

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Consultazione sulla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse – Osservazioni Itabus Spa

Spett.le Autorità,

in riferimento alla procedura di consultazione in oggetto, la scrivente intende trasmettere le presenti osservazioni in merito a talune misure relative alla determinazione dei canoni d'accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015.

In qualità di operatore economico esercente servizi di trasporto passeggeri con autobus a Lunga e media Percorrenza, lo scrivente vettore ritiene che la revisione dei criteri per la determinazione dei menzionati canoni rappresenti l'opportuna occasione per sottoporre a codesta Autorità, in virtù delle funzioni ad essa attribuite dall'articolo 37 del decreto 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti ed in particolare il comma 2, lettere a), b), alcune riflessioni circa le conseguenze che l'attuale sistema tariffario comporta per il segmento di mercato di lunga percorrenza, nel suo complesso.

ITABUS S.p.A.

N. REA RM – 1576602
C.F. e P.IVA 15232291003
Capitale Sociale: Euro 1.000.000

Sede Legale e Operativa
Lungotevere Vittorio Gassman, 22/24
00146 Roma (RM) - Italia
Tel.: +39 06 559881 - Pec: itabusspa@pec.it



ITABUS SPA	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 23 – Principi fondamentali per la modulazione del pedaggio, lettera e)	<p>e) CORRELAZIONE AI COSTI E ALLE CONDIZIONI DI MERCATO: mentre le componenti A e C, legate prevalentemente a fattori di natura tecnica (rispettivamente: usura della rete, esternalità), sono modulate con metodologia basata sui costi (cost-based), la componente B e la eventuale componente D sono costruite in base a logiche commerciali (market-based), tenendo conto dei criteri di sostenibilità definiti dall'Autorità nella Misura 31, anche in funzione di obiettivi e politiche europee e nazionali per</p>	<p>e) CORRELAZIONE AI COSTI E ALLE CONDIZIONI DI MERCATO: mentre le componenti A e C, legate prevalentemente a fattori di natura tecnica (rispettivamente: usura della rete, esternalità), sono modulate con metodologia basata sui costi (cost-based), la componente B e la eventuale componente D sono costruite in base a logiche commerciali (market-based), tenendo conto dei criteri di sostenibilità definiti dall'Autorità nella Misura 31, anche in funzione di obiettivi e politiche</p>	<p>La determinazione della componente B (c.d. “ability to pay”) del costo del pedaggio trova riscontro nell’effettiva capacità di auto-sostenimento di un servizio commerciale. Le valutazioni in capo all’Autorità per la determina del peso di tale componente, dovrebbero tuttavia fare in modo di garantire che una ridotta “ability to pay” di determinate tipologie di servizio (es. OSP - LP), non si traduca in una possibilità, da parte dell’operatore che eroga tale tipologia di servizi, di proposizione dei servizi a prezzi ribassati anche a livelli sotto-costo, mediante l’applicazione di tecniche del cosiddetto <i>revenue management</i>. Con l’obiettivo di massimizzare i ricavi dei servizi, non è da sottovalutare, infatti, che l’applicazione di tali tecniche di <i>pricing</i> unite al sì dato beneficio economico sui costi di pedaggio dei servizi a più bassa redditività, si traduca in un immediato effetto distorsivo della concorrenza e disequilibrio delle dinamiche del mercato a libero accesso. In breve, non ben si comprende perché le tariffe agli utenti di servizi che già usufruiscono di sussidi statali e di una riduzione del canone per mezzo della ridotta componente “B”, possano non essere pre-determinate (come avviene ad esempio per i servizi OSP - Regionali) inficiando così gravemente le naturali dinamiche di competizione nel settore, invece, non soggetto ad OSP. Si richiede, pertanto, che tali servizi siano, alternativamente a) assoggettati a canoni di accesso equiparabili a quelli dei servizi c.d. “Open access”, oppure b)</p>

	<p>la mobilità sostenibile e per la transizione ecologica – inclusi gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del 12 febbraio 2021 – nonché tenendo conto del finanziamento pubblico dei servizi passeggeri regionali e nazionali mediante imposizione di obblighi di servizio.</p>	<p>europee e nazionali per la mobilità sostenibile e per la transizione ecologica – inclusi gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del 12 febbraio 2021 – nonché tenendo conto del finanziamento pubblico dei servizi passeggeri regionali e nazionali mediante imposizione di obblighi di servizio e dell'offerta di trasporto complessivamente erogata.</p> <p>che le tariffe all'utenza siano regolate alla stregua di quelle dei servizi OSP-Regionali.</p>
--	---	---

ITABUS SPA	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 24 - Segmenti di mercato, punto 8	8. L'aggiunta di ulteriori binomi da parte del GI deve essere adeguatamente motivata, nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative, anche in relazione alla domanda retail dei servizi.	8. L'aggiunta di ulteriori binomi da parte del GI deve essere adeguatamente motivata, nella relazione di cui al paragrafo 4.3, punto 1, lettera a), sulla base di approfondite indagini relative alla segmentazione del mercato dei servizi ferroviari, corredate di complete ed esaustive informazioni quantitative, anche in relazione alla domanda retail dei servizi per una opportuna valutazione complessiva degli effetti sul mercato.	L'aggiunta dei binomi proposti dal GI per l'applicazione dei canoni ferroviari può determinare un effetto diretto sulle performance dei servizi complessivamente erogati nel settore del trasporto della lunga percorrenza, ivi ricompresa la gomma. L'articolazione così ampia adottata dal GI nel precedente periodo tariffario ha consentito una notevole variazione del costo del canone per tipologia di servizi, creando distorsione della concorrenza nel mercato Lunga Percorrenza. A titolo esemplificativo, la declinazione binomica tra servizi OSP - LP "Giorno" e OSP – LP - "Notte" che determina una tariffazione scontata di oltre il 50% della componente B per la seconda tipologia di servizi, consente all'operatore ferroviario di fruire di una riduzione considerevole del costo operativo in una fascia oraria in cui i) rappresentano l'unica alternativa di trasporto ferroviario e pertanto beneficiano di "assenza di competizione" con i servizi ferro a mercato e ii) i servizi su strada mantengono invece la medesima struttura di costo della fascia diurna (se non, addirittura maggiorata per il ricorso al doppio agente alla guida di notte). L'Autorità, dunque, nell'esprimere parere favorevole rispetto ad una nuova o rivisitata declinazione binomica dovrebbe tenere in considerazione gli effetti che tale proposizione scaturisce sull'offerta di trasporto complessivamente erogata.

ITABUS SPA	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 34 Forme di incentivo	Il GI è tenuto alla definizione ex ante delle strategie di incentivazione che intende adottare nel corso del periodo tariffario, attraverso l'elaborazione di uno specifico documento, da trasmettere all'Autorità secondo le previsioni del paragrafo 4.3, lettera j), che includa almeno l'individuazione, secondo principi di ragionevolezza e proporzionalità adeguatamente esplicitati e motivati nel documento medesimo: a) delle linee o tratte sottoutilizzate della propria rete, provvedendo inoltre ad un	Eliminazione della misura	<p>La determinazione di linee o tratte della rete interessate da tariffe promozionali determina una immediata distorsione del mercato della lunga percorrenza. Tali meccanismi di incentivazione, tradotti in uno sconto sul canone di pedaggio applicato, non trovano infatti alcuna equiparabile e proporzionalmente paritetica applicazione nel mercato nel suo complesso. Tali agevolazioni, infatti, vanno a beneficio di un solo segmento del settore (ferroviario) senza essere in alcun modo estese al mezzo di trasporto LP alternativo (su strada). Tale differenziazione comporta un conseguente, naturale ed immediato effetto di distorsione compromettendo la parità di condizioni non solo di accesso al mercato ma anche di competizione sulla linea/tratta oggetto delle strategie di incentivazione ferroviarie.</p> <p>Si richiede, pertanto, che la nuova delibera dell'Autorità non preveda la possibilità di definizione da parte del GI di tariffe promo.</p>

<p>raggruppamento per classi alla luce del differente livello del rispettivo sottoutilizzo; b) delle linee o tratte potenzialmente interessate dallo sviluppo di nuovi servizi ferroviari, anche alla luce della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria definita dallo Stato, di cui all'articolo 1, comma 7, del d.lgs. 112/2015.</p>		
---	--	--