

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. Schema di AIR.

SOMMARIO

A.	CONTESTO NORMATIVO.....	1
B.	MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO.....	3
C.	AMBITO DI INTERVENTO	4
C.1	Le autostazioni.....	4
C.2	Le autolinee a media e lunga percorrenza (MLP).....	6
C.3	I servizi TPL che interessano le autostazioni	7
D.	OBIETTIVI GENERALI E ESPECIFICI.....	7
D.1	Obiettivi generali	7
D.2	Obiettivi specifici	7
E.	DEFINIZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE	8
E.1	Introduzione	8
E.2	Ambito di applicazione	9
E.3	Ripartizione della capacità.....	11
E.4	Pricing	13
E.5	Biglietterie	15
E.6	Qualità dei servizi	16
F.	INDIVIDUAZIONE DELL'OPZIONE POSTA IN CONSULTAZIONE	18
	ALLEGATO – CONTESTO NORMATIVO REGIONALE	20

* * *

A. CONTESTO NORMATIVO

Il presente Schema di Analisi di Impatto della Regolazione (“Schema AIR”) illustra il percorso logico-decisionale con cui l’Autorità è pervenuta alle scelte principali descritte nello schema di atto di regolazione sottoposto a Consultazione, 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 in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del

principio di sussidiarietà e delle competenze delle Regioni e degli Enti locali di cui al Titolo V della Parte II della Costituzione.

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 l'elenco dei principali riferimenti vigenti.

Tab. 1 – Quadro normativo nazionale e comunitario per le attività di gestione di autostazione e servizi di trasporto passeggeri afferenti (TPL e MLP)

Trasporto Pubblico Locale	<ul style="list-style-type: none"> - D.Lgs. 422/1997, <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. Decreto Burlando) - Leggi regionali sui servizi di TPL (si veda Allegato)
Trasporto nazionale di passeggeri (MLP)	<ul style="list-style-type: none"> - D.Lgs. 285/2005, <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>
Trasporto internazionale di passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> - Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus - Regolamento (CE) n. 1073 del 21/10/2009 - Mercato internazionale dei servizi di trasporto persone

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

Ai sensi del decreto legislativo n. 422/1997, sono di competenza dello Stato *«i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni»* (art. 3, comma 1, punto c)).

Sono invece conferiti alle Regioni e agli Enti Territoriali *«tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale [...], tranne quelli espressamente mantenuti allo Stato»* (art. 5).

Le Regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali, *«conferiscono alle provincie, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale [...] che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale»* (art. 7).

In Allegato, si riporta l'elenco delle leggi regionali con una sintesi delle norme relative che riguardano le autostazioni. Come si può facilmente evincere, nella maggior parte delle Regioni il tema è solo accennato e in alcune Regioni non risulta disciplinato.

Il decreto legislativo n. 285/2005 precisa che sono di competenza statale i servizi di trasporto interregionale

«ad offerta indifferenziata, che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni [...] ed aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti», nonché i servizi automobilistici della rete delle ferrovie dello Stato aventi le medesime caratteristiche (art. 2, comma 1, punto a)).

Il combinato disposto del D.Lgs. n. 422/1997 e del D.Lgs. n. 285/2005 lascia intendere che sono di competenza statale non la totalità dei servizi di trasporto interregionale tra più di due Regioni, ma soltanto quei servizi che presentano le caratteristiche previste dal D.Lgs. n. 285/2005 (itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti).

Nel contesto normativo comunitario, le autostazioni sono state oggetto di specifica disciplina 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, punto 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, punto n), del decreto legislativo n. 169/2014 che stabilisce, ai sensi del predetto regolamento comunitario, la *“disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011”*.

Il Decreto 5/03/2015 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 col volume e 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.

B. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO

Le motivazioni dell'intervento oggetto di quest'analisi sono descritte nella Relazione illustrativa predisposta a corredo dello schema di atto di regolazione.

In sintesi, L'indagine conoscitiva avviata con la delibera ART n. 130/2016 sulle autolinee a media e lunga percorrenza (MLP) ha rilevato specifiche criticità nelle condizioni di accesso delle autostazioni presenti sul territorio nazionale (cfr. punto 5/e), con particolare riguardo all'ampiezza degli spazi, ai costi di uso delle infrastrutture presenti, alla loro adeguatezza e localizzazione rispetto ai bacini di riferimento, alla connessione con altri sistemi di trasporto, sia locali/regionali sia di media e lunga percorrenza.

A tali criticità, si sono aggiunte alcune ulteriori segnalazioni inoltrate all'Autorità da parte di vettori

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.

interessati, relative a presunte situazioni discriminatorie in termini di accessibilità e operatività di specifiche autostazioni, nonché una segnalazione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale - rilevando l'assenza di *“una normativa ad hoc a tutela di trasparenza, equità e non discriminazione nell'accesso alle stazioni di autobus”* - ha richiesto all'Autorità *“di poter intervenire per evitare il ripetersi di tali fenomeni”*.

Le attività istruttorie volte all'adozione dell'atto di regolazione hanno fatto quindi emergere come le autostazioni assumano in diversi casi il ruolo di *essential facilities* in relazione alla domanda di mobilità ed all'offerta di servizi di trasporto esistenti. La regolazione dell'accesso diventa pertanto determinante per garantire condizioni eque e non discriminatorie a beneficio di tutti i vettori e scongiurare forme di condotte escludenti (*foreclosures*) e di sfruttamento da parte dei gestori delle autostazioni.

C. AMBITO DI INTERVENTO

Le misure oggetto di quest'analisi AIR si applicano alle autostazioni che rivestono, all'interno di un bacino di mobilità, caratteristiche di essenzialità in relazione alle esigenze di mobilità dei passeggeri ed ai servizi di trasporto esistenti, con particolare riferimento ai servizi automobilistici di MLP e TPL (urbano ed extraurbano) e alla relativa interconnessione con i servizi ferroviari (regionali/nazionali) e, ove presenti, con altre modalità di trasporto (porti, aeroporti). 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

Come esposto al §A, nel panorama legislativo italiano l'unica definizione di autostazione è rinvenibile nel D.Lgs. n. 169/2014.

Da un punto di vista tecnico, l'autostazione deve possedere un elemento fondamentale, pur se sottinteso: 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 perfino 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*

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*».

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.

Tab. 2 – Gestori di autostazioni (ex ATECO)

Ragione sociale	Sede	Proprietà	Fatturato 2016
AUTOSTAZIONE DI BOLOGNA S.R.L.	Bologna	Comune di Bologna	1.914.178 €
AUTOSTAZIONE UDINE S.R.L.	Udine	Privata	747.571 €
BUS PARKING S.R.L.	Palermo	Privata	418.585 €
TIBURTINA BUS S.R.L. (<i>alias</i> TI.BUS SRL)	Roma	Privata	1.412.341 €

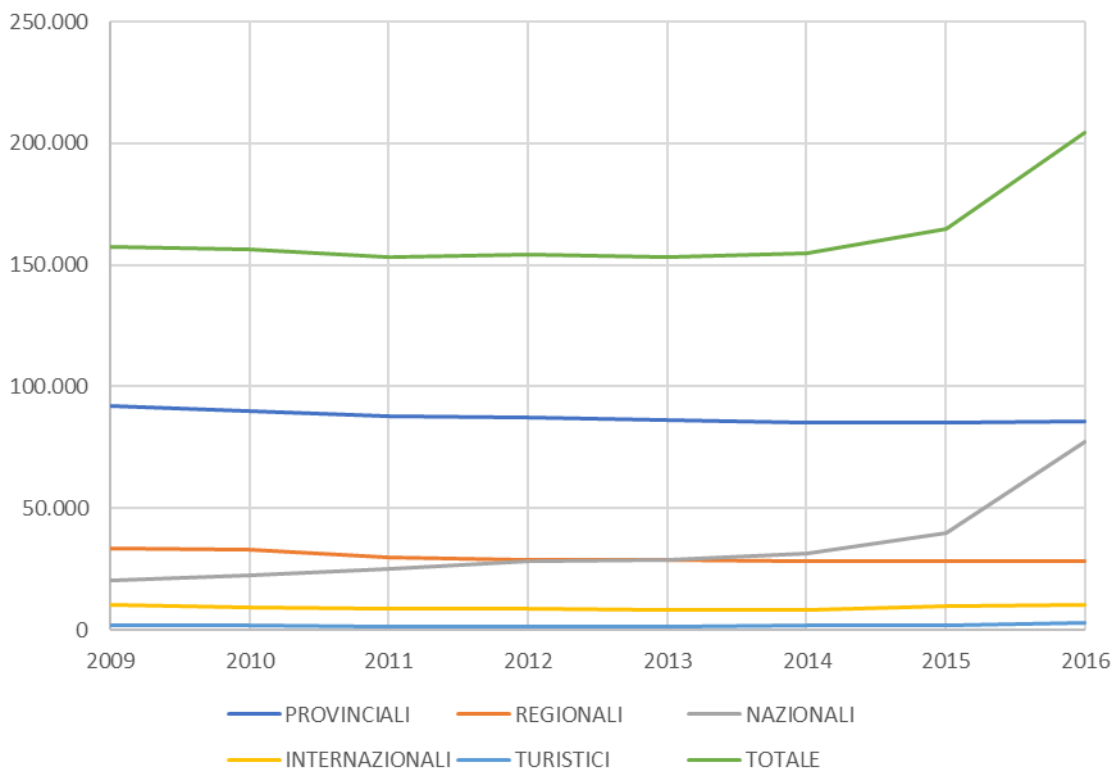
In assenza di statistiche sui dati di traffico nelle autostazioni italiane, si propone nel seguente grafico una rappresentazione di quelli relativi all’Autostazione di Bologna, che aiutano a comprendere quanto sia significativo l’incremento di servizi nazionali MLP (+281% dal 2009 al 2016) sui servizi totali (+29% dal 2009 al 2016).

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 Srls, 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 Srl di Roma.

Figura 1. Andamento dei servizi nell'Autostazione di Bologna (numero corse annue; fonte: Autostazione di Bologna SpA).



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

Le autolinee MLP sono state oggetto di un'indagine conoscitiva, avviata dall'ART con delibera n. 130 del 08/11/2016, 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 sua evoluzione ed i suoi riflessi sulle altre modalità e tipologie di trasporto che rientrano nell'ambito dei settori di competenza dell'Autorità.

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 divenuta maggiormente capillare fino a coprire meglio le tratte trasversali, sulla costa adriatica e da Nord al Centro, soprattutto in seguito alle nuove proposte di servizio da parte dei nuovi operatori come Megabus e Flixbus.

Dal lato della domanda, le autolinee hanno trasportato circa 10 milioni di viaggiatori nel 2016. Per un confronto, si consideri che i servizi ferroviari di media e lunga percorrenza in regime di obblighi di servizio pubblico servono 14 milioni di viaggiatori ed il segmento ferroviario dell'Alta Velocità (Trenitalia e NTV) ha trasportato 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 (+15-18% circa negli ultimi due anni), riconducibile sia alla creazione di nuovi segmenti di clientela, sia alla sottrazione di passeggeri da altre modalità di trasporto e dalla mobilità privata.

C.3 I servizi TPL che interessano le autostazioni

I servizi TPL in Italia servono un volume di spostamenti di due ordini di grandezza superiore a quello dei servizi MLP. Ovviamente solo una piccola parte di questi spostamenti si serve di autostazioni (solitamente spostamenti di tipo extra-urbano).

Pur non essendo disponibili dati numerici su questi volumi, si desidera evidenziare a scopo indicativo che, in base ad un'elaborazione delle informazioni relative al Pendolarismo ISTAT 2011, su oltre 7,6 milioni di spostamenti sistematici su TPL in Italia nel giorno feriale medio, oltre 6,4 milioni avvengono via autobus e circa 3 milioni sono di tipo intercomunale.

D. OBIETTIVI GENERALI E ESPECIFICI

D.1 Obiettivi generali

Gli obiettivi generali dell'intervento oggetto di quest'analisi, insieme alle funzioni attribuite all'Autorità dalla normativa di riferimento, sono illustrati nella Relazione illustrativa allo schema di atto di regolazione, nonché alla Sezione B di questa Relazione.

D.2 Obiettivi specifici

L'obiettivo specifico delle misure regolatorie sottoposte a consultazione e oggetto di questo schema AIR, è l'individuazione di criteri e principi atti a garantire condizioni di accesso, sia tecniche che economiche, eque e non discriminatorie alle autostazioni interessate. In tal modo, il soggetto competente e/o i gestori delle infrastrutture, in relazione alle varie fasi del processo e ciascuno per le rispettive competenze, dovranno adottare soluzioni che tendano 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. Al medesimo scopo sono rivolte le misure regolatorie disposte a tutela della trasparenza delle scelte e delle procedure adottate per la gestione delle infrastrutture interessate, tra cui in particolare la necessità di predisposizione del "Prospetto Informativo dell'Autostazione" (PIA) e l'effettuazione di un'apposita consultazione dei portatori di interesse per definire gli elementi essenziali della regolamentazione dell'autostazione.

E. DEFINIZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

E.1 Introduzione

Sono state identificate 5 macro-aree che raggruppano i temi specifici oggetto di analisi di impatto della regolazione: *Ambito di applicazione*; *Ripartizione della capacità*; *Pricing*; *Biglietteria*; *Qualità dei servizi*.

Nel dettaglio, i vari temi trattati per ciascuna macro-area sono riassunti nella seguente tabella.

Tab. 3 – Temi oggetto di AIR

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

Nel seguito vengono presentate le opzioni alternative esaminate dall'Autorità per un intervento nel settore, graduate in base all'ampiezza della platea dei potenziali destinatari e/o all'intensità delle misure:

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

L'opzione “zero” consiste nel conservare lo status quo, senza alcun intervento regolatorio da parte dell'Autorità. Ciò comporta che l'efficienza produttiva delle gestioni, il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, nonché le condizioni di accesso alle infrastrutture individuano ambiti di operatività demandati alle singole autostazioni, che si regolano in maniera autonoma, eventualmente sulla base del contenuto delle convenzioni siglate tra soggetto competente e gestore dell'autostazione.

Per ciascuno dei temi esaminati è stata operata una scelta tra le diverse opzioni presentate, che conduce ad una soluzione complessiva, proposta dall'Autorità in consultazione, che allo stato delle informazioni acquisite dagli Uffici, rappresenta l'opzione preferita. Le motivazioni che hanno condotto alle diverse scelte sono illustrate nel paragrafo F.

E.2 Ambito di applicazione

I destinatari dell'intervento regolatorio sono le "autostazioni" come definite dal Regolamento (UE) 181/2011, art. 3, punto m), cioè: «*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*».

Poiché il settore delle autostazioni presenta una casistica di situazioni estremamente ampia e variegata (con "autostazioni" prive delle strutture indicate dalla norma, oppure prive di piazzale e operanti da bordo strada, oppure prive di accesso controllato, ecc.), è stata redatta la seguente tabella di opzioni alternative.

Tab. 2 – Opzioni AIR per l'Ambito di applicazione

Macro-area: AMBITO DI APPLICAZIONE	Opzione 0: Status quo	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
Identificazione dei possibili 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)

L'Opzione 1 ha il vantaggio di lasciare l'onere di individuare le autostazioni destinatarie delle misure di regolazione ai soggetti territorialmente competenti, preposti per legge a stabilire numero, ubicazione, caratteristiche fisiche, tipologia di servizi, etc., delle autostazioni in coerenza con la pianificazione e programmazione del sistema dei trasporti, e perciò in possesso di tutte le necessarie informazioni; d'altra parte, questa opzione presenta lo svantaggio di non consentire di conoscere in anticipo quante e quali autostazioni saranno sottoposte alla regolazione. In caso poi di inerzia da parte dei soggetti competenti l'efficacia delle misure regolatorie sarebbe molto contenuta.

L'Opzione 2 concentra il campo di applicazione soltanto alle autostazioni in cui transitano servizi di competenza statale, ovvero collegamenti internazionali o linee interregionali che colleghino più di due Regioni (ex D.Lgs. 285/2005). Questa opzione presenta il vantaggio di consentire una precisa identificazione dei destinatari delle misure di regolazione, e di garantirne l'immediata esecuzione. Lo svantaggio è che, escludendo le stazioni che servono solo servizi di TPL (inclusi quelli di media distanza tra due Regioni), si limiti eccessivamente lo spettro di intervento.

L'Opzione 3, infine, estende l'applicabilità delle misure di regolazione anche alle autostazioni interessate da servizi regionali, però presenta la difficoltà che l'identificazione puntuale dei destinatari richiederebbe un censimento propedeutico. In questo caso, lo svantaggio potrebbe essere rappresentato dall'individuazione di un numero troppo esteso di autostazioni.

E.3 Ripartizione della capacità

La capacità di un'autostazione è una risorsa limitata, correlata al numero di stalli disponibili ed al numero di vettori che desiderano operare su un certo impianto.

Tenendo presenti i principi di non discriminazione, trasparenza ed equità nella ripartizione della capacità dell'autostazione, è stata redatta la seguente tabella di opzioni alternative.

Tab. 5 – Opzioni AIR per la Ripartizione della capacità

Macro-area: <i>RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ</i>	Opzione 0: Status quo	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
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 in funzione del volume di traffico generato da ciascun vettore nell'anno solare precedente, con almeno uno 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
Trasparenza delle informazioni	Non sempre attuata	Pubblicazione <i>online</i> , con aggiornamento annuale del Regolamento, incluse: - tariffe applicate; - capacità dell'impianto (per vettori ed altri operatori)	Pubblicazione <i>online</i> , con aggiornamento annuale, del PIA, che include le informazioni in Opzione 1	Come Opzione 2, più: - livello di soddisfazione degli utenti; - programmi di investimento
Procedura di Consultazione e di risoluzione delle controversie	Nessuna	Solo consultazione degli utenti, limitata ai vettori che generano un traffico superiore al 10% di quello dell'intera autostazione	Solo consultazione dei principali portatori d'interesse (soggetto competente, gestore, vettori, associazioni di consumatori, ecc.), individuati nel PIA	Consultazione di cui all'Opzione 1 e Ricorso all'ART

Tutti gli aspetti relativi alla gestione dell'autostazione devono essere contenuti all'interno di un Regolamento, reso pubblico e disponibile ai portatori di interesse.

Le diverse opzioni esaminate su questo tema, così come sul tema della trasparenza delle informazioni,

differiscono tra loro per il livello di estensione e profondità degli ambiti che devono essere trattati nel Regolamento, nonché per la maggiore o minore autonomia concessa alle autostazioni riguardo i contenuti del Regolamento stesso.

La ripartizione degli stalli, che è il principale tema di interesse per un vettore, può avvenire in modo fisso o a rotazione.

Sostanzialmente la gestione della capacità dell'autostazione è simile alla gestione degli slot del settore aeronautico. Gli slot sono intervalli temporali entro cui i vettori aerei devono effettuare l'atterraggio o il decollo degli aeromobili nei diversi aeroporti; gli slot vengono assegnati, a fronte del pagamento di un corrispettivo, sulla base del volume di traffico registrato da ciascun vettore aereo nella stagione precedente e delle previsioni di volo per la stagione successiva. Il mancato rispetto degli slot, soprattutto in fase di decollo, è la causa principale dei ritardi dei voli.

Similmente, nelle autostazioni, a fronte di un corrispettivo economico prestabilito (talvolta perfino assente), i vettori hanno diritto all'utilizzo di uno stallo per una certa durata, dopodiché devono liberarlo altrimenti potrebbe andare soggetto ad una sovra tariffazione a consumo, utile deterrente per limitare il tempo di sosta a quanto effettivamente necessario per la salita/discesa dei passeggeri al fine di salvaguardare i diritti degli altri vettori che utilizzano quello stallo a rotazione.

L'Opzione 1 statuisce una ripartizione degli stalli più favorevole nei confronti dei vettori che generano maggior volume di traffico, tutelando comunque eventuali vettori nuovi entranti. È un punto di vista che privilegia i vettori con un business già avviato, ma non impedisce la concorrenza.

L'Opzione 2 prevede che la ripartizione degli stalli avvenga in parti uguali fra tutti i vettori che ne abbiano fatto richiesta, sicché i nuovi entranti si troverebbero ad avere lo stesso numero di stalli dei vettori già operanti sull'autostazione. È un punto di vista che mette sullo stesso piano i vettori con un business già avviato con i vettori che il business lo stanno ancora costruendo.

L'Opzione 3, infine, ipotizza che la capacità dell'autostazione venga suddivisa in due quote: la prima quota destinata a formare un "diritto minimo di accesso", ovvero il numero minimo di stalli cui ogni vettore ha diritto a fronte della tariffa pagata al gestore; la seconda quota rimane nella disponibilità del gestore il quale può assegnarla, in tutto o in parte, su base economica al miglior offerente.

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. Le diverse opzioni esaminate differiscono tra loro per l'autorevolezza del livello giudicante cui è demandata la decisione in merito alla controversia.

E.4 Pricing

Le attività istruttorie svolte hanno 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).

Tenendo conto che la stragrande maggioranza delle autostazioni italiane sono gestite da Enti pubblici o da società partecipate, è stata redatta la seguente tabella di opzioni alternative.

Tab. 6 – Opzioni AIR per il Pricing

Macro-area: PRICING	Opzione 0: Status quo	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
Oggetto della tariffazione	Diversificata, a discrezione del gestore o del soggetto competente	Solo sosta inoperosa per i vettori esercenti la MLP	Solo sosta inoperosa per i vettori esercenti il TPL e la MLP	Come Opzione 2, più servizi sosta/fermata
Modalità di costruzione delle tariffe	Diversificata, a discrezione del gestore o del soggetto competente	Solo trasparenza	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> $T_{t+1}^G = T_t^G \cdot (1 + \text{CPI} - X)$ CPI: FOI X: tasso di efficientamento	<i>Price cap:</i> $T_{t+1}^G = T_t^G \cdot (1 + \text{FOI} - X)$ e revisione con periodo regolatorio di 4 anni

L'oggetto della tariffazione è, come molti altri aspetti di questo settore dei trasporti, estremamente mutevole da autostazione ad autostazione, e non mancano casi in cui l'utilizzo di un'autostazione avviene in forma gratuita. Le tre opzioni esaminate, che si aggiungono allo status quo, differiscono tra loro per l'estensione dei servizi soggetti a regolazione tariffaria.

Riguardo le tariffe che il gestore applica ai vettori per l'utilizzo dell'autostazione, in generale non sono noti i criteri utilizzati per la loro costruzione. Nei settori regolati le tariffe vengono correlate ai costi, cui si aggiunge un equo margine di profitto per il gestore. Le opzioni esaminate differiscono tra loro per la tipologia dei costi presi in considerazione per la determinazione delle tariffe, a cui si aggiunge l'opzione che richiede solo la trasparenza.

Per quanto riguarda la dinamica tariffaria, l'Opzione 1 prevede semplicemente l'adeguamento delle tariffe e

pedaggi e canoni di locazione correlati al tasso di inflazione, sulla base dell'indice dei prezzi al consumo (*Consumer Price Index*) pubblicato annualmente dall'Istat; in particolare, si assume di utilizzare l'indice relativo alle famiglie di operai e impiegati (indice Istat FOI).

L'Opzione 2, invece, prevede che la revisione tariffaria avvenga col sistema del *Price Cap*, e già usato in altri settori regolati dall'Autorità. La regolazione sulla base del *Price Cap* è volta a favorire l'innovazione di processo, consentendo che l'impresa benefici di una parte dei conseguenti aumenti di produttività. Se si indica con X la crescita prevista della produttività totale dell'impresa soggetta alla regolazione, la formula del *Price Cap* è esprimibile con $CPI-X$, dove si crea l'evidente incentivo sull'azienda ad aumentare la produttività più di X in modo da guadagnarvi un profitto.

L'Opzione 3, infine, prevede in aggiunta all'Opzione due la possibilità di rivedere il livello delle tariffe, riaggiornandolo in base ai costi effettivi sopportati del gestore ogni 4 anni.

E.5 Biglietterie

Durante l'attività istruttoria, il tema delle biglietterie è stato indicato da più parti come rilevante, sicché è stata redatta la seguente tabella di opzioni alternative.

Tab. 7 – Opzioni AIR per le Biglietterie

Macro-area: BIGLIETTERIE	Opzione 0: Status quo	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
Sistemi di vendita biglietti	Autoregolamentazione, 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 dei criteri individuati da ART
Informazioni commerciali al pubblico	Autoregolamentazione, 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 dei criteri individuati da ART nel documento di Consultazione

L'Opzione 1 lascia gli aspetti relativi ai sistemi di vendita biglietti alla libera contrattazione tra il gestore ed i singoli vettori, sulla base del modello che prevede ogni singolo vettore acquisire lo spazio per gestire la propria biglietteria.

L'Opzione 2 suggerisce un modello dove la biglietteria sia unica e centralizzata per tutti i vettori.

L'Opzione 3 prevede che sia il gestore a disciplinare le modalità di vendita dei biglietti nel PIA, nel rispetto dei principi stabiliti da ART, tra cui quelli di non discriminazione e parità di trattamento di tutti i vettori. In questo caso, le modalità viste sopra possono essere scelte caso per caso, oppure date le caratteristiche infrastrutturali essere entrambe accessibili.

Per quanto riguarda le informazioni commerciali fornite al pubblico, l'Opzione 1 assume che il gestore stabilisca le modalità di erogazione di un set minimo di informazioni, ben potendo magari offrire ai vettori più strumenti alternativi differenziati (es., display elettronici, manifesti, depliant, etc.).

L'Opzione 2 amplia il set delle informazioni da erogare e stabilisce che, a garanzia di trasparenza, le modalità di erogazione siano pubblicate nel Regolamento dell'autostazione/PIA.

L'Opzione 3, infine, prevede un modello di regolazione uniforme per tutte le autostazioni, predisposto dall'Autorità.

E.6 Qualità dei servizi

Per quanto riguarda l'aspetto della qualità, la situazione nazionale offre un panorama piuttosto carente. Nei Regolamenti delle autostazioni esaminati durante la fase istruttoria, il concetto di qualità del servizio è o assente o assolutamente generico. Si rileva comunque che l'art. 11, comma 1 del D.Lgs. n. 286/1999 stabilendo 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*» debba trovare applicazione anche con riferimento ai servizi resi nell'ambito della autostazione, almeno laddove vengano operati servizi di TPL.

Se da un lato si avverte l'esigenza di un intervento in materia, dall'altro lato, si comprende che il settore non è sufficientemente preparato per sostenere lo sforzo tecnico-organizzativo, oltretutto economico, richiesto dalla sfida del miglioramento qualitativo.

Pertanto, è stata redatta la seguente tabella di opzioni alternative.

Tab. 8 – Opzioni AIR per la Qualità dei servizi

Macro-area: QUALITÀ DEI SERVIZI	Opzione 0: Status quo	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
Livelli qualitativi	Non rilevati	Adozione da parte del gestore di una Carta dei Servizi: definizione dei livelli di qualità offerti agli utenti	Quanto previsto dall'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	Quanto previsto dall'Opzione 2, più premi/penali in caso di mancato rispetto dei 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 della autostazione	Quanto previsto dall'Opzione 1, più il 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

Nelle tre opzioni relative ai livelli qualitativi, l'Autorità ha esaminato le tipologie di documenti di qualità già affermatesi nel settore dei servizi trasportistici: la *Carta dei Servizi*, il *Piano della Qualità*, il *Service Level Agreement*.

La Carta dei Servizi è il documento, imposto dalla legge (D.Lgs. n. 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.

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.

Su un piano diverso si colloca il Piano della Qualità, attraverso cui il gestore dell’autostazione si impegna a conseguire, nel corso di ciascun anno del periodo contrattuale, prefissati obiettivi delle prestazioni rese (al netto dell’influenza di fattori esogeni quali, ad esempio, l’aumento del traffico passeggeri, lavori di adeguamento infrastrutture, nuove misure di sicurezza), allo scopo di un miglioramento continuo.

In generale, il Piano della Qualità 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.

Generalmente, il mancato raggiungimento degli obiettivi annuali del Piano della Qualità non implica automaticamente l’inosservanza della Carta dei Servizi perché, pur nell’ipotesi particolare di utilizzo dei medesimi indicatori, i livelli di qualità fissati come obiettivo possono essere differenti.

Infine, su un piano ancora diverso si pongono i *Service Level Agreements* (SLA), i quali rappresentano un accordo negoziato di natura privatistica che individua il livello minimo di qualità dei servizi che deve essere fornito dal gestore dell’autostazione ai vettori, a fronte delle tariffe riscosse.

Gli SLA si collocano in una relazione tra due soggetti che, nell’ambito del loro rapporto bilaterale, definiscono *modus operandi* reciprocamente soddisfacenti, misurati da opportuni indicatori, finalizzati al raggiungimento di obiettivi tarati su interessi privatistici di natura prettamente commerciale, in cui le esigenze precipue dei passeggeri rimangono in subordine. Per tale motivo, sebbene siano importanti elementi anche di natura concorrenziale tra diversi operatori del settore (autostazioni) esulano dal campo della regolazione⁶.

Per quanto riguarda il monitoraggio periodico, esso 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.

Solo attraverso un’analisi di questo tipo si possono mettere in atto i necessari processi di miglioramento dei servizi offerti dall’autostazione.

Le tre opzioni esaminate differiscono tra loro per la modalità di effettuazione del monitoraggio e l’esame dei risultati.

⁶ Peraltro, è importante osservare che, diversamente dalla Carta dei Servizi e dal Piano della Qualità che impongono obblighi unilaterali al gestore dell’autostazione, gli SLA possono avere caratteristiche di reciprocità, nel senso che, mentre il gestore deve garantire una certa qualità dei servizi ai vettori, anche i vettori devono garantire il rispetto dei loro impegni.

F. INDIVIDUAZIONE DELL'OPZIONE POSTA IN CONSULTAZIONE

La seguente tabella riporta, per ciascuno dei temi finora trattati, l'opzione identificata dall'Autorità come quella preferibile, allo stato delle informazioni disponibili e dell'analisi effettuata, e pertanto sottoposta a consultazione. Il complesso di queste scelte rispecchia allora le misure proposte nello schema di atto di regolazione.

Tab. 9 – Opzioni scelte

Macro-area	Profilo	Opzione 0: Status quo	Opzione 1	Opzione 2	Opzione 3
AMBITO DI APPLICAZIONE	Identificazione dei destinatari		X		
RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ	Modalità di gestione dell'autostazione			X	
	Modalità di ripartizione degli stalli disponibili		X		
	Trasparenza delle informazioni			X	
	Procedura di risoluzione delle controversie			X	
PRICING	Oggetto della tariffazione				X
	Modalità di costruzione delle tariffe		X		
	Dinamica tariffaria		X		
BIGLIETTERIA	Sistemi di vendita biglietti				X
	Informazioni commerciali al pubblico				X
QUALITÀ DEI SERVIZI	Livelli qualitativi	X			
	Monitoraggio periodico	X			

Per l'**ambito di applicazione**, le misure proposte individuano i destinatari nelle autostazioni che rivestono caratteristiche di essenzialità, identificate dai soggetti competenti ai sensi del D.Lgs. 422/1997. Questa scelta ha il vantaggio di lasciare ai soggetti territorialmente competenti, e perciò in possesso di tutte le necessarie informazioni, l'onere di individuare le autostazioni destinatarie delle misure di regolazione.

Per la **ripartizione della capacità**, le misure proposte privilegiano i vettori interessati da maggiori volumi di traffico, tutelando comunque eventuali nuovi entranti. Le modalità di gestione dell'autostazione e di ripartizione della capacità dovranno essere rese note mediante pubblicazione *online* delle informazioni rilevanti e dei criteri adottati, all'interno di un Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA), a garanzia delle

medesime condizioni di utilizzo per tutti gli operatori.

Per il **pricing**, le misure proposte richiedono che siano dettagliati gli elementi del servizio soggetti a tariffazione e che sia data evidenza dei criteri con cui le tariffe vengono costruite, in modo che risulti trasparente il fatto che esse si fondano sui costi pertinenti ed efficienti sostenuti dall'autostazione. L'adeguamento delle tariffe viene poi correlato al tasso di inflazione.

Per la **biglietteria**, le misure proposte stabiliscono che il gestore illustri nel PIA sia le modalità di vendita dei biglietti che le modalità di erogazione delle informazioni commerciali al pubblico, nel rispetto dei principi di non discriminazione e parità di trattamento di tutti i vettori. Il gestore dovrà fornire informazioni su orari, prezzi, agevolazioni, condizioni di trasporto integrazione modale, reclami e mappe dei servizi.

Per la **qualità**, si opta per confermare lo status quo, riservandosi l'Autorità di intervenire, se del caso, con una specifica regolazione del settore successivamente.

La tabella seguente sintetizza, mediante una scala qualitativa di valori positivi o negativi da 1 a 5, l'effetto atteso dall'introduzione delle misure di regolazione adottate, rispetto allo *status quo* che, essendo non regolato, viene assunto come livello zero.

	Ipotesi di introduzione delle misure regolatorie
Trasparenza	+++
Non discriminazione	+++
Accesso alle infrastrutture	++
Condizioni minime di qualità	o
Contenuto degli schemi di convenzione	+
Redazione della contabilità regolatoria	o
Separazione contabile	o
Separazione societaria	o
Contenuto del servizio pubblico	+
Efficienza produttiva	+
Controllo dei prezzi	o
Contenuto minimo degli specifici diritti	o
Costi per l'implementazione delle misure	--
Legenda: Vantaggi/Svantaggi: o invariato; ± lieve; ±± moderato; ±±± medio; ±±±± forte; ±±±±± fortissimo	

ALLEGATO – 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 e s.m.i.)	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).
Calabria (n. 67 del 27/12/2012 e s.m.i.)	Riferimenti al tema autostazioni assenti
Emilia Romagna (n. 30 del 02/10/1998 e s.m.i.)	- 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 e s.m.i.)	- 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).
Lombardia (n. 6 del 04/04/2012)	<ul style="list-style-type: none"> - Delega alle Province 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

	<p>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).</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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).
<p>Marche (n. 6 del 22/06/2013)</p>	<p>Riferimenti al tema autostazioni assenti</p> <p>Il Piano Triennale dei Servizi 2013 individua le autostazioni sul territorio regionale, classificandole in primarie (<i>“nodi di scambio completi [...] nei centri urbani a maggior flusso di utenza”</i>) e secondarie (<i>“assolvono a tutte le funzioni in centri urbani a minor flusso di utenza”</i>).</p>
<p>Molise (n. 19 del 20/08/1984)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>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);</i> - <i>La concessione all'impianto e all'esercizio delle autostazioni è delegata ai Comuni nel cui territorio deve essere ubicata l'autostazione (art. 64).</i> - <i>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.</i> <p><i>L'impianto e l'esercizio delle autostazioni sono soggetti al regime della concessione per la durata di anni trenta (art. 77).</i></p>
<p>Piemonte (n. 1 del 04/01/2000 e s.m.i.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Delega alle Province 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).
<p>Puglia (n. 18 del 31/10/2002 e s.m.i.)</p>	<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)	- <i>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, rientrino nella competenza territoriale provinciale (art. 9).</i>
Sicilia n. 19 del 22/12/2005	Riferimenti al tema autostazioni assenti
Toscana (n. 42 del 31/07/1998 e s.m.i.)	<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)	- <i>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)</i>
Trentino-Alto Adige Provincia di Trento (L.P. n. 16 del 9/07/1993)	<ul style="list-style-type: none"> - <i>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;</i> - <i>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;</i> - <i>Gli investimenti [...] comprendono infrastrutture, opere, impianti, autostazioni, parcheggi, aree di interscambio modale di passeggeri [...] (art. 7).</i>
Umbria (n. 37 del 18/09/1998)	<ul style="list-style-type: none"> - <i>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> - <i>I piani per l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico nei bacini [...], sono predisposti e approvati dalle Province [...];</i> - <i>Tali piani in particolare: [...] individuano gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale (art. 12).</i>
Valle d'Aosta (n. 29 del 01/09/1997)	<ul style="list-style-type: none"> - <i>La costruzione e/o l'esercizio di una autostazione o impianto analogo è soggetto a concessione della Regione.</i> - <i>Il Presidente della Giunta regionale può rendere obbligatorio l'uso di un'area o di un impianto di stazione quando ricorrano esigenze di</i>

	<p><i>integrazione dei servizi o della circolazione degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>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.</i> - <i>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).</i>
Veneto (n. 25 del 30/10/1998 e s.m.i.)	<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).

Il Dirigente dell'Ufficio Affari economici
f.to *Cinzia Rovesti*