

Roma, 16 aprile 2018

**Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti**  
**Ufficio servizi e mercati retail**

pec@pec.autorita-trasporti.it

**Oggetto:** Misure regolatorie volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi.

Con il presente atto la S.I.T. - società di trasporto persone esercente servizi di noleggio con conducente, servizi di trasporto pubblico a media lunga percorrenza e servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano - desidera intervenire nel procedimento di consultazione in oggetto al fine di presentare le proprie osservazioni e proposte.

Certamente apprezzabile l'intervento regolatorio di codesta Autorità, essendo imprescindibile per uno sviluppo del mercato dei servizi di trasporto pubblico di linea l'introduzione di un sistema di regole che garantisca a condizioni certe e non discriminatorie l'accesso alle autostazioni, in quanto tali infrastrutture rivestono carattere di essenzialità per l'accesso al mercato.

Nello specifico, quanto alle Misure proposte nel documento di consultazione di cui all'allegato A alla delibera n. 27/2018 del 12 marzo 2018, si osserva quanto segue.

**Definizioni.**

Nell'ambito delle "Definizioni" adottate nel documento di consultazione i servizi automobilistici vengono distinti in due categorie: servizi automobilistici media-lunga percorrenza (MLP) e servizi automobilistici di trasporto pubblico locale (TPL). Quest'ultimi vengono definiti "*servizi pubblici di trasporto regionale e locale (..)*"; tale definizione, evidentemente, comprende ogni servizio di trasporto di linea, tanto che rientri nella rete dei servizi minimi essenziali quanto che sia esercitato in regime autorizzatorio. Per quanto tali concetti siano chiari per gli operatori del settore, nondimeno, spesso accade che i servizi pubblici di trasporto di linea esercitati in regime di autorizzazione vengano considerati 'altro' rispetto ai servizi di TPL o ai "*servizi pubblici di trasporto regionale e locale*" esercitati in house da aziende pubbliche. Ciò rischia di portare ad interpretazioni restrittive ed errata, contrarie agli obiettivi perseguiti con l'atto di regolazione. Si suggerisce quindi di aggiungere l'inciso "*esercitati in regime autorizzatorio ovvero in ragione di un contratto di servizi*".

### Misura 1 – Ambito di applicazione.

La definizione di cui al punto 1 lett. a) potrebbe prestarsi a interpretazioni restrittive. L'ambito di applicazione fa, infatti, testuale riferimento a quelle autostazioni in cui vi sia *"connessione tra servizi di trasporto a media lunga percorrenza su gomma e una o più modalità ovvero tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura"*. Dal momento che la categoria dei servizi di trasporto commerciali non comprende solo i servizi a media lunga percorrenza, ma anche servizi di ambito regionale, provinciale, metropolitano o urbano liberalizzati dalle legislazioni regionali si suggerisce di ampliare la nozione di riferimento comprendendo comunque tutte le autostazioni in cui vi sia *"connessione tra servizi di trasporto pubblico di linea con altri servizi di trasporto della stessa o di diversa natura"*. Chiarendo altresì esplicitamente che la norma si applica a tutte le autostazioni, ivi comprese quelle che si trovino nei pressi o all'interno di porti, aeroporti, stazioni ferroviarie o metropolitane.

Tali modifiche vengono suggerite per elidere del tutto il rischio di interpretazioni arbitrarie o restrittive che potrebbero essere strumentali ad escludere nuovi operatori dall'accesso al mercato dei servizi di trasporto in ambito locale.

Il punto 3 della Misura 1 obbliga il gestore dell'autostazione ad assicurare *"condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle autostazioni e alle strutture ivi esistenti a qualsiasi vettore ne faccia richiesta, purché munito delle autorizzazioni previste dalla legislazione vigente"*. Ovviamente si concorda con la finalità di tale disposizione; tuttavia si osserva che dal momento che, talvolta, la disponibilità di un'area idonea alla fermata viene individuata dalle amministrazioni competenti quale condizione oggettiva per il rilascio dell'autorizzazione all'esercizio del servizio pubblico di linea<sup>1</sup>- per cui l'assenso del gestore all'accesso all'autostazione deve precedere (anziché seguire) il rilascio del titolo autorizzatorio all'esercizio del servizio di linea - si suggerisce di sostituire le parole *"purché munito delle autorizzazioni previste dalla legislazione vigente"* con quelle *"munito dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di trasporto persone su strada"*. In tal modo si evita che si crei un circolo vizioso nel quale il gestore rifiuta l'accesso alla autostazione per assenza dell'autorizzazione all'esercizio del servizio di trasporto che, però, non può essere acquisita dagli operatori in assenza dell'assenso all'accesso all'autostazione, ovvero di attribuire una sorta di potere di voto in capo al gestore dell'autostazione che, rifiutandosi di formalizzare l'autorizzazione all'accesso all'autostazione, impedisca anche la sola presentazione della domanda volta ad ottenere da parte dell'ente competente l'autorizzazione all'esercizio del servizio pubblico di linea.

### Misura 3 – Criteri per definire le condizioni di utilizzo della capacità, degli spazi e dei servizi delle autostazioni.

<sup>1</sup> Si veda ad es. il Regolamento per il rilascio di autorizzazioni all'esercizio del servizio di trasporto pubblico di linea commerciali di gran turismo provinciale della Città Metropolitana di Roma Capitale (delibera del Commissario Straordinario n. 52 del 25/02/2014) che prevede che il nulla osta alla effettuazione di una fermata da parte dell'ente proprietario della strada (o del gestore dell'autostazione) debba essere allegato a pena di inammissibilità alla domanda volta all'ottenimento dell'autorizzazione all'esercizio del servizio di linea.

Il punto 1, lett. b) prevede che nella allocazione degli spazi ai vettori vi sia la possibilità di assicurare *"prioritariamente il soddisfacimento di eventuali esigenze connesse ai servizi di TPL urbano"*. Fermo restando che si comprende la *ratio* di tale disposizione che va nel senso di garantire l'accesso ai servizi con più alta frequenza che rispondono ad una domanda di mobilità più sostenuta nonché ai servizi che rientrano nel novero dei servizi pubblici essenziali, ci si limita ad osservare che spesso i contratti di servizio *"nascondono"* oltre a servizi a domanda debole anche servizi di natura commerciale e turistica che vengono così sottratti all'iniziativa imprenditoriale privata. Si vede, pertanto, il rischio che la disposizione così formulata possa essere sfruttata per estendere il monopolio di taluni esercenti e impedire l'accesso all'infrastruttura di nuovi operatori.

Si suggerisce, pertanto, di eliminare l'ultimo periodo, fermo restando che le condivisibili e reali esigenze sottese trovano garanzia nel richiamo allo *"sfruttamento ottimale della capacità complessiva dell'autostazione"* e nella necessità di assicurare condizioni di accesso paritarie, dal momento che, evidentemente, la corretta applicazione di tali principi implica di per sé il rispetto della diversità dei servizi svolti e delle esigenze che vanno a soddisfare, ove concretamente esistenti.

#### **Misura 4 – Criteri per la definizione di condizioni economiche di accesso alle autostazioni.**

A proposito di tale Misura si esprime il massimo apprezzamento rispetto all'intento di obbligare il gestore a fissare condizioni di accesso eque e non discriminatorie che tali sono in quanto sono funzione: dei costi operativi netti sostenuti, della qualità ed efficienza dei servizi erogati, degli investimenti occorsi.

Vanno in tal senso le modalità di tariffazione di cui ai punti i (a tempo), ii (a passaggio), iii (forfettaria) essendo, comunque, tutte queste modalità obiettivamente legate allo sfruttamento della infrastruttura da parte dell'operatore del servizio di trasporto. Si esprime, tuttavia, perplessità rispetto alla modalità di cui al punto iv) laddove si prevede la possibilità che la tariffazione sia correlata al numero dei passeggeri/anno movimentati. Infatti, in tal modo, l'entità della tariffa si sgancia dai costi sostenuti dal gestore e dai servizi da esso offerti per essere ancorata alla capacità commerciale dell'operatore del servizio di trasporto. La capacità di generare numero dei passeggeri movimentati, inoltre, non ha necessariamente una relazione diretta con il solo utilizzo di un'autostazione, in quanto è invece correlata al fatto che alcuni operatori sono in grado di offrire ai propri passeggeri un servizio più appetibile e, dunque, in grado di vendere più biglietti<sup>2</sup>. Questi si troveranno a pagare una cifra maggiorata per l'accesso alla autostazione rispetto ad altri operatori meno competitivi, ma che fanno un analogo uso della medesima autostazione. Inoltre il gestore non sarà incentivato a fare nuovi investimenti o a migliorare i servizi offerti, potendo contare su una sorta di rendita di posizione che gli deriva dalla partecipazione ai risultati dell'attività imprenditoriale degli operatori. Si ritiene, pertanto, che tale modalità di tariffazione non sia conforme ai criteri e agli obiettivi enunciati al punto 1, lett. a e b della Misura.

\*\*\*

---

<sup>2</sup> Ciò può dipendere, infatti, da un insieme di elementi quali ad esempio il numero di fermate lungo il percorso, gli orari, i servizi offerti a bordo, il comfort dei mezzi, l'estensione della rete di vendita e la facilità all'acquisto e/o al cambio dei biglietti, il *customer care*.

Si rimane a disposizione per ogni ulteriore approfondimento o chiarimento che codesta Autorità ritenga utile.  
Distinti saluti.

S.I.T.  
Società Italiana Trasporti s.r.l.  
L'Amministratore Unico  
Enrico Fraticelli  
*firmata digitalmente*