

**Procedimento avviato con delibera n. 91/2017 – Indizione consultazione pubblica su “Atto di regolazione recante misure 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”.
Schema di AIR.**

SOMMARIO

A.	CONTESTO NORMATIVO.....	2
B.	MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL’INTERVENTO.....	5
C.	AMBITO DI INTERVENTO	6
C.1	Le autostazioni.....	6
C.2	Le autolinee a media e lunga percorrenza (MLP).....	9
C.3	I servizi TPL	9
D.	OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI	11
D.1	Obiettivi generali	11
D.2	Obiettivi specifici	11
E.	DESCRIZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE	12
E.1	Introduzione	12
E.2	Ambito di applicazione	14
E.3	Ripartizione della capacità.....	16
E.4	Pricing	20
E.5	Biglietterie	23
E.6	Qualità dei servizi	26
F.	IMPATTO DELL’OPZIONE SCELTA.....	28
	APPENDICE 1 – CONTESTO NORMATIVO REGIONALE.....	30
	APPENDICE 2 – CONTRATTI DI SERVIZIO TPL ESAMINATI	34
	APPENDICE 3 – OPZIONI PER MISURE DI REGOLAZIONE ALLEGATE ALLA DELIBERA N. 121/2017	35

Il presente Schema di Analisi di Impatto della Regolazione (“Schema di AIR”) illustra gli effetti attesi delle misure individuate nel documento *“Atto di regolazione recante misure 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”*, sottoposto a consultazione con delibera 27/2018.

A. CONTESTO NORMATIVO

A livello europeo e a livello nazionale, si distinguono diverse fonti normative che riguardano i servizi di trasporto passeggeri su autobus e che, indirettamente, afferiscono alle autostazioni. La seguente tabella riporta i principali riferimenti vigenti.

Tab. 1 – Quadro normativo per i servizi di trasporto passeggeri (TPL e MLP) su gomma e le attività di gestione di autostazione

Trasporto Pubblico Locale (TPL)	<ul style="list-style-type: none"> - Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (<i>“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”</i>), cd. <i>“Decreto Burlando”</i> - Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (<i>“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”</i>) - Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i Regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 - Leggi regionali sui servizi di TPL e gestione autostazioni (vedi Appendice 1)
Trasporto nazionale di passeggeri (MLP)	<ul style="list-style-type: none"> - Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285 (<i>“Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale”</i>) - Decreto del Ministero dei Trasporti 1 dicembre 2006, n. 316, <i>“Regolamento recante riordino dei servizi automobilistici di competenza statale”</i> - Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 - Decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 (vedi <i>infra</i>)
Trasporto internazionale di passeggeri (MLP)	<ul style="list-style-type: none"> - Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004

	<ul style="list-style-type: none">- Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 561/2006
--	--

Come premessa fondamentale, si osserva che il vigente quadro legislativo nazionale non prevede riferimenti espliciti alle modalità di gestione delle autostazioni.

A livello regionale la situazione si presenta differenziata: l'Appendice 1 riporta l'elenco delle leggi regionali in materia di trasporto pubblico, con un estratto delle norme riguardanti le autostazioni. Anche in questo caso si osserva che nella maggior parte delle Regioni il tema è solo accennato mentre in alcune Regioni esso non risulta proprio presente.

Nel contesto normativo comunitario, le autostazioni sono definite nel Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai *“diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”*. In particolare, l'art. 3, lettera *m*) di questo regolamento riporta la seguente definizione di (auto)stazione: *«stazione presidiata in cui, secondo un percorso preciso, un servizio regolare prevede una fermata per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, dotata di strutture tra le quali il banco dell'accettazione, la sala d'attesa o la biglietteria»*.

Tale definizione è stata integralmente recepita all'art. 2, lettera *n*), del decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169 (*“Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus”*).

Il decreto 5 marzo 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dedicato allo specifico argomento dell'assistenza alle PMR, stabilisce all'art. 1, comma 1, i requisiti con cui identificare le autostazioni obbligate a fornire assistenza alle persone con disabilità o mobilità ridotta. Questi requisiti riguardano sia aspetti correlati al volume e alla tipologia di traffico dell'autostazione¹, sia aspetti relativi alla configurazione dell'infrastruttura. In particolare, riguardo questi ultimi, il decreto si distacca dalla definizione del regolamento (UE) n. 181/2011 perché identifica l'autostazione come il luogo dotato di *“almeno una”* delle strutture tra banco dell'accettazione, sala d'attesa e biglietteria.

Si segnala infine la proposta di modifica del Regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, contenuta nel documento COM(2017) 647 finale del 8 novembre 2017. Tale proposta, in particolare, amplia l'ambito oggettivo della disciplina in tema di trasporto con autobus al tema dell'accesso alle autostazioni, non contemplato dalla vigente normativa europea, prevedendo, a fronte di comportamenti discriminatori all'accesso delle autostazioni registrati nei diversi Paesi dell'Unione, disposizioni volte a garantire l'accesso alle autostazioni, individuate in *«qualsiasi struttura con una superficie minima di 600 m², che comprenda un'area di parcheggio utilizzata da autobus per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri»*. Nella proposta è rinvenibile anche la definizione di gestore di autostazione e precisamente, *“qualsiasi soggetto responsabile della concessione dell'accesso ad*

¹ Almeno 55 fermate (calcolate come media giornaliera nell'anno solare precedente a quello di riferimento) per la salita o la discesa dei passeggeri nei programmi di esercizio di servizi di linea, il cui percorso da un capolinea all'altro è superiore a 250 km.

un'autostazione". Tra l'altro, assegna all'organismo di regolamentazione i seguenti compiti: «(a) *effettua analisi economiche per stabilire se un nuovo servizio proposto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico; (b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle autostazioni; (c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni*».

B. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO

L'indagine conoscitiva svolta dall'Autorità avente come oggetto i profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga percorrenza (MLP) – conclusa con la delibera n. 30/2017 – ha rilevato specifiche 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 (comunali, provinciali, regionali) sia di media e lunga percorrenza. Nel provvedimento di chiusura dell'indagine conoscitiva, l'Autorità deliberava di *“riservarsi di assumere successive determinazioni anche ai fini dell'adozione di ulteriori iniziative di propria competenza in relazione al mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga distanza”*.

A tali criticità se ne sono aggiunte altre, segnalate all'Autorità da vettori interessati ad operare in specifiche autostazioni e relative a presunte situazioni discriminatorie in termini di accessibilità poste in essere nei loro confronti dai gestori di impianto.

In data 9 giugno 2017, è infine pervenuta all'Autorità una segnalazione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale, prendendo spunto da un presunto comportamento discriminatorio presso l'Autostazione di Milano Lampugnano, ha evidenziato che, nonostante *«non sussista una normativa ad hoc a tutela di trasparenza, equità e non discriminazione nell'accesso alle stazioni di autobus, è evidente che si tratta di principi fondamentali per il corretto andamento del settore»*, richiedendo all'Autorità *«di poter intervenire per evitare il ripetersi di tali fenomeni»*.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, con la delibera n. 91/2017 del 07/7/2017, l'Autorità ha avviato un procedimento per la definizione di 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**.

La regolazione dell'accesso diventa pertanto determinante per garantire condizioni eque e non discriminatorie a beneficio di tutti i vettori e per scongiurare forme di condotte escludenti (*foreclosures*) e di sfruttamento da parte dei Gestori delle autostazioni.

Con la delibera n. 121/2017 del 07/10/2017, l'Autorità ha adottato uno Schema di Atto di regolazione, posto in consultazione pubblica al fine di ricevere osservazioni e proposte motivate da parte dei soggetti interessati.

In questa consultazione sono pervenuti 6 contributi: 3 operatori di TPL (Air Pullman S.p.a., ARFEA S.r.l., Autoguidovie); un operatore di MLP (Flixbus); un ente locale (Comune di Milano); Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a., rivestendo congiuntamente la figura di soggetto competente, gestore e vettore, a seconda della società del Gruppo rappresentata.

C. AMBITO DI INTERVENTO

Le misure oggetto di questo Schema di AIR si applicano alle autostazioni che rivestono, all'interno di un bacino di mobilità, caratteristiche che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri ed ai servizi di trasporto esistenti, come definite nella sezione E.2.

Si riporta nei seguenti paragrafi un inquadramento del tema delle autostazioni ed un richiamo al mercato dei servizi automobilistici di MLP.

C.1 Le autostazioni

Da un punto di vista tecnico, l'autostazione possiede un elemento fondamentale: il piazzale, formato dalle corsie per la circolazione dei veicoli e dai marciapiedi o banchine per la circolazione delle persone.

Il piazzale, area di confluenza e di scambio fra la circolazione veicolare e pedonale, che non necessariamente deve avere una forma circolare, ben potendo essere costituito da una striscia di larghezza e lunghezza opportune adiacente un marciapiede², risulta formato da:

- corsie per la marcia degli autobus;
- posti macchina (cd. "stalli") per la sosta degli autobus, in numero adeguato;
- marciapiedi per la circolazione dei viaggiatori.

Nella letteratura tecnica sono rinvenibili definizioni correlate alle caratteristiche funzionali del terminale, per esempio laddove si afferma che un'autostazione è *"necessaria quando il numero di autolinee e/o la relativa movimentazione di passeggeri sono tali da non essere compatibili con la semplice sosta degli autobus in corrispondenza della viabilità ordinaria, ovvero in una piazza o lungo una strada o controviale"*³.

Nei registri della Camera di Commercio⁴ risultano attive in Italia solo 8 società aventi come attività la *"Gestione di stazioni per autobus"* (codice ATECO 2007: 522130); la ragione di un numero così esiguo è da ricercarsi nel fatto che la maggior parte delle autostazioni italiane sono gestite da imprese aventi finalità differenti (aziende di TPL, gestori di infrastrutture di trasporto, ecc.). Di queste 8 società, 3 svolgono un'attività prevalente diversa dalla gestione di un'autostazione e 1 non presenta fatturato nel 2016⁵. Nella seguente tabella si riportano alcune informazioni relative alle restanti quattro società "pure" di gestione di autostazioni; i tutti i casi, il fatturato è cresciuto tra il 2015 ed il 2016.

² L'enciclopedia Treccani fornisce la seguente definizione: *«area di terreno piatto, piuttosto ampia, semplicemente sterrata o anche variamente lastricata, spesso panoramica, che non ha necessariamente la sistemazione o la funzione urbanistica di una piazza»*.

³ Mario Matassa: *Il progetto delle autostazioni* (Ed. Patròn, 1984).

⁴ Consultati attraverso la piattaforma informatica AIDA - Analisi Informatizzata delle Aziende Italiane.

⁵ La società con fatturato nullo è Bus Terminal Brindisi S.r.l., mentre le tre società che svolgono una diversa attività prevalente sono: Eurobus GT Consorzio di Terni, MACO S.r.l. di Altamura e Ticket Bus S.r.l. di Roma.

Tabella 2 – Gestori di autostazioni
(Fonte: Banca dati AIDA)

Ragione sociale	Sede	Proprietà	Fatturato		
			2015 €	2016 €	Variazione
AUTOSTAZIONE DI BOLOGNA S.r.l.	Bologna	Comune di Bologna	1.449.657	1.914.178	+32,0%
AUTOSTAZIONE UDINE S.r.l.	Udine	Privata	734.763	747.571	+1,7%
BUS PARKING S.r.l.	Palermo	Privata	395.983	418.585	+5,7%
TIBURTINA BUS S.r.l. (<i>alias</i> TI.BUS S.r.l.)	Roma	Privata	1.412.341	1.619.038	+14,6%

In generale, l'Ufficio ha rilevato l'enorme difficoltà nell'identificare i Gestori delle autostazioni, perfino in città importanti come Torino, Trieste, Pisa, Palermo.

In assenza di informazioni dettagliate, l'Ufficio ha inviato una richiesta a 32 tra i maggiori vettori italiani di servizi di media e lunga percorrenza a cui hanno risposto 20 imprese, pari al 62,5% del totale. Dal campione di dati raccolti, riguardante **79 autostazioni** di 71 città italiane, sono emerse le seguenti informazioni:

- i **passengeri** in transito dalle autostazioni che utilizzano servizi a mercato⁶ sono passati dai poco più di 2 milioni del 2015 agli oltre 7 milioni del 2016; in particolare, nel 2016 nelle autostazioni di Roma e Milano sono transitati (saliti o discesi) oltre un milione di passeggeri di servizi a mercato, in quelle di Bologna, Firenze, Napoli, Torino e Venezia oltre 300mila;
- nel 2016 il **numero di passaggi di servizi a mercato** nelle autostazioni del campione è aumentato del 117% rispetto al 2015 (la tabella seguente fornisce una fotografia spazio-temporale del fenomeno);

Tabella 3 – Dati (non esaustivi) sull'utilizzo delle autostazioni da parte di servizi a mercato
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai vettori)

Area geografica	Autostazioni	Passeggeri		Corrispettivi per l'accesso alle autostazioni	
		2015	2016	2015	2016
Nord	36	970.078	3.770.984	€ 445.874	€ 873.552
Centro	24	963.780	2.485.780	€ 226.467	€ 305.259
Sud e isole	19	110.342	888.468	€ 207.067	€ 281.883
Totale	79	2.044.200	7.145.232	€ 879.407	€ 1.460.694

- i **corrispettivi per l'accesso alle autostazioni** sono aumentati in quasi tutte le autostazioni;
- generalmente i **servizi a mercato pagano un importo di accesso** alle autostazioni con tariffazione a **passaggio/fermata**; nelle città di **Firenze e Venezia** per l'accesso all'autostazione si richiede ai vettori il **pagamento dell'accesso alla ZTL** (ma le autostazioni non prevedono canone);

⁶ Servizi a mercato: servizi pubblici di trasporto autorizzati e svolti in assenza di contributi pubblici (es. servizi MLP, servizi aeroportuali, ecc.).

- **l'accesso alle autostazioni per i servizi di TPL, connotati da OSP, può essere soggetto a pagamento** con modalità differenti tra le varie città italiane (vedi paragrafo dedicato);
- in alcuni casi la **sosta inoperosa** dei veicoli è **sottoposta a pedaggio**, ma la maggior parte dei vettori di servizi a mercato non svolge questo tipo di attività nelle autostazioni.

Inoltre dall'indagine è emerso quanto segue (la percentuale "di mercato" indicata tra parentesi, si riferisce ai passeggeri di servizi a mercato transitati nel 2016 nelle autostazioni del campione):

- solo 30 delle autostazioni sono gestite sulla base di un **Regolamento**, ma risultano essere quelle più importanti (72% del mercato);
- in 32 autostazioni (17,4% del mercato) non risulta presente **nessun servizio accessorio per l'utenza**;
- in 63 autostazioni (30% del mercato) non risulta presente **nessun servizio di assistenza alle persone a ridotta mobilità (PRM)**;
- in 13 autostazioni (53,5% del mercato) sono presenti **biglietterie unificate con operatore**, in 10 delle quali (46,8% del mercato) risultano essere applicate **provvigioni/markup sulla vendita dei biglietti**;
- in 10 autostazioni (12,6% mercato) è presente una **Carta dei Servizi**;
- in 12 autostazioni (41,3% di mercato) si sono verificati **problemi per saturazione della capacità** negli ultimi 12 mesi.

Figura 1 – Passeggeri di servizi a mercato in transito nel 2016 da autostazioni con almeno 40.000 pax/anno.
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai vettori)



Si registra dunque un forte aumento nell'uso delle autostazioni tra il 2015 ed il 2016. Questo aumento appare più marcato rispetto al pur rilevante incremento nei servizi di media e lunga percorrenza (analizzati del paragrafo successivo); si ritiene che questo sia riconducibile alle caratteristiche delle nuove linee, in particolare quelle proposte dai nuovi operatori, che collegano tra loro città di dimensioni maggiori, rispetto a quelle tradizionali che collegano territori a bassa densità (dove non vi sono autostazioni) con le principali città italiane⁷.

C.2 Le autolinee a media e lunga percorrenza (MLP)

Le autolinee MLP sono state oggetto di un'indagine conoscitiva, avviata dall'Autorità con la delibera n. 130/2016, che si è posta anzitutto l'obiettivo di approfondire la conoscenza dell'assetto del comparto dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga percorrenza, la loro evoluzione ed i riflessi sulle altre modalità e tipologie di trasporto che rientrano nell'ambito dei settori di competenza dell'Autorità. Si riporta in questa sezione una sintesi di quanto emerso dall'indagine.

Il mercato delle autolinee a MLP conta attualmente 145 imprese autorizzate ad operare. Trattasi di aziende medio-piccole di cui solo 9 con oltre 20 addetti, presenti anche nei settori contigui del TPL e del noleggio con conducente, settori disciplinati da normative distinte e con un differente regime di accesso al mercato.

L'offerta delle imprese è rivolta tradizionalmente ai collegamenti tra il Sud e il Nord del Paese. A seguito della liberalizzazione, l'offerta di servizi è diventata capillare fino a coprire meglio le tratte trasversali, sulla costa adriatica e dal Nord al Centro, soprattutto in seguito alle nuove proposte di servizio da parte di nuovi operatori come Megabus e Flixbus.

Dal lato della domanda, si può stimare che le autolinee hanno trasportato circa 10 milioni di viaggiatori nel 2016. A titolo di confronto, si consideri che i servizi ferroviari di media e lunga percorrenza in regime di obblighi di servizio pubblico servono 14 milioni di viaggiatori, mentre il segmento ferroviario dell'Alta Velocità (Trenitalia e NTV) ha trasportato nello stesso anno 57 milioni di passeggeri.

In termini economici, il volume di affari del settore è stimato nel 2016 in circa 200 milioni di euro, registrando una crescita significativa rispetto ai circa 130 milioni di euro del 2012. Le informazioni raccolte hanno permesso di evidenziare una forte espansione della domanda, riconducibile sia a nuovi segmenti di clientela, sia a quote di passeggeri sottratte ad altre modalità di trasporto e alla mobilità privata.

C.3 I servizi TPL

I servizi TPL in Italia servono un volume di spostamenti di due ordini di grandezza superiore a quello dei servizi MLP. È esperienza comune il fatto che soltanto una piccola parte di questi spostamenti avviene attraverso autostazioni (trattasi solitamente di spostamenti extraurbani).

In base ad un'elaborazione delle informazioni relative al Pendolarismo ISTAT 2011, su oltre 7,6 milioni di spostamenti sistematici mediante TPL in Italia nel giorno ferialo medio, oltre 6,4 milioni avvengono via

⁷ Grimaldi, R., K. Augustin, P. Beria (2017). Intercity coach liberalisation. The cases of Germany and Italy. *Transportation Research Procedia*, 25, 474-490.

autobus e circa 3 milioni sono di tipo intercomunale.

E' stata effettuata una ricerca per verificare se e come sono disciplinate le modalità di tariffazione all'accesso delle autostazioni nei contratti di servizio. A questo fine, sono stati esaminati 43 Contratti di Servizio (nel prosieguo "CdS") di trasporto pubblico locale di passeggeri mediante autobus relativi a 15 regioni (cfr. Appendice 2).

Gli esiti dell'indagine svolta possono essere così sintetizzati:

1. Nella generalità dei CdS esaminati le autostazioni non vengono menzionate.
2. Quando sono richiamate nei CdS esse vengono incluse negli impianti di servizio (paline, pensiline, depositi, ecc.), e quindi sono considerate "beni strumentali all'espletamento dell'attività".
3. L'impiego degli impianti di servizio è correlato (talvolta "strettamente", talaltra "esclusivamente") all'espletamento dell'attività di TPL. Può essere quindi perfino proibito, al concessionario, fare un uso "aggiuntivo" rispetto al servizio TPL degli impianti ricevuti in affidamento.
4. Laddove è previsto un canone di locazione per il godimento degli impianti di servizio, allora viene consentita al concessionario una certa libertà di gestione, purché ciò non pregiudichi il corretto espletamento del servizio TPL.

In conclusione, nei CdS di trasporto esaminati non sono rinvenibili elementi atti ad identificare il regime tariffario di accesso alle autostazioni applicato ai servizi di TPL e/o di MLP.

Alcuni approfondimenti svolti dall'Ufficio hanno comunque permesso di verificare che, laddove ad un'autostazione afferiscano contestualmente sia servizi MLP che TPL urbano ed extraurbano, è estremamente diffusa la situazione che il TPL urbano non sia soggetto a oneri di passaggio (fanno eccezione, ad esempio, le autostazioni di Bergamo, Pordenone, Brescia); viceversa, per il TPL extraurbano tale gratuità si verifica normalmente quando il gestore dell'autostazione coincide col concessionario del servizio di trasporto. Diversamente, esso è soggetto a pagamento.

D. OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

D.1 Obiettivi generali

Ai sensi dell'art. 37, comma 2, del decreto-legge 201/2011, ART provvede, tra l'altro, «a) *a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, [...] nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, anche collegata a stazioni, aeroporti e porti*; b) *a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*; c) *a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)*».

È bene evidenziare che «*le attribuzioni dell'Autorità [tra cui anche ART, n.d.a.] non surrogano alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo; esse esprimono una funzione di garanzia*» (Corte Costituzionale, sentenza n. 482/1995). In particolare, «*le funzioni conferite all'Autorità di regolazione dei trasporti [...] non assorbono le competenze spettanti alle amministrazioni regionali in materia di trasporto pubblico locale, ma le presuppongono e le supportano. [...] Compito dell'Autorità dei trasporti è, infatti, 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.*» (Corte Costituzionale, sentenza n. 41/2013).

D.2 Obiettivi specifici

Lo Schema di Atto di regolazione analizzato in questo Schema di AIR si propone di definire elementi fondamentali di certezza, trasparenza e tutela nel settore dell'autotrasporto dei passeggeri, soprattutto in relazione al potenziale sviluppo di un modello gestionale di autostazioni volto a costituire, in analogia con quanto avviene in altri Paesi europei, adeguati *hub* di interconnessione modale e di accesso alle aree urbane.

Nel modello ipotizzato, il soggetto gestore, in relazione alle varie fasi del processo dovrà adottare soluzioni mirate ad eliminare le limitazioni infrastrutturali, procedurali, economiche, commerciali e informative eventualmente presenti, al fine di scongiurare ogni pregiudizio esiziale alla piena e paritaria possibilità di utilizzo delle infrastrutture da parte dei vettori interessati e dei passeggeri.

E. DESCRIZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

E.1 Introduzione

Nello Schema di AIR pubblicato unitamente alla delibera n. 121/2017, l'Ufficio ha identificato 5 macro-aree in cui era possibile raggruppare i temi specifici oggetto di analisi di impatto della regolazione: *Ambito di applicazione, Ripartizione della capacità, Pricing, Biglietteria, Qualità dei servizi*.

I vari temi trattati per ciascuna macro-area sono riassunti nella tabella seguente.

Tabella 4 – Temi oggetto di AIR distinti per macro-area

Macro-area	Tema
AMBITO DI APPLICAZIONE	Identificazione dei destinatari
RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ	Modalità di gestione dell'autostazione
	Modalità di ripartizione degli stalli disponibili
	Trasparenza delle informazioni
	Procedura di Consultazione e di risoluzione delle controversie
PRICING	Oggetto della tariffazione
	Modalità di costruzione delle tariffe
	Dinamica tariffaria
BIGLIETTERIA	Sistemi di vendita biglietti
	Informazioni commerciali al pubblico
QUALITÀ DEI SERVIZI	Livelli qualitativi
	Monitoraggio periodico

Per un intervento nel settore, gli Uffici hanno inizialmente esaminato tre opzioni alternative, oltre alla cd. opzione "zero", graduate in base all'intensità delle misure:

- Opzione "zero": mantenimento dello *status quo*, senza alcun intervento regolatorio dell'Autorità;
- Opzione 1: regolazione di impatto leggero;
- Opzione 2: regolazione di impatto moderato;
- Opzione 3: regolazione di forte impatto.

Lo Schema di AIR allegato alla delibera n. 121/2017 descrive le diverse opzioni esaminate per ogni tema individuato e, per ciascuno di questi temi, le motivazioni che hanno condotto all'individuazione dell'opzione preferita dall'Autorità. Nell'Appendice 3 sono sintetizzate le opzioni esaminate nel corso dell'istruttoria ed è evidenziata l'opzione inizialmente scelta dall'Autorità.

Nei paragrafi seguenti vengono esaminate le alternative considerate a valle della consultazione: l'Opzione "zero" è ancora lo status quo; l'Opzione 1 rappresenta la proposta dell'Autorità sottoposta a consultazione

con delibera n. 121/2017; l'Opzione 1-bis è la proposta regolatoria elaborata dagli uffici sulla base dell'esame e valutazione dei contributi acquisiti durante la consultazione

E.2 Ambito di applicazione

Il problema più rilevante che si è affrontato è stato quello di definire i criteri per l'individuazione delle autostazioni oggetto dell'intervento regolatorio. La definizione fornita dall'art. 3, lettera *m*), del Regolamento (UE) n. 181/2011, appare insufficiente a identificare le autostazioni destinarie delle misure, perché la casistica si presenta estremamente ampia e variegata (con "autostazioni" prive di una, o più, delle strutture indicate dalla norma citata).

Pertanto, nello Schema di atto di regolazione, risulta indispensabile identificare i criteri che qualificano le autostazioni interessate dalle misure.

La tabella seguente riporta le opzioni disponibili a valle della 1^a consultazione.

Tabella 5 – Opzioni AIR per Ambito di applicazione

Macro-area: AMBITO DI APPLICAZIONE	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1: Scelta ART posta in 1 ^a consultazione	Opzione 1-bis: Soluzione ART per 2 ^a consultazione
Identificazione dei possibili destinatari (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 1)	Nessuna regolazione.	Autostazioni che rivestono caratteristiche di essenzialità, individuate dai soggetti competenti ai sensi del d.lgs. 422/1997.	<ul style="list-style-type: none"> - Autostazioni in cui vi è 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; - autostazioni individuate dalle Regioni e Province autonome di nell'esercizio dei compiti di programmazione (ai sensi del d.lgs. 422/1997); - <u>ulteriori</u> autostazioni individuate dalle Regioni e le Province autonome.

L'Opzione 1 dello Schema di atto di regolazione lasciava il compito di individuare le autostazioni destinarie delle misure di regolazione a tutti i soggetti preposti a vario titolo alla pianificazione e programmazione territoriale del sistema dei trasporti all'interno di ciascun bacino di mobilità ai sensi del d.lgs. 422/1997; per contro, questa opzione non consentiva di identificare in anticipo le autostazioni sottoposte alla regolazione.

Infatti, la frammentazione del panorama normativo di riferimento ha contribuito innegabilmente a creare uno scenario variegato di assetti amministrativi, con una sovrapposizione di responsabilità e competenze estremamente articolata e complessa; l'identificazione delle autostazioni destinarie delle misure di regolazione presuppone che i soggetti competenti siano innanzitutto consapevoli dell'onere ad essi demandato ed agiscano poi di conseguenza, stabilendo le caratteristiche di essenzialità con cui identificare le autostazioni.

La criticità di questo aspetto è emersa chiaramente nella 1^a consultazione, in cui è stata rappresentata la necessità di identificare in modo univoco chi siano questi soggetti competenti, visto che spesso la funzione dell'autostazione nel sistema locale di trasporti viene stabilita non dalla Regione o da altri enti bensì dal

soggetto che detiene il possesso dell'area ove l'autostazione sorge, anche in virtù di una concessione o un comodato d'uso.

Spicca, viceversa, nel contesto nazionale il caso della Regione Marche che nel suo Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2013-2015 ha già provveduto a stilare un elenco di cd. "nodi di scambio" ove è possibile l'interscambio tra modalità di trasporto diverse e diversi livelli di rete, tra i quali figurano 10 autostazioni classificate nel gergo regionale di livello A o B, di cui quelle di tipo A "autostazioni primarie, [che] costituiscono nodi di scambio completi (ferro/gomma, gomma/gomma) nei centri urbani a maggior flusso di utenza" sono 5: Ancona, Macerata, Pesaro, Urbino e Ascoli Piceno.

L'opzione 1-bis ricalca sostanzialmente la scelta iniziale ma, alla luce di quanto sopra, definisce i criteri per la diretta individuazione di una prima tipologia di autostazioni, quelle "in cui vi è 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", alle quali si applicano, a partire dalla data di pubblicazione della delibera, le misure regolatorie declinate nello Schema di regolazione. Una seconda tipologia di autostazioni sono quelle: "individuate dalle Regioni e Province autonome nell'esercizio dei compiti di programmazione dei trasporti locali di cui all'art. 14, comma 2, del d.lgs. 422/97". Ulteriori autostazioni sono poi individuate da Regioni e Province autonome "secondo caratteristiche di proporzionalità alla domanda di ciascun bacino di mobilità", e "tenendo conto delle aree urbanizzate di maggiore rilevanza, in particolare se sedi di stazioni ferroviarie, porti o aeroporti".

In tal modo, cessa di sussistere il rischio che la mancata identificazione delle autostazioni a cura delle Regioni e Province autonome renda non operativo e quindi sostanzialmente privo di effetti l'impianto regolatorio delineato dall'Autorità. Si osserva infatti che solo una volta noti i Gestori delle autostazioni per essi scatterà l'obbligo della redazione del Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA), cuore dell'intero apparato regolatorio in oggetto.

E.3 Ripartizione della capacità

La capacità di un'autostazione (intesa sia come spazi per l'accesso, la circolazione e la sosta/fermata degli autobus, sia come aree da destinare all'accoglienza/attesa dei passeggeri, sia come spazi informativi, pubblicitari, commerciali e di servizio) è una risorsa limitata, correlata alla superficie disponibile ed al numero di vettori che desiderano operare dalla specifica infrastruttura.

La tabella seguente riporta le opzioni considerate a valle della 1ª consultazione.

Tabella 6 – Opzioni AIR per la Ripartizione della capacità

Macro-area: RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ	Opzione 0: Status quo	Opzione 1: Scelta ART posta in 1ª consultazione	Opzione 1-bis: Soluzione ART per 2ª consultazione
Modalità di gestione dell'autostazione (cfr. Schema Atto regolaz.: Misure 2-9)	Applicazione delle prescrizioni contenute negli atti di concessione o di affidamento.	Adozione di un Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA) redatto dal Gestore dell'autostazione sulla base di criteri stabiliti da ART.	Come Opzione 1, più scadenza temporale per la redazione del PIA (6 mesi). Verifica periodica annuale, da parte del Gestore, al fine di accertare l'adeguatezza della offerta alla richiesta di capacità, anche prospettica.
Modalità di ripartizione degli stalli disponibili (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 3)	Ripartizione su richiesta dei vettori interessati.	Ripartizione proporzionale al volume di traffico generato da ciascun vettore nell'anno solare precedente, con almeno 1 stallo (eventualmente a rotazione) per i vettori nuovi entranti.	L'accesso deve essere garantito dal Gestore su basi eque e non discriminatorie. Il Gestore deve operare coerentemente all'obiettivo di ridurre l'uso inoperoso degli spazi e assicurando prioritariamente il soddisfacimento di eventuali esigenze connesse ai servizi di TPL urbano. Introduzione di criteri volti a garantire adeguata visibilità ai vettori, anche superando il criterio di proporzionalità rispetto al volume di traffico prodotto, al fine di garantire un'effettiva parità di accesso. Rifiuto accesso solo nel caso di saturazione dell'autostazione da comunicare al tempo stesso all'Autorità e agli Enti affidanti.
Trasparenza delle informazioni (cfr. Schema Atto regolaz.: Misure 2-9)	Non sempre attuata	Pubblicazione <i>on line</i> del PIA, con aggiornamento annuale, incluso: - tariffe applicate; - capacità impianto (sia per vettori che per altri operatori). Versione in inglese, su richiesta.	Pubblicazione <i>on line</i> del PIA e comunicazione ad ART dello stesso PIA per successiva pubblicazione sul sito istituzionale. Informazioni sulle condizioni economiche per l'accesso disponibile anche in inglese, su richiesta. Pubblicazione, da parte di ART, di un prospetto informativo per

			ciascuna autostazione interessata.
Procedura di Consultazione e di risoluzione delle controversie (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 4(2))	Nessuna	Consultazione annuale dei principali portatori d'interesse, individuati nel PIA: soggetto competente, Gestore, vettori, associazioni di consumatori, ecc..	Consultazione dei principali portatori d'interesse da parte del Gestore in caso di (avvenuta o prevedibile) saturazione.

a) Modalità di gestione dell'autostazione

L'opzione 1 era stata scelta dall'Autorità perché in linea con quanto già attuato in altri campi del settore dei trasporti e, puntando all'obiettivo di garantire uniformità sul territorio nazionale, risulta coerente che sia l'Autorità a definire i criteri da seguire per la redazione del PIA.

L'opzione 1-bis mantiene la scelta iniziale, introducendo un obbligo temporale entro il quale deve essere redatto il PIA. Per il contenuto del PIA, è stato chiarito che esso deve contenere puntuali riferimenti con riguardo a: "a) le modalità di rilascio dell'autorizzazione all'accesso e all'utilizzo delle aree di sosta/fermata e di circolazione/movimentazione; b) il sistema di gestione della capacità ricettiva dell'autostazione in condizioni normali e anomale/eccezionali; c) eventuali sistemi di controllo/monitoraggio degli accessi e delle infrastrutture; d) le condizioni tecnico economiche (in coerenza con i criteri di cui alle successive misure 3 e 4) di fruizione dei servizi ivi compresi quelli complementari o accessori forniti dal gestore, fra i quali l'assistenza alle PMR." (Misura 2).

b) Modalità di ripartizione degli stalli disponibili

La ripartizione degli stalli è il principale tema di interesse per i vettori e, dalla raccolta di informazioni svolta, risulta che in 12 autostazioni, fra le più rilevanti, si sono verificati problemi per saturazione della capacità nei 12 mesi precedenti. Nell'autostazione la ripartizione degli stalli può avvenire in modo fisso o a rotazione:

- nel primo caso, un certo numero di stalli sono dedicati ad un singolo vettore, e vengono attribuiti su abbonamento o prenotazione: è questa la soluzione tipica dei servizi MLP;
- nel secondo caso, a fronte di un corrispettivo economico prestabilito (spesso perfino assente), i vettori hanno diritto all'utilizzo di uno stallone per una certa durata, che dovrebbe essere limitata al tempo effettivamente necessario per la salita/discendenza dei passeggeri al fine di salvaguardare il diritto di accesso di altri vettori: è questa la soluzione tipicamente adottata per i servizi di TPL.

L'opzione 1 stabiliva una ripartizione degli stalli più favorevole nei confronti dei vettori che generano maggior volume di traffico, tutelando comunque eventuali vettori nuovi entranti.

Nella 1ª consultazione è emersa la difficoltà di far "convivere", nella stessa autostazione, i servizi TPL con quelli MLP, i quali presentano nette differenze su almeno tre caratteristiche: frequenza dei passaggi (molto più elevata per il TPL), tipologie di clienti (abituali nel TPL e occasionali per la MLP), tempi di attesa/carico/scarico (i passeggeri MLP viaggiano normalmente con bagagli).

Se poi, come talvolta avviene, il Gestore dell'autostazione coincide con l'azienda affidataria del TPL, allora la gestione dell'infrastruttura rischia di portare a delle distorsioni concorrenziali laddove non è garantita la

parità di accesso.

L'opzione 1-bis amplia i criteri di allocazione degli spazi e introduce a carico del Gestore una verifica periodica delle condizioni di utilizzo dell'autostazione, al fine di accertare il grado di soddisfazione delle esigenze dei vettori (prodotte da variazioni nel tempo dei volumi di servizio offerti da ciascun vettore o derivanti dal desiderio di altri vettori, nuovi o esistenti, di operare da uno specifico impianto) e la necessità di eventuali modifiche. Inoltre, si osservi che al fine di garantire operatività e accesso agli spazi anche da parte dei vettori nuovi entranti, il principio di adeguata visibilità deve essere garantito, "anche superando il criterio di proporzionalità rispetto al volume di traffico prodotto, al fine di garantire un'effettiva parità di accesso alla capacità esistente" (Misura 3(1,a)). Eventuali richieste di accesso all'autostazione da parte di vettori possono essere rifiutate solo per ragioni di congestione della capacità e comunque devono essere portate alla conoscenza, in particolare, dell'Autorità ai fini dell'esercizio delle sue funzioni di vigilanza. Inoltre, è prevista una consultazione obbligatoria nel caso di sopravvenuta o prevedibile saturazione, a cura del Gestore, per individuare possibili soluzioni (vedi oltre punto d)).

c) Trasparenza delle informazioni

L'opzione 1 imponeva al Gestore quella trasparenza minima attesa nei settori che operano in regime di monopolio naturale.

Dal momento che la stragrande maggioranza delle autostazioni italiane sono gestite da Enti pubblici o da società partecipate dai soggetti competenti, è possibile rinvenire un obbligo legislativo di trasparenza, cui però non sempre risulta soddisfatto in virtù dell'autonomia organizzativa e gestionale che tali soggetti competenti godono.

L'opzione 1-bis mantiene la scelta iniziale di pubblicazione del PIA ma introduce l'obbligo per il Gestore anche di comunicazione all'ART affinché l'Autorità possa, da un lato, esercitare la vigilanza consentita per legge e, dall'altro lato, offrire al pubblico un punto informativo da cui risulti possibile consultare il PIA in maniera semplice e rapida così come una scheda riepilogativa per ciascuna autostazione.

d) Procedura di Consultazione e di risoluzione delle controversie

Come tutte le risorse limitate, quali che siano le modalità di ripartizione della capacità dell'autostazione, è lecito aspettarsi che possano sorgere contenziosi, i quali vanno poi in qualche modo risolti: da qui l'esigenza di coinvolgere gli utenti dell'autostazione nonché di regolare la risoluzione delle controversie.

L'opzione 1 ricalcava quanto già previsto in altri settori trasportistici, dove è prevista la consultazione tra soggetto gestore di una infrastruttura e utenti.

Le osservazioni presentate dagli interessati dimostrano come questo tema abbia suscitato opinioni discordanti. Infatti, se da un lato è stato paventato che variazioni troppo frequenti del regime dell'autostazione, susseguenti alla Procedura di Consultazione annuale, potrebbero confliggere con l'esigenza di stabilità di gestione dell'infrastruttura (anche in termini di equilibrio economico-finanziario), dall'altro lato, è stato osservato che la presunta "saturazione" dell'autostazione è spesso dovuta all'incapacità del Gestore di ottimizzare i passaggi, l'impiego degli stalli e le soste inoperose, da qui l'opportunità di coinvolgere i vettori con la Procedura di Consultazione per verificare le difficoltà nell'accesso all'autostazione e concordare con essi le migliori modalità operative possibili. Identica discrasia emerge

laddove, per un verso, è stato chiesto che la Procedura di Consultazione non abbia effetti vincolanti per il Gestore o il soggetto competente, mentre, per altro verso, è stata auspicata l'applicazione di sanzioni al Gestore in caso di violazione della disciplina delle condizioni di utilizzo dell'autostazione, prevedendo, nei casi più gravi, perfino la risoluzione del contratto di affidamento⁸.

L'opzione 1-bis riformula l'ipotesi iniziale, prevedendo il ricorso alla Procedura di Consultazione da parte del Gestore, nel caso di situazioni di saturazione, "sopravvenuta o anche prevedibile", della capacità dell'autostazione tale da impedire di soddisfare le esigenze di tutti i vettori interessati, a meno "che non sia risolvibile mediante la normale attività di coordinamento" (si veda la misura 3(4)).

⁸ È interessante osservare che il tema della qualità, volutamente tralasciato nello Schema di Atto di regolazione, è stato invece ripetutamente rimarcato nella fase di 1^a consultazione.

E.4 Pricing

L'attività istruttoria svolta ha messo in evidenza che in materia tariffaria si registrano situazioni notevolmente diverse tra le varie realtà: a Milano le tariffe sono state fissate dal Comune nel bando di gara per la concessione della gestione dell'autostazione e tengono conto degli investimenti programmati; a Bologna, le tariffe sono stabilite dal Consiglio di Amministrazione dell'autostazione controllato dal Comune e dalla Provincia; a Napoli, le tariffe vengono stabilite dal Gestore privato dell'autostazione (Metropark).

La tabella seguente riporta le opzioni disponibili a valle della 1^a consultazione.

Tabella 7 – Opzioni AIR per il Pricing

Macro-area: PRICING	Opzione 0: Status quo	Opzione 1: Scelta ART posta in 1^a consultazione	Opzione 1-bis: Soluzione ART per 2^a consultazione
Oggetto della tariffazione (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 4)	Spesso assente.	Solo sosta inoperosa, per entrambi i vettori del TPL e della MLP, più servizi sosta/fermata.	Il sistema tariffario concernente transito, fermata e sosta, è definito dal Gestore (con tariffazione a tempo, a passaggio, forfettaria, ecc.), distintamente per tipologia di servizio e segmento di mercato, e specificate nel PIA.
Modalità di costruzione delle tariffe (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 4)	Diversificata, a discrezione del Gestore o del soggetto competente.	Trasparenza dei criteri di tariffazione.	Nel rispetto dei principi di equità e di non discriminazione, il sistema di tariffazione deve essere improntato in maniera tale da consentire lo sfruttamento efficiente della capacità dell'autostazione e deve inoltre essere correlato a : (i) costi operativi di gestione; (ii) qualità ed efficienza dei servizi erogati; (iii) investimenti realizzati se non diversamente remunerati. I criteri a base del sistema tariffario (modulazioni, eventuali soglie min/max applicabili, ecc.) sono disciplinati nel PIA. Ugualmente devono essere resi trasparenti ed accessibili le condizioni economiche riguardanti altri servizi resi dal Gestore di autostazione (diversi da quelli dell'accesso).
Dinamica tariffaria (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 4)	Generalmente inesistente.	Rivalutazione annuale in base all'indice Istat FOI.	Come Opzione 1, o altro tasso laddove sia previsto a livello regionale, fermo restando l'orientamento ai costi di gestione.

a) Oggetto della tariffazione

L'oggetto della tariffazione è, come numerosi altri aspetti di questo settore dei trasporti, estremamente variabile: nella gran parte delle autostazioni i servizi di TPL non sono soggetti a condizioni economiche di accesso, mentre per i servizi di MLP l'approccio più frequente (28 autostazioni) è la tariffazione in base al numero dei passaggi. Non sarebbero poi chiari i criteri in base ai quali vengono determinate le provvigioni alle biglietterie ubicate nelle autostazioni e i pedaggi per i transiti, stante comunque un lamentato problema di onerosità di canoni e tariffe.

L'opzione 1 rappresentava il sistema più semplice di regolazione, mirato a sfavorire i vettori che impiegano l'autostazione con funzioni di parcheggio, inferendo sull'utilizzo efficiente della capacità complessiva dell'infrastruttura e procurando altresì un mancato profitto per il Gestore.

Nella 1ª consultazione è stato sottolineato come i servizi di TPL, connotati da OSP nell'ambito dei relativi Contratti di Servizio, sono caratterizzati da contribuzione pubblica a titolo di compensazione; essi sviluppano un volume di passaggi enormemente superiore alle altre tipologie di trasporto, sicché l'estensione del sistema di tariffazione anche a questi servizi potrebbe compromettere l'equilibrio economico del vettore affidatario, col rischio conseguente per l'ente affidante di dover aumentare l'entità delle compensazioni.

L'opzione 1-bis recepisce le osservazioni pervenute ma mantiene l'idea originaria secondo cui il Gestore deve essere indotto a valorizzare l'infrastruttura ricevuta in concessione. A tal fine, sono consentite specifiche tariffazioni per i servizi di TPL (Misura 4(2,g): il Gestore definisce nel PIA "eventuali agevolazioni ed esenzioni, per particolari tipologie di servizi o di vettori (e.g. servizi di TPL, servizi occasionali, servizi di trasporto PMR.)").

b) Modalità di costruzione delle tariffe

Riguardo le tariffe che il Gestore applica ai vettori per l'utilizzo dell'autostazione, in generale si osserva che non sono noti i criteri utilizzati per la loro costruzione.

L'opzione 1 privilegiava l'esigenza di palesare le modalità di costruzione delle tariffe e rendere pubblico il sistema tariffario, al fine di garantire equità di trattamento a tutti i vettori interessati.

I partecipanti alla 1ª consultazione hanno auspicato che i sistemi di tariffazione riflettano la "scarsità" della capacità dell'impianto, spesso tale a causa della sosta inoperosa diffusa tra i servizi TPL, oltre che le esigenze di ristoro dei costi operativi del Gestore (tema questo, però, più attinente alla dinamica tariffaria).

I servizi forniti ai vettori sono fonte di introiti per l'autostazione, in misura tanto maggiore quanto maggiore è il traffico presso l'impianto; ma "maggior traffico" equivale anche a "maggior numero di passeggeri" che transitano per l'autostazione.

Nell'opzione 1-bis si ritiene indispensabile che il Gestore stabilisca in via anticipata, i criteri sottesi al sistema di tariffazione e li renda pubblici attraverso il PIA.

c) Dinamica tariffaria

L'opzione 1 rifletteva il fatto che il settore delle autostazioni non è ancora maturo per dinamiche tariffarie "complesse", volte a favorire l'innovazione di processo consentendo all'impresa affidataria della gestione di beneficiare di una parte degli incrementi di produttività (come ad esempio il metodo del *Price Cap*). Pertanto,

l'opzione 1 prevede semplicemente che, stante un orizzonte temporale medio-lungo dell'affidamento delle autostazioni, le tariffe e i pedaggi e i canoni di locazione vengano aggiornati con regolarità, collegandoli al tasso di inflazione sulla base dell'indice Istat FOI relativo alle famiglie di operai e impiegati.

Nella fase di 1^a consultazione è stato posto marcatamente l'accento sul fatto che le tariffe siano correlate ai costi operativi sostenuti, in funzione della qualità ed efficienza dei servizi erogati nonché degli eventuali investimenti effettuati (es.: abbattimento barriere architettoniche per favorire l'accessibilità delle PMR, realizzazione di un parcheggio di interscambio, innovazioni tecnologiche per le informazioni e la biglietteria, ecc.) laddove non diversamente remunerati.

È evidente il cambio di paradigma fatto emergere dagli operatori del settore, ai quali non basta la pur necessaria trasparenza riguardo i criteri con cui il sistema tariffario viene costruito, ma chiedono altresì una correlazione tra tariffe, costi e qualità.

L'opzione 1-bis mantiene la scelta iniziale integrandola però con l'affermazione del principio indirizzato al Gestore di correlare le tariffe ai costi operativi di gestione, alla qualità e ad eventuali investimenti. Ciò presuppone, tuttavia, che il Gestore organizzi la propria contabilità in maniera che sia possibile fornire evidenza agli utenti dell'autostazione (ed eventualmente ad ART) dei costi effettivamente sostenuti.

E.5 Biglietterie

Durante l'attività istruttoria, il tema delle biglietterie è stato indicato da più parti come rilevante al fine di assicurare adeguata accessibilità e fruibilità dell'autostazione e dei diversi servizi di trasporto ad essa afferenti.

La tabella seguente riporta le opzioni disponibili a valle della 1ª consultazione.

Tabella 8 – Opzioni AIR per le Biglietterie

Macro-area: BIGLIETTERIE	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1: Scelta ART posta in 1ª consultazione	Opzione 1-bis: Soluzione ART per 2ª consultazione
Sistemi di vendita biglietti (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 6)	Auto-regolamentazione, non sempre esistente.	Il Gestore disciplina nel PIA la scelta tra singole biglietterie per ogni vettore o biglietteria unificata per tutti i vettori, sulla base di criteri stabiliti dall'ART.	Al fine di garantire adeguate condizioni di accessibilità commerciale agli utenti, incluse le PMR, è assicurata la disponibilità di adeguate biglietterie. L'eventuale disponibilità di punti vendita convenzionati prospicienti o interni all'autostazione, e comunque posizionati a una distanza non superiore a 350 metri, devono essere adeguatamente segnalati nei pressi e all'interno della stessa autostazione.
Informazioni al pubblico (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 7)	Auto-regolamentazione, non sempre esistente.	Modello di regolazione uniforme per tutte le autostazioni, sulla base di criteri stabiliti dall'ART.	Come opzione 1, più definizione nel PIA di modalità e strumenti di erogazione delle informazioni. Possibilità per il vettore di erogare direttamente informazioni al pubblico, in particolare a beneficio delle PMR e degli utenti dei servizi MLP, attraverso proprio personale presente in autostazione, sulla base della disciplina prevista nel PIA che comunque deve garantire piena e paritaria libertà di iniziativa a beneficio di tutti i vettori, senza porre condizioni discriminatorie. Previsione della possibilità di utilizzo di <i>info-point</i> . Identificazione delle informazioni da rendere ad operatori economici che esercitano attività nel settore del trasporto passeggeri anche sotto forma di intermediazione.

a) Sistemi di vendita biglietti

L'opzione 1 rifletteva il principio di libera contrattazione tra Gestore e vettori, contenuta entro opportuni limiti intesi a garantire altresì il principio di libera concorrenza tra i vettori. Fra le varie possibilità, la previsione della vendita dei titoli di viaggio attraverso una biglietteria unificata (dalle informazioni raccolte, già presente in almeno 13 autostazioni, rappresentanti il 53,5% del mercato) era associata alla disposizione che questi titoli fossero offerti al pubblico senza alcuna discriminazione o sovrapprezzo (provvigioni o *mark-up* risultano oggi applicate in 10 autostazioni, rappresentanti il 46,8% del mercato).

Nel corso della 1ª consultazione, è stato posto in risalto l'aspetto critico insito nelle biglietterie unificate, ovvero il fatto che per esse occorrono regole chiare e trasparenti, con sanzioni in caso di inadempienza da parte del gestore della biglietteria, tese a garantire uguale visibilità ai vettori, adeguate informazioni al pubblico e idonei orari di apertura. Nello specifico, è stata manifestata, da un lato, l'opportunità di valorizzazione dei servizi aggiuntivi offerti dal gestore della biglietteria unificata e, dall'altro lato, la necessità di tutela dei prezzi pagati dai passeggeri e di non alterazione delle condizioni di concorrenza tra i vettori.

Interessante, in questo senso, è la novità rappresentata dalla previsione, introdotta dall'art. 1, comma 167, della legge 4 agosto 2017, n. 124, dove si richiede alle Regioni di provvedere, secondo i rispettivi ordinamenti, affinché nei contratti di servizio di trasporto pubblico locale e regionale stipulati a decorrere dal 2018 sia sancito l'obbligo per il concessionario di istituire un servizio di biglietteria telematica direttamente accessibile dagli utenti attraverso un sito internet dedicato.

L'opzione 1-bis, stabilisce specifiche condizioni di accessibilità commerciale alle autostazioni, specificando che oltre ad avere biglietteria unificata/esclusiva, gli eventuali sistemi automatizzati di biglietteria non sono in sostituzione dei punti vendita unificati e/o in esclusiva (Misura 6(3)). E' stabilito inoltre che l'eventuale disponibilità di punti vendita convenzionati prospicienti o interni all'autostazione, devono essere posizionati a una distanza non superiore a 350 metri, e adeguatamente segnalati nei pressi e all'interno della stessa autostazione (Misura 6(1,b)).

b) Informazioni commerciali al pubblico

L'opzione 1 era stata scelta per soddisfare la necessità che all'interno dell'autostazione fossero garantiti servizi informativi di tipo adeguato, in considerazione delle situazioni di carenza diffusamente riscontrate (es.: segnaletica di orientamento dei passeggeri, orari dei servizi sia TPL che MLP, condizioni di trasporto dei vettori, connessioni intermodali disponibili, ecc.).

La 1ª consultazione ha consentito di apprezzare come un ruolo determinante, sull'attrattività del servizio delle autolinee ed anche sulle modalità di competizione, sia svolto dalla mancanza di strutture e/o spazi idonei che non consente di disporre di box, biglietterie, spazi espositivi, ecc., con conseguente pregiudizio della capacità dei vettori di fornire assistenza e informazione ai passeggeri.

L'opzione 1-bis, pur mantenendo l'impostazione iniziale sul contenuto minimo delle informazioni da fornire, ritiene opportuno specificare che le modalità e gli strumenti di erogazione delle informazioni (come gli *info-point*) debbano essere definiti dal Gestore all'interno del PIA previa intesa con i vettori. Si segnala in particolare una specifica disposizione per agevolare lo sviluppo delle cd piattaforme di servizi alla mobilità,

laddove si precisa che informazioni rilevanti per la fruizione dei servizi dell'autostazione⁹ devono essere rese "accessibili e riutilizzabili, a condizioni eque e non discriminatorie, agli operatori economici che esercitano attività nel settore del trasporto passeggeri anche sotto forma di intermediazione" (Misura 7(4)).

⁹ Misura 7(1,a-e): "a) condizioni di integrazione modale offerte dall'autostazione in termini di orari statici (programmati) e ove possibile dinamici (effettivi) dei servizi interessati, comprese eventuali perturbazioni / variazioni occasionali, con riferimento in particolare ai servizi di TPL e MLP; b) Condizioni Generali di Trasporto dei vettori operanti sull'autostazione; c) indicazione, per ogni vettore operante in autostazione, dei canali e delle modalità di contatto per i reclami; d) titoli di viaggio necessari per l'accesso alle modalità di trasporto afferenti all'autostazione, con riferimento in particolare ai biglietti integrati e ai titoli di viaggio dei servizi di TPL e MLP, provvedendo a garantire adeguata visibilità anche nel caso in cui tali servizi siano esterni all'autostazione, purché ubicati nelle immediate vicinanze, in modo da favorire le scelte di intermodalità dell'utenza; e) eventuale connessione con parcheggi di interscambio e possibilità di usufruire di bigliettazione integrata per l'uso di servizi di trasporto differenti, afferenti o collocati in prossimità dell'autostazione".

E.6 Qualità dei servizi

Per quanto riguarda l'aspetto della qualità, la situazione nazionale offre un panorama complesso: nei Regolamenti delle autostazioni esaminati durante la fase istruttoria, il concetto di qualità del servizio è o assente o generico.

L'art. 11, comma 1, del d.lgs. 286/1999 stabilisce che «*i servizi pubblici nazionali e locali sono erogati con modalità che promuovono il miglioramento della qualità e assicurano la tutela dei cittadini e degli utenti e la loro partecipazione, nelle forme, anche associative, riconosciute dalla legge, alle inerenti procedure di valutazione e definizione degli standard qualitativi*», sicché esso deve trovare applicazione anche con riferimento ai servizi resi nell'ambito dell'autostazione, almeno laddove vengano operati servizi di TPL.

Sebbene il tema della qualità non sia stato integrato nello Schema di Atto di regolazione posto in 1ª consultazione, non sono mancate osservazioni in merito. La tabella seguente riporta le opzioni disponibili a valle della 1ª consultazione.

Tabella 9 – Opzioni AIR per la Qualità dei servizi

Macro-area: QUALITÀ DEI SERVIZI	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1: Scelta ART posta in 1ª consultazione	Opzione 1-bis: Soluzione ART per 2ª consultazione
Livelli qualitativi (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 4)	Scarsa attenzione alla qualità.	Mantenere lo <i>status quo</i> .	il Gestore specifica all'interno del PIA in merito alla qualità ed efficienza dei servizi erogati nell'ambito del sistema di tariffazione.
Monitoraggio periodico (cfr. Schema Atto regolaz.: Misura 8)	Assente.	Mantenere lo <i>status quo</i> .	Il Gestore garantisce e verifica le condizioni di utilizzo dell'autostazione definite nel PIA. ART vigila sul rispetto delle misure regolatorie in relazione alle condizioni definite dal Gestore, eventualmente esercitando i poteri di vigilanza, anche attraverso l'esercizio di poteri ispettivi, e sanzionatori.

a) Livelli qualitativi

L'opzione 1 era stata scelta perché, se da un lato si avvertiva l'esigenza di un intervento in materia di qualità dei servizi resi, dall'altro lato, si comprendeva che il settore non è sufficientemente preparato per sostenere lo sforzo tecnico-organizzativo, oltreché economico, richiesto dalla sfida del miglioramento qualitativo.

Nella 1ª consultazione, sono emerse, dalla maggioranza dei vettori di MLP, lamentele di disservizi, scarsa informazione, insufficienza organizzativa e, più in generale, disattenzione alle loro esigenze da parte del Gestore dell'autostazione, auspicando l'adozione di una Carta dei Servizi in tutte le autostazioni e, soprattutto, l'applicazione di penali in caso di inadempimento.

La Carta dei Servizi è il documento imposto dal d.lgs. 286/1999 che ogni soggetto erogatore di servizi di pubblica utilità (anche se svolti in regime di concessione o mediante convenzione) è tenuto ad adottare per dare informazioni all'utenza sui servizi offerti, sulle modalità di erogazione di questi servizi, sui livelli di qualità che s'impegna a garantire e sulle modalità di tutela previste.

Laddove adottata (ovvero solo in pochissime autostazioni), la Carta dei Servizi rappresenta un impegno tra il Gestore dell'autostazione e i passeggeri, in un ambito connotato da una molteplicità di operatori il cui lavoro è reciprocamente correlato a quello degli altri. In generale, la Carta dei Servizi contiene un numero ristretto di indicatori analitici, spesso concordati coi vettori, che mirano a misurare la qualità erogata ai vettori che utilizzano l'autostazione e che, indirettamente, influiscono anche sulle condizioni di fruizione dei passeggeri.

L'opzione 1-bis prevede che i sistemi tariffari possano dipendere anche dai livelli di qualità (ed efficienza) dei servizi erogati dal gestore dell'autostazione. Su tale aspetto pare prevalga, sostanzialmente, lo status quo, anche se l'evidenziazione di tale elemento pare preludere ad un possibile utilizzo da parte degli operatori del settore in senso competitivo.

b) Monitoraggio periodico

L'opzione 1 era stata scelta perché in linea con l'assenza diffusa di un sistema di qualità.

Il monitoraggio periodico permette la rilevazione dei principali aspetti qualitativi e quantitativi del funzionamento e dell'erogazione dei servizi, ed è un elemento indispensabile per analizzare l'efficiente utilizzazione delle risorse e l'efficace risposta ai fabbisogni degli utenti.

Il sistema di monitoraggio prevede lo sviluppo di quattro distinte fasi operative:

- i. la progettazione del processo di monitoraggio, attraverso la definizione degli indicatori e delle metodologie di raccolta e di analisi dei dati;
- ii. la formazione del personale coinvolto;
- iii. la raccolta, la verifica e l'approvazione dei dati relativi agli indicatori;
- iv. l'analisi dei dati raccolti.

Attraverso un'analisi di questo tipo si possono mettere in atto i necessari processi di miglioramento dei servizi offerti dall'autostazione. Ma se il soggetto competente o il Gestore dell'autostazione rinunciano *a priori* ad adottare un sistema di qualità, risulta evidente che il monitoraggio periodico perde senso.

L'opzione 1-bis demanda al gestore la verifica delle condizioni di accesso all'autostazione definite nel PIA, riservando all'Autorità il potere di vigilanza, e l'eventuale erogazione di sanzioni in caso di accertata violazione delle misure regolatorie, anche in relazione ad eventuali segnalazioni pervenute dai vettori afferenti l'autostazione o dai passeggeri.

F. IMPATTO DELL'OPZIONE SCELTA




Per una valutazione di impatto della regolazione in argomento, sono stati ritenuti rilevanti gli elementi appresso elencati¹⁰:

- trasparenza verso imprese ed utenti finali;
- non discriminazione delle condizioni tecniche ed economiche;
- accesso a specifiche risorse e/o infrastrutture;
- condizioni minime di qualità del servizio offerto agli utenti;
- contenuto degli schemi di contratto e/o convenzioni;
- efficienza produttiva dei servizi forniti;
- criteri per la determinazione delle tariffe;
- oneri incrementali per l'implementazione delle misure regolatorie.

La difficoltà di reperire dati e informazioni, in particolare di tipo economico, per il settore delle autostazioni comporta una mancanza di quantificazione degli impatti prodotti dall'introduzione delle presenti misure di regolazione; pertanto, nell'attuale Schema di AIR i suddetti elementi sono riscontrati unicamente a livello qualitativo sulla base di una scala graduata in 5 livelli crescenti.

Nel seguente quadro sinottico viene fornita una valutazione degli effetti complessivamente attesi dalla proposta regolatoria, sulla base di quanto emerso ed illustrato finora (lo *status quo*, essendo non regolato, viene assunto come livello zero).

Tabella 10 – Impatto atteso complessivo dell'Atto di regolazione (rispetto allo *status quo*)

	Scelta ART posta in 1ª consultazione	Soluzione ART per 2ª consultazione
Trasparenza	+++ 	++++
Non discriminazione	+++	+++
Accesso alle infrastrutture	++	++
Condizioni minime di qualità	0 	+
Contenuto schemi di contratto	+	+
Efficienza produttiva	+	+
Criteri per le tariffe	0 	+
Oneri incrementali	+	+
Legenda: Impatto: 0 invariato; + lieve; ++ moderato; +++ medio; ++++ forte		

¹⁰ Rispetto alla tabella di valutazione contenuta nel §F dello Schema di AIR associato allo Schema di Atto di regolazione posto in 1ª consultazione, sono state escluse alcune voci (cioè: redazione contabilità regolatoria, separazione contabile, separazione societaria, contenuto minimo di specifici diritti) perché non interessate dalle misure proposte. Invece, la voce "contenuto del servizio pubblico" è stata ritenuta non pertinente al tema trattato.

Rispetto alle misure già poste in consultazione, il nuovo Schema di Atto di regolazione:

- rafforza ulteriormente la trasparenza grazie al doppio ruolo previsto per l'Autorità, ovvero quello di sorveglianza sull'operato dei Gestori e quello di raccolta/distribuzione delle informazioni fondamentali riguardanti le autostazioni;
- stimola lo sviluppo del controllo dei prezzi, grazie alla correlazione delle tariffe con i costi pertinenti ed efficienti;
- introduce le premesse per un innalzamento del livello qualitativo, in quanto i vettori detengono un interesse legittimo ad esigere dal Gestore servizi commisurati al rapporto prezzo/qualità.

Per quanto riguarda gli oneri derivanti dall'adozione delle misure regolatorie, si rileva, ad una prima analisi che verrà successivamente approfondita, che essi pertengono in molti casi all'ambito dei costi operativi ordinari.

◇◇◇

Il Direttore dell'Ufficio Affari economici

F.to dott.ssa Cinzia Rovesti

APPENDICE 1 – CONTESTO NORMATIVO REGIONALE

Regione (legge regionale)	Argomenti
Abruzzo (n. 152 del 23/12/1998)	- Il Piano Regionale dei Trasporti individua la rete di infrastrutture funzionali ad un sistema di trasporti integrato (art. 9).
Basilicata (n. 7 del 30/04/2014)	Riferimenti al tema autostazioni assenti.
Calabria (n. 67 del 27/12/2012)	Riferimenti al tema autostazioni assenti.
Campania (n. 3 del 28/03/2002)	<ul style="list-style-type: none"> - Gli enti proprietari ed i gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi logistici sul territorio regionale, si dotano di una banca dati relativa all'infrastruttura e al servizio di propria competenza da tenere costantemente aggiornata (art. 42). - La Regione partecipa al finanziamento degli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, per lo sviluppo e il miglioramento dei sistemi di trasporto pubblico regionale e locale, attraverso contributi in conto capitale, contributi in conto ammortamento, mutui, contributi per la copertura degli oneri derivanti da contratti di leasing (art. 43).
Emilia Romagna (n. 30 del 02/10/1998)	- Il trasporto pubblico regionale e locale è organizzato secondo il principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi (art. 13).
Friuli Venezia Giulia (n. 23 del 20/08/2007)	- Le Province provvedono a: realizzare e completare le infrastrutture di interesse sovracomunale relative al servizio del trasporto pubblico; affidare l'esercizio, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture per il trasporto automobilistico (art. 10).
Lazio (n. 30 del 16/07/1998)	- La Regione contribuisce alla costruzione e all'ammodernamento delle infrastrutture, autostazioni, poli di interscambio, impianti fissi e officine-deposito con relative attrezzature e sedi (art. 30).
Liguria (n. 33 del 07/11/2013)	- La Regione contribuisce alla costruzione e all'ammodernamento delle infrastrutture, autostazioni, poli di interscambio, impianti fissi e officine-deposito con relative attrezzature e sedi (art. 21).

Regione (legge regionale)	Argomenti
Lombardia (n. 6 del 04/04/2012)	<ul style="list-style-type: none"> - Delega alle Provincie e ai Comuni per il rilascio delle concessioni relative agli impianti fissi (artt. 4-6). - La Giunta regionale, al fine di favorire l'integrazione e l'interscambio fra i diversi mezzi di trasporto, promuove la stipulazione di appositi accordi con le agenzie, gli enti pubblici, i proprietari o i gestori dei centri interessati, le aziende di trasporto pubblico e altri soggetti interessati, per favorire la riqualificazione delle stazioni, la realizzazione di centri di interscambio e la relativa gestione, al fine di incentivare l'uso del trasporto pubblico interurbano, la promozione di forme complementari di mobilità (ovvero di sistemi che prevedano l'uso collettivo dei veicoli e delle biciclette, parcheggi, noleggio di veicoli e di biciclette destinate ad essere utilizzate da una pluralità di soggetti) e l'introduzione di tecnologie innovative che favoriscano l'utilizzo del trasporto pubblico regionale e locale, nonché il coordinamento e la diffusione delle informazioni relative ai servizi offerti (art. 21). - I comuni sedi di autostazioni di corrispondenza prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di adeguati impianti per il deposito custodito di cicli e motocicli, con eventuale annesso servizio di noleggio di biciclette o, in alternativa, prevedono la realizzazione di parcheggi anche non custoditi, in centri di interscambio o adiacenti, dotati di copertura e attrezzati con depositi individuali, promuovendo anche l'installazione di punti di ricarica per cicli e motocicli elettrici (art. 41).
Marche (n. 6 del 22/04/2013)	<p>Riferimenti al tema autostazioni assenti.</p> <p>Il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2013 individua le autostazioni sul territorio regionale, classificandole in primarie ("nodi di scambio completi nei centri urbani a maggior flusso di utenza") e secondarie ("assolvono a tutte le funzioni in centri urbani a minor flusso di utenza").</p>
Molise (n. 19 del 20/08/1984)	<ul style="list-style-type: none"> - Le funzioni amministrative regionali, proprie o delegate riguardano: la concessione all'impianto e all'esercizio delle autostazioni; la vigilanza sulle autostazioni dei servizi di linea (art. 4). - La concessione all'impianto e all'esercizio delle autostazioni è delegata ai Comuni nel cui territorio deve essere ubicata l'autostazione (art. 64). - I concessionari di autolinee facenti capo ad un'autostazione comune hanno l'obbligo di concorrere alle relative spese di esercizio e di ammortamento degli impianti nella misura e con le modalità stabilite dalla Giunta regionale, tenendo conto del maggiore o minore uso dell'impianto da parte dei singoli concessionari. <p>L'impianto e l'esercizio delle autostazioni sono soggetti al regime della concessione per la durata di anni trenta (art. 77).</p>
Piemonte (n. 1 del 04/01/2000)	<ul style="list-style-type: none"> - Delega alle Provincie per la concessione di autostazioni per servizi di linea (art. 5). - La Giunta Regionale promuove la costituzione o la partecipazione di società a cui conferire la proprietà o la gestione di impianti fissi funzionali all'esercizio del trasporto pubblico (art. 8). - I gestori degli impianti fissi funzionali all'esercizio del trasporto non sono ammessi a partecipare alle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico (art. 11).

Regione (legge regionale)	Argomenti
Puglia (n. 18 del 31/10/2002)	<ul style="list-style-type: none"> - La Regione persegue l'obiettivo di ottimizzare l'uso delle risorse pubbliche attribuite al comparto, massimizzando il ruolo dei privati nella gestione delle infrastrutture e dei servizi (art. 13). - Le società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali non sono ammessi a partecipare alle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico (art. 16). - Alla scadenza del periodo di affidamento e in esito alla successiva gara, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali all'esercizio dei servizi e utilizzati dal gestore "uscente" di proprietà degli enti affidanti sono assegnati al gestore "entrante" a fronte di un canone stabilito dagli enti affidanti (art. 21).
Sardegna (n. 21 del 7/12/2005)	<ul style="list-style-type: none"> - Competono alle province in materia di trasporto pubblico locale in attuazione degli indirizzi contenuti nella programmazione regionale: le funzioni amministrative relative alla concessione dei contributi per gli investimenti in veicoli, infrastrutture e sovrastrutture che, necessarie al trasporto pubblico locale, rientrano nella competenza territoriale provinciale (art. 9).
Sicilia (n. 19 del 22/12/2005)	Riferimenti al tema autostazioni assenti.
Toscana (n. 42 del 31/07/1998)	<ul style="list-style-type: none"> - Il contratto di servizio di trasporto pubblico prevede l'obbligo del gestore uscente di trasferire al nuovo gestore, al termine del contratto, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio (art. 15). - L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico avviene preferibilmente mediante procedura ristretta; l'aggiudicatario ha l'obbligo di acquisire gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio (veicoli, infrastrutture di via, depositi, autostazioni, impianti di fermata) (art. 16).
Trentino-Alto Adige Provincia di Bolzano (l.p. n. 15 del 23/09/2015)	<ul style="list-style-type: none"> - La Società Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A. – STA, di seguito denominata STA: progetta, realizza, acquista e gestisce le infrastrutture, gli immobili e gli impianti di proprietà pubblica per il trasporto di persone, provvedendo alla loro manutenzione e messa a disposizione (art. 6)
Trentino-Alto Adige Provincia di Trento (l.p. n. 16 del 9/07/1993)	<ul style="list-style-type: none"> - In attuazione del piano provinciale dei trasporti la Giunta provinciale, sentito il comitato tecnico-consultivo dei trasporti, definisce con la società [Trentino Trasporti SpA] un accordo di programma per la gestione dei servizi pubblici di trasporto extraurbani e la realizzazione degli investimenti relativi ai servizi pubblici di trasporto urbani ed extraurbani; - Sono elementi dell'accordo: la definizione delle opere, del materiale rotabile e delle infrastrutture necessarie e complementari alla rete dei servizi pubblici di trasporto, nonché di altri eventuali investimenti da attuare direttamente dalla società o dalle sue controllate o partecipate; - Gli investimenti comprendono infrastrutture, opere, impianti, autostazioni, parcheggi, aree di interscambio modale di passeggeri (art. 7).

Regione (legge regionale)	Argomenti
Umbria (n. 37 del 18/09/1998)	<ul style="list-style-type: none"> - La Regione adotta il piano regionale dei trasporti, anche al fine di realizzare l'integrazione fra i sistemi di trasporto su sede fissa compreso quello ferroviario, su gomma, aerei e lacuali, nonché delle relative infrastrutture (art. 11); - I piani per l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico nei bacini sono predisposti e approvati dalle Province; - Tali piani, in particolare, individuano gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale (art. 12).
Valle d'Aosta (n. 29 del 01/09/1997)	<ul style="list-style-type: none"> - La costruzione e/o l'esercizio di una autostazione o impianto analogo è soggetto a concessione della Regione. - Il Presidente della Giunta regionale può rendere obbligatorio l'uso di un'area o di un impianto di stazione quando ricorrano esigenze di integrazione dei servizi o della circolazione degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone. - I concessionari delle autolinee facenti capo ad una autostazione o ad un impianto analogo comune concorrono alle relative spese di esercizio nella misura e con le modalità che saranno stabilite caso per caso dalla Giunta regionale. - Ove sia riconosciuta opportuna la costruzione di una autostazione od impianto al servizio di una rete di linee, l'approvazione del relativo progetto e la concessione della Regione equivalgono a dichiarazione di pubblica utilità (art. 16).
Veneto (n. 25 del 30/10/1998)	<ul style="list-style-type: none"> - La Regione contribuisce alla costruzione e all'ammodernamento delle infrastrutture, autostazioni, poli di interscambio, impianti fissi e officine-deposito con relative attrezzature e sedi (art. 17).

APPENDICE 2 – CONTRATTI DI SERVIZIO TPL ESAMINATI

Regione	Province	Affidatario
Abruzzo	interprovinciale	TUA - Società Unica Abruzzese di Trasporto spa
Calabria	interprovinciale	<ul style="list-style-type: none"> - SCAR – Società Consortile Autolinee Regionali srl - Trasporti Integrati Calabresi scarl - Trasporti Regionali Calabresi scarl - Autoservizi dei due mari scarl - Autolinee Due scarl - COMETRA – Consorzio Meridionale Trasporti scarl
Emilia Romagna	Bologna	TPB scarl
	Forlì-Cesena	ATG spa
	Modena	ATCM – Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità spa
	Parma	TEP spa
Friuli Venezia Giulia	Pordenone	ATAP spa
Lazio	Roma	<ul style="list-style-type: none"> - Roma TPL scarl - Trambus spa - ATAC spa
	interprovinciale	COTRAL – Compagnia Trasporti Laziali spa
Liguria	Genova	ATP Esercizio srl
Lombardia	Bergamo	ATB Consorzio scarl
	Cremona	Autoguidovie spa
	Mantova	APAM Esercizio spa
Marche	Ancona	ATMA scarl
Molise	Campobasso	SEAC - Società Esercizio Autoservizi Circondariali srl
Piemonte	Alessandria	SCAT – Società Consortile Alessandrina Trasporti scarl
	Asti	COAS - Consorzio Astigiano
	Cuneo	Consorzio Granda Bus
	Novara	STN – Società Trasporti Novaresi srl
	Torino	<ul style="list-style-type: none"> - GTT – Gruppo Torinese Trasporti spa - INFRATRASPORTI.TO srl - Extra.TO scarl
Puglia	interprovinciale	COTRAP – Consorzio Trasporto Aziende Pugliesi
Sardegna	interprovinciale	ARST spa
Sicilia	Messina	ATM
	Palermo	AMAT Palermo spa
Toscana	interprovinciale	<ul style="list-style-type: none"> - ONE scarl - Autolinee Toscane spa - Mobit scarl
Veneto	Belluno	<ul style="list-style-type: none"> - SAD Trasporto Locale spa - Dolomiti Bus spa - Autoservizi FVG spa
	Verona	ATV – Azienda Trasporti Verona srl
	Venezia	AVM spa
	Vicenza	<ul style="list-style-type: none"> - AIM VI spa - Ferrovie e tranvie vicentine spa

APPENDICE 3 – OPZIONI PER MISURE DI REGOLAZIONE ALLEGATE ALLA DELIBERA N. 121/2017

Macro-area	Tema	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
AMBITO DI APPLICAZIONE	Identificazione dei destinatari	Nessuno	Autostazioni che rivestono caratteristiche di essenzialità, individuate dai soggetti competenti ai sensi del D.Lgs. 422/1997	Autostazioni in cui transitano servizi di competenza statale (MLP)	Come Opzione 2, più autostazioni interessate da servizi di competenza regionale (MLP e TPL)
RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ	Modalità di gestione dell'autostazione	Applicazione delle prescrizioni contenute negli atti di concessione o di affidamento	Adozione di un Regolamento redatto dal Gestore dell'autostazione	Adozione di un Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA) redatto dal Gestore dell'autostazione sulla base di criteri stabiliti dall'ART	Adozione di un regolamento uniforme per tutte le autostazioni, predisposto dall'ART
	Modalità di ripartizione degli stalli disponibili	Ripartizione su richiesta dei vettori interessati	Ripartizione proporzionale al volume di traffico generato da ciascun vettore nell'anno solare precedente, con almeno 1 stallo (eventualmente a rotazione) per i vettori nuovi entranti	Ripartizione uguale fra tutti i vettori che abbiano richiesto l'accesso entro il 31 dicembre dell'anno solare precedente, con contestuale riduzione degli stalli già a disposizione degli altri vettori	Ripartizione basata su un pacchetto minimo di accesso prefissato, con possibilità di incrementare il pacchetto per il miglior offerente

Macro-area	Tema	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
	Trasparenza delle informazioni	Non sempre attuata	Pubblicazione <i>online</i> del Regolamento, con aggiornamento annuale, incluse: <ul style="list-style-type: none"> - tariffe applicate; - capacità dell'impianto (sia per vettori che per altri operatori) 	Pubblicazione <i>online</i> del PIA, con aggiornamento annuale, incluso: <ul style="list-style-type: none"> - tariffe applicate; - capacità impianto (sia per vettori che per altri operatori) 	Come Opzione 2, più: <ul style="list-style-type: none"> - livello di soddisfazione degli utenti; - programmi di investimento
	Procedura di Consultazione e di risoluzione delle controversie	Nessuna	Consultazione degli utenti, limitata ai vettori che generano un traffico superiore al 10% di quello dell'intera autostazione	Consultazione annuale dei principali portatori d'interesse individuati nel PIA: soggetto competente, Gestore, vettori, associazioni di consumatori, ecc.	Come Opzione 1 più ricorso all'ART
PRICING	Oggetto della tariffazione	Spesso assente.	Solo sosta inoperosa, per i vettori esercenti la MLP	Solo sosta inoperosa, per entrambi i vettori del TPL e della MLP	Come Opzione 2, più servizi sosta/fermata
	Modalità di costruzione delle tariffe	Diversificata, a discrezione del Gestore o del soggetto competente	Trasparenza dei criteri di tariffazione	Ammissibilità ai fini tariffari solo dei costi "operativi" pertinenti ed efficienti, maggiorati di un utile ragionevole	Ammissibilità ai fini tariffari dei costi "totali" pertinenti ed efficienti, maggiorati di un utile ragionevole
	Dinamica tariffaria	Diversificata, a discrezione del gestore o del soggetto competente	Rivalutazione annuale in base all'indice Istat FOI	<i>Price cap:</i> $T_{t+1}^G = T_t^G \cdot (1 + FOI - X)$ con X: tasso di efficientamento	<i>Price cap:</i> $T_{t+1}^G = T_t^G \cdot (1 + CPI - X)$ con X: tasso di efficientamento. Revisione con periodo regolatorio di 4 anni

Macro-area	Tema	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
BIGLIETTERIA	Sistemi di vendita biglietti	Auto-regolamentazione, non sempre esistente	Singole biglietterie per ogni vettore	Biglietteria comune per tutti i vettori	Il Gestore disciplina nel PIA la scelta tra Opzione 1 e 2, sulla base di criteri stabiliti dall'ART
	Informazioni al pubblico	Auto-regolamentazione, non sempre esistente	Set minimo di informazioni (orari, prezzi, agevolazioni). Modalità di erogazione differenziate	Come Opzione 1, più informazioni su: condizioni di trasporto, integrazione modale, reclami, mappe. Modalità di erogazione stabilite nel Regolamento/PIA	Modello di regolazione uniforme per tutte le autostazioni, sulla base di criteri individuati dall'ART
QUALITÀ DEI SERVIZI	Livelli qualitativi	Scarsa attenzione alla qualità	Adozione da parte del Gestore di una Carta dei Servizi: definizione dei livelli di qualità offerti agli utenti	Come Opzione 1, più adozione di un Piano della Qualità definito nell'ambito della Consultazione con gli utenti: definizione di opportuni indicatori misurabili e dei rispettivi livelli-obiettivo	Come Opzione 2, più penali in caso di mancato rispetto degli impegni assunti
	Monitoraggio periodico	Assente	Acquisizione periodica, da parte del Gestore, delle valutazioni degli utenti dei servizi di trasporto sulla qualità del servizio reso nell'ambito dell'autostazione	Come Opzione 1, più controllo periodico, da parte del Gestore, dei livelli effettivamente raggiunti per gli indicatori di qualità predefiniti nell'ambito del Piano di Qualità	Opzione 2 effettuata da un soggetto terzo indipendente