

Prot. N. 2016/376_AD/AC

Milano, 21 settembre 2016

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza, 230

10126 TORINO

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto legge n. 1/2012". Contributo di Arriva Italia S.r.l.

Spettabile Autorità,

con il presente documento, la scrivente Arriva Italia S.r.l. fornisce le proprie osservazioni e le proprie proposte di modifica allo Schema di atto di regolazione recante misure "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto legge n. 1/2012" (Allegato A alla delibera n. 83 del 21 luglio 2016).

In via preliminare, anticipiamo che il nostro contributo si concentrerà su specifiche disposizioni dello schema di atto di regolazione, limitandoci a quelle non già condivise ed evidenziate dalle Associazioni di categoria ASSTRA e ANAV (per le quali si rimanda ai relativi documenti).

Con l'occasione esprimiamo il nostro generale apprezzamento per il contenuto delle misure di regolazione e per l'enucleazione di alcuni concetti finora non adeguatamente considerati (su tutti, il concetto di carico medio o *load factor*). Riteniamo altresì importante l'attenzione dedicata dall'Autorità all'analisi della domanda e alla scelta della modalità di trasporto più adeguata alle reali esigenze trasportistiche, in quanto fattori che hanno impatto rilevante sulla sostenibilità del servizio, in un'ottica di razionalizzazione della spesa pubblica da attuare anche mediante la prossima tornata di gare in varie Regioni italiane.

Un altro aspetto certamente condivisibile è rappresentato dalla necessità di differenziare le tariffe in funzione della qualità del servizio offerto e del tipo di utenza a cui esso è rivolto: un incentivo ad un maggiore utilizzo del mezzo pubblico può infatti ragionevolmente discendere anche da un'oculata politica tariffaria che tenga conto della differente condizione socio-economica dell'utenza e della *willingness to pay*.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario, settore nel quale ribadiamo il nostro interesse e impegno, il potere dell'Autorità di definire gli ambiti e le modalità di finanziamento ai sensi dell'art. 37, comma 1, D.L. 1/2012, ha un peso rilevante anche e soprattutto nella caso del servizio passeggeri a media e lunga percorrenza sottoposto ad obbligo di servizio pubblico. Una revisione del perimetro di tali servizi e la loro messa a gara in più lotti separati rappresenterebbero uno stimolo alla concorrenza e al miglioramento del servizio stesso.

Infine, ci permettiamo di sottolineare come nel breve periodo si prospettino rilevanti novità nel quadro normativo e regolatorio del trasporto pubblico italiano (e forse europeo, in caso di approvazione del cd. Quarto Pacchetto Ferroviario): è necessario quindi assicurare il coordinamento tra le misure riguardanti il trasporto pubblico locale e la relativa disciplina in corso di evoluzione. In particolare, anche lo schema di atto di regolazione di cui si discute deve inquadrarsi coerentemente in tale contesto normativo.


Arriva Italia S.r.l.

Sede legale e operativa: Via Trebazio, 1 - 20145 Milano - Tel. +39 02 34534110 - Fax +39 02 34592974
e-mail: arriva@arriva.it - pec: arriva@pec.arriva.it

Reg. Imp. di Milano R.E.A. 1861033 C.F. e P. Iva 05950660968 - Capitale Sociale € 5.010.000

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Arriva plc - Sunderland - UK

Lasciando alle pagine che seguono il contenuto delle nostre osservazioni, ci auguriamo che gli spunti da noi forniti siano da Voi considerati utili, rimanendo a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento che si rendesse necessario.

Cogliamo l'occasione per inviare i nostri migliori saluti,

ARRIVA ITALIA SRL
L'Amministratore Delegato
Dott. Angelo Costa

Schema di atto di regolazione recante “Definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell’articolo 37, comma 1, del decreto legge n. 1/2012”

Osservazioni di Arriva Italia (21.09.2016)

Titolo I

Definizioni e criteri metodologici

Misura 1: Definizioni

Nel rimandare alle osservazioni e proposte di emendamento formulate da ASSTRA (in particolare per quanto riguarda la definizione n. 5 *Bacino o Lotto di gara*), si propone di eliminare, dalla definizione n. 14 *Economie di densità nel trasporto pubblico*, il riferimento al parametro dei passeggeri-chilometro, sostituendolo con quello dei posti-chilometro per chilometro di rete (posti-km/km di rete): l’aumento della densità, in caso di rete di trasporto invariata, deriva infatti da una maggiore offerta di posti-chilometro.

Misura 2: Criteri per l’individuazione della domanda debole

Condividiamo la metodologia utilizzata all’Autorità, tuttavia vorremmo proporre alcuni correttivi. In particolare, si potrebbe semplificare l’indicatore primario di cui al punto 4, lett. c), eliminando il riferimento alla percentuale di popolazione scolastica e mantenendo come indicatore solamente il valore medio della popolazione anziana (>= 70 anni), elevandone però la soglia al 20% (a fronte di un valore medio di tale quota di popolazione in Italia del 16% - fonte: ISTAT 1 gennaio 2016).

Si suggerisce parimenti l’eliminazione del successivo punto 5, in quanto contiene fattori che, a ben vedere, incidono sui costi di produzione del servizio ma non sulla domanda.

In ogni caso, sarebbe opportuno valutare, tramite simulazioni e analisi, l’impatto e la concreta applicabilità della metodologia individuata dalla presente misura sull’intero territorio nazionale.

Misura 3: Domanda di mobilità potenziale, scelta delle modalità di trasporto e obblighi di servizio pubblico

Come è noto, la domanda di mobilità potenziale è influenzata, tra gli altri fattori, anche dal tipo e dall’ampiezza dell’offerta: è necessario quindi tenere in considerazione tale elemento nella determinazione di tale domanda (punto 1 della presente misura), procedendo ad una valutazione complessiva di fattibilità economico-sociale del servizio pianificato, mettendo in relazione i costi per la collettività (tariffe, contribuzione) e i benefici sociali-ambientali.

Per quanto riguarda il coefficiente di riempimento dei mezzi di cui al punto 2, sarebbe forse opportuno che l’Autorità individuasse direttamente le soglie da impiegare ai fini della determinazione della modalità di trasporto da utilizzare (e, a monte, verificare la necessità dell’imposizione dell’obbligo di servizio pubblico), anche valutando comparativamente quanto già è stato definito a livello normativo da talune Regioni (ad esempio, si vedano le “Linee guida per la redazione dei programmi di bacino del trasporto pubblico locale” di cui all’Allegato A alla Delibera di Giunta Regionale della Lombardia 10 ottobre 2014, n. X/2486).

Misura 4: Metodologia per la copertura finanziaria degli obblighi di servizio pubblico in un Ambito

Si sottolinea la necessità di garantire, nei casi disciplinati dal punto 4, non solo l’opportunità di gestire i servizi a remuneratività positiva in regime di libero mercato ma anche l’equilibrio economico del contratto di servizio.



Per quanto concerne il punto 5, da esso sembrerebbe discendere il principio per cui, nel caso del trasporto ferroviario, una relazione che interessa una città metropolitana o un capoluogo di Regione e una stazione di tipo *platinum*, *gold* e *silver* non possa essere inclusa in un Ambito. In tal caso, posto che l'unica relazione ammessa sarebbe allora solo quella che interessa le stazioni di tipo *bronze* (ossia, secondo RFI, le "piccole stazioni/ fermate con bassa o bassissima frequentazione - generalmente maggiore di 500 frequentatori medi/giorno-"), la maggior parte dei servizi ferroviari esistenti non sarebbe oggetto di obblighi di servizio pubblico. Riteniamo invece che le relazioni tra una città metropolitana o un capoluogo di Regione e una stazione di tipo *platinum*, *gold* e *silver* dovrebbero essere specificamente analizzate – in applicazione di criteri economico trasportistici – al fine di valutarne l'inclusione nel perimetro dei contratti di servizio o non. Pertanto, al fine di evitare dubbi interpretativi e problematiche di applicabilità, proponiamo l'integrale eliminazione del punto 5 in questione.

Inoltre, sempre con riferimento al servizio ferroviario, l'intenzione di assoggettare ad obblighi di servizio pubblico specifiche tratte commerciali, così come enucleato a pag. 17 della Relazione illustrativa (allegato B alla delibera n. 83/2016), deve comunque essere preceduto da una adeguata e tempestiva pubblicità, al fine di permettere agli operatori di manifestare il loro interesse o di presentare la loro proposta in ordine al servizio richiesto dall'ente/autorità competente.

Misura 5: Criteri e principi per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole

In via preliminare, anziché riferirsi solo ai bacini caratterizzati dalla domanda debole, si ritiene maggiormente esaustivo dettare una misura a carattere generale, comprensiva di criteri e principi per la scelta delle modalità e tipologie di trasporto da adottare in ogni bacino di mobilità, evidenziando fin da subito il privilegio per l'integrazione modale (anziché enunciarla solo in chiusura nel punto 6).

Nel punto 1 sembrerebbe che la definizione di servizi di trasporto a chiamata comprenda anche il *car sharing* e il *car pooling*, che invece non ne fanno parte, in quanto servizi di mobilità condivisa basati su dinamiche differenti.

Per quanto riguarda poi le modalità di scelta del mezzo di trasporto atto a soddisfare il bacino di utenza a domanda debole, il servizio ferroviario dovrebbe essere adottato per spostamenti di cui alla misura 3 ("one to one" o "many to one") e, viceversa, il servizio automobilistico meglio si presta agli spostamenti "many to many" di cui alla misura 2.

Inoltre, all'interno di un bacino la cui domanda di mobilità è soddisfatta anche dal servizio ferroviario, qualora quest'ultimo presenti un *load factor* elevato è conveniente eliminare le sovrapposizioni con i servizi su gomma, che invece possono essere più adatti a sostituire i treni nelle ore di morbida o in caso di *load factor* inferiore ad una determinata soglia minima.

Titolo II

Criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe negli ambiti del servizio pubblico

Misura 6: Modalità di determinazione delle tariffe negli Ambiti, rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio e diritti dei passeggeri

Si condivide il testo della misura, con particolare riferimento alla necessità di commisurare le tariffe al livello e qualità del servizio, oltre che la loro differenziazione in base ai fattori di cui al punto 3.



Titolo III

Lotti di gara e finalità delle misure

Misura 7: Criteri di identificazione dei lotti di gara per i servizi regionali e locali di cui al decreto legislativo n. 422/1997

L'invio della manifestazione di interesse da parte degli operatori deve avvenire non solo nei casi di preinformazione di cui all'art. 7, par. 2, Reg. (CE) 1370/2007 riferita ad una gara ma, a nostro avviso, anche in caso di affidamento diretto (laddove consentito). E' bene ricordare infatti che, sulla base dei relevanti principi comunitari, anche l'affidamento diretto deve essere preceduto da una fase di negoziazione, trasparente e all'interno di una procedura delineata dall'Ente Affidante, tra gli operatori interessati al servizio, al fine di garantire il rispetto dei principi di concorrenza e trasparenza nell'allocazione della spesa pubblica.

Per quanto concerne più specificatamente l'individuazione del lotto, occorre condurre anche un'analisi comparativa a livello internazionale: nel servizio ferroviario, infatti, la gare condotte in Germania hanno evidenziato come la concorrenza sia stata stimolata dalla presenza di lotti di dimensioni contenute (tra i 2 e i 5 mln treni-km/anno), analogamente a quanto accaduto anche in Olanda.

Pertanto, è positivo che il lotto di gara possa includere anche una sola porzione dell'Ambito (cosa che favorirebbe la predisposizione di gare per singole linee/direttrici ferroviarie), mentre l'aggregazione di più Ambiti non dovrebbe essere consentita nel caso del servizio ferroviario: posto che attualmente in Italia l'ambito territoriale ottimale di riferimento per quest'ultimo tipo di servizio coincide con l'intera Regione, l'aggregazione di più ambiti non consentirebbe la partecipazione di un numero adeguato di concorrenti alla procedura.

Misura 8: Finalità

Per migliore coordinamento con le misure dell'intera delibera, si propone di spostare tale disposizione in apertura della stessa, chiarendo meglio fin da subito la portata del dispositivo finale (laddove si ammette che la domanda debole può essere soddisfatta anche al di fuori dei contratti di servizio affidati).

