

**Oggetto: Delibera 83/2016 - 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 DEL COMITATO NAZIONALE PENDOLARI AV.**

Con riferimento alla proposta di regolazione di cui alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 83/2016, lo scrivente Comitato ritiene di formulare il seguente contributo, soffermandosi, in particolare sullo specifico tema dell'obbligatorietà del servizio pubblico sul trasporto di media e lunga percorrenza e per gli utenti pendolari delle tratte Alta Velocità.

A tale proposito si rileva l'assenza, anche nello schema di regolazione in commento della definizione degli ambiti di servizio pubblico sul trasporto di media lunga percorrenza nelle tratte che, a seguito della procedura definita dall'art 2, comma 253, della legge n. 244/2007, sono state affidate al mercato, stante la redditività delle stesse.

Sul punto va rilevato che anche nelle tratte redditive, come di tutta evidenza, vi sono esigenze di mobilità degli utenti lavoratori che utilizzino il trasporto alta velocità per raggiungere il luogo di lavoro o di studio, che non possono non essere considerati nella definizione degli ambiti di servizio pubblico del trasporto sulla media-lunga percorrenza globalmente considerato.

Una diversa ricostruzione finirebbe, in pratica, per riconoscere il servizio universale nelle tratte cd. "deboli" mediante il meccanismo del servizio universale contribuito, lasciando sulle tratte "forti" privi di tutela i pendolari che utilizzano servizi a mercato per lo spostamento quotidiano da e verso i luoghi di lavoro.

Il punto 3 della Misura 3, nell'indicazione delle modalità di definizione degli obblighi di servizio pubblico, prevede invece espressamente che "*Indipendentemente dal modo e dalla tipologia di trasporto, l'offerta di servizi negli orari dove maggiormente si concentra l'utenza che si sposta per ragioni di lavoro o di studio, come ad esempio nelle fasce orarie di prima mattina e di tarda sera dei periodi non festivi, deve essere adeguata. Questi stessi servizi sono erogati a predeterminate condizioni minime di qualità del servizio e entro livelli massimi di tariffe*", stabilendo un condivisibile principio di accesso al servizio da parte degli utenti lavoratori e studenti, indipendentemente dall'eventuale affidamento della tratta al libero mercato.

In particolare a pagina 17 della Relazione illustrativa l'Autorità ha precisato che "... gli OSP possano essere estesi anche a servizi commerciali o non assoggettabili a un contratto di servizio senza che debba essere riconosciuta una compensazione degli oneri imposti al gestore del servizio, in quanto i servizi sarebbero pagati al costo pieno, mentre alle categorie di utenza individuate come meritevoli di tutela verrebbero riconosciuti rimborso o contributi rispetto al costo pieno o rilasciati voucher. Quando invece questa modalità non sia percorribile, è possibile compensare i gestori dei maggiori oneri anche al di fuori di un contratto di servizio, così come anche previsto nel caso a). Più nel dettaglio, del tutto in linea con i principi dell'ordinamento nazionale e comunitario, oltre che con quanto già avviene in altri paesi europei, si potrebbero assoggettare a OSP specifiche tratte dei servizi commerciali (ad esempio, i servizi ferroviari AV), per determinate fasce orarie, periodi della settimana o dell'anno. Tali obblighi possono consistere nel garantire la disponibilità del servizio in determinati orari o frequenze, con annessa la disponibilità di posti a sedere per le categorie di utenza selezionate. Tale disponibilità potrebbe essere funzionale a tutelare i diritti di mobilità di viaggiatori che si spostano per ragioni di lavoro o per accedere a altri servizi primari, ma con disponibilità a pagare maggiore della media, anche in relazione a un'offerta di servizi più qualificata".

Malgrado tale auspicio tuttavia non sono poi previsti, neanche in questa procedura, gli ambiti di servizio pubblico e/o gli obblighi di servizio pubblico atti a tutelare l'accesso al trasporto per i pendolari sulle tratte alta velocità affidate al mercato ai sensi dell'art 2, comma 253, della legge n. 244/2007, malgrado si agisca proprio per definire gli ambiti di servizio pubblico sulle varie tratte (e quindi anche sul trasporto di media lunga percorrenza, globalmente considerato, ovvero sia contribuito che non) e le modalità di finanziamento (art. 37, comma 1 del d.l. n. 1/2012).

Si chiede pertanto di definire gli obblighi di servizio pubblico a tutela dei lavoratori pendolari delle tratte alta velocità affidate al mercato in base all'articolo 2, comma 253, della legge n. 244/2007, sulle quali, come di tutta evidenza, non sono sparite le esigenze di tutela del pendolarismo lavorativo, mediante adeguate forme di tariffazione e finanziamento e superando espressamente la mera "facoltà" della vendita di abbonamenti da parte dei gestori dichiarata nelle precedente Delibera n. 54/2016, già censurata dagli scriventi e che determina l'inaccessibilità al servizio.

Altresì si fa rilevare l'assenza di definizione degli ambiti di servizio pubblico anche sulle tratte contribuite, non essendo precisato il perimetro delle stesse, che l'Autorità rimanda, senza operare alcun intervento in proposito, a un contratto da stipularsi fra il Ministero e l'impresa affidataria, che espressamente viene indicato come non concluso e/o non attivo nel 2016 e di cui la stessa Autorità procedente sembra ignorare il contenuto, che deriverà dalle trattative in corso tra il Ministero e l'impresa affidataria, in virtù, pare di capire, della (possibile) proroga del servizio precedentemente svolto. Si chiede quindi di precisare il contenuto del servizio universale contribuito su tali tratte e verificare concretamente l'esistenza dello stesso nell'anno in corso.

Per quanto riguarda tutti gli altri aspetti trattati nello Schema di regolazione, lo scrivente Comitato ritiene di aderire alle osservazioni formulate da Federconsumatori.

Castellina in Chianti, il 21 settembre 2016

Larsia Ventra  
Daniela Boccioli