

Procedimento per la definizione di misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.

Come previsto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, e sulla base dell'allegato A alla delibera n. 42/2019, si sottopongono qui di seguito proposte ed osservazioni in merito allo schema di atto di regolazione previsto dall'Autorità.

Premessa

A seguito della consultazione avviata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con la delibera 42 del 2019, FlixBus Italia s.r.l., in quanto importante vettore di trasporto passeggeri di media-lunga percorrenza (MLP), sottopone con la presente alcune osservazioni riguardo lo schema di atto di regolazione recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari".

Infatti, pur non operando servizi ferroviari sul suolo italiano, FlixBus evidenzia come gli scali ferroviari rappresentino sempre più veri e propri hub di accesso alle aree urbane e di interscambio con altri servizi di mobilità. Non è un caso che le maggiori autostazioni d'Italia siano ubicate nei pressi degli scali ferroviari, e che siano spesso di proprietà di società controllate della maggiore impresa ferroviaria del Paese, ricadendo appieno nella fattispecie prevista dall'articolo 2359 del codice civile.

Offrire pertanto uno schema regolatorio chiaro e puntuale sugli scali ferroviari è un modo per tutelare indirettamente la libera e leale concorrenza tra vettori, anche fra quelli che operano su modalità diverse. Si coglie qui l'occasione per sottolineare quanto sia fondamentale collegare i servizi di media-lunga percorrenza, sia su ferro che su gomma, all'offerta di servizi di TPL urbani e ad altri servizi di mobilità urbani (car sharing, taxi, bike sharing, ecc.) in modo da garantire la miglior offerta possibile ai passeggeri ed efficientare i tempi e le modalità di viaggio.

Da analisi interne della nostra azienda, si è potuto osservare come, nel complesso dell'esperienza di viaggio con FlixBus, i punti di maggiori criticità sollevati dai passeggeri siano spesso rappresentati dalle condizioni dei servizi relativi alle fermate (informazioni alla clientela, sicurezza personale, degrado, mancanza di servizi minimi come toilette e sale d'aspetto, ecc.). A queste condizioni sta ponendo parziale rimedio l'apposito Regolamento ART approvato con delibera n. 56/2018.

Pertanto, si auspica che questo schema regolatorio possa ulteriormente favorire una maggiore consapevolezza da parte dei gestori e degli enti locali rispetto alla necessità di intervenire sulla qualità delle infrastrutture di trasporto. Per queste considerazioni si riportano di seguito le osservazioni puntualmente espresse sulla base del documento di consultazione.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato
3. Ambito di applicazione	3.1	Le misure di regolazione di cui al presente atto si applicano a tutti gli operatori degli impianti di servizio collegati alle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a) e comma 4, del d.lgs. 112/2015 (di seguito anche: gli operatori), tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione (di seguito anche: i fornitori) dei servizi svolti negli stessi. Sono inoltre soggetti alle presenti misure di regolazione gli impianti o servizi sotto il controllo diretto o indiretto, anche di fatto (secondo le indicazioni dell'art 2359 c.c.), di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento; i gestori dell'infrastruttura; i proprietari degli impianti di servizio; nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.	
Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese			
<p><i>Riteniamo opportuno citare l'articolo 3, comma 7 del Regolamento, e le indicazioni dell'art. 2359 del codice civile, al fine di estendere esplicitamente l'ambito di applicazione del presente atto anche a quelle strutture in cui si svolgono attività di servizi accessori al servizio ferroviario, e che sono proprietà di società controllate da un operatore ferroviario, al fine di evitare fenomeni distorsivi della concorrenza fra diverse modalità di trasporto.</i></p>			

Nota alla consultazione

Laddove non indicato diversamente, con "Regolamento" si intende quanto indicato dalla relazione illustrativa degli uffici circa la delibera ART n. 42/2019, vale a dire il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017. Nella tabella seguente, sono in **rosso** i periodi aggiunti al testo originale.