

***Schema di 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.***

***Documento di consultazione***

**SOMMARIO**

Nota introduttiva  
Glossario  
Misure regolatorie

\* \* \*

**Nota introduttiva**

Il presente atto di regolazione stabilisce le 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 seconda della Costituzione, ai sensi dell'articolo 37, comma 1 e comma 2, lettera a), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (d.l. 201/2011). Sono definite altresì le condizioni economiche di accesso alle autostazioni interessate, ai sensi dell'articolo 37, comma 1 e comma 2, lettere b) e c) del d.l. 201/2011.

Le Misure in esso contenute si applicano alle autostazioni che rivestono, all'interno di un Bacino di mobilità, caratteristiche di essenzialità in relazione alle esigenze di mobilità dei passeggeri e ai servizi di trasporto esistenti, con particolare riferimento ai servizi automobilistici di MLP e TPL, e/o alla relativa interconnessione con i servizi ferroviari regionali/nazionali e, ove presente, con altre modalità di trasporto, quali porti o aeroporti.

Sotto un profilo soggettivo, le Misure si applicano a:

- a) il soggetto sotto la cui competenza, ai sensi della legislazione vigente, ricade l'autostazione (nel seguito "soggetto competente"); l'attuale assetto amministrativo delle autostazioni sul suolo nazionale prevede una ripartizione di tale attribuzione in funzione della collocazione dell'autostazione, distinguendo tra: (i) autostazioni ubicate su suolo pubblico di competenza degli Enti territorialmente interessati (di cui al citato d.lgs. 422/1997, fatto salvo il successivo trasferimento di funzioni a differenti Enti locali o delegati); (ii) infrastrutture site in prossimità di stazioni ferroviarie (aree non più strumentali all'esercizio ferroviario) di competenza del Gruppo "Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A."; (iii) autostazioni di proprietà di soggetti privati, ubicate in ambiti di relativa proprietà/competenza;
- b) il soggetto pubblico o privato a cui è, ove del caso, affidata dal soggetto competente la gestione dell'autostazione (nel seguito "gestore"); con riferimento alle possibili forme di affidamento della gestione di un'autostazione previste dalla legislazione vigente, si rilevano le seguenti configurazioni alternative: (i) gestione diretta del soggetto competente o in house, (ii) affidamento da parte del soggetto competente a un gestore pubblico o privato mediante procedura di gara, anche in forma di partenariato; (iii) affidamento diretto da parte del soggetto competente a gestore pubblico o privato, senza espletamento di gara.

Le Misure presuppongono che gli Enti competenti degli atti di programmazione dei trasporti locali, ai sensi degli articoli 14 e 15 del d.lgs. 422/97, individuino all'interno del proprio territorio un sistema di nodi di interconnessione, costituito da una o più autostazioni soggette alle misure regolatorie che seguono, secondo caratteristiche di proporzionalità alla domanda di ciascun Bacino di mobilità di propria competenza.

## GLOSSARIO

Ai fini dell'applicazione delle misure regolatorie di cui al presente atto si utilizzano le seguenti definizioni:

**Autorità** (o ART): Autorità di Regolazione dei Trasporti;

**Autostazione:** *“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”* (cfr. regolamento (UE) 181/2011, art. 3/m);

**Bacino di mobilità:** area territoriale senza soluzione di continuità, determinata dai soggetti competenti, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del grado di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento (cfr. “Definizioni” in Allegato alla delibera ART n.48/2017 del 30 marzo 2017). Cfr. anche art. 48, commi 1 e 2, d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96;

**Essential facility:** infrastruttura in cui ricorrono congiuntamente le condizioni di: (1) *condivisibilità*, ossia possibilità che l'infrastruttura sia utilizzata da più vettori contestualmente; (2) *essenzialità*, ossia non sostituibilità dell'infrastruttura per l'esercizio dell'attività svolta dal vettore; (3) *non duplicabilità*, associata alla subadditività dei costi (monopolio naturale), con riferimento in particolare ai costi socialmente sostenibili, in termini di interesse generale e sostenibilità economica e ambientale; (4) *dominanza* da parte del soggetto che la controlla: il proprietario della struttura e il relativo gestore, ove distinti. (cfr. Allegato A alla Delibera n. 49 del 17 giugno 2015, Misura 2 – punto 1);

**Gestore (dell'autostazione):** il soggetto pubblico o privato a cui è affidata dal soggetto competente la gestione dell'autostazione;

**Persona a mobilità ridotta (PMR):** *“la persona la cui mobilità sia ridotta nell'uso del trasporto a causa di una disabilità fisica, sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea, disabilità o minorazione, mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione, adeguata e un adattamento alle sue esigenze specifiche del servizio fornito a tutti i passeggeri”* (cfr. regolamento (UE) 181/2011, art. 3/t);

**Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA):** documento-chiave di riferimento per la regolazione dell'accesso all'autostazione e la definizione delle relative condizioni tecnico/economiche di utilizzo da parte dei vettori;

**Schema di contratto:** modello documentale predisposto per definire una struttura di riferimento univoca, idonea a determinare le regole, le procedure, gli obblighi e le relative responsabilità, ai quali le parti devono uniformarsi o sottostare al fine di accedere all'autostazione e/o ai servizi interessati;

**Servizi automobilistici MLP (MLP):** servizi di trasporto a media-lunga percorrenza di interesse e competenza nazionale, come definiti dall'articolo 3, comma 1/c, del decreto legislativo 422/97: *“servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni”*;

**Servizi automobilistici di TPL (TPL):** *“servizi pubblici di trasporto regionale e locale (...) che non rientrano tra quelli di interesse nazionale (...), che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale”*, inteso come urbano/suburbano o extraurbano (cfr. decreto legislativo 422/97, art. 1 – comma 2);

**Soggetto competente:** il soggetto sotto la cui competenza, ai sensi della legislazione vigente, ricade l'autostazione in funzione della relativa collocazione (enti pubblici territoriali o enti locali delegati, società del Gruppo “Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.”, soggetti privati);

**Sosta inoperosa:** permanenza dell'autobus all'interno dell'autostazione, con relativa occupazione di aree dedicate, di norma per tempi prolungati, per cause non direttamente correlate allo svolgimento del servizio, fuori orario di esercizio e senza movimentazione di passeggeri;

**Vettore:** *“una persona fisica o giuridica, diversa dall'operatore turistico, dall'agente di viaggio o dal venditore di biglietti, che offre servizi (...) di trasporto al pubblico”* (cfr. regolamento (UE) 181/2011, art. 3/e).

## MISURE REGOLATORIE

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

1. Il soggetto competente e il gestore dell'autostazione, qualora distinti, concorrono ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni e alle strutture ivi insistenti a qualsiasi vettore ne faccia richiesta, purché munito delle autorizzazioni previste dalla legislazione vigente, attraverso:
  - a) la definizione da parte del soggetto competente degli elementi essenziali relativi alle modalità di accesso e circolazione all'interno dell'autostazione, secondo quanto specificato nei successivi punti 6 e 7 e nei punti 1 delle Misure 4, 5 e 6;
  - b) la predisposizione da parte del gestore di una completa descrizione delle caratteristiche infrastrutturali della autostazione, delle dotazioni, degli spazi e delle condizioni tecnico/economiche per il suo utilizzo da parte dei vettori, da specificare all'interno del documento denominato "Prospetto Informativo dell'Autostazione" (nel seguito: PIA), di cui al successivo punto 5.
2. In caso di affidamento della gestione dell'autostazione a un soggetto terzo, il soggetto competente fornisce le informazioni di cui al precedente punto 1 sub. a) nell'ambito della documentazione prevista dalle procedure adottate; ad affidamento avvenuto, il gestore redige il PIA, integrando ove necessario tali informazioni.
3. In caso di gestione diretta o *in house* dell'autostazione, la responsabilità della redazione integrale del PIA è dello stesso soggetto competente o della società *in house*.
4. Il PIA è reso disponibile dal gestore sul proprio sito internet e/o sul sito internet dell'autostazione.
5. La documentazione di cui al precedente punto 1, secondo quanto disciplinato nelle successive Misure, definisce:
  - a) capacità ricettiva dell'autostazione, attraverso la rappresentazione planimetrica della disposizione e delle caratteristiche dimensionali degli stalli e delle banchine di sosta/transito, delle aree di circolazione/movimentazione dei veicoli e dei percorsi per i passeggeri, delle eventuali aree di sosta di media-lunga durata, compresa la sosta inoperosa (eventualmente regolamentata in modo differente per tipologia di servizio: TPL, MLP, internazionali), delle eventuali aree di parcheggio privato, gratuito o di interscambio, adiacenti all'autostazione, nonché dei locali interni all'edificio dell'autostazione, con indicazione delle relative caratteristiche dimensionali e strutturali;
  - b) modalità di gestione dell'accesso dei vettori interessati all'interno dell'autostazione in relazione alla capacità ricettiva del sito, ai fini dell'effettuazione della sosta/fermata e dell'utilizzo degli spazi e dei servizi, di cui alla successiva Misura 2;
  - c) tariffe di transito/fermata o sosta dei veicoli (anche in funzione del tipo di servizio esercito: TPL, MLP, servizi internazionali), canoni di locazione degli spazi interni o prospicienti all'autostazione (locali/punti di accoglienza/attesa della clientela, desk informativi, biglietterie e spazi commerciali) e tariffe per l'utilizzo di servizi complementari o accessori, di cui alla successiva Misura 3;
  - d) criteri di accessibilità fisica all'autostazione, con particolare riferimento alla fruibilità da parte delle PMR, di cui alla successiva Misura 4;

- e) criteri di accessibilità commerciale all'autostazione in termini di definizione del sistema di vendita dei titoli di viaggio, anche connessi a funzioni di bigliettazione integrata, di cui alla successiva Misura 5;
- f) canali di erogazione delle informazioni al pubblico, di cui alla successiva Misura 6;
- g) modalità di monitoraggio delle condizioni di accesso alle autostazioni, sopra definite, di cui alla Misura 7.

Il PIA contiene inoltre gli schemi di contratto da stipulare tra il gestore ed il singolo vettore, secondo quanto disciplinato al successivo punto 4 della Misura 2.

- 6. In caso di affidamento della gestione dell'autostazione a un soggetto terzo, o di subentro di un nuovo gestore, il soggetto competente definisce gli elementi essenziali della disciplina/regolamentazione, di cui al precedente punto 1 sub. a), tenendo conto degli esiti di un'apposita consultazione dei principali portatori di interessi, tra i quali: l'eventuale vigente gestore, gli Enti affidanti dei servizi OSP interessati che utilizzano l'autostazione e i relativi vettori, i restanti vettori afferenti all'autostazione (i.e. servizi MLP), i viaggiatori e/o le loro associazioni, anche in rappresentanza delle PMR. La suddetta procedura di consultazione si conclude prima dell'affidamento della gestione al terzo interessato. La disciplina/regolamentazione risultante è parte integrante della documentazione di gara e/o dello schema di convenzione, predisposti dal soggetto competente per l'affidamento, e specifica gli elementi essenziali a tale fine individuati, di cui al precedente punto 5.
- 7. Il soggetto competente avvia altresì la procedura di consultazione di cui al punto precedente, anche in caso di gestione diretta (ove esso coincide con il gestore), con cadenza annuale.
- 8. La procedura di consultazione di cui al precedente punto 6 è avviata altresì dal gestore dell'autostazione, con il coinvolgimento del soggetto competente, a fronte di eventuali situazioni di congestione della capacità dell'infrastruttura tali da impedire di soddisfare le richieste di nuovi vettori o comportare necessità di significativa re-distribuzione degli spazi/servizi tra i vettori presenti, al fine di evitare l'insorgere di controversie tra le parti. Le nuove condizioni di utilizzo dell'autostazione, in esito alla consultazione, sono recepite dal gestore nel PIA.
- 9. Quanto previsto al precedente punto 1, nonché la relativa documentazione di riferimento, garantisce il rispetto dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus definiti dal regolamento (UE) n. 181/2011, in conformità a quanto previsto dal relativo "ambito di applicazione" (art. 2) e secondo quanto specificatamente richiamato nelle successive Misure regolatorie.
- 10. Quanto previsto ai punti precedenti è cogente per il gestore, che garantisce e verifica il mantenimento nel tempo delle definite condizioni di accessibilità e funzionalità dell'autostazione; la violazione della predetta disciplina da parte del gestore può costituire causa di risoluzione dell'affidamento da parte del soggetto competente.

## Quesiti

- 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)?

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?
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?
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?
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?

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

1. Nel rispetto della regolamentazione stabilita dal soggetto competente e in relazione alle caratteristiche strutturali dell'autostazione, al fine di garantire le medesime condizioni di utilizzo per tutti i vettori interessati, il gestore definisce all'interno del PIA:
  - a) le modalità di gestione della capacità di accesso, circolazione e sosta/fermata all'interno dell'autostazione, in termini di definizione delle priorità e delle procedure di richiesta e allocazione, in relazione alla disponibilità ricettiva del sito; sono in particolare stabiliti:
    - i. la disciplina delle varie tipologie di sosta/fermata, anche di tipo inoperosa e/o di media-lunga durata, in funzione del tempo di permanenza all'interno dell'autostazione e di occupazione dello stallo, definendo anche eventuali soglie temporali (minime/massime) correlate a differenti condizioni economiche, di cui alla successiva Misura 3;
    - ii. i criteri di utilizzo degli stalli di fermata/sosta dedicati ai servizi interessati, in funzione delle diverse, previste, modalità definite con i vettori (e.g. stalli dedicati e/o a rotazione, su abbonamento, su prenotazione, in base alla schedulazione oraria delle linee nel caso di servizi di TPL);
    - iii. i percorsi/flussi di movimentazione interna alle aree dell'autostazione (e.g. arrivo, fermata/sosta e partenza autobus);
    - iv. le procedure di gestione delle richieste di messa a disposizione di aree/servizi, comprendenti la formalizzazione del processo (e relative tempistiche) da seguire dalla richiesta dell'area o dello svolgimento del servizio offerto, all'allocazione dell'area o allo svolgimento del servizio, sulla base della stipula di relativo contratto di tra vettore e ente gestore, di cui al successivo punto 4;
  - b) le modalità di gestione, ove presenti, delle aree disponibili da destinare all'accoglienza e l'attesa dei passeggeri, degli spazi informativi e pubblicitari, delle biglietterie (anche automatiche), degli spazi commerciali e degli spazi di servizio, secondo i criteri specificati nei punti successivi.
2. Gli spazi richiesti da ogni vettore, da riservare alla movimentazione dei veicoli/degli utenti e all'accoglienza/assistenza dei passeggeri, sono assegnati assicurando il rispetto di requisiti di visibilità e disponibilità equi e non discriminatori: l'allocazione degli spazi da parte del gestore dell'autostazione avviene in modo proporzionale al volume di traffico prodotto da ciascun vettore (numero di corse/g,

numero di pax/a) in funzione della tipologia di servizio interessata (MLP, TPL), salvaguardando la necessità di assicurare per i vettori con volume di traffico minore almeno uno stallo, eventualmente gestito a rotazione, e adeguati spazi informativi, eventualmente condivisi/integrati.

Indipendentemente dal criterio di assegnazione adottato, il gestore prevede specifiche condizioni a garanzia dell'operatività e dell'accesso ai suddetti spazi da parte dei vettori nuovi entranti, al fine di promuovere lo sviluppo del mercato.

L'attribuzione degli spazi, di cui al presente punto, avviene a condizioni economiche trasparenti, eque e non discriminatorie, secondo le modalità disciplinate dalla successiva Misura 3.

A fronte di eventuali situazioni di congestione della capacità dell'autostazione, il gestore avvia la procedura di consultazione di cui al punto 8 della Misura 1.

3. A ogni vettore è consentita la promozione dei propri servizi, anche di natura commerciale, e l'accesso agli spazi pubblicitari presenti all'interno dell'autostazione, a condizioni non discriminatorie rispetto agli altri vettori interessati e alle condizioni economiche disciplinate dalla successiva Misura 3.
4. Sono parte integrante del PIA gli schemi di contratti da stipulare tra il gestore ed il singolo vettore, in cui sono definiti in particolare:
  - a) le procedure di regolazione dell'accesso all'autostazione in termini di: modalità di richiesta e ottenimento dell'autorizzazione all'ingresso e all'utilizzo delle aree di sosta/fermata e di circolazione/movimentazione (e.g. tempistiche, informazioni da trasmettere al gestore, obblighi reciproci), sistema di gestione della capacità ricettiva dell'autostazione in condizioni normali e anomale/eccezionali, eventuali sistemi di controllo/monitoraggio degli accessi e delle infrastrutture, ecc.
  - b) le condizioni per l'utilizzo delle singole tipologie di aree/locali interni all'autostazione in relazione ai servizi offerti dal gestore e/o dal vettore e le eventuali garanzie da fornire da parte del vettore;
  - c) le condizioni di fruizione dei servizi forniti dal gestore, anche di natura complementare o accessoria (e.g. assistenza alla salita o alla discesa dai mezzi di PMR, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, servizi di rifornimento carburante, etc.), compresa la relativa periodicità e le eventuali garanzie da fornire da parte del vettore e/o del gestore;
  - d) le condizioni di tariffazione delle fasi di movimentazione, dei servizi forniti dal gestore, nonché i canoni per l'utilizzo da parte del vettore dei locali interni dell'autostazione, applicati in funzione delle diverse finalità di utilizzo, come disciplinato dalla successiva Misura 3.
5. Lo spazio destinato all'accoglienza ed alla sosta dei passeggeri, ove presente, è direttamente gestito dal gestore dell'autostazione, avendo cura di effettuarne il dimensionamento in funzione del numero medio di passeggeri presenti in attesa, almeno con riferimento all'utenza dei servizi di MLP e di quelli internazionali.
6. Le condizioni di utilizzo dell'autostazione definite nel PIA sono soggette alla verifica periodica con cadenza annuale da parte del gestore, al fine di accertare il grado di soddisfazione delle esigenze dei vettori ed eventuali opportune variazioni dell'assetto operativo e gestionale; in particolare, tali condizioni sono modificate per tenere conto di variazioni degli assetti dei servizi che afferiscono all'autostazione o di significative modifiche infrastrutturali: nel rispetto della regolamentazione stabilita e nei limiti delle caratteristiche strutturali dell'autostazione, il gestore individua le modifiche alle condizioni generali di utilizzo ritenute necessarie a fronte di tali eventi, definendone l'applicazione specifica con ciascun vettore autorizzato; tali modifiche tengono conto degli esiti dell'eventuale procedura di consultazione degli *stakeholders* di cui al punto 8 della Misura 1.  
Le modifiche alle condizioni di utilizzo dell'autostazione sono recepite dal gestore mediante corrispondente revisione del PIA.

## Quesiti

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?
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?
3. Si ritiene opportuno prevedere la formalizzazione di specifici strumenti per sancire gli accordi e la suddivisione di compiti/responsabilità tra le parti (e.g. Contratti d'uso), al fine di individuare nel dettaglio i servizi resi dal gestore e dal vettore all'interno dell'autostazione, le responsabilità reciproche, nonché le modalità di definizione di eventuali variazioni degli assetti?
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?
5. Si ritengono sufficienti le indicazioni definite in merito alle informazioni che il gestore deve mettere a disposizione dei vettori interessati nel PIA e nei relativi schemi di contratti-tipo? Quali altri riferimenti, contenuti o requisiti dovrebbero essere integrativamente previsti?
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?

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

1. Il gestore, sulla base delle indicazioni fornite dal soggetto competente all'atto dell'affidamento, definisce all'interno del PIA le condizioni economiche di accesso all'autostazione, disciplinando gli aspetti nel seguito riportati:
  - a) i sistemi di tariffazione del transito/fermata/sosta dei veicoli, in relazione ai differenti servizi interessati, sotto forma di canoni o pedaggi calcolati, a titolo indicativo e non esaustivo, secondo le seguenti modalità:
    - i. a tempo, ad esempio per l'attestazione presso gli stalli di fermata, o per la sosta di media lunga durata o inoperosa;
    - ii. a passaggio, ad esempio per il transito all'interno dell'autostazione o per l'effettuazione della singola fermata;
    - iii. forfettaria in un determinato periodo di tempo, ad esempio per la fermata finalizzata alla sola salita/discesa passeggeri e carico/scarico bagagli;
    - iv. in base alle caratteristiche dimensionali del veicolo o alla tipologia di servizio e al relativo segmento di mercato interessato o al numero di passeggeri/anno movimentati.
  - b) i canoni di locazione dei locali disponibili per finalità di accoglienza passeggeri, spazi informativi e pubblicitari, biglietterie, locali tecnici per il personale di servizio, garantendo caratteristiche di destinazione degli spazi non discriminatorie tra i vari vettori richiedenti; a titolo indicativo e non esaustivo, i canoni di locazione possono essere commisurati ad esempio a:



- i. le superfici utili dei locali disponibili, anche diversificando i canoni in funzione della destinazione d'uso degli spazi medesimi (e.g. accoglienza, biglietteria, pubblicità, servizi commerciali);
- ii. in funzione della visibilità e della collocazione all'interno dell'autostazione (e.g. posizione baricentrica, ubicazione a piani superiori/inferiori).

Il gestore riporta all'interno del PIA i costi unitari per ognuna delle tipologie di spazio, nonché le modalità per la relativa richiesta di assegnazione e le tempistiche entro le quali il gestore deve dare riscontro alla richiesta;

- c) eventuali sistemi tariffari correlati all'offerta, da parte del gestore, di servizi non direttamente connessi alle funzionalità dell'autostazione, di natura complementare (e.g. assistenza alla salita ed alla discesa dei passeggeri dai mezzi, ove non a carico dei singoli vettori) o accessoria (e.g. manutenzione ordinaria e/o straordinaria, riparazione autobus, rifornimento di carburante).

2. I sistemi di tariffazione di cui al precedente punto 1 sub. a) possono prevedere specifiche modulazioni in funzione delle caratteristiche strutturali e operative dell'autostazione, sulla base di criteri quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- a) il grado di congestionamento delle aree e delle strutture interessate dell'autostazione, prevedendo una differente quantificazione delle tariffe nelle diverse unità di tempo della giornata (ore), nei diversi periodi della settimana e dell'anno;
- b) il volume di traffico, applicando una percentuale di sconto rispetto alle tariffe di base in rapporto ai transiti/fermate effettuati;
- c) i tempi di occupazione degli stalli di fermata, stabilendo tariffe differenziate in funzione di soglie minime/massime di permanenza dei veicoli interessati (e.g. fermate brevi, soste inoperative e/o notturne), monitorate con adeguati sistemi di controllo degli accessi.

3. I sistemi di tariffazione di cui al precedente punto 1 sub. a) devono presentare, a parità di tipologia di servizio (TPL, MLP) e per le diverse attività (e.g. passaggio, fermata con carico e scarico passeggeri, sosta medio-lunga e inoperosa), caratteristiche di omogeneità per i differenti vettori e tipologie di veicoli, nel rispetto dei principi di equità e non discriminazione.

4. Con riferimento alle condizioni economiche di cui al precedente punto 1, il gestore specifica all'interno del PIA:

- a) le modalità di aggiornamento/revisione delle tariffe o pedaggi e dei canoni di locazione in relazione al tasso di inflazione, calcolato in base all'indice annuale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati ISTAT (FOI), o altro tasso definito nell'ambito delle normative regionali;
- b) la modalità di corresponsione degli oneri economici e di fatturazione da parte del vettore;
- c) eventuali agevolazioni ed esenzioni, per particolari tipologie di servizi o di vettori (e.g. servizi di TPL, servizi occasionali, servizi di trasporto PMR).

5. Il gestore rende disponibili sul proprio sito internet e/o sul sito internet dell'autostazione le informazioni relative alle condizioni economiche di accesso, di cui ai punti precedenti, mediante il PIA. Le informazioni sono rese in formati accessibili e disponibili in lingua italiana e, su richiesta, in lingua inglese.

## Quesiti

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?

2. Si ritengono adeguati i criteri di commisurazione di cui al punto 1 sub. b)? Si ritiene vi siano alternative più opportune? Sono identificabili parametri di dimensionamento adottabili come riferimento generale?
3. Si ritengono adeguati i criteri di modulazione delle tariffe individuati di cui al punto 2? Quali altri parametri di riferimento potrebbero essere applicati?
4. Si ritiene adeguato il criterio di aggiornamento/revisione delle tariffe o pedaggi e dei canoni locazione individuato? Si ritiene opportuno prevedere in aggiunta, o in alternativa, dinamiche tariffarie diverse, correlate ad esempio: a eventuali investimenti effettuati dal gestore dell'autostazione durante il periodo di affidamento, alla qualità/efficienza dei servizi erogati (e.g. modelli "price cap"), alla correlazione delle tariffe/canoni ai margini conseguiti dal gestore per lo sfruttamento di spazi o lo svolgimento di servizi non direttamente correlati alle funzioni dell'autostazione (e.g. modelli "single till" vs. "dual till")?
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?

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

1. Il soggetto competente, in relazione alle caratteristiche dell'autostazione, stabilisce le condizioni di accessibilità fisica della stessa, disciplinando i seguenti aspetti:
  - a) la distanza massima, misurata in metri o in tempo di percorrenza a piedi, tra punti di accesso alle diverse modalità e tipologie di trasporto afferenti all'autostazione; il soggetto competente definisce tale distanza univocamente o in modo differenziato in funzione delle diverse modalità di trasporto interessate e delle caratteristiche dei servizi, tenendo conto in particolare dell'opportunità di agevolare l'interscambio dei passeggeri tra servizi MLP e servizi di TPL eventualmente afferenti all'autostazione; il soggetto competente considera nella valutazione anche i servizi di trasporto non di linea che afferiscono all'infrastruttura (c.d. "complementari"), quali ad esempio i servizi flessibili "a chiamata", *car-sharing*, taxi (anche collettivi);
  - b) l'eventuale realizzazione di un parcheggio di interscambio, opportunamente dimensionato in funzione delle dimensioni del bacino di gravitazione ad esso afferente, eventualmente collegato all'autostazione da servizi navetta, finalizzati ad agevolarne l'accesso dei passeggeri, con particolare riferimento alle PMR; il soggetto competente e il gestore del parcheggio (qualora soggetto distinto) definiscono le condizioni tariffarie di accesso alla struttura, anche integrate con quelle per l'uso dei servizi offerti dai vettori o relativi a differenti sistemi modali di trasporto raggiungibili dall'autostazione, con riferimento alle possibili differenti modalità di utilizzo (giornaliero, con abbonamento mensile o annuale, etc.); ove possibile, può essere opportuno prevedere aree ad utilizzo gratuito per la sosta di breve periodo di autovetture private per gli accompagnatori dei passeggeri in partenza o in arrivo (*kiss & ride*);
  - c) l'organizzazione degli spazi del fabbricato viaggiatori e delle aree di circolazione dei passeggeri, anche a beneficio delle PMR; tale organizzazione dovrà prevedere:
    - i. la separazione dei flussi veicolari e pedonali in arrivo/partenza, la riduzione delle interferenze e le relative condizioni di sicurezza (e.g. sistemi di segnalazione, protezioni verticali/orizzontali);
    - ii. l'individuazione di percorsi, anche mediante apposita segnaletica, tali da consentire a tutti gli utenti e in particolare alle PMR di accedere in piena autonomia all'autostazione e ai relativi

servizi (tra cui biglietterie, punti di orientamento, desk informativi) senza la necessità di richiedere assistenza specifica; la piena accessibilità all'autostazione a beneficio delle PMR può essere garantita anche mediante l'adozione di un programma di progressivo abbattimento delle barriere architettoniche eventualmente presenti, da definire e concordare in base alle rispettive competenze dei diversi soggetti interessati;

- iii. qualora l'autostazione presenti barriere architettoniche, la definizione di servizi di assistenza forniti dal soggetto gestore e/o dal vettore per garantire adeguate condizioni di accessibilità delle PMR, comprendenti ad esempio: punti di accoglienza all'interno del fabbricato viaggiatori, procedure di accompagnamento delle PMR agli stalli di sosta dei mezzi, supporto alla salita ed alla discesa dai mezzi, condizioni di viaggio riservate agli accompagnatori.

2. Le caratteristiche di accessibilità fisica dell'autostazione sono riportate dal gestore nel PIA, in conformità a quanto eventualmente definito dal soggetto competente e fatte salve opportune integrazioni, al fine di garantire adeguate condizioni di fruizione da parte dei passeggeri, con particolare riferimento alle esigenze di mobilità delle PMR, nel rispetto dei diritti nel merito definiti al capo III del regolamento (UE) n. 181/2011.

### Quesiti

1. Si ritiene che, ai fini di garantire un'adeguata accessibilità fisica all'autostazione, la disciplina di una distanza massima tra punti di interscambio sia opportuna? Si condivide il presupposto generale di definizione della distanza in funzione delle peculiarità dell'autostazione e delle caratteristiche dei servizi? In caso contrario, quali sono le alternative proposte (fattori di dimensionamento) e le relative motivazioni?
2. Si condividono i criteri individuati per la definizione delle caratteristiche del fabbricato viaggiatori ai fini di accessibilità fisica dell'autostazione? Si ritiene di dover definire ulteriori parametri o meglio specificare il dimensionamento e le caratteristiche (minime) dei fattori individuati?
3. Si condivide il riferimento ad un eventuale programma di abbattimento delle barriere architettoniche al fine di garantire piena accessibilità alle PMR? Si ritiene che tale aspetto debba essere integrato o meglio specificato?
4. Si condividono i parametri di riferimento individuati per definire le condizioni di accessibilità all'autostazione delle PMR? Si ritengono sufficienti? Come potrebbero essere integrati?

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

1. Il soggetto competente, in relazione alle caratteristiche dell'infrastruttura, stabilisce le condizioni di accessibilità alle biglietterie dell'autostazione che devono essere garantite dal gestore e/o dai vettori eventualmente coinvolti, come specificato nei punti successivi.
2. Il gestore garantisce la disponibilità di adeguate biglietterie per la vendita dei titoli di viaggio necessari ad accedere a tutti i servizi di trasporto afferenti all'autostazione, in particolare:
  - a) biglietterie presenziate e automatiche all'interno dell'autostazione, come disciplinato al successivo punto 3;
  - b) disponibilità di punti vendita convenzionati prospicienti o interni all'autostazione, raggiungibili a piedi, in sicurezza, in un tempo non superiore a 5' in condizioni di normale frequentazione.

La biglietteria, mediante le condizioni operative definite ai successivi punti, deve garantire criteri di non discriminazione e parità di trattamento per tutti i vettori interessati, nonché condizioni di piena

accessibilità e fruizione per tutte le tipologie di passeggeri, con particolare riferimento alle PMR, nel rispetto dei diritti nel merito definiti dal regolamento (UE) n. 181/2011.

3. In relazione alle caratteristiche dell'autostazione, il gestore disciplina nel PIA le modalità di vendita dei biglietti all'interno dell'infrastruttura, che può avvenire:
  - a) in corrispondenza di un unico punto vendita: biglietteria unificata, eventualmente affidata a soggetto terzo;
  - b) in locali diversificati e dedicati: biglietteria esclusiva, affidata al singolo vettore o raggruppamento di essi;
  - c) attraverso sistemi automatizzati: biglietteria automatica, con emissione dei titoli di viaggio afferenti a tutti i servizi/vettori interessati.

La scelta adottata dal gestore è funzionale alle caratteristiche e alle dotazioni infrastrutturali dell'autostazione, assicurando che le condizioni di accesso massimizzino i benefici per l'utenza interessata (e.g. sistemi di bigliettazione integrata, visibilità dei punti vendita, disponibilità dei titoli di viaggio) ed evitando l'insorgere di situazioni discriminanti per singoli vettori o per particolari categorie/tipologie di passeggeri, con particolare riferimento alle PMR.

4. Il gestore definisce, coinvolgendo i vettori interessati, l'operatività delle biglietterie dell'autostazione, in termini di:
  - a) informazioni commerciali al pubblico: orario di apertura, disponibilità dei titoli di viaggio, in particolare dei servizi integrati, MLP e OSP o altri servizi di trasporto afferenti all'autostazione, ecc.
  - b) accessibilità fisica dei punti vendita: visibilità, barriere architettoniche, segnali indicatori, ecc.
5. I titoli di viaggio emessi all'interno dell'autostazione sono offerti al pubblico alle medesime condizioni tariffarie vigenti per il servizio interessato, senza alcuna discriminazione o sovrapprezzo, anche nel caso in cui siano emessi da soggetti diversi dal vettore interessato.

### **Quesiti**

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?
2. Si condivide il criterio di conformità e uniformità delle tariffe applicate all'interno dell'autostazione?
3. Si ritiene opportuno introdurre criteri specifici di ridefinizione di tariffe (riduzione/maggiorazione), in funzione ad esempio della presenza di sistemi integrati o dei servizi offerti all'interno dell'autostazione?

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

1. Il soggetto competente, in relazione alle caratteristiche dell'infrastruttura, stabilisce le modalità di erogazione delle informazioni al pubblico che devono essere garantite dal gestore e/o dai vettori interessati all'interno dell'autostazione, secondo quanto specificato nei punti successivi.
2. Il gestore, con l'opportuno coinvolgimento dei vettori interessati, rende disponibili ai passeggeri adeguate informazioni relative alle modalità di accesso all'autostazione e ai diversi servizi di trasporto ad essa afferenti, con riferimento a:

- a) condizioni di integrazione modale offerte dall'autostazione in termini di orari statici (programmati) e 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;
  - 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;
  - f) mappe dei percorsi e dei servizi di assistenza interni ed esterni all'autostazione, riportanti:
    - i. i percorsi pedonali, con particolare riferimento a quelli attrezzati per le PMR;
    - ii. l'ubicazione delle biglietterie e dei punti di informazione/accoglienza, con particolare riferimento a quelli dedicati alle PMR;
    - iii. la collocazione delle fermate e delle banchine di movimentazione, e i relativi servizi ivi afferenti, con particolare riferimento a TPL e MLP.
3. Il gestore e i vettori interessati, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono affinché siano garantite e rese disponibili le informazioni previste ai sensi dell'art. 25 del regolamento (UE) n. 181/2011, relative ai diritti conferiti ai passeggeri dall'applicazione del medesimo regolamento.
4. Le informazioni di cui al precedente punto 2 sono:
- a) diffuse impiegando un linguaggio comprensibile agli utenti, anche occasionali, e al pubblico in generale, senza il ricorso a termini tecnici, e in modo tale da garantire la massima leggibilità per dimensione dei caratteri ed uso dei colori, o, se di tipo vocale, comprensibili nella dizione e adeguate a livello sonoro;
  - b) pubblicate in formati accessibili anche alle PMR, su supporti telematici (e.g. sito internet del gestore, dell'autostazione, dei vettori) e fruibili anche attraverso dispositivi mobile e *APP* dedicate;
  - c) rese disponibili dal gestore sotto forma di *open data*, al fine di consentire elaborazioni e successive divulgazioni mediante strumenti non legati al gestore.
5. Le informazioni sono diffuse (annunci sonori) e rese disponibili (supporto cartaceo, telematico o informatico) in lingua italiana e in lingua inglese.

### Quesiti

1. Si condividono le tipologie di informazioni di cui al punto 2? Quali altri contenuti generali potrebbero includersi?
2. Si ritiene opportuno specificare con maggior dettaglio le modalità di diffusione delle informazioni all'interno dell'autostazione, in funzione ad esempio delle caratteristiche delle infrastrutture, dei servizi e/o dell'utenza interessata, tra cui in particolare le PMR?
3. Si condivide la specificazione dei formati di divulgazione delle informazioni? Quali altri supporti potrebbero includersi?

## Misura 7 – Monitoraggio delle condizioni di accesso alle autostazioni

1. Fatte salve le competenze dei gestori, l’Autorità vigila sulle condizioni di accesso alle autostazioni definite dal soggetto competente e/o dal gestore secondo i criteri di cui alle Misure precedenti, al fine di assicurare il rispetto dei principi di equità e non discriminazione nell’accesso nei confronti dei vettori e/o dei passeggeri.
2. L’Autorità ordina la cessazione delle condotte in contrasto con la regolazione adottata, con particolare riferimento alle condizioni specificate nel PIA, dispone le misure opportune di ripristino e adotta le ulteriori azioni previste dall’art. 37, comma 3, lettera f) del d.l. 201/2011.

### Quesito

1. Si ritiene utile fornire indicazioni sulle modalità di monitoraggio e verifica che devono essere adottate da parte dell’Autorità?