

Milano, 3 novembre 2017

Spett.le
Autorità di regolazione dei trasporti

*c.a. Preg.mo Responsabile del
Procedimento*

A mezzo PEC

Oggetto: Condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale ed intramodale dei servizi.

Onorevole Autorità,

si portano alla Vostra attenzione alcuni elementi di riflessione in merito ai contenuti dello schema di atto di regolazione approvato con Vostra delibera n. 121/2017, come da seguente articolato.

Misura 1 – Documentazione da mettere a disposizione dei vettori e relative modalità di pubblicizzazione; consultazione dei soggetti interessati

Quesiti e risposte

1. Si concorda sul presupposto che gli Enti competenti della programmazione dei trasporti ai sensi del d.lgs. 422/97 individuino una o più autostazioni, in proporzione al Bacino di mobilità (autostazioni di natura “essenziale”), oppure si ritiene opportuno/possibile individuare differenti criteri di inclusione/definizione delle autostazioni interessate dal presente atto di regolazione? Quali potrebbero essere tali criteri (e.g. localizzazione presso centri urbani di rilevanza nazionale in funzione della popolazione residente, numero-soglia di autolinee interessate in funzione della tipologia di servizi MLP e/o TPL, di vettori diversi afferenti, di fermate/giorno, di passeggeri/anno)?

1.1. Con riferimento al servizio di trasporto pubblico locale (di seguito TPL) si rappresenta la necessità di coordinamento della disciplina di cui alla presente misura, la quale sottende

Pag. 1 di 8



indirizzi in sé condivisibili, rispetto alla disciplina definita dalla Delibera di codesta spettabile Autorità n. 49/2015, ed in particolare alle previsioni di quest'ultima in merito a presupposti, tempistiche, contenuti ed effetti della procedura di individuazione dei beni essenziali/strumentali per l'esecuzione del servizio.

1.2. Rispetto al tema dell'individuazione delle autostazioni, inoltre, presupposti, condizioni di efficacia e possibili effetti della misura in esame possono variare in dipendenza del fatto che:

- l'immobile di interesse sia in regime demaniale (statale, o regionale, o locale) indisponibile, ovvero demaniale disponibile, ovvero ancora in un regime di titolarità/disponibilità a carattere totalmente o almeno in parte privatistico;
- vi sia o non vi sia identità tra ente competente alla programmazione dei trasporti ex D.Lgs 422/97 ed ente competente a definire il regime urbanistico dell'immobile;
- all'atto dell'entrata in vigore della misura, la concreta destinazione/utenza dell'immobile di possibile interesse trovi disciplina - da fonte autoritativa ovvero negoziale - più o meno compatibile con scopo e/o contenuti del procedimento figurato dalla misura;

1.3. Può risultare utile che la misura, anche in rapporto ad alcuni dei temi sopra accennati, disciplini possibilità e condizioni di ricorso allo strumento della conferenza di servizi, o comunque operi un richiamo a tale istituto.

1.4. Ferma l'estrema complessità del quadro fattuale di riferimento che in parte emerge anche dalle considerazioni che precedono, si rappresenta la necessità che siano definiti a livello nazionale criteri uniformi di individuazione e regolamentazione delle autostazioni; per il che si ritiene necessario il coinvolgimento di codesta on.le Autorità, in confronto i soggetti di volta in volta competenti o a diverso titolo coinvolti, anche ad un livello di maggior dettaglio rispetto a quello che emerge da talune delle misure oggetto di consultazione.

2. Si concorda sulla necessità che sia definita una disciplina d'accesso all'autostazione da parte del soggetto competente e dell'ente gestore all'interno degli atti che ne regolano l'affidamento? Si condividono i contenuti (minimi) definiti al punto 5?

2.1. Si concorda con quanto prospettato, e si suggerisce che gli indirizzi dell'ente competente riguardino tutti gli aspetti che l'ente gestore (nell'ipotesi che quest'ultimo non sia emanazione del primo) è chiamato a definire in termini di dettaglio mediante lo strumento del PIA.

2.2. Si ravvisa la necessità che la delibera di codesta spettabile Autorità indichi il pur ovvio principio per il quale il gestore dell'autostazione, qualora soggetto diverso/non emanazione del soggetto competente, sia un soggetto indipendente, e quindi non possa operare nei servizi di MDL e/o di TPL, né possa essere (non solo in rapporto di controllo - attivo o passivo, ma nemmeno di) significativo collegamento con un operatore di tali servizi (in ragione della

propria composizione imprenditoriale/societaria, ovvero per rapporto negoziale: es. ATI, consorzio, contratto di rete, partnership etc.).

3. Si concorda sull'opportunità che il soggetto competente definisca gli elementi essenziali della disciplina della modalità di accesso e circolazione all'interno dell'autostazione mediante un'apposita consultazione dei principali portatori di interessi, da ripetere con cadenza annuale, anche in caso di gestione diretta?

3. Lo spirito della misura appare condivisibile; si rappresenta, nondimeno, che la possibilità di periodiche variazioni al regime dell'autostazione potrebbe confliggere con l'esigenza di almeno tendenziale consolidamento del medesimo regime, qualora esso risulti da atto di affidamento della gestione dell'autostazione ad esito di procedura competitiva pubblicistica (detto consolidamento imponendosi sia a tutela del gestore, rispetto all'offerta da esso presentata per ottenere l'affidamento, sia a tutela della par condicio degli altri concorrenti alla selezione).

4. Si concorda altresì sull'opportunità che analoga procedura di consultazione sia avviata dal gestore dell'autostazione (il soggetto competente, se gestione diretta), a fronte di eventuali situazioni di congestione della capacità dell'infrastruttura, al fine di evitare l'insorgere di controversie tra le parti?

4. Si ritiene utile che il governo della procedura di consultazione, anche in tal caso, spetti al soggetto competente.

5. Si concorda con la possibilità di prevedere come causa di risoluzione del contratto la violazione della sopra riportata disciplina/regolamentazione da parte del gestore e, in caso affermativo, si ritiene opportuno dettagliare meglio le modalità di risoluzione degli affidamenti?

5. In merito alla misura prospettata si rappresenta la pur ovvia necessità di gradazione delle sanzioni per inadempimento del gestore, anzitutto in ossequio al principio di proporzionalità

Misura 2 – Criteri per definire le condizioni di utilizzo della capacità, degli spazi e dei servizi delle autostazioni

Quesiti e risposte

Pag. 3 di 8

1. Si condivide l'opportunità che nel PIA siano individuati i criteri di allocazione degli stalli di fermata/sosta, in relazione ai servizi interessati e alla capacità ricettiva dell'autostazione? Si ritiene opportuno che siano meglio esplicitati eventuali condizioni di priorità d'accesso?

1.1. Si ritiene che la definizione dei relativi parametri debba spettare all'ente competente, rimanendo al gestore (qualora soggetto sostanzialmente diverso dall'ente competente/non allo stesso riconducibile) la disciplina di dettaglio.

1.2. Con riferimento alle ipotesi in cui l'affidamento della gestione dell'autostazione (ad un soggetto sostanzialmente diverso dall'ente competente/non allo stesso riconducibile) consegua ad una procedura concorsuale pubblicistica, si rappresenta l'esigenza che il PIA sia definito non già a valle dell'affidamento stesso, ma sia elemento esso stesso inserito nel segmento procedimentale caratterizzato dall'esercizio di potestà autoritative/amministrative e da controllo pubblicistico, anche giudiziale (per esempio, il PIA potrebbe essere ragionevolmente previsto quale elemento – diremmo uno dei principali - dell'offerta dei concorrenti alla selezione per l'affidamento della gestione dell'autostazione).

2. Si condivide il criterio proposto per la messa a disposizione degli spazi e dei servizi all'interno dell'autostazione, di cui al punto 2? Sulla base di quale altro possibile fattore o criterio potrebbe essere proporzionata l'allocazione degli spazi? Si riterrebbe, ad esempio, adeguata l'attribuzione degli spazi in modo paritario tra tutti i vettori che utilizzano l'autostazione, al fine di offrire visibilità a tutti i soggetti e di favorire condizioni concorrenziali?

2. Si ritiene necessario che la disciplina della destinazione/dell'utenza dell'autostazione sia coerente con la diversa tipologia dei servizi di trasporto ivi concretamente attestati o astrattamente attestabili: se servizi "a mercato", ovvero servizi (qual è il TPL) caratterizzati da un diritto di esclusiva e da obblighi di servizio (tariffari e non solo).

2.2. Nell'assegnazione di spazi si dovrà anche considerare un criterio di "pertinenza" territoriale dei volumi (di percorrenze o di passeggeri) riferibili ai vari operatori del trasporto.

3. *Omissis*

4. Si condivide la necessità di prevedere da parte del gestore la definizione di specifiche procedure di accesso all'autostazione e utilizzo delle relative infrastrutture (aree di sosta/fermata e locali interni)? Quali contenuti e aspetti minimi si ritiene opportuno siano disciplinati all'interno di tali procedure, anche a tutela delle condizioni di accessibilità all'autostazione da parte del vettore?

4. Si condivide quanto prospettato, ferma restando la necessità che dette procedure di accesso e condizioni di utilizzo rispondano a criteri prefissati dall'ente competente, possibilmente previo confronto anche con codesta on.le Autorità.

5. *Omissis*

6. Si condivide la necessità che il gestore dell'autostazione ne verifichi annualmente le condizioni di accesso e utilizzo, attivando se del caso la procedura di consultazione degli *stakeholders*? Si ritengono sufficienti le modalità operative descritte o si ritiene opportuno specificare altri riferimenti?

6. Ci si riporta a quanto osservato sopra, *sub* Misura 1, risposta al quesito 3.

Misura 3 – Criteri per la definizione di condizioni economiche di accesso alle autostazioni

Quesiti e risposte

1. Quali dei criteri di tariffazione di cui al punto 1 sub. a) si ritengono più adeguati per le operazioni di transito/fermata/sosta? Si ritiene vi siano alternative più opportune? Sono identificabili parametri di dimensionamento o soglie minime-massime di pedaggio/canone in funzione dei servizi svolti o delle caratteristiche del sito?

1.1. Con riferimento all'utenza dell'autostazione da parte dei servizi di TPL, considerato quanto espresso sub Misura 2 - risposta al quesito 2, si rappresenta la necessità che, qualora vengano introdotti a carico di un operatore del TPL di oneri di utenza dell'autostazione non esistenti/dichiarati all'atto dell'affidamento del servizio di TPL, il medesimo operatore ottenga conseguente adeguata compensazione da parte dell'Ente affidante: diretta (tramite contributo/corrispettivo o riduzione di oneri di servizio), ovvero indiretta (es. manovra tariffaria).

1.2. In rapporto alla medesima esigenza sottesa all'osservazione che precede, si rappresenta la necessità che le condizioni operative ed economiche di utenza dell'autostazione da parte dell'affidatario di servizi di TPL siano precisamente indicate nell'ambito della procedura selettiva per l'affidamento dei medesimi servizi di TPL che si attestino presso l'autostazione (in coerenza, peraltro, con l'indirizzo sotteso alla delibera di codesta spettabile Autorità n. 49/2015).

2. *Omissis*

3. *Omissis*

4. *Omissis*

5. Si ritiene opportuno individuare sistemi diversificati e soglie di tariffazione in funzione dei servizi interessati (TPL connotati da OSP, MLP, linee atipiche, altri) o in funzione delle modalità di accesso e uso dell'autostazione (fermata con movimentazione passeggeri, sosta inoperosa), nonché di eventuali agevolazioni o esenzioni? Ad esempio, dovrebbero essere previsti livelli di tariffazione più bassi, o sistemi di esenzione/esonero totale, per i servizi di TPL (già onerati da OSP)? In tal caso, quali soglie di agevolazione/esenzione potrebbero essere applicate e in base a quali criteri?

5. Ci si riporta a quanto osservato in risposta al quesito 1 relativo alla presente Misura.

Misura 4 – Criteri per stabilire le condizioni di accessibilità fisica delle autostazioni

Quesiti e risposte

Omissis

Misura 5 – Criteri per definire le condizioni di accesso alle biglietterie delle autostazioni

Quesiti e risposte

1. Ferme restando le peculiarità dell'autostazione, si ritiene debbano essere meglio specificati i criteri di definizione del sistema di vendita dei titoli di viaggio, con particolare riferimento all'adozione di biglietteria unificata vs. biglietteria esclusiva? In particolare, quale soluzione si ritiene preferibile e sulla base di quali parametri di valutazione?

1.1. Fermo quanto osservato a proposito della necessità che il soggetto gestore (non riconducibile al soggetto competente) sia affatto indipendente, si ritiene necessario che ciascun operatore provveda in proprio ai servizi di rivendita dei titoli di viaggio (spesso connessi ad iniziative promozionali e/o a servizi/contenuti informativi costitutivi di politiche commerciali la cui iniziale riservatezza è condizione di efficacia), eventualmente anche tramite singole postazioni localizzate in un'unica area dedicata a tali servizi nell'ambito dell'autostazione.



1.2. In ogni caso, si ritiene che le modalità attraverso le quali garantire i servizi di rivendita titoli di viaggio nell'ambito dell'autostazione non debbano essere rimesse alla discrezionalità del gestore (il PIA, in argomento, dovrà essere rispettoso di criteri predefiniti dall'Ente competente, eventualmente anche attivando adeguato confronto con codesta on.le Autorità).

2. *Omissis*

3. *Omissis*

Misura 6 – Informazioni al pubblico e modalità di loro erogazione nelle autostazioni

Quesiti e risposte

1. Si condividono le tipologie di informazioni di cui al punto 2? Quali altri contenuti generali potrebbero includersi?

1.1. Lo spirito sotteso alla misura appare condivisibile. Si rappresenta nondimeno che, in relazione ai servizi di TPL, contenuti, strumenti e modalità dell'informativa dell'utenza di tali servizi da parte dell'operatore ben potrebbero costituire (ed hanno in passato costituito) aspetti dell'offerta di servizio valutati ai fini del relativo affidamento mediante procedura competitiva. Rimettere al gestore dell'autostazione la definizione di detti contenuti, strumenti e modalità (sia pur prevedendo una consultazione dell'operatore del servizio di trasporto) elimina o riduce sensibilmente la possibilità di valorizzare l'informativa all'utenza quale parametro di valutazione delle offerte per l'affidamento del servizio di TPL.

1.2. L'attribuzione al gestore dell'autostazione della competenza per definire modalità e strumenti dell'informativa all'utenza dei servizi di trasporto attestantisi presso l'autostazione non dovrebbe, inoltre, tradursi in vincoli alle tecnologie utilizzabili dall'operatore dei medesimi servizi di trasporto; ove si perseguisse la linea figurata dalla misura, pertanto, il gestore dovrebbe quindi farsi carico di provvedere una piattaforma tecnologica in grado di gestire e coordinare l'output di sistemi diversi (sia a livello di software sia a livello di hardware) di generazione di dati/informazioni.

2. *Omissis*

3. Si condivide la specificazione dei formati di divulgazione delle informazioni? Quali altri supporti potrebbero includersi?

2.-3. Ci si riporta a quanto osservato in risposta al quesito 1.



Misura 7 - Monitoraggio

Quesiti e risposte

Omissis

* *

Si rimane a disposizione per ogni ulteriore contributo che codesta on.le Autorità ritenesse utile.

Con osservanza.

Autoguidovie S.p.A.
Il Responsabile Ufficio Legale
Federico Zanichelli

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Federico Zanichelli'.