



Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
pec@pec.autorita-trasporti.it

Altamura, 10/03/2023
Prot.00162/23

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”

Spett.le Autorità,

a seguito della pubblicazione di avvio del procedimento di consultazione per la regolazione dei canoni ferroviari, scriviamo in qualità di soggetti interessati, confidando nello spirito dell’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, per l’accoglimento delle sotto riportate osservazioni aventi ad oggetto l’impatto della regolazione per i soggetti operanti nel settore del trasporto passeggeri di media lunga percorrenza su gomma

Rimanendo disponibile per qualsiasi ulteriore confronto e / o informazione,
Si porgono cordiali saluti.

SOC. MARINO srl
L'AMMINISTRATORE UNICO
(GIORGIO MARINO)

Misura	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
Intero documento di consultazione			<p>Con primaria premessa, ci preme sottolineare a codesta Autorità che una regolazione tariffaria sull'infrastruttura di utilizzo primario per gli operatori del trasporto, ossia, la ferrovia nel caso del treno e l'autostrada nel caso dell'autobus, non esiste per il settore della lunga percorrenza su strada. La tariffazione della rete autostradale italiana, difatti, non gode di sistemi di regolazione minimamente equiparabili al cosiddetto "PIR" vigente, invece, nell'ambito ferroviario. Il sistema dei pedaggi autostradali, infatti, annovera tra i criteri di determinazione le sole imputazioni di costo direttamente riferibili alla gestione e alla manutenzione della rete (rifacimento del manto stradale, costruzione di gallerie e trafori, installazione e manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale, gestione delle aree di sosta, ecc.) senza in alcun modo essere poi riferito alla finalità dell'utilizzo (es. trasporto collettivo) né senza peraltro quindi, prevedere agevolazioni tariffarie per la categoria Lunga Percorrenza.</p> <p>Tale divergenza rispetto alle condizioni di accesso al mercato costituisce, a nostro avviso, il primo elemento distorsivo del mercato. In secondo luogo, e in maniera più direttamente connessa alla consultazione in corso, apprendiamo quanto siano ulteriormente consentite disparità tra i segmenti della lunga percorrenza, per effetto dell'applicazione di tariffe promozionali e di tariffe differenziate per i servizi treno a libero mercato (cd. "Open Access"). In particolare, dalla lettura del PIR, direttamente riferibile alla Delibera ART 96/2015, è immediatamente riconducibile il rischio di distorsione del libero mercato in due elementi in particolare:</p>

			<ol style="list-style-type: none"> 1. Differenziazione tariffaria per destinazione e/o giorno di erogazione del servizio, che i) sconta i servizi treno Alta Velocità che effettuano fermata solo in una delle stazioni di Roma e Milano oppure ii) che vengono effettuati il sabato; 2. Differenziazione tariffaria per tipologia della rete, che sconta i servizi treno che utilizzano l'infrastruttura AV per meno del 30% del percorso <p>Ebbene, sebbene alcune discriminanti applicate dal gestore della rete RFI e per le quali codesta Autorità ha espresso parere favorevole, appaiano ragionevolmente riferibili a variabili che determinano un effettivo diverso sfruttamento della rete ferroviaria, quali ad esempio il numero di posti di un treno, per le due sopra menzionate casistiche appare del tutto non rintracciabile, parimenti, una ragionevole discriminante che giustifichi un arbitrario e pericoloso disequilibrio del mercato così generato.</p> <p>Scontare in maniera considerevole, infatti, tratte di lunga percorrenza con Origine/Destinazione Milano oppure Roma verso altre destinazioni al di fuori della rete più pregiata (Alta velocità) fa sì che gli operatori possano più ampiamente redistribuire il beneficio sull'intero servizio proposto all'utenza, offrendo su alcune relazioni titoli di trasporto scontati (se non addirittura sottocosto).</p> <p>Allo stesso modo, non si comprende, su quale base direttamente applicabile all'utilizzo della rete, siano scontati i servizi del sabato, rispetto a quelli di tutti gli altri giorni della settimana, ivi compresi quelli dei giorni infrasettimanali, soprattutto alla luce delle variazioni dei flussi di domanda registrati nell'ultimo biennio che hanno totalmente redistribuito il traffico preesistente nel periodo pre-Covid.</p> <p>Si fa presente all'Autorità che il settore della lunga percorrenza su gomma si ritrova a fronteggiare negli ultimi anni non poche sfide che</p>
--	--	--	---

ne stanno mettendo a serio rischio l'effettiva sostenibilità. Il più recente evento pandemico e il rincaro dei costi operativi di settore per effetto di ulteriori e variegati eventi (es. costo del gasolio), nonché l'inasprimento sempre più marcato dello scenario competitivo, fanno sì che anche le realtà più storicamente e industrialmente solide si ritrovino in seria difficoltà. La promozione – per mezzo di canoni scontati – di tratte sottoutilizzate della rete ferroviaria, ha fatto sì che gli operatori del ferro non solo abbiano potuto esponenzialmente estendere la loro area territoriale di riferimento a fronte di costi ridotti ma che, per la medesima agevolazione, abbiano potuto catturare quote di domanda grazie a tariffazioni sottocosto non replicabili dagli operatori gomma, poiché non parimenti sostenuti da misure di regolazione né tantomeno sostegno (vedi cd. "Ristori"). A titolo esemplificativo, sulla relazione di traffico Roma - Bari (circa 430 km) una tariffazione particolarmente scontata, come quella a cui si sta assistendo nell'ultimo periodo, con promozioni tariffarie che arrivano anche al di sotto di €10/biglietto, determina un'insolita barriera per la competizione sana da parte di un operatore autobus che, com'è facile dedurre, non può in alcun modo permettersi di pareggiare simili offerte e che subisce, di fatto così, tutti gli indesiderati effetti di una distorsione del mercato.

Si ritiene pertanto, quanto mai legittimo richiedere la ridefinizione dei criteri per la determinazione dei canoni, prendendo in considerazione una nuova e rinnovata metodologia che meglio si adatti al nuovo mercato di riferimento e che, in particolare, agisca sulla definizione dei binomi prevista per il segmento a libero accesso affinché, basata su criteri quantitativi indiscutibili quali, ad esempio, numero di posti del treno, possa garantire una equa e non discriminatoria competizione tra operatori.



Soc. Marino SRL - Largo F.S. Nitti 67, 70022 Altamura (BA) | T. +39 080 3112335
Capitale Sociale € 500.000 i.v. - REA BA-266012
Cod. Fisc. / P. IVA / Iscrizione Registro Imprese di Bari 03613570724 - id Intra IT03613570724
PEC: marino@legalmail.it
Mail: info@marinobus.it | marinobus.it