



**Memoria per la
VIII Commissione Lavori Pubblici
e Comunicazioni del Senato della Repubblica**

Roma, 11 luglio 2017

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

desideriamo in primo luogo ringraziarVi per l'attenzione che avete voluto riservare ad ANAV audendola nell'ambito dell'esame delle proposte di legge della Commissione europea nell'ambito del pacchetto "Europa in movimento" attualmente all'esame di questa Commissione.

L'ANAV, da sempre attenta per vocazione statutaria a promuovere lo sviluppo della mobilità collettiva con autobus come la più adeguata soluzione ai problemi connessi alla legislazione sociale nel contesto della armonizzazione delle normative a livello europeo, della sicurezza del trasporto e della tutela della concorrenza, e a favorire condizioni omogenee di accesso al mercato.

Con questo spirito partecipiamo con vivo interesse al ciclo di audizioni di codesta Commissione sottoponendo con riferimento agli atti comunitari, le nostre proposte di miglioramento del testo, concentrando l'attenzione sui temi sociali e dell'accesso alla professione, che, auspichiamo, possano essere condivise ed adottate.

Presentazione

L'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV), aderente a Confindustria, dal 1944 rappresenta le imprese private che operano nei diversi segmenti del trasporto di persone con autobus: trasporto pubblico locale, noleggio autobus con conducente e autolinee a lungo raggio, tre settori di grandissimo rilievo economico, occupazionale e sociale che generano più di 10.000 milioni di euro di fatturato, erogano ogni anno 6.000 milioni di km di percorrenze tramite 5.000 aziende, 74.700 autobus, 112.600 addetti.

L'ANAV rappresenta il 40% circa dei valori complessivi del trasporto con autobus.

Promuovere il trasporto con autobus significa incentivare comportamenti virtuosi che favoriscono la decongestione del traffico automobilistico e l'abbattimento delle emissioni inquinanti, migliorare la qualità della vita nei centri urbani, assicurare ai cittadini maggiore flessibilità nell'offerta di trasporto, aumentare la sicurezza stradale e ridurre il costo degli spostamenti per la collettività.

A. LE PROPOSTE DI MODIFICA CONCERNENTI IL REGOLAMENTO 561/2006 E IL REGOLAMENTO 165/2014.

Le proposte in questo caso prevedono emendamenti sia al regolamento 561/2006 che Regolamento 165/2014 sull'utilizzo del tachigrafo digitale. (COM(2017) 277).

ANAV lamenta che le proposte formulate dalla Commissione UE per rendere le regole sui tempi di guida e di riposo più conformi alle esigenze del settore dei trasporti passeggeri non sono state incluse in modo evidente e concreto. Le attuali disposizioni del regolamento 561/2006, infatti, non rispondono alle esigenze e peculiarità del trasporto di persone, né per quanto attiene servizi regolari di linea né tantomeno per quelli occasionali (turistici), le cui caratteristiche (stagionalità e organizzazione dei tempi di guida diversi) sono nettamente diversi da quelli del trasporto merci. La quantificazione, la cadenza e la modalità di fruizione del periodo di riposo settimanale e le compensazioni alle riduzioni di questo risultano piuttosto rigide e non coordinate con la regola dei 12 giorni.

A.1. LE PROPOSTE DI MODIFICA CONCERNENTI IL REGOLAMENTO 561/2006

- **Articolo 6 – Periodo di guida**

L'articolo 6 del regolamento 561/2006 presenta un approccio rigoroso in cui il conducente è obbligato a registrare interamente le proprie attività nell'ultimo periodo di 28 giorni nel tachigrafo in modo retroattivo, incidendo positivamente sugli oneri amministrativi (in tema di controllo), ma si paventa l'aumento dei rischi di errori involontari da parte del conducente che possono provocare gravi violazioni a danno delle imprese.

La proposta di modifica dell'articolo 6, paragrafo 5 sulla registrazione dei "tempi di disponibilità" si ritiene abbia il solo scopo di aggiornare i riferimenti normativi ivi contenuti attraverso il richiamo diretto all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE, invece che all'abrogato articolo 15, lettera c) del regolamento 3821/85. La portata della disposizione non muta, ma suggerisce qualche riflessione in merito all'opportunità di affidare all'attività di controllo su strada la verifica sull'orario di lavoro del personale mobile, disciplina articolata e difficilmente conosciuta dalle autorità preposte ai controlli su strada in quanto regolata a livello nazionale sulla base di CCNL e/o di II livello. Inoltre si rileva l'ulteriore non trascurabile criticità connessa alla competenza dell'autorità addetta ai controlli su strada di rilevare e correttamente calcolare i tempi di lavoro (e non solo quelli connessi alla guida) prerogativa dell'ispettorato del lavoro.

ANAV ritiene sia opportuna una soluzione più pragmatica nell'ottica di una regolamentazione più efficiente e meno foriera di ulteriori oneri amministrativi. In questa ottica, l'obbligo di registrazione delle attività dei conducenti non dovrebbe applicarsi se è gravoso, precisando che i periodi sistematici di riposo settimanali e giornalieri possono - ma non è obbligatorio - essere registrati manualmente, retroattivamente, tramite il tachigrafo. Inoltre, le autorità preposte ai controlli dovrebbero ricevere istruzione a dedurre, dalla lettura delle registrazioni tachigrafiche degli ultimi 28 giorni, che i normali "vuoti" nelle registrazioni (di durata specifica corrispondente al minimo riposo giornaliero o settimanale) sono legittimi periodi di riposo giornaliero o settimanale salvo prova contraria.

- **Articolo 7 - Pause alla guida**

L'ANAV accoglie con favore il chiarimento operato della Commissione e recepito in norma (di cui alla nota orientativa n.2). Tuttavia, ritiene fondamentale chiarire la formulazione laddove afferma che *"Il conducente in situazione di multipresenza può decidere di osservare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo condotto da un altro conducente, a condizione che non debba assistere quest'ultimo nella guida del veicolo."*

- **Articolo 8, paragrafo 6 - Riposo settimanale**

ANAV accoglie con favore la formulazione della norma laddove prevede che il conducente effettui il periodo di riposo settimanale *"nel corso di quattro settimane consecutive"*, consentendo di organizzare in maniera più flessibile l'attività di lavoro del personale mobile.

Tuttavia, sembra che l'emendamento diminuisca la flessibilità per gli operatori laddove prevede che:

a) "i periodi di riposo settimanale ridotti sono compensati da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione". Diversamente, per una applicazione coerente e pratica della norma sul riposo settimanale ridotto, si ritiene necessario prevedere, per una maggiore flessibilità organizzativa, la possibilità di compensare tale riduzione **entro la fine della quarta settimana successiva** alla settimana in cui il conducente ha fruito di un periodo di riposo settimanale ridotto; **come inizialmente proposto della Commissione trapelata il febbraio scorso.**

Si evidenzia, peraltro, come il concetto di 4 settimane non trovi riscontro nel limite massimo del periodo di guida accumulabile (pari a 90 ore) nell'arco di due settimane consecutive. Si ritiene, quindi, necessario chiarire la previsione nel senso che il tempo totale di guida accumulato nell'arco di quattro settimane consecutive non superi le 180 ore.

b) l'obbligo di "attaccare" il recupero del riposo settimanale ad un periodo di riposo settimanale regolare (almeno 45 ore). L'ANAV chiede e raccomanda **che venga mantenuta la possibilità di compensare il periodo di riposo settimanale ridotto con un periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore (di cui alla formulazione attuale del paragrafo 7).** Tale previsione non dovrebbe compromettere l'intenzione della proposta e garantirebbe maggiore flessibilità nella modalità di compensazione anche la possibilità di frazionare i periodi di compensazione. La modifica, inoltre, non tiene conto della norma, specifica per il settore passeggeri – in particolare i servizi occasionali internazionali – che consente il rinvio del riposo settimanale dopo 12 giorni (art. 8 comma 6 bis). La modifica in tal caso comporterebbe un periodo di inattività del conducente impegnato in servizi occasionali – specie in alta stagione – per un periodo molto lungo. E' quindi fondamentale chiarire il coordinamento con la deroga dei 12 giorni.

- **Articolo 8 Riposo settimanale e rientro a casa. Riposo settimanale nel veicolo.**

Per quanto riguarda il principio del **ritorno a casa** confluito nella proposta della Commissione UE, la peculiarità del trasporto stradale, legata ad un'elevata mobilità richiede, inevitabilmente, specie per alcune operazioni di trasporto a lunga distanza, l'assenza del conducente dalla sede e la fruizione di un congruo periodo di riposo settimanale lontano (dalla sede lavorativa o nel veicolo). Si ritiene che tale proposta impatti soprattutto sul settore del trasporto merci.

Allo stesso modo ANAV accoglie positivamente la previsione espressa del **divieto di fruire del periodo di riposo settimanale regolare o a questo superiore, a bordo del veicolo.**

Diversamente, la formulazione utilizzata per quanto concerne l'obbligo a carico dell'azienda di fornire "alloggi idonei e strutture adeguate" lasciano spazio all'interpretazione, e creeranno certamente difficoltà di applicazione e interpretative con possibili ricadute negative sull'applicazione dei contratti sindacali di secondo livello.

- **Articolo 9 – Regola del traghetto/treno**

L'ANAV accoglie con favore la modifica.

- **Articolo 12 – Raggiungimento dell'alloggio**

Strettamente connessa a quella di cui all'art. 8 sopra commentata, la proposta consente di derogare, ferme le opportune garanzie della sicurezza stradale, alle disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 6 per raggiungere l'alloggio "adeguato" di cui all'articolo 8, paragrafo 8 bis ed effettuarvi il riposo giornaliero o settimanale.

Si accoglie positivamente la proposta, **fermi i chiarimenti pregiudiziali al concetto di "alloggio adeguato" per scongiurare ricadute negative in termini di costi e modalità organizzative a carico degli operatori** e si propende quindi per una formulazione più flessibile della clausola in oggetto considerata la carenza di infrastrutture sopra evidenziata.

- **Articolo 19 - sanzioni**

La leggera riformulazione del paragrafo 1 si riferisce al regolamento 165/2014 e al fatto che le sanzioni devono essere proporzionate alla classificazione delle infrazioni. L'ANAV concorda con tale formulazione e raccomanda che informazioni dettagliate sulle sanzioni siano pubblicate sul sito della Commissione.

- **Articolo 25 – Adozione di atti di esecuzione**

ANAV è favorevole all'adozione di atti di esecuzione laddove gli Stati Membri interpretino o attuino in modo difforme le disposizioni del regolamento o laddove risultino necessari dei chiarimenti interpretativi.

A.2. LE PROPOSTE DI MODIFICA CONCERNENTI IL REGOLAMENTO N.165/2014

Ferma la condivisione del processo di digitalizzazione e adeguamento tecnologico cui necessariamente deve guardare il settore del trasporto su strada, si segnalano alcune criticità legate alle proposte di modifica della Commissione.

- **Articolo 8 – registrazione del posizionamento del veicolo**

Si ritiene che questo nuovo obbligo può comportare un ulteriore e significativo onere per il conducente su strada, aumentando la possibilità di suoi errori involontari, e divergenti modalità di applicazione nei diversi Paesi. In particolare, per il trasporto passeggeri, scaturiranno problemi pratici

poiché i passeggeri presenti a bordo dovranno attendere che il conducente raggiunga un'area adeguata alla sosta e inserisca manualmente il codice del Paese raggiunto.

Inoltre, nel caso di attraversamento di più punti frontiera – specialmente nei territori dove più Stati confinano tra di loro – tale operazione non può non incidere in maniera significativa sui tempi di guida e di lavoro del conducente.

Sarà, peraltro, necessario che gli Stati Membri assicurino che il luogo d'arresto adatto sia il più vicino possibile al confine, sebbene, a nostro avviso, saranno inevitabili “colli di bottiglia” e ritardi nei pressi delle frontiere dovute ai controlli con conseguenziale danno ai passeggeri trasportati e all'immagine delle aziende di trasporto.

B. LA PROPOSTA (COM278) CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2006/22/CE PER QUANTO RIGUARDA LE PRESCRIZIONI DI APPLICAZIONE E FISSA NORME SPECIFICHE PER QUANTO RIGUARDA LA DIRETTIVA 96/71/CE E LA DIRETTIVA 2014/67/UE SUL DISTACCO DEI CONDUCENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO SU STRADA

B1. PROPOSTA (COM278) CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2006/22/CE PER QUANTO RIGUARDA LE PRESCRIZIONI DI APPLICAZIONE

La modifica del titolo della direttiva da parte della Commissione UE riflette il fatto che l'attuazione della direttiva 2002/15 sull'orario di lavoro nel trasporto stradale verrebbe garantita (in termini di attuazione) dalla direttiva sui controlli su strada, in termini altresì di condivisione di informazioni e di cooperazione tra gli Stati Membri in ordine ai controlli su strada e ai controlli presso i locali delle imprese, nonché in ordine alla valutazione della classificazione del rischio.

L'ANAV non condivide l'estensione della direttiva 2006/22 a quella sull'orario di lavoro.

Articolo 2 - Sistemi di controllo

Sebbene si condivida la proposta di una maggiore cooperazione tra gli Stati membri, l'ANAV non condivide la fissazione di soglie percentuali per i controlli e per il controllo dell'orario di lavoro su strada.

Articolo 4 - Controlli su strada

La proposta della Commissione è nel senso di estendere il campo di applicazione anche alla direttiva 2002/15, prevedendo la rilevazione in occasione dei controlli su strada delle gravi infrazioni alla direttiva sull'orario di lavoro.

L'ANAV è del parere che il controllo dell'orario di lavoro non può essere effettuato su strada giacché trattasi di analizzare, sulla base peraltro di disposizioni di CCNL e accordi aziendali, l'occupazione e i documenti di lavoro. Si tratta di una procedura altamente complessa che prolungherebbe estremamente l'operazione del controllo da parte di autorità non adeguatamente istruite e formate sul tema. E non sarebbe comunque agevole non avendo a disposizione documenti necessari presenti nei locali aziendali.

Articolo 7 - Cooperazione tra Stati membri

L'ANAV condivide e sostiene la proposta che sostanzialmente prevede l'individuazione di un organismo nazionale designato per la cooperazione tra gli Stati membri (cosiddetto collegamento intracomunitario) e responsabile dello scambio di informazioni sulle direttive 2006/22 e 2002/15.

Articolo 8 - Scambio di informazioni

La proposta della Commissione prevede, oltre all'estensione dell'obbligo di scambio di informazioni in merito alla direttiva 2002/15, che gli Stati membri debbano, altresì:

- fornire motivazioni per richiedere informazioni su singoli casi (infrazioni e sanzioni da parte di non residenti).
- viene introdotto il concetto di cooperazione forzata - sono fissate scadenze per rispondere alle richieste di informazioni (Entro 25 giorni). Un limite più corto può essere concordato reciprocamente. La consultazione urgente dei registri deve prevedere un riscontro entro tre giorni.

ANAV accoglie con favore la proposta di garantire una cooperazione più stretta e tempestiva tra gli Stati membri nell'ottica di consentire una più concreta ed efficace contrasto alle operazioni di trasporto abusive.

Articolo 9 - Classificazione dei rischi

La proposta della Commissione è nel senso di estendere alla direttiva sull'orario di lavoro i sistemi di classificazione del rischio dell'impresa. Necessariamente la Commissione deve adottare un sistema di calcolo di tale rischio che sembrerebbe basato sul numero, sulla gravità e sulla frequenza delle infrazioni.

ANAV ritiene utile la proposta, che dovrebbe facilitare controlli più mirati, a condizione, tuttavia, che gli Stati membri adottino lo stesso approccio a tale sistema, in particolare per quanto riguarda l'interpretazione e il peso delle infrazioni, la loro proporzionalità, la sanzione, le procedure di ricorso e la responsabilità dei conducenti, dei gestori di trasporto, imprese e terzi; dal momento che le differenze e divergenze in tale applicazione comporterebbero pesanti distorsioni della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada.

Articolo 11 - Migliori pratiche

All'articolo 11, è aggiunto il paragrafo 3 che impone alla Commissione di definire un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di lavoro diversi dai periodi di guida, quando il conducente non è sul veicolo e, quindi, non ha potuto effettuare le necessarie registrazioni nel tachigrafo.

L'ANAV raccomanda una soluzione pragmatica in conformità alla migliore attuazione del Regolamento 561/2006, scongiurando l'introduzione di ulteriori oneri amministrativi. In tale ottica, si suggerisce di non prevedere un obbligo di registrazione manuale (retroattiva) delle attività dei conducenti salvo ciò non sia necessario (ad esempio escludere la registrazione dei consueti e sistematici periodi di riposo settimanali e giornalieri). Inoltre si evidenzia come gli agenti preposti ai controlli su strada sono stati già formati e istruiti nel senso di dedurre dalla lettura delle registrazioni tachigrafiche degli ultimi 28 giorni l'assenza di registrazioni di tempi (di durata specifica corrispondente al minimo riposo giornaliero o settimanale) giacchè facilmente individuabili come legittimi periodi di riposo giornaliero / settimanale, salvo non sia diversamente dimostrato.

Allegato I, parte A e B -Elementi da controllare nei controlli su strada e nei controlli nei locali

La proposta della Commissione prevede una descrizione dettagliata di entrambi i tipi di controlli estendendoli alla direttiva 2002/15.

L'ANAV, come già evidenziato e motivato nei punti che precedono, non condivide l'estensione delle previsioni di cui alla direttiva 2006/22 a quella sull'orario di lavoro.

B2. PROPOSTA (COM278) CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2014/67/UE SUL DISTACCO DEI CONDUCENTI NEL SETTORE DEL TRASPORTO SU STRADA

Per quanto concerne il **distacco dei lavoratori in ambito transfrontaliero**, si ritiene, innanzitutto di ribadire come non si condivide l'estensione di tale disciplina al settore del trasporto passeggeri su strada ed in particolare ai servizi regolari di linea internazionali che, al di fuori delle ipotesi di cabotaggio, non configurano né casi di distacco né tantomeno ipotesi di stazionamento nei Paesi esteri di rilievo tale da incidere su concorrenza e dumping sociale.

La proposta della Commissione dà origine ad una serie di problematiche interpretative di non poco rilievo sia sul campo di applicazione (e quindi a quali servizi concretamente trovino applicazione le disposizioni) nonché appare generare ulteriori oneri amministrativo (si pensi ai soli costi di traduzione di tutta la documentazione che per ciascun autista l'azienda deve procurare!) ben consapevoli della difficoltà a rilevare e interpretare tali dati su strada e soprattutto all'impossibilità di valutare concretamente la conformità alla normativa del distacco da parte degli agenti preposti ai controlli. Controlli che dovrebbero concentrarsi principalmente sulla sicurezza stradale (tempi di guida e di riposo e tecnici) e, quelli sull'analisi dell'occupazione dovrebbero essere relegati ai controlli presso le imprese effettuati da personale specializzato.

L'ANAV quindi chiede con forza che si prevedano specifiche e puntuali deroghe per le imprese di trasporto passeggeri le quali non certo si sottraggono ai principi di uguale trattamento salariale e previdenziale, ma chiedono a gran voce che siano rispettate le peculiarità di un servizio che trasporta persone e non merci e che nella stragrande maggioranza dei casi vede i propri conducenti entrare nei territori stranieri alle volte anche per poche ore!

In conclusione si chiede l'esclusione dal campo di applicazione della direttiva delle operazioni internazionali di trasporto passeggeri, salvo le stesse configurino casi di distacco del lavoratore presso un datore di lavoro stabilito nel paese ospitante, ovvero casi di somministrazione, o, chiaramente ipotesi di cabotaggio.

Si ritiene, chiaramente, fondamentale garantire il massimo livello di semplificazione e alleggerimento degli oneri burocratici a carico degli operatori e favorire quanto più è possibile la trasparenza delle disposizioni e degli adempimenti posti a loro carico anche al fine di agevolare le operazioni di controllo su strada che molto spesso comportano conseguenti criticità e danni ai passeggeri.

C. PROPOSTA (COM281) ACCESSO ALLA PROFESSIONE

Per quanto riguarda la proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1071/2009 in materia di accesso alla professione, ANAV ne condivide l'obiettivo di fondo che è quello di migliorare - attraverso disposizioni più precise e puntuali - l'efficacia delle norme e del sistema di controlli. Si condivide, inoltre, la scelta di limitare gli aspetti lasciati alla regolazione dei singoli Stati al fine di assicurare una maggiore omogeneità nelle condizioni di accesso alla professione.

Nel contesto di tale giudizio positivo ANAV ritiene che ulteriori riflessioni si impongano in merito a taluni aspetti riguardanti, nello specifico, il campo di applicazione del regolamento e le condizioni relative ai requisiti di stabilimento e di idoneità finanziaria.

Articolo 1 – Oggetto e ambito di applicazione

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 si propone, non solo di creare le premesse per un corretto confronto concorrenziale tra gli operatori, ma anche di assicurare adeguati livelli di tutela della sicurezza stradale (1° considerando). L'articolo 1 del regolamento, tuttavia, anche nella

formulazione attualmente vigente, sembra perdere di vista tale obiettivo escludendo dal proprio campo di applicazione tutte le *“imprese che effettuano esclusivamente trasporti di persone su strada a fini non commerciali o che non esercitano la professione di trasportatore su strada come attività principale”*.

ANAV ritiene che l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e dei passeggeri trasportati abbia una rilevanza prioritaria, sia irrinunciabile e ricorra nei confronti di chiunque eserciti i servizi di trasporto individuati dal regolamento, a prescindere dallo scopo - commerciale o non commerciale - dell'attività svolta e dal fatto che il trasporto costituisca o meno l'attività principale dell'impresa. Per tale motivo si ritiene che la formulazione dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 1071/2009, per la parte in questione (par. 4, lettera b)), debba essere ripensata nel senso di prevedere requisiti minimi di esercizio dell'attività di trasporto anche nel caso in cui la stessa sia svolta **in maniera non occasionale** per fini non commerciali, senza remunerazione o per uso strettamente privato.

Articolo 5 – Condizioni relative al requisito dello stabilimento

ANAV esprime, in generale, parere positivo in merito alle proposte di modifica dell'articolo 5 del regolamento volte a garantire l'effettivo esercizio dell'attività di trasporto nello Stato membro di stabilimento. Le modifiche vanno nella giusta direzione, anche se si auspica una formulazione più puntuale della norma nella parte (par. 1, lett. e)) in cui richiede una non meglio precisata misura di proporzionalità tra *“attività”* della sede e *“attivi”* e *“personale”* della stessa.

ANAV ritiene che occorre definire meglio la portata della norma attraverso riferimenti precisi ai *“veicoli”* in disponibilità dell'impresa (invece che agli *“attivi”* in generale), ai *“conducenti”* (invece che genericamente al personale) e alla *“attività di trasporto”* della sede (invece che genericamente all'attività). Tali riferimenti rendono di per sé più immediatamente individuabile e verificabile la sussistenza di un effettivo rapporto di proporzionalità tra veicoli e conducenti e l'attività di trasporto soggetta ad autorizzazione all'accesso alla professione.

Anche per esigenze di coordinamento tra norme si ritiene che vada ripristinato, nell'ambito dello stesso articolo 5 (par. 1, lett.a)) il riferimento alla disponibilità di *“una sede situata in tale Stato membro dotata di locali...”*

Articolo 7 – Condizioni relative al requisito dell'idoneità finanziaria

La previsione del requisito di capacità finanziaria risponde all'esigenza di assicurare che l'impresa di trasporto sia in grado di far fronte alle proprie obbligazioni finanziarie. Le attuali soglie di 9mila e 5mila euro per singolo autobus in disponibilità dell'impresa non appaiono, tuttavia, adeguate allo scopo. ANAV ritiene, pertanto, opportuno che in sede di modifica del regolamento (CE) n. 1071/2009 si introducano soglie più elevate, stabilite in misura fissa (anziché minima come attualmente previsto) al fine di evitare che singoli Stati membri possano introdurre soglie differenziate in tal modo determinando a livello europeo condizioni difformi di accesso alla professione.

Si ritiene, inoltre, necessario individuare in maniera più precisa e puntuale l'*“altro documento vincolante”* atto a comprovare che l'impresa dispone degli importi utili a soddisfare il requisito di capacità finanziaria.