

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 539

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante disciplina dei servizi
automobilistici interregionali di competenza statale

(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 1, lettera a) e 3 della legge 1° marzo 2005, n. 32)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 22 settembre 2005)

OGGETTO: Relazione illustrativa allo schema di decreto legislativo per la disciplina dell'attività di trasporto di persone su strada effettuata con autobus per i servizi di linea interregionali di competenza statale.

Lo schema di decreto legislativo in oggetto, predisposto dalla scrivente, intende attuare la delega, secondo i principi e criteri direttivi contenuti nella legge 1 marzo 2005, n.32 (pubblicata sulla *G.U n. 57 del 10-3-2005*), concernente "Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose", ed in particolare secondo quelli contenuti nell'articolo 2, comma 2, lett.a) della su citata legge delega.

Gli aspetti essenziali di detto schema possono così sintetizzarsi.

- ***Obiettivi e principi della riforma.***

L'attuale disciplina della materia, risalente alla lontana legge 28 settembre 1939, n. 1822, trova il suo fondamento nell'istituto della concessione amministrativa che, basandosi su una visione essenzialmente monopolistica dell'attività di trasporto persone con autobus, non appare più rispondente sia alla nuova configurazione dell'attività amministrativa, sia alla realtà imprenditoriale del settore.

Sotto il profilo dell'attività amministrativa, l'obiettivo della riforma è quello di passare, attraverso una graduale fase di adattamento, dall'attuale sistema della concessione amministrativa, a quello dell'autorizzazione per l'esercizio delle autolinee interregionali di competenza statale.

Il passaggio dal sistema concessorio a quello autorizzatorio, semplificando anche il procedimento di rilascio del titolo legale per l'esercizio delle autolinee interregionali di competenza statale, comporterà per l'Amministrazione una sicura riduzione dei tempi necessari per l'assunzione delle proprie determinazioni nonché una notevole diminuzione o addirittura l'eliminazione dell'attività contenziosa, con riflessi positivi in termini di efficienza e buon andamento dell'azione amministrativa.

Dal punto di vista sostanziale, il decreto legislativo si pone diversi obiettivi.

In primo luogo, l'introduzione dei principi di libera concorrenza potrà indubbiamente meglio soddisfare la domanda di mobilità interregionale dei cittadini, rendere più trasparente il mercato nonché assicurare lo sviluppo ordinato dell'attività di trasporto di persone con autobus in ambito nazionale.

Le disposizioni che regolamentano l'accesso al mercato da parte delle imprese non prevedono, a regime, più alcun diritto di esclusività. Ciò sta a significare che più imprese o gruppi di imprese riunite possono esercitare, in concorrenza tra di loro, i medesimi collegamenti

automobilistici, a condizione che le stesse dimostrino di possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di persone su strada, nonché di operare nel pieno rispetto delle disposizioni nazionali in materia fiscale e sociale. Inoltre l'accesso al mercato da parte delle imprese può avvenire a condizione che le stesse dimostrino di essere in grado di offrire servizi qualitativamente validi e sicuri per le persone trasportate.

In attuazione dei principi contenuti nella legge delega, - articolo 2, comma 2, lett.a) punto 4) - è stato elaborato un articolato sistema sanzionatorio che, unitamente alla previsione di una specifica attività di controllo, potrà garantire una corretta e leale concorrenza tra le imprese operanti nel settore nonché evitare l'ingerenza nel mercato da parte di imprese non in regola.

Il sistema concorrenziale, così come prospettato nello schema di decreto legislativo, non limitando in alcun modo la libertà di iniziativa economica delle imprese, consentirà loro di operare in un mercato senza distorsioni, dove il confronto tra le imprese avviene unicamente sulla base di criteri di efficienza aziendale.

In tale ottica, il possesso dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di persone su strada, nonché il soddisfacimento delle condizioni per l'accesso al mercato sono stati ritenuti sufficienti per consentire ad una impresa di trasporto di operare in questo segmento dei servizi pubblici di linea, in conformità con i più recenti orientamenti comunitari in materia.

La realizzazione di un mercato aperto e concorrenziale, comunque, non potrà che avvenire con una certa gradualità -peraltro prevista dalla medesima citata legge delega- in quanto l'immediata transizione da un sistema monopolistico, legato all'istituto della concessione, a quello della concorrenza, connesso al provvedimento autorizzatorio, determinerebbe ripercussioni per quelle aziende che hanno strutturato la propria organizzazione e i propri investimenti sulla base dei diritti di esclusività che la legge 1822/39 riconosceva loro.

Per questo motivo è stato previsto nello schema di decreto legislativo, in particolare all'art. 10 dello schema in esame, un congruo periodo transitorio, nel corso del quale il principio di libera concorrenza troverà graduale attuazione.

Peraltro, ove si manifestino situazioni tali da determinare turbative del mercato, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proporrà l'adozione di idonee misure correttive.

Pertanto, il criterio di delega contenuto nell'articolo 2, comma 2 lett.a) punto 1) "eliminazione delle rendite e dei diritti di esclusività attraverso il graduale passaggio dal regime concessorio a quello autorizzativo senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica" si concretizza nella previsione del predetto periodo transitorio fino al 31 dicembre 2010, nel corso del quale non potranno essere istituiti servizi di linea interregionali in diretta concorrenza con quelli già in esercizio prima della riforma, mentre potranno essere istituiti nuovi servizi che collegano località

non servite da servizi concessi ante riforma. Tutti i servizi istituiti alla fine del periodo transitorio saranno soggetti ai principi della libera concorrenza. Infatti, dopo il 1° gennaio 2011, sarà possibile per le imprese che soddisfano le condizioni per l'accesso al mercato richiedere l'istituzione di servizi automobilistici che collegano anche quelle località già servite dalle autolinee concesse prima della riforma.

Infine, si osserva che, il passaggio dal regime concessorio ex legge 1822/39, al regime liberalizzato, previsto dal Regolamento Comunitario 684/92, si è già realizzato, senza la previsione di alcun periodo transitorio, anche nei confronti dei nuovi paesi che, dal maggio 2004, sono entrati a far parte dell'Unione Europea.

In ultimo, si fa presente che si è avuto un costruttivo confronto con le associazioni di categoria, che hanno espresso osservazioni in merito allo schema di Decreto legislativo in argomento, le quali, ove ritenute fondate, sono state recepite.

Esposti in linea generale gli obiettivi e le finalità dello schema di decreto legislativo, con specifico riguardo all'articolato, si fa presente che esso è suddiviso in dodici articoli che di seguito si passa ad illustrare:

Articolo 1 - Oggetto e finalità

L'articolo individua l'ambito di applicazione del decreto legislativo ed indica le finalità che lo stesso intende perseguire. Oggetto del decreto è la disciplina relativa ai servizi di linea interregionali che attraversano il territorio di almeno tre regioni;

Articolo 2 - Definizioni

Le disposizioni contenute nell'articolo forniscono la definizione di servizi automobilistici di linea interregionali di competenza statale, di autobus, di impresa o riunioni di imprese, di imprese subaffidatarie, di relazione di traffico, di autobus in disponibilità e di autobus di rinforzo.

Articolo 3 - Accesso al mercato

Stabilisce che i servizi di linea, oggetto del presente decreto legislativo, sono soggetti ad autorizzazione avente una validità massima di cinque anni, rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Vengono altresì stabilite le condizioni che l'impresa richiedente deve soddisfare per ottenere l'autorizzazione stessa. Particolare importanza, ai fini della sicurezza dei servizi di trasporto in esame, rivestono le norme contenute nel comma 2, lettere f) e g), attinenti, rispettivamente, alla vetustà degli autobus impiegati per il servizio e alla idoneità dei percorsi e delle aree di fermata.

Articolo 4 – Adempimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Viene stabilito l'obbligo per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di emanare, entro sessanta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto legislativo, il decreto dirigenziale contenente le relative disposizioni attuative, necessarie per disciplinare taluni aspetti tecnici e procedurali.

È istituito l'Elenco nazionale delle imprese che esercitano i servizi di linea oggetto del presente decreto legislativo. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è, inoltre, tenuto a comunicare alle Regioni, per l'adozione degli atti di propria competenza, nonché alle imprese interessate, le relazioni di traffico che si realizzano su un percorso interessante il territorio di una o due regioni, previste nei programmi di esercizio dei servizi di linea già in concessione che, nel rispetto delle competenze regionali di cui all'art. 1 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, non potranno più essere oggetto di autorizzazione da parte del ministero.

Articolo 5 – Obblighi delle imprese

I commi 1 e 2, contengono l'elenco delle prescrizioni che l'impresa è tenuta a rispettare, allo scopo di garantire la sicurezza, la qualità e la regolarità del servizio. Al comma 3, si stabilisce l'obbligo per l'impresa di corrispondere un contributo, una tantum, per l'iscrizione nell'elenco di cui all'art. 4, comma 2, un contributo annuale, da corrispondere contemporaneamente alla presentazione della dichiarazione relativa alla permanenza delle condizioni che hanno consentito il rilascio dell'autorizzazione nonché un contributo finalizzato all'accertamento della regolarità e sicurezza dell'esercizio. L'ammontare di detti contributi viene stabilito in una apposita tabella allegata al decreto legislativo. L'aggiornamento degli stessi potrà avvenire con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Articolo 6 – Contratti di servizio pubblico

L'articolo in questione prevede la possibilità di stipulare, con le imprese di trasporto di persone su strada, contratti di servizio pubblico ricorrendo a procedure concorsuali. Tale previsione è del tutto residuale ed eccezionale rispetto al sistema autorizzatorio generale e consente all'Amministrazione di intervenire, qualora, esigenze di mobilità da parte della collettività, non possano essere soddisfatte sulla base della libera iniziativa economica delle imprese di trasporto.

Articolo 7 – Monitoraggio e controlli

Tale articolo prevede lo svolgimento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di una specifica attività di monitoraggio del settore al fine di verificare l'andamento del mercato ed in particolare il rapporto intercorrente tra la domanda di mobilità interregionale e l'offerta dei servizi di trasporto in tale segmento. Qualora le risultanze di tale attività dovessero evidenziare un forte squilibrio tra offerta e domanda, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti valuterà l'opportunità di adottare idonee misure correttive. E' inoltre prevista una specifica attività di vigilanza sulle imprese operanti nel settore, al fine di garantire una leale e corretta concorrenza tra le medesime, con la possibilità di disporre verifiche, anche presso le sedi delle imprese, con onere a carico delle stesse.

Articoli- 8 e 9 Infrazioni e sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie.

Gli articoli 8 e 9 individuano le possibili infrazioni, suddividendole in molto gravi, gravi e lievi. Le sanzioni pecuniarie ed accessorie da comminare alle imprese che commettono le infrazioni individuate sono state determinate in ragione della loro classificazione.

Le disposizioni rispettano il principio di gradualità del sistema sanzionatorio, che si è ritenuto di dover articolare secondo i seguenti criteri:

- **il compimento di una singola infrazione considerata lieve, comporta l'erogazione di una sanzione pecuniaria avente una determinata entità;**
- il mancato rispetto di quanto prescritto nella diffida, intimata a seguito di tre sanzioni erogate per infrazioni lievi, costituisce un'infrazione considerata grave;**
- **il compimento di una infrazione grave, comporta l'erogazione di una sanzione pecuniaria avente una entità superiore a quella prevista per le infrazioni considerate lievi;**
- **il compimento di una infrazione considerata molto grave, comporta l'erogazione di una sanzione pecuniaria avente una entità superiore a quella prevista per le infrazioni considerate gravi.**

Inoltre, sempre nel rispetto del principio di gradualità del sistema sanzionatorio, le sanzioni accessorie della sospensione e della revoca dell'autorizzazione sono previste, in alcuni casi, a seguito del compimento di una singola infrazione considerata molto grave, ed in altre ipotesi a seguito del compimento di diverse infrazioni, considerate molto gravi o gravi, nell'arco temporale di tre anni, che decorre dalla data della prima contestazione. Tale evento è stato individuato quale parametro temporale da cui far decorrere il "periodo di osservazione", in quanto, dal momento della prima accertata infrazione, il comportamento

dell'impresa responsabile assume un particolare rilievo ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio. Al riguardo, sono state previste diverse ipotesi:

- il compimento di alcune singole infrazioni considerate gravi o molto gravi comporta la diretta sospensione del titolo legale per l'esercizio dei servizi di trasporto;
- il compimento, nell'arco di tre anni, di sei infrazioni, gravi o molto gravi, comporta l'erogazione della sanzione accessoria della sospensione del titolo legale per l'esercizio dei servizi di trasporto;
- il compimento, nell'arco di tre anni, di tre infrazioni considerate molto gravi, comporta in ogni caso l'erogazione della sanzione accessoria della sospensione del titolo legale per l'esercizio dei servizi di trasporto;
- il compimento o il decorso del periodo di sospensione di cui all'art. 9, comma 3, senza la comunicazione, da parte dell'impresa interessata, del rispetto degli obblighi fondamentali inerenti i servizi di trasporto, comporta inoltre la sanzione accessoria della revoca del titolo legale per l'esercizio dei servizi stessi;
- il compimento nell'arco di tre anni, a decorrere dalla data di cessazione di un periodo di sospensione, di due infrazioni considerate molto gravi, comporta inoltre l'erogazione della sanzione accessoria della revoca del titolo legale per l'esercizio dei servizi di trasporto.

Infine, con riferimento all'articolo 126 bis, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, si fa presente che la recente pronuncia di illegittimità costituzionale non ha comportato l'eliminazione integrale dall'ordinamento giuridico di tale comma, rilevando solo nel caso di mancata identificazione del conducente e non incidendo sulla previsione normativa, in esso contenuta, relativa alla definizione delle contestazioni.

Articolo 10 - Norme transitorie.

L'articolo prevede una fase transitoria stabilita al fine di assicurare, alle imprese già titolari di collegamenti automobilistici statali, per un periodo di tempo, il permanere del diritto di esclusività sulle relazioni di traffico dalle stesse servite prima dell'entrata in vigore della riforma. Durante tale periodo, le imprese potranno richiedere l'autorizzazione solo per nuovi servizi di linea o la modifica di quelli in esercizio a condizione che le relazioni di traffico proposte interessino località distanti non meno di 30 km da quelle già servite dai servizi oggetto di concessione. Le domande per l'istituzione di nuovi servizi di linea o di modifica dei medesimi, per le quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, non si è concluso il procedimento, saranno soggette alla disciplina contenuta nel decreto legislativo.

Articolo 11 – Abrogazioni

L'articolo elenca le disposizioni abrogate e quelle che non più applicabili in materia di servizi interregionali di competenza statale

Infine, allo scopo di evitare che l'abrogazione della citata legge 1822/39 - oggi normativa di riferimento per gli aspetti non regolati direttamente dagli Accordi bilaterali con i paesi extra comunitari - determini un vuoto normativo, si prevede che le disposizioni del presente decreto legislativo siano fonte di diritto anche in tale campo.

Articolo 12 – Disposizione finanziaria

La nuova disciplina introdotta con lo schema di decreto legislativo in esame non comporta nuovi oneri finanziari per il bilancio dello Stato.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA (ATN)

1) ASPETTI TECNICO-NORMATIVI IN SENSO STRETTO

A) NECESSITÀ DELL'INTERVENTO NORMATIVO;

Il presente Decreto Legislativo scaturisce dalla necessità di riorganizzare il settore del trasporto interregionale di linea di persone su strada, rientrando nella competenza statale, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libera concorrenza di mercato, sulla base i principi e criteri direttivi contenuti nella legge 1 marzo 2005, n.32 (pubblicata sulla G.U n. 57 del 10-3-2005), concernente "Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose", ed in particolare secondo quelli contenuti nell'articolo 2, comma 2, lett.a) della su citata legge delega.

Scopo primario del provvedimento è, pertanto, quello di sostituire l'attuale sistema concessorio con un sistema autorizzatorio, in quanto la disciplina vigente in materia, risale alla lontana legge 28 settembre 1939, n. 1822, che trovando il suo fondamento nell'istituto della concessione amministrativa, basata sia su un'azione amministrativa ampiamente discrezionale circa la valutazione della sussistenza dell'interesse pubblico da perseguire che su una visione essenzialmente monopolistica dell'attività di trasporto persone con autobus, non appare più rispondente né alla nuova configurazione dell'attività amministrativa né alla realtà imprenditoriale del settore, operante in mercati aperti e concorrenziali.

Sotto il profilo dell'attività amministrativa, l'obiettivo della riforma è quello di passare, attraverso una graduale fase di adattamento, dall'attuale sistema della concessione amministrativa, a quello dell'autorizzazione per l'esercizio delle autolinee interregionali di competenza statale, eliminando l'ampia discrezionalità nelle valutazioni che portano all'emanazione del provvedimento di affidamento del servizio ad un soggetto privato, individuando dei criteri il più possibile oggettivi per autorizzare un soggetto privato a svolgere un'attività economica, non sovvenzionata, quale è lo svolgimento dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

Inoltre, il passaggio dal sistema concessorio a quello autorizzatorio, semplificando anche il procedimento di rilascio del titolo legale per l'esercizio delle autolinee interregionali di competenza statale, comporterà per l'Amministrazione una sicura riduzione dei tempi necessari per l'assunzione delle proprie determinazioni nonché una notevole diminuzione o addirittura l'eliminazione dell'attività contenziosa, con riflessi positivi in termini di efficienza e buon andamento dell'azione amministrativa.

Dal punto di vista sostanziale, il decreto legislativo si pone principalmente l'obiettivo dell'introduzione dei principi di libera concorrenza, che consentono di soddisfare meglio la domanda di mobilità interregionale dei cittadini, di rendere più trasparente il mercato nonché di assicurare lo sviluppo ordinato dell'attività di trasporto di persone con autobus in ambito nazionale, anche provvedendo ad un riordino dei servizi esistenti nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano in materia di trasporto pubblico locale.

B) ANALISI DEL QUADRO NORMATIVO;

Il trasporto di linea di persone mediante autobus di competenza statale è attualmente disciplinato in maniera diretta dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822 concernente "Disciplina degli autoservizi di linea per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata" e dal D.P.R. 22 aprile 1994, n. 369 con il quale è stato regolamentato il relativo procedimento di concessione di autolinee ordinarie di competenza statale, in attuazione dei principi e delle disposizioni contenute nelle leggi 7 agosto 1990, n. 241 e 24 dicembre 1993, n. 537.

Rientrano nel quadro normativo di riferimento e, quindi indirettamente le disposizioni contenute nei regolamenti emanati con: D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771 - D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5 - D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 e nei decreti legislativi 19 novembre 1997, n. 422 e successive modificazioni e 31 marzo 1998, n. 112 per ciò che attiene alla delimitazione della sfera di competenza dello Stato nel settore; nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 recante: "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto"; nel regolamento di recepimento (D.M. 20 dicembre 1991, n. 448) delle direttive del Consiglio delle Comunità Europee n.438 del 21 giugno 1989 nonché nel decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, modificato dal decreto legislativo 28 dicembre 2001, N. 478, concernente l'attuazione della direttiva del Consiglio dell'Unione europea n. 98/76/CE del 1° ottobre 1998, modificativa della direttiva n. 96/26/CE del 29 aprile 1996"; nonché quelle specifiche per il settore contenute nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 (Nuovo Codice della Strada) e successive modificazioni ed integrazioni (in particolare cfr. dall'art. 82 all'art. 87):

C) INCIDENZA DELLE NORME PROPOSTE SULLE LEGGI E I REGOLAMENTI VIGENTI;

Il Decreto Legislativo abroga espressamente (art. 11, co.1) le norme contenute nella legge 1822/39 e nel D.P.R. 369/94.

Inoltre, ricomprendendo nella disciplina del presente Decreto Legislativo (art. 2, co. 1, lett. a), anche servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito in legge 24 marzo 1932, n. 386, quest'ultime disposizioni non si applicano (art. 11, co. 2) ai servizi di linea oggetto del Decreto Legislativo in esame, ovvero ai servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso interessante il territorio di almeno tre regioni ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti.

Altresì la condizione, di cui all' art. 3, co. 2, lett. c), che deve essere rispettata da parte delle imprese per ottenere il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento dei servizi di linea di competenza statale a proprio favore, consistente nell'applicazione nei confronti degli addetti, in materia di rapporto di lavoro, le norme di diritto comune e le norme del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore, comporta (art. 11, co.2) agli stessi la non applicabilità di quanto previsto all'art. 1 della l. 22.09.60, n. 1054,.

Infine, si ritiene che le norme contenute nel Decreto Legislativo non incidano su altre leggi e regolamenti vigenti, rispetto ai quali non si riscontrano incompatibilità.

D) ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ CON L'ORDINAMENTO COMUNITARIO

il presente Decreto Legislativo introduce nell'ordinamento italiano principi conformi a quelli previsti nella vigente normativa comunitaria in materia di servizi di trasporto di persone su strada con autobus e pertanto non presenta alcuna incompatibilità con l'ordinamento giuridico comunitario.

E) ANALISI DELLE COMPATIBILITÀ CON LE COMPETENZE COSTITUZIONALI DELLE REGIONI ORDINARIE ED A STATUTO SPECIALE

il Decreto Legislativo in parola non incide o interferisce sulle competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale

Al riguardo si fa presente che all'art.4, co. 2, del Decreto Legislativo, relativo agli adempimenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è previsto che quest'ultimo, Entro il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, comunica alle Regioni, per l'adozione degli atti di propria competenza, e alle imprese interessate, le relazioni di traffico, che si realizzano su un percorso interessante il territorio di una o due regioni, previste nei programmi di esercizio dei servizi di linea già oggetto di concessioni statali che, dopo il periodo transitorio, non potranno essere oggetto di autorizzazione, in quanto rientranti nelle competenze regionali di cui all'art. 1 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e successive modificazioni.

F) VERIFICA DELLA COERENZA CON LE FONTI LEGISLATIVE PRIMARIE CHE DISPONGONO IL TRASFERIMENTO DI FUNZIONI ALLE REGIONI ED AGLI ENTI LOCALI:

Viene individuata (art. 2, co. 1, lett. a)) l'oggetto della disciplina del presente Decreto legislativo e pertanto la conseguente competenza statale, riferita al trasporto automobilistico, ai sensi dell'art. 3, co.1, lett. b), che individua i servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale. La disciplina introdotta con il Decreto legislativo è coerente con le fonti su indicate

G) VERIFICA DELL'ASSENZA DI RILEGIFICAZIONI E DELLA PIENA UTILIZZAZIONE DELLE POSSIBILITÀ DI DELEGIFICAZIONE.

Non si tratta di un provvedimento di delegificazione ma di un Decreto Legislativo attuativo della delega prevista agli articoli 1. e 2, comma 1, lett.a), b) e c), comma 2, lettera a), della legge 1° marzo 2005, n. 32.

2) ELEMENTI DI DRAFTING E LINGUAGGIO NORMATIVO

A) INDIVIDUAZIONE DELLE NUOVE DEFINIZIONI NORMATIVE INTRODOTTE NEL TESTO, DELLA LORO NECESSITÀ, DELLA COERENZA CON QUELLE GIÀ IN USO:

l'art. 2 dello schema di Decreto Legislativo contiene diverse definizioni, utili a rendere coerente la disciplina nella materia in oggetto:

- la definizione di servizi di linea interregionali mutua, specificandone alcuni elementi, la definizione di servizio regolare utilizzata nella normativa comunitaria (Reg.CEE 684/92 così come modificato dal Reg. CE 11/98);
- la definizione di autobus richiama quella prevista all' articolo 54, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni nonché le definizioni di autobus in disponibilità e di autobus di rinforzo, richiamando la disciplina relativa all'immatricolazione dei veicoli prevista nell'art. 93 di quest'ultimo Decreto Legislativo, intendono individuare quali autobus, mediante un criterio oggettivo e certo, possono essere adibiti ai servizi interregionali;
- la definizione di impresa e di impresa subaffidataria, richiamando quella prevista nel decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 e successive modificazioni, adegua la nozione alla disciplina introdotta dalle direttive comunitarie recepite nella disciplina sull'accesso alla professione;
- la definizione di riunione di imprese richiama quella prevista all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 e successive modificazioni, conformandosi a quanto previsto in ambito comunitario in materia di raggruppamento di imprese per l'affidamento di appalti di servizi;

La definizione di relazioni di traffico può essere considerata del tutto nuova ed è necessaria in primo luogo ai fini del completamento, che si intende effettuare con il decreto legislativo in esame, del trasferimento alle Regioni, ai sensi dell'art. 3, co.1, lett. b), d.lgs. 422/97, di quei collegamenti che non rientrano nelle competenze statali, in quanto non interessano il territorio di più di due Regioni, serviti da servizi di linea assenti con concessioni statali.

In secondo luogo, la nozione di relazione di traffico, quale collegamento tra due località, in cui è consentito che i viaggiatori saliti a bordo in una di esse possano scendere nell'altra, è necessario per rendere graduale il passaggio dal vigente regime concessorio a quello autorizzatorio previsto nel decreto legislativo in esame, in quanto all'art. 10 dello schema in esame si individua un periodo transitorio fino al 31 dicembre 2010, nel quale si tutelano le posizioni delle imprese esercenti i servizi di linea in regime di concessione. Viene in tal modo reso possibile il rilascio di autorizzazioni per nuovi collegamenti solo quando entrambe le località ricomprese nelle nuove relazioni di traffico sono distanti almeno più di trenta chilometri dalle località già servite da relazioni di traffico presenti nei programmi di esercizio dei servizi di linea concessi ai sensi della vigente normativa dettata dalla citata l. 1822/39.

B) VERIFICA DELLA CORRETTEZZA DEI RIFERIMENTI NORMATIVI CONTENUTI NEL PROGETTO, CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLE SUCCESSIVE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI SUBITE DAI MEDESIMI;

Non si hanno osservazioni in merito

C) RICORSO ALLA TECNICA DELLA NOVELLA LEGISLATIVA PER INTRODURRE MODIFICAZIONI ED INTEGRAZIONI A DISPOSIZIONI VIGENTI;

Il Decreto Legislativo in esame non prevede modificazioni o integrazioni di disposizioni vigenti

D) INDIVIDUAZIONE DI EVENTUALI EFFETTI ABROGATIVI IMPLICITI NEL TESTO DI DISPOSIZIONI DEL PROGETTO E LORO TRADUZIONE IN NORME ABROGATIVE ESPRESSE NEL TESTO NORMATIVO;

L'articolo 11, co. 1, del progetto individua le disposizioni oggetto di abrogazione esplicita.

L'art. 11, co. 2^a invece individua due ipotesi, a cui non si può applicare la disciplina contenuta nel regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito in legge 24 marzo 1932, n. 386 nonché nella legge 22 settembre 1960, n. 1054, in conseguenza dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo in esame.

3. ULTERIORI ELEMENTI DA ALLEGARE ALLA RELAZIONE:

A) INDICAZIONI DELLE LINEE PREVALENTI DELLA GIURISPRUDENZA OVVERO DELLA PENDENZA DI GIUDIZI DI COSTITUZIONALITA' SUL MEDESIMO O ANALOGO OGGETTO;

La giurisprudenza amministrativa di merito si è pronunciata prevalentemente rispetto sia agli aspetti procedurali dettati dal D.P.R. 22 aprile 1994, n. 369, che verrà abrogato con l'entrata in vigore del Decreto Legislativo in esame, sia alla determinazione dei titoli preferenziali previsti dagli artt. 5 e 6, l. 28 settembre 1939, n. 1822, anch'essa abrogata con l'entrata in vigore della nuova disciplina.

Con riferimento alla giurisprudenza della Corte costituzionale, non si sono avute pronunce che siano intervenute sulla legittimità delle norme contenute nella vigente disciplina in materia né sono in corso giudizi costituzionali in materia

B) VERIFICA DELL'ESISTENZA DI PROGETTI DI LEGGE VERTENTI SU MATERIA ANALOGA ALL'ESAME DEL PARLAMENTO E RELATIVO STATO DELL'ITER;

Non sono stati presentati in Parlamento progetti di legge sull'argomento oggetto del presente Decreto Legislativo.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

a) *Ambito dell'intervento normativo; destinatari diretti e indiretti.*

La disciplina in esame, avendo ad oggetto la trasformazione del regime concessorio in regime autorizzatorio per lo svolgimento dei servizi di linea interregionali di competenza statale, ha effetto sulle seguenti categorie di soggetti, che ne sono i destinatari diretti:

- imprese di trasporto di persone su strada, aventi i requisiti per l'accesso alla professione ed iscritte al registro delle imprese, che intendono svolgere dei servizi di linea interregionali mediante autobus, in base all'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, qualora soddisfino alcune condizioni, tali da garantire una elevata qualità del servizio e una soddisfacente sicurezza sociale e della circolazione, oltre che garantire la realizzazione di una effettiva concorrenza tra tutte le imprese interessate ad operare nel settore in parola;

Le associazioni di categoria delle imprese suindicate sono state ampiamente consultate, nell'ambito di diversi incontri tecnici, al fine di elaborare un testo, che condivisibile anche dai destinatari della nuova disciplina, che sono portatori di interessi, tra loro, non omogenei.

In particolare, si è dovuto mediare tra gli operatori già presenti nel mercato dei servizi interregionali di linea e quelli che intendono entrarvi e che, allo stato attuale della disciplina, trovano un limite quasi invalicabile nella sussistenza di diritti di esclusività in favore delle imprese già titolari di concessioni assentite.

Inoltre, detta disciplina ha riflessi su diverse Amministrazioni pubbliche aventi competenza nella materia oggetto di delega quali:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto a:
 - emanare il decreto dirigenziale previsto dall'art. 4, co. 1 per dare attuazione, con una normativa di dettaglio, a quanto previsto nel Decreto legislativo in esame;
 - rilasciare l'autorizzazione di cui all'art. 3, co. 1, che consente alle imprese di svolgere i servizi di linea oggetto del presente Decreto legislativo, con il solo limite -nel regime vigente a decorrere dal 1° gennaio 2008- che le stesse debbano soddisfare alcune condizioni, tali da assicurare quanto sopra descritto;
 - istituire l'Elenco nazionale delle imprese che esercitano servizi di linea, in qualità di imprese titolari o di imprese subaffidatarie;
 - comunicare alle imprese interessate e alle Regioni, nonché alle Province autonome di Trento e Bolzano, per l'adozione degli atti di propria competenza nell'interesse della mobilità locale, le relazioni di traffico, che si realizzano su un percorso riguardante il territorio di una o due regioni, previste nei programmi di esercizio dei servizi di linea già in concessione;
 - promuovere iniziative di studio e allo svolgimento di una costante attività di monitoraggio del settore, attraverso l'acquisizione e l'elaborazione dei dati relativi ai servizi di linea;
 - attivare controlli e verifiche periodiche e sul rispetto da parte delle imprese autorizzate degli obblighi previsti, al fine di garantire una leale e corretta concorrenza, nonché il rispetto delle disposizioni contenute nel decreto legislativo in esame;
- le Amministrazioni a cui appartengono gli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12, D.lgs. 30.04.92, n. 285, competenti ad accertare la responsabilità delle infrazioni previste all'articolo 8 dello schema di decreto legislativo in

oggetto e a comminare le relative sanzioni, nonché ad effettuare i controlli di cui all'articolo 7 del medesimo schema.

b) obiettivi e risultati attesi

L'obiettivo generale perseguito con il decreto legislativo in esame, in attuazione della relativa delega di cui all'articolo 2, comma 2, lett.a) della legge n.32/2005, è quello del superamento, in conformità alla disciplina comunitaria, degli aspetti restrittivi della libera concorrenza ancora presenti nello svolgimento dei servizi di linea interregionali di competenza statale, pervenendo ad un sistema autorizzatorio, attraverso una graduale fase di adattamento, partendo dall'attuale sistema della concessione amministrativa, disciplinato dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822. Disciplina quest'ultima che contempla un'ampio potere discrezionale dell'Amministrazione in merito alla sussistenza dell'interesse pubblico ad affidare un servizio di linea in concessione, nello stretto rispetto dei titoli preferenziali di cui è titolare ciascun soggetto già concessionario.

L'obiettivo suindicato è dunque quello della liberalizzazione regolata, da attuare nella materia in questione, come peraltro precisato nella relazione tecnico-normativa al punto 1, lettera a), in un quadro di regole che garantiscano contestualmente la salvaguardia della concorrenza tra le imprese operanti nel settore e il rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza sociale e della circolazione, oltre che della qualità, dei servizi di trasporto di persone in parola.

In tale contesto si sottolinea che con il presente schema in esame, si intende dare al settore una completa disciplina, anche emanando norme nel dettaglio con il decreto dirigenziale di attuazione di diverse disposizioni in esso contenute, di un settore, concernente i servizi pubblici di trasporto a lunga percorrenza, che fino ad oggi vengono disciplinati da una normativa obsoleta del 1939, rispondente a delle logiche, relative all'esclusività delle posizioni concessionali dei privati e ad un'ampissima discrezionalità amministrativa, completamente diverse da quelle che sono connaturate in un mercato aperto, dove si dovrebbe esprimere l'iniziativa economica privata - tutelata peraltro dall'art. 41 della Carta costituzionale-, che è necessario regolamentare, trattandosi di servizi pubblici, ovvero ad offerta indifferenziata, essendo comunque rivolti al soddisfacimento dell'esigenza di mobilità di una parte della cittadinanza - anch'essa tutelata dall'art.16 della Costituzione-. Introducendo, inoltre, un articolato sistema sanzionatorio, tale da colmare una evidente lacuna in materia, al fine di dotare gli agenti preposti ai controlli su strada di strumenti efficaci, per combattere il grave fenomeno dell'abusivismo, che si manifesta con lo svolgimento sia di servizi non autorizzati sia di servizi esercitati in modo difforme a quanto previsto dall'autorizzazione.

I risultati attesi, derivanti dall'introduzione della normativa contenuta nello schema di decreto legislativo in esame sono, nell'immediato, l'avvio di un processo di maggiore concorrenza regolata tra le imprese di trasporto esercenti servizi di linea, che comporti, nel medio/lungo periodo, un miglioramento dei servizi resi dalle stesse in termini di qualità, quantità e sicurezza..

Per l'attuazione degli obiettivi suindicati si rende necessaria:

- l'emanazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del decreto legislativo, del decreto dirigenziale indicato all'art. 4, co.1, del decreto legislativo in esame);
- Lo svolgimento di un'attività posta in essere dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di studio e monitoraggio dell'andamento dei fattori della domanda e dell'offerta, presenti nel mercato, al fine di poter valutare l'opportunità di emanare disposizioni correttive, introducendo norme di salvaguardia dello stesso, mediante i decreti previsti all'art. 1, co. 4, della legge delega 32/05;

- l'istituzione di un elenco delle imprese esercenti i servizi di linea interregionali ed un costante accertamento della permanenza delle condizioni previste per il rilascio dell'autorizzazione, che devono essere sempre soddisfatte dalle imprese esercenti i servizi di linea oggetto della disciplina prevista dal decreto legislativo in esame, al fine di ottenere una elevata qualità e sicurezza dei servizi erogati;
- un'efficiente rete di controlli, facente capo ai competenti organi, ai fini dell'accertamento della responsabilità delle infrazioni di cui all'articolo 8 e di quelle già previste nel codice della strada;

c) illustrazione della metodologia di analisi adottata.

L'ambito dell'intervento normativo è definito in relazione agli obiettivi che sono dedotti dal testo della legge di delega, in particolare dall' articolo 1, lettera a) e dall'articolo 2, commi 1 e 2 lettera a).

d) impatto diretto e indiretto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni; condizioni di operatività.

L'attività delle pubbliche amministrazioni citate, necessaria per il conseguimento degli obiettivi sopraindicati non comporta alcun maggiore onere a carico della finanza pubblica, in quanto le attività amministrative e di controllo indicate si inseriscono nell'ordinario svolgimento dei compiti istituzionali propri di strutture già operanti presso dette amministrazioni .

Inoltre, con il decreto legislativo in esame si istituisce un nuovo capitolo nelle entrate del bilancio dello Stato, in cui confluiscono i contributi a carico delle imprese esercenti i servizi di linea oggetto dello schema in esame, che servono a finanziare, sostituendo peraltro i contributi di sorveglianza, previsti dalla stessa l. 28 settembre 1939, 1822, il cui contributo è stato aggiornato con l. 9 marzo 1949, n. 106 e con l. 1° febbraio 1960, n. 26 , tutte le attività di studio, monitoraggio e controllo svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Inoltre, giova evidenziare che il passaggio dal regime concessorio a quello autorizzatorio comporterà per l'Amministrazione una sicura riduzione dei tempi necessari per l'assunzione delle proprie determinazioni nonché una notevole diminuzione o addirittura l'eliminazione dell'attività contenziosa, con riflessi positivi in termini di efficienza e buon andamento dell'azione amministrativa.

e) impatto sui destinatari diretti

La normativa in esame favorirà la concorrenza tra le imprese esercenti i servizi di linea, che dovranno mantenere, comunque, standard elevati di qualità e di sicurezza del trasporto di persone su strada. Pertanto, la maggiore concorrenza che si instaurerà tra le aziende del settore, accompagnata dal necessario rispetto delle norme rivolte alla tutela della sicurezza stradale e sociale, determinerà il rafforzamento delle imprese più efficienti e indirettamente costituirà un incentivo all'aggregazione delle piccole imprese, al fine di sostenere il confronto con un mercato globale sempre più in espansione anche nel settore dei servizi pubblici.

In particolare, sarà possibile l'ingresso in questo mercato di operatori che, attualmente a causa della sussistenza di diritti di esclusività, non si sono potuti inserire in questo segmento di mercato del trasporto di persone.

f) impatto sui destinatari indiretti

Il meccanismo virtuoso che sarà determinato dalla liberalizzazione regolata, relativamente all'attività delle imprese destinatarie della medesima normativa, comporterà indirettamente benefici per l'intero settore economico e per l'utenza dei servizi di linea interregionali.

Il miglioramento atteso dei servizi stessi e del rafforzamento delle imprese più produttive, in un contesto come quello italiano, in cui, soprattutto, per alcune zone del meridione, la cui rete ferroviaria non è sufficientemente sviluppata, non può che costituire una ulteriore leva per lo sviluppo di aree dell'Italia in attesa di rilancio da punto di vista economico, sia sotto l'aspetto occupazionale che sotto quello imprenditoriale dell'iniziativa economica privata.

Disciplina dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visti gli articoli 14 e 16 della legge del 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Visti gli articoli 1, e 2, comma 1, lett.a), b) e c), comma 2, lettera a), della legge 1 marzo 2005, n. 32 recante "Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose", con particolare riguardo all'articolo 1, comma 1, lettera a);

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del.....;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del.....;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della giustizia, con il Ministro per le politiche comunitarie, e con il Ministro delle attività produttive;

E m a n a
il seguente decreto legislativo:

Articolo 1
(*Oggetto e finalità*)

1. Il presente decreto legislativo attua gli articoli 1, comma 1, lett. a), e 2, comma 1, lett.a), b) e c), comma 2, lettera a), della legge 1° marzo 2005, n. 32. A tal fine:
 - a) stabilisce le condizioni idonee al migliore soddisfacimento della domanda di mobilità delle persone nell'ambito dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, così come definiti all'articolo 2, comma 1, lettera a), del presente decreto legislativo;
 - b) individua le misure atte a garantire la sicurezza dei viaggiatori, la qualità dei servizi offerti e il rispetto della normativa posta a base della sicurezza sociale;
 - c) tutela la concorrenza tra le imprese e la trasparenza del mercato;

Articolo 2
(*Definizioni*)

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:
 - a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito indicati come servizi di linea: i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso che interessa il territorio di almeno tre regioni, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera c),

del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito in legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche;

- b) autobus: gli autoveicoli, classificati ai sensi dell'articolo 54, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni;
- c) impresa: l'impresa, in possesso dei requisiti relativi all'accesso alla professione di trasportatore di persone su strada di cui al decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 e successive modificazioni, che organizza e gestisce a proprio esclusivo rischio economico i servizi automobilistici interregionali di competenza statale di cui al presente decreto, fatta salva la ipotesi di cui all'articolo 6;
- d) riunioni di imprese: le associazioni di imprenditori di cui all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;
- e) impresa subaffidataria: l'impresa in possesso dei requisiti relativi all'accesso alla professione di trasportatore di persone su strada di cui al decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 e successive modificazioni, che effettua servizi automobilistici interregionali per conto dell'impresa titolare dell'autorizzazione;
- f) relazione di traffico: il collegamento tra due località, in cui è consentito che i viaggiatori saliti a bordo in una di esse possano scendere nell'altra.
- g) autobus in disponibilità dell'impresa: gli autobus immatricolati, ai sensi dell'articolo 93 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, nella cui carta di circolazione è indicata l'impresa;
- h) autobus di rinforzo: autobus locati temporaneamente dall'impresa autorizzata a svolgere i servizi di linea, che sono in disponibilità di imprese diverse, abilitate al trasporto di persone su strada e iscritte al registro delle imprese di cui all'articolo 2188 del codice civile.

Articolo 3 (Accesso al mercato)

1. I servizi di linea di cui al presente decreto sono soggetti ad autorizzazione avente termine massimo di validità di cinque anni, rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le modalità previste dal decreto dirigenziale di cui al successivo articolo 4, comma 1.
2. Per ottenere l'autorizzazione ad esercitare servizi di linea, l'impresa richiedente, iscritta al registro delle imprese di cui all'articolo 2188 codice civile, deve soddisfare le seguenti condizioni:
 - a) essere in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di persone, di cui al decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, e successive modificazioni;
 - b) possedere la certificazione relativa alla qualità aziendale secondo le norme UNI EN ISO 9000 nella versione più recente;
 - c) applicare nei confronti degli addetti, in materia di rapporto di lavoro, le norme di diritto comune e le norme del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;
 - d) rispettare le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 5 del Regolamento (CEE) n.1191 del 26 giugno 1969, così come sostituito dal Regolamento (CEE) n. 1893 del 20 giugno 1991 in materia di separazione contabile, nell'ipotesi in cui la medesima gestisca anche servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico;
 - e) disporre di personale, impianti e strutture in misura idonea ad assicurare il regolare esercizio del servizio di linea;

- f) disporre di autobus classificati, ai sensi del decreto ministeriale 23 dicembre 2003, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, Serie generale, n. 30 del 6 febbraio 2004, come classe "B" o classe "III" e non acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possano beneficiare la totalità delle imprese, in misura idonea ad assicurare il regolare esercizio del servizio di linea. Dal 1 gennaio 2011, le imprese devono disporre di autobus immatricolati per la prima volta da non più di sette anni;
 - g) ottenere, da parte dei competenti organi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il nulla osta, ai sensi della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto.
 - h) non aver commesso, nel periodo di un anno precedente alla data di presentazione della domanda per ottenere l'autorizzazione di cui al comma 1, più di due infrazioni considerate molto gravi, ai sensi dell'articolo 8, commi 1, 2 e 3 del presente decreto legislativo;
 - i) non aver commesso, nel periodo di un anno precedente alla data di presentazione della domanda, più di cinque infrazioni considerate gravi, ai sensi dell'articolo 8, commi 1, 4 e 5 del presente decreto legislativo;
 - l) non essere incorsa, nel periodo di un anno precedente alla data di presentazione della domanda, nella revoca di un titolo legale per l'esercizio di servizi di trasporto di persone su strada mediante autobus.
3. Nel caso di esercizio richiesto da una riunione di imprese, le condizioni di cui al comma 2, ad eccezione delle lettere e), f) e g), si intendono riferite alle singole imprese facenti parte della riunione di imprese. Le condizioni previste alle lettere e), f) e g) del comma 2 si intendono riferite alla riunione di imprese.
 4. Le imprese o le riunioni di imprese, titolari dell'autorizzazione, possono far svolgere il servizio ad imprese subaffidatarie, in possesso dei requisiti di cui al comma 2, nei termini e con le modalità previsti dal decreto dirigenziale di cui all'articolo 4, comma 1.
 5. L'autorizzazione può essere denegata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con provvedimento motivato, quando l'impresa o la riunione di imprese richiedente non soddisfa le condizioni di cui al comma 2.

Articolo 4

(Adempimenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

1. Con decreto dirigenziale, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta le disposizioni per l'attuazione degli articoli 3, commi 1 e 4; articolo 4, comma 2; articolo 5, comma 2, lettere b), c), d) ed e), articolo 10, comma 3.
2. E' istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi oneri finanziari a carico del bilancio statale, l'Elenco nazionale delle imprese che esercitano servizi di linea in qualità di imprese titolari o di imprese subaffidatarie. Le funzioni e l'organizzazione di tale Elenco sono stabilite nel decreto dirigenziale di cui al comma 1.
3. Entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica alle Regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano, per l'adozione degli atti di propria competenza nell'interesse della mobilità locale, e alle imprese interessate, le relazioni di traffico di competenza delle regioni, ai sensi dell'art. 1 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che si realizzano su un percorso interessante il territorio di una o due regioni, previste nei programmi di esercizio dei servizi di linea già in concessione.

Articolo 5
(*Obblighi delle imprese*)

1. L'impresa, per tutto il periodo di validità dell'autorizzazione, deve rispettare:
 - a) le condizioni previste all'articolo 3, comma 2, dalla lettera a) alla lettera f) del presente decreto;
 - b) le prescrizioni contenute nell'autorizzazione;
 - c) le prescrizioni relative alla sicurezza del percorso e delle fermate nonché quelle relative alla circolazione stradale stabilite dalle competenti Autorità.
2. L'impresa è tenuta a:
 - a) dall'anno successivo a quello di iscrizione all'elenco di cui all'articolo 4, comma 2, del presente decreto, produrre con cadenza annuale, entro il mese di maggio, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, apposita dichiarazione, resa ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, dalla quale risulti il rispetto delle condizioni previste all'articolo 3, comma 2 del presente decreto;
 - b) comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'eventuale intenzione di cessare l'esercizio del servizio di linea autorizzato. Tale comunicazione, opportunamente motivata, deve essere inoltrata almeno trenta giorni prima della cessazione del servizio e resa nota all'utenza nei termini stabiliti nel decreto dirigenziale di cui all'articolo 4, comma 1 del presente decreto legislativo;
 - c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione, certificata conforme dall'autorità che ha rilasciato il titolo e una dichiarazione, redatta nella forma specificata nel decreto dirigenziale di cui all'art. 4, comma 1, del presente decreto, nella quale si attesti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente;
 - d) adibire al servizio di linea autobus in propria disponibilità, salvo impiegare autobus di rinforzo per far fronte a situazioni temporanee ed eccezionali, previo rilascio di apposita autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità stabilite dal decreto dirigenziale di cui all'articolo 4, comma 1 del presente decreto;
 - e) adottare la Carta della mobilità, sulla base di quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998, e rendere noto, nei termini stabiliti nel decreto dirigenziale di cui all'articolo 4, comma 1, del presente decreto, l'itinerario sul quale è effettuato il servizio, le fermate, gli orari, i prezzi applicati e le altre condizioni di esercizio, in modo da garantire trasparenza dell'informazione ed agevole accesso agli utenti interessati, secondo le modalità previste dal decreto dirigenziale di cui all'articolo 4, comma 1, del presente decreto;
 - f) rilasciare ai viaggiatori trasportati un titolo di viaggio nel quale debbono necessariamente figurare: la denominazione dell'impresa emittente, le località di partenza e di destinazione, il periodo di validità ed il valore, nonché tutti gli elementi previsti dalla normativa fiscale;
 - g) fornire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati richiesti per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio e controllo di cui all'articolo 7 del presente decreto;
 - h) attivare l'esercizio del servizio entro novanta giorni dalla data di inizio del periodo di validità dell'autorizzazione;
3. L'impresa è tenuta a corrispondere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i seguenti contributi, per far fronte alle spese derivanti dall'attività di cui all'articolo 7, commi 1 e 2:
 - a) un contributo di iscrizione all'elenco di cui all'articolo 4, comma 2 del presente decreto

- legislativo, entro sessanta giorni dalla data di inizio del periodo di validità della prima autorizzazione, nonché un contributo annuale da versare all'atto della dichiarazione di cui al comma 2, lett. a);
- b) un contributo, ai fini dell'accertamento della regolarità e sicurezza dei servizi di linea autorizzati, da versare per ciascun servizio di linea autorizzato, nella misura determinata in ragione dei chilometri e del numero di fermate previsti nel programma di esercizio, rapportato al periodo di validità dell'autorizzazione. Le imprese titolari di concessioni di servizi di linea sono tenute a versare detto contributo con cadenza annuale, entro il mese di marzo.
4. Le imprese titolari di concessioni di servizi di linea sono tenute a versare il contributo di iscrizione all'elenco di cui all'articolo 4, comma 2, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.
5. La misura dei contributi di cui ai commi 3 e 4 è indicata nella tabella allegata al presente decreto e viene aggiornata ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Articolo 6

(Contratti di servizio pubblico)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ove ravvisi che non vi siano servizi di linea sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità delle persone, stipula con le imprese, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del Regolamento (CEE) n. 1191 del 26 giugno 1969, e successive modificazioni, contratti di servizio pubblico di cui all'art. 14 del medesimo regolamento comunitario, aventi ad oggetto servizi automobilistici interregionali di competenza statale.
2. I contratti di servizio pubblico sono stipulati a seguito di procedure concorsuali, secondo le disposizioni vigenti in materia di appalti pubblici di servizi.

Articolo 7

(Attività di monitoraggio e di controllo)

1. Al fine di valutare l'impatto sul mercato della disciplina contenuta nel presente decreto legislativo, in relazione all'andamento della domanda di mobilità ed all'offerta dei servizi di linea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove iniziative di studio e svolge una costante attività di monitoraggio del settore, attraverso l'acquisizione e l'elaborazione dei dati relativi ai servizi di linea.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone controlli e verifiche periodiche sulla sussistenza delle condizioni di cui all'articolo 3, comma 2, e sul rispetto, da parte delle imprese autorizzate, degli obblighi di cui all'articolo 5, al fine di assicurare la leale e corretta concorrenza tra le imprese esercenti i servizi di linea, nonché il rispetto delle disposizioni contenute nel presente decreto. A tal fine gli organi addetti al controllo sono abilitati a:
 - a) esaminare i libri ed ogni altro documento relativo alla gestione dell'impresa;
 - b) fare copie o prelevare estratti dei libri e dei documenti nei locali dell'impresa;
 - c) accedere a tutti i locali, i terreni ed i veicoli dell'impresa;
 - d) acquisire qualsiasi dato informativo sull'attività dell'impresa.
3. Le spese per l'accertamento della regolarità e sicurezza dei servizi di linea autorizzati, nonché quelle per le attività di cui ai commi 1 e 2, sono a carico delle imprese. Le somme relative sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, alla competente unità previsionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Nel capitolo dell'entrata del Bilancio dello Stato di cui al comma 3, confluiscono i contributi versati dalle imprese secondo quanto previsto all'articolo 5, comma 5, nonché i proventi delle sanzioni pecuniarie di cui all'articolo 8. Sono esclusi i proventi delle sanzioni comminate per violazioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni.

Articolo 8

(Infrazioni e sanzioni amministrative pecuniarie)

1. Le infrazioni relative all'esercizio di un servizio di linea si verificano quando l'impresa:
- a) non rispetta l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 2, lettera d);
 - b) non rispetta l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 2, lettera h) o esercita un servizio di linea nel periodo di sospensione dell'autorizzazione, disposta conformemente a quanto previsto all'articolo 9;
 - c) non rispetta le prescrizioni essenziali contenute nell'autorizzazione relative al percorso, alle relazioni di traffico autorizzate e agli autobus impiegati nonché l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 1, lettera c);
 - d) non rispetta l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 2, lettera f), relativo al rilascio del titolo di viaggio;
 - e) impedisce, senza un giustificato motivo, agli organi preposti di poter svolgere l'attività di controllo di cui al precedente articolo 7, comma 2;
 - f) non rispetta l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 3, lettera b);
 - g) reitera le infrazioni oggetto del provvedimento di richiamo disposto ai sensi dell'articolo 9, comma 11;
 - h) non rispetta l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 1, lettera b), relativamente alle prescrizioni non essenziali contenute nell'autorizzazione, diverse da quelle indicate nelle precedenti lettere c) e d);
 - i) sospende o interrompe in modo definitivo l'esercizio, senza aver informato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, lettera b) oppure non provvede, in qualità di impresa titolare dell'autorizzazione, a riattivare entro il termine massimo di cinque giorni, il servizio di linea sospeso o interrotto a seguito di sanzioni accessorie comminate ai sensi dell'articolo 9, commi 4 e 5, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
 - l) non rispetta l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 2, lettera c), relativo al possesso della dichiarazione concernente il rapporto di lavoro tra il conducente e l'impresa autorizzata a svolgere il servizio di linea;
 - m) ritarda reiteratamente di almeno venti minuti la partenza dal capolinea del servizio di linea senza giustificato motivo;
 - n) utilizza, nell'esercizio del servizio di linea, autobus in uno stato insufficiente sotto il profilo igienico e/o sanitario, secondo quanto previsto dalla disciplina vigente in materia.
2. Le infrazioni individuate nel comma 1, dalla lettera a) alla lettera e), sono considerate molto gravi. Le imprese che commettono tali infrazioni sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 400,00 a euro 1.600,00.
3. Sono considerate, altresì, molto gravi le infrazioni compiute dall'impresa e sanzionate ai sensi dell'articolo 78, comma 3; dell'articolo 80, commi 14 e 17; dell'articolo 82, comma 9; dell'articolo 87, comma 6; dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni.

4. Le infrazioni individuate nel comma 1, dalla lettera f) alla lettera i), sono considerate gravi. Le imprese che commettono tali infrazioni sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 250,00 a euro 1.000,00.
5. Sono considerate gravi le infrazioni compiute dall'impresa e sanzionate ai sensi dell'articolo 72, comma 13; dell'articolo 79, comma 4; dell'articolo 174, commi 8 e 9 e dell'articolo 178, commi 5 e 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni.
6. Le infrazioni individuate nel comma 1, dalla lettera l) alla lettera n), sono considerate lievi. Le imprese che commettono tali infrazioni sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150,00 a euro 600,00.
7. Sono considerate lievi le infrazioni compiute dall'impresa e sanzionate ai sensi dell'articolo 180, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni.
8. Le infrazioni che non riguardano specificatamente l'esercizio di un singolo servizio di linea si verificano quando l'impresa:
 - a) non possiede i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, previsti dal decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395 e successive modificazioni;
 - b) non possiede la certificazione relativa alla qualità aziendale secondo le norme UNI EN ISO 9000 nella versione più recente;
 - c) non applica nei confronti degli addetti, in materia di rapporto di lavoro, le norme di diritto comune e le norme del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;
 - d) non rispetta le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 5 del Regolamento (CEE) n. 1191 del 26 giugno 1969, così come sostituito dal Regolamento (CEE) n. 1893 del 20 giugno 1991 in materia di separazione contabile, nell'ipotesi in cui la medesima gestisca anche servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico;
 - e) non produce la dichiarazione di cui all'articolo 5, comma 2, lett.a) del presente decreto legislativo;
 - f) non rispetta l'obbligo previsto all'articolo 5, comma 3, lettera a) e, ove trattisi di impresa concessionaria, non rispetta il corrispondente obbligo previsto all'articolo 5, comma 4;
 - g) non rispetta gli obblighi previsti all'articolo 5, comma 2, lettere e) e g).
9. Le infrazioni individuate dalla lettera a) alla lettera f) del comma 8 sono considerate molto gravi. Le imprese che commettono tali infrazioni sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 400,00 a euro 1.600,00.
10. L'infrazione individuata alla lettera g) del comma 8 è considerata lieve. Le imprese che commettono tale infrazione sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150,00 a euro 600,00.
11. L'autorità che procede all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, previste dal presente decreto, nonché di quelle previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, richiamate nel presente articolo, è tenuta a darne notizia, entro trenta giorni dalla definizione della contestazione effettuata, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri – Centro elaborazione Dati - per l'adozione degli ulteriori provvedimenti di cui all'articolo 9. La contestazione effettuata si intende definita quando ricorrono le ipotesi di cui all'articolo 126 bis, comma 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni.

Articolo 9

(Sanzioni amministrative accessorie alle sanzioni amministrative pecuniarie)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti applica alle imprese le sanzioni amministrative accessorie alle sanzioni pecuniarie di cui all'articolo 8. Le sanzioni amministrative accessorie sono il richiamo, la sospensione e la revoca dell'autorizzazione all'esercizio del servizio di linea. Esse sono applicate nei termini e nelle modalità di cui ai successivi commi, indipendentemente dalla circostanza che le sanzioni amministrative pecuniarie siano state comminate alla stessa impresa titolare o alle imprese associate o subaffidatarie autorizzate ad esercitare il servizio di linea medesimo.
2. L'impresa che compie le infrazioni di cui all'articolo 8, comma 8, dalla lettera a) alla lettera f), incorre nella sospensione per un periodo di centottanta giorni di tutte le autorizzazioni di cui la stessa è titolare, in forma singola o come membro di una riunione di imprese. Il periodo di sospensione dell'autorizzazione si interrompe alla data in cui l'impresa ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di aver regolarizzato la propria posizione con riferimento all'infrazione commessa, salvo riprendere il decorso di detto periodo, qualora, a seguito di accertamenti del medesimo Ministero, non risulti l'avvenuta regolarizzazione da parte dell'impresa.
3. Decorso il periodo di sospensione previsto al comma precedente, senza che l'impresa abbia regolarizzato la propria posizione, la medesima incorre nella revoca di tutte le autorizzazioni in cui risulta titolare, in forma singola o come membro di una riunione di imprese.
4. Quando le infrazioni di cui all'articolo 8, comma 8, dalla lettera a) alla lettera f), sono commesse da un'impresa subaffidataria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a sospendere per un periodo di centottanta giorni la medesima impresa dall'esercizio di tutti servizi di linea, con conseguente eliminazione temporanea dal novero delle imprese subaffidatarie indicate nelle relative autorizzazioni. Il periodo di sospensione dell'esercizio per l'impresa subaffidataria si interrompe alla data in cui la stessa impresa ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di aver regolarizzato la propria posizione con riferimento all'infrazione commessa, salvo riprendere il decorso di detto periodo, qualora, a seguito di accertamenti del medesimo Ministero, non risulti l'avvenuta regolarizzazione da parte dell'impresa. Il provvedimento di sospensione viene comunicato all'impresa subaffidataria e all'impresa titolare dell'autorizzazione.
5. Decorso il periodo di sospensione previsto al comma precedente, senza che l'impresa subaffidataria abbia regolarizzato la propria posizione, la medesima viene definitivamente eliminata dal novero delle imprese subaffidatarie indicate nelle autorizzazioni.
6. L'impresa che, nell'arco di tre anni, commette tre infrazioni molto gravi individuate all'articolo 8, commi 1, 2 e 3, incorre nella sospensione dell'autorizzazione. La sospensione dell'autorizzazione in tali casi varia da minimo di trenta giorni ad un massimo di sessanta giorni. E' disposto il massimo termine della sospensione nel caso in cui il periodo intercorrente tra due infrazioni è inferiore a sei mesi.
7. L'impresa che commette ulteriori due infrazioni molto gravi, individuate all'articolo 8, commi 1, 2 e 3, entro il periodo dei tre anni successivo al provvedimento di sospensione di cui al comma 6, incorre nella revoca dell'autorizzazione, salvo quanto previsto al comma 8.
8. L'impresa che commette l'infrazione di cui all'articolo 8, comma 1, lettera b), incorre nella revoca dell'autorizzazione.
9. L'impresa che, nell'arco di tre anni, commette sei infrazioni gravi o molto gravi, individuate all'articolo 8, nell'esercizio di un servizio di linea, incorre nella sospensione dell'autorizzazione. La sospensione dell'autorizzazione, in tali ipotesi, varia da minimo di venti ad un massimo di quaranta giorni. E' disposto il massimo termine della sospensione nel caso in cui il periodo intercorrente tra due delle sei infrazioni sia inferiore a tre mesi, nonché quando due delle sei infrazioni commesse sono ritenute molto gravi.

10. La sospensione o la revoca dell'autorizzazione è adottata anche nel caso previsto dall'articolo 178 comma, 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni.
11. L'impresa che, nell'arco di tre anni, commette tre infrazioni lievi nell'esercizio di un servizio di linea, è richiamata a non reiterare le infrazioni. Il richiamo è intimato all'impresa responsabile delle infrazioni e, ove diversa, all'impresa titolare dell'autorizzazione.

Articolo 10
(*Norme transitorie*)

1. Le concessioni dei servizi di linea, rilasciate, ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, restano valide fino al 31 dicembre 2010. Entro tale termine, alle imprese concessionarie che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 3, viene rilasciato, su istanza, il corrispondente titolo autorizzativo, in luogo della concessione.
2. Le concessioni per servizi di linea, rilasciate ad imprese che alla data del 31 dicembre 2010 non soddisfano le condizioni previste all'articolo 3 o che non hanno presentato l'istanza di cui al comma 1, dal 1° gennaio 2011 sono decadute.
3. Entro il termine di cui al comma 1 e, secondo le modalità previste dal decreto dirigenziale di cui all'articolo 4, comma 1, le riunioni di imprese, titolari delle concessioni di servizi di linea, possono richiedere, previo scioglimento delle stesse, il rilascio dell'autorizzazione alle singole imprese.
4. Fino al 31 dicembre 2010, possono essere autorizzati nuovi servizi di linea, o autorizzate modifiche intese ad introdurre nuove relazioni di traffico nei servizi di linea già esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, a condizione che le relazioni di traffico proposte nei programmi di esercizio interessino località distanti più di 30 Km da quelle servite da relazioni di traffico comprese nei programmi di esercizio dei servizi di linea oggetto di concessione statale.
5. Dal 1° gennaio 2011 il rilascio dell'autorizzazione per nuovi servizi di linea o per la modifica di quelli esistenti è subordinata al soddisfacimento delle condizioni da parte delle imprese richiedenti previste all'articolo 3, comma 2 del presente decreto legislativo.
6. Le domande per l'istituzione di nuovi servizi di linea o di modifica dei medesimi, presentate ai sensi della previgente normativa e per le quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, non si sia concluso il relativo procedimento, sono regolate dalle norme contenute nel presente decreto.

Articolo 11
(*Abrogazioni*)

1. Il presente decreto legislativo entra in vigore novanta giorni decorrenti dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo sono abrogate le disposizioni contenute nella legge 28 settembre 1939, n. 1822, e nel D.P.R. 22 aprile 1994, n. 369, e qualsiasi altra norma in contrasto con quelle previste dal presente decreto.
2. Le disposizioni di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito in legge 24 marzo 1932, n. 386, nonché la legge 22 settembre 1960, n. 1054, non si applicano ai servizi di linea così come definiti all'articolo 2, comma 1, lett.a).
3. Per effetto dell'abrogazione della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e del D.P.R. 22 aprile 1994, n. 369, le disposizioni contenute nel presente decreto sono fonte di diritto interno, cui

far riferimento per gli aspetti non disciplinati direttamente dagli Accordi internazionali bilaterali stipulati dall'Italia con i Paesi non appartenenti all'Unione Europea in materia.

Articolo 12
(Disposizione Finanziaria)

1. Dall'attuazione del presente decreto non derivano oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

TABELLA CONTENENTE GLI IMPORTI DEI CONTRIBUTI PREVISTI ALL'ARTICOLO 5,
COMMA 3

1. IL CONTRIBUTO DI ISCRIZIONE PREVISTO ALL'ARTICOLO 5, COMMA 3, LETTERA A) E' DETERMINATO NELLA MISURA DI EURO 2.000,00;
2. IL CONTRIBUTO ANNUALE PREVISTO ALL'ARTICOLO 5, COMMA 3, LETTERA A) E' DETERMINATO NELLA MISURA DI EURO 1.000,00.
3. IL CONTRIBUTO PREVISTO DALL'ARTICOLO 5, COMMA 3, LETTERA B) E' DETERMINATO SECONDO IL SEGUENTE SCHEMA:

| CHILOMETRI | FERMATE | IMPORTO DOVUTO PER ANNO |
|-----------------|------------|-------------------------|
| FINO A 200 | FINO A 10 | € 150,00 |
| DA 200,01 A 400 | DA 11 A 20 | € 300,00 |
| DA 400,01 A 800 | DA 21 A 25 | € 450,00 |
| OLTRE 800,01 | OLTRE 25 | € 600,00 |

GLI IMPORTI DA CORRISPONDERE SECONDO IL PRESENTE SCHEMA SONO DOVUTI NELLA MISURA DETERMINATA NELLA FASCIA SUPERIORE IN CUI RIENTRA UNO DEI DUE PARAMETRI.