un documento, che si intende qui integralmente richiamato, con il quale sono state affrontate le questioni sollevate dalla Commissione europea, Direzione generale dell'energia e dei trasporti, con nota prot. TREN/A.4 CF/cm D(2005) 110931 del 30 maggio 2005, in relazione all'intesa sancita dalla Conferenza Stato-Regioni, nella seduta del 23 marzo 2005, in ordine all'introduzione, nella regolazione di competenza delle singole regioni in materia di noleggio di autobus con conducente, di determinati principi concernenti la tutela della concorrenza.

Secondo l'intesa in parola, le imprese di autotrasporto di persone possono utilizzare, in servizio di noleggio con conducente, esclusivamente autobus in loro disponibilità che non risultino oggetto di sovvenzioni pubbliche e, conseguentemente, gli enti affidanti i servizi di linea non possono autorizzare la distrazione, dal servizio di linea al servizio di noleggio con conducente, degli autobus sovvenzionati con fondi pubblici.

L'intesa medesima, per quanto rileva in questa sede, prevede che sono esclusi da tale divieto gli autobus sovvenzionati con fondi pubblici immatricolati fino alla data in cui la stessa è stata sancita (23 marzo 2005), a condizione che siano previste idonee misure di restituzione della sovvenzione ottenuta, rapportata al periodo di utilizzazione ed alla quota della sovvenzione stessa.

Su questo punto, come è noto, si è concentrata l'attenzione della Commissione europea che, con la nota citata sopra, ha chiesto di conoscere la metodologia di calcolo di tali restituzioni.

Con il citato documento approvato dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome il 28 luglio del 2005 sono state quindi individuate le modalità di calcolo in parola.

La Commissione europea, Direzione generale dell'energia e dei trasporti, con nota prot. TREN/A.4 CF/edb D(2005) 126575 del 5 dicembre 2005, nel prendere atto delle predette modalità di calcolo, ha evidenziato il fatto che tutti i costi collegati all'utilizzo degli autobus (salari, costi di manutenzione, carburante etc.) devono essere ripartiti tra attività di servizio pubblico e attività commerciali in base agli stessi criteri ed ha quindi chiesto che tali elementi siano integrati nel metodo di calcolo.

In buona sostanza, la questione consiste nell'individuare un metodo di calcolo che consenta di tenere conto anche degli eventuali vantaggi concorrenziali derivanti dalla eventuale presenza di sostegno pubblico in relazione ai predetti elementi.

A tale riguardo - nel premettere in via generale che, come è noto, il trasporto pubblico costituisce, ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, oggetto di contratti di servizio e che, comunque, in concreto, la questione può porsi solo per quelle regioni che non abbiano, o non abbiano ancora, nel proprio ordinamento un divieto assoluto (quindi indipendente dalla data di immatricolazione) di distrazione di autobus che risultino oggetto di sovvenzioni pubbliche - va osservato che, sul piano pratico, e quindi dell'effettività, risulta invero poco percorribile, quasi da apparire irragionevole, l'ipotesi di lavoro consistente nell'individuare analiticamente, impresa per impresa, caso concreto per caso concreto, per ciascun eventuale elemento di vantaggio concorrenziale, il valore finanziario di cui chiedere la restituzione.

Per questa ragione va individuato un metodo di calcolo che consenta, secondo ragionevolezza, la sua trasposizione in concreto.

A tale riguardo, prendendo le mosse dalla compensazione del vantaggio concorrenziale derivante dalle sovvenzioni pubbliche, come indicato nel citato documento della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome del 28 luglio 2005, appare ragionevole tener conto degli eventuali vantaggi concorrenziali di cui si discute in questa sede considerando gli stessi come una aliquota aggiuntiva del primo.

Così, senza effettuare alcuna verifica in concreto - che, come accennato sopra, sarebbe nella realtà difficilmente praticabile -, la quota complessiva della restituzione, per ogni giorno di distrazione del singolo autobus dal servizio di linea, sarà determinata dalla parte relativa alla sovvenzione per l'acquisto (come indicato nel citato documento del 28 luglio 2005) più una quota percentuale di questa che appare ragionevole fissare nella misura del 25%.

Come già indicato nell'ormai più volte citato documento del 28 luglio 2005, quella testé prospettata rappresenta la misura minima da introdurre nelle normative regionali, nel senso che restano comunque salve le eventuali regolazioni regionali più restrittive (come, ad esempio, quelle che prevedono un divieto assoluto, o comunque più rigido di quanto sopra descritto, di distrarre dal servizio di linea autobus acquistati con il concorso di pubbliche sovvenzioni).

A seguito della comunicazione resa sull'argomento dal Ministro La Loggia nel corso della seduta della Conferenza Stato-Regioni del 16 marzo 2006, il documento approvato dal coordinamento tecnico interregionale l'8 marzo 2006 è stato trasmesso in pari data alla segreteria della Conferenza Stato-Regioni.

La Commissione europea, Direzione generale dell'energia e dei trasporti, con nota prot. TREN A 4/CF/cdb D (2006) 206867 del 30 marzo 2006, ha chiesto alle "autorità italiane di voler giustificare il periodo di 8 anni di ammortamento di un autobus ai fini fiscali alla luce del D.M. 31 dicembre 1988".