



Ricevuta Protocollo

Con la presente si attesta che in data **17-04-2018**, alle ore **10:24:22**, e' avvenuta la protocollazione del documento nel Registro di Protocollo Generale di questo Ente al numero **00002991** dell'anno **2018**, avente il seguente oggetto: **MASSIMO MALENA & ASSOCIATI - 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.**

Mittente-Destinatario:
MASSIMO MALENA ASSOCIATI

Ricevuto in data 16-04-2018 alle ore 22:53.

Lì, _____

ROMA, 16.04.2018

Spett.le
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Oggetto: Osservazioni sulla procedura di consultazione avente ad 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"

In riferimento alla procedura di consultazione indicata all'oggetto, gli scriventi, alla luce dell'osservazione del mercato di riferimento e della pluriennale esperienza professionale maturata, ritengono di dover offrire all'Autorità le seguenti brevi osservazioni, in un'ottica di consueta e leale collaborazione.

1) SULLE FUNZIONI ATTRIBUITE ALL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI IN MATERIA DI ACCESSO ALLE AUTOSTAZIONI

Nel vigente quadro comunitario e nazionale non sembrano sussistere disposizioni legislative in materia di gestione delle autostazioni, così come la stessa Autorità afferma negli allegati alla Deliberazione n. 27/2018.

In ogni caso l'art. 37, secondo comma, lett. a) d.l. 201/2011, fa espresso riferimento alle *"condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali"*; in tale definizione, non sembrano potersi ricomprendersi le "autostazioni".

La medesima disposizione, inoltre, alla lett. b) dispone che l'Autorità provvede a definire i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, *"se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali"*.

Sulla scorta dei riferimenti normativi indicati, gli scriventi ritengono di richiamare l'attenzione dell'Autorità in ordine all'effettiva sussistenza, in carenza di disposizioni normative in merito, della potestà, nonché della necessità di individuare misure regolatorie che abbiano ad oggetto l'accesso alle autostazioni da parte di operatori di trasporto.

Si ritiene, infatti, che parte delle misure individuate introducono obblighi in grado di incidere sui diritti degli operatori e dei gestori delle autostazioni, che non derivano da disposizioni

normative vigenti e che, al contrario, sembrano incidere sull'esercizio delle potestà proprie del sistema delle autonomie locali.

Rispetto alle considerazioni che precedono, si ritiene facciano eccezione esclusivamente le misure di regolazione afferenti la tutela dei diritti dei passeggeri di cui al Reg. Ue n. 181/2011.

2) SUI LIVELLI DI REGOLAZIONE FISSATI CON L'ATTO OGGETTO DI CONSULTAZIONE

Nell'analisi di impatto della regolazione (par. D, pag. 11), opportunamente si richiamano alcune pronunce della Corte Costituzionale in ordine al ruolo dell'Autorità ed alla circostanza che è compito della medesima *"dettare una cornice di regolazione economica, all'interno della quale Governo, Regioni e enti locali sviluppano le politiche pubbliche in materia di trasporti, ciascuno nel rispettivo ambito"*.

Sempre nell'AIR, l'Autorità da atto che l'esigenza di intervenire con le citate misure di regolazione è sorta: a) dalle risultanze dell'indagine conoscitiva, la quale ha fatto emergere *"criticità relative alle condizioni di accesso delle autostazioni presenti sul territorio nazionale, con particolare riguardo ai costi per l'uso delle infrastrutture presenti, alla loro adeguatezza e localizzazione rispetto ai bacini di riferimento, alla connessione con altri sistemi di trasporto, sia locali... sia di media e lunga percorrenza"*; b) le segnalazioni trasmesse all'Autorità, che *"relative a presunte situazioni discriminatorie in termini di accessibilità poste in essere"*; c) una segnalazione pervenuta dal MIT che ha sollecitato l'intervento dell'Autorità.

In ordine alla localizzazione delle autostazioni ed alla loro capacità di costituire dei nodi di scambio per le diverse tipologie di servizi – esigenza certamente attuale e condivisibilmente segnalata dall'Autorità - si ritiene che si verta in materia di scelte pianificatorie delle autonomie locali, sulle quali gli operatori non hanno reali poteri di intervento.

Per quel che riguarda le condizioni di accesso al mercato, alle pagg. 7 e ss. dello stesso documento, si da atto della crescita significativa della domanda, del numero dei passeggeri, dei fatturati realizzati, nonché dell'ingresso di nuovi operatori nel mercato. Lo scenario, così sinteticamente descritto, non sembra far riferimento ad un mercato – peraltro del tutto liberalizzato - con significative criticità, o con consistenti ostacoli e/o barriere all'ingresso.

Pertanto, dall'esame delle precedenti argomentazioni si ritiene che la predisposizione di misure di impatto rilevante (come la predisposizione di contratti tipo, di condizioni di utilizzo della capacità, di criteri di definizione di tariffe, di condizioni di accessibilità fisica e commerciale), in assenza di corrispondenti obblighi di natura legislativa in capo ai soggetti interessati, debba essere valutata con attenzione da parte dell'Autorità.



Avv. Massimo Malena



Avv. Bruno Bitetti