



Osservazioni

allo “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”

(Delibera ART n. 121/2017)



Considerazioni preliminari

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane valuta favorevolmente l'iniziativa di Codesta Autorità di definire un quadro di regole in materia di accesso alle autostazioni in assenza di una normativa ad hoc.

Le misure di regolazione proposte, applicandosi alle autostazioni individuate come “*essential facilities*”, coinvolgono potenzialmente diverse società del Gruppo FS, che costituiscono a vario titolo “oggetto della regolazione” in relazione alle specifiche attività svolte.

Coerentemente con le definizioni proposte per la regolazione dell'accesso, dette società possono infatti configurarsi nelle diverse fattispecie come “Soggetto Competente” e/o “Gestore” e/o “Fruitore” dell'autostazione.

Una molteplicità di ruoli che il Gruppo intende esercitare in coerenza con lo sviluppo del proprio modello di business e che, conseguentemente, sollecita la necessità di una regolazione che definisca una disciplina per l'accesso equa, trasparente e non discriminatoria e che tenga conto, al contempo, della complessità e della dinamicità del settore, sia sul piano delle infrastrutture che su quello del trasporto.

Il Gruppo FS Italiane si propone quale operatore di mobilità integrata, in una logica di complementarietà ferro-gomma. Tale strategia, coerentemente con il Piano industriale 2017-2026, prevede la realizzazione di *hub* intermodali in cui possa concretizzarsi l'interconnessione tra i principali nodi del sistema dei trasporti (in primis autostazioni e stazioni ferroviarie); un network di mobilità integrata che garantisca un servizio door to door al passeggero e consenta, in definitiva, di ottimizzare la rete del trasporto collettivo.

Si condivide pertanto l'approccio di Codesta Autorità, che coglie la rilevanza dell'accesso alle autostazioni con la finalità di favorire lo sviluppo dell'intermodalità.

A tal proposito vale la pena sottolineare la frammentazione della regolazione dell'accesso alle autostazioni nelle maggiori città italiane e, quindi, l'opportunità dell'adozione di principi regolatori per quanto possibile omogenei, ferme le diversità delle possibili situazioni come meglio di seguito rappresentato.

È il caso, per esempio, della gestione di autostazioni per le quali ricorra il presupposto di attività strumentale al TPL che, in caso di saturazione, rendano



necessarie limitazioni di accesso ai servizi di trasporto via autobus a media e lunga distanza in regime di libera concorrenza. Questi ultimi, pur in possesso di autorizzazione ministeriale, sono infatti subordinati alla finalità primaria di strumentalità ai servizi di TPL.

In tale contesto, si ritiene inoltre dover rappresentare a Codesta Autorità che l'assetto societario e contrattuale di molte autostazioni rende opportuna l'identificazione chiara ed univoca della figura di “Soggetto Competente”, qualora distinta dal “Gestore di Autostazione”. In particolare andrebbe specificato che tale figura prescinde dalla mera proprietà dell'area in cui insiste l'autostazione, ma va identificata nel soggetto che ha la potestà di definire tipologia e modalità di utilizzo dell'autostazione, anche ad esempio in virtù di una concessione o un comodato d'uso.

In tale contesto, si ritiene inoltre dover rappresentare a Codesta Autorità che l'assetto societario e contrattuale di molte autostazioni rende difficile l'identificazione delle figure di “Soggetto Competente” e “Gestore dell'autostazione”. Pertanto, pur condividendo i presupposti e gli obiettivi delle misure proposte, deve rilevarsi come la suddetta distinzione e l'indeterminatezza della nozione stessa di “competenza” aggiunga di per sé complessità ad una disciplina già articolata.

Visto che l'intervento regolatorio sembra in larga parte ascrivibile al ruolo del Gestore, potrebbe rivelarsi all'uopo opportuno operare un'analogia tra il Gestore dell'autostazione con la definizione, e sua relativa disciplina, di Operatore dell'impianto di servizio di cui agli artt. 3 co.1, *lett n*) e 13 co. 4 e ss. del Decreto Legislativo 112/2015. Tali disposizioni qualificano il suddetto operatore quale soggetto deputato a garantire l'accesso equo e non discriminatorio agli impianti di riferimento e ciò in quanto responsabile della gestione dell'impianto o della prestazione di uno o più servizi ivi prestiti.

Da una simile analogia ne emerge come il soggetto che dovrebbe essere direttamente destinatario degli obblighi previsti dalla Delibera in oggetto sia solo ed esclusivamente il Gestore dell'autostazione, che si qualificherebbe pertanto come tale solo in virtù della sua competenza di tipo funzionale (*i.e.* soggetto preposto alla pianificazione, organizzazione e programmazione dei servizi all'interno dell'autostazione e dunque direttamente interessato alla sua gestione) a prescindere dal titolo giuridico vantato sull'autostazione di riferimento.



Di seguito, in risposta ai quesiti di cui al Documento di consultazione - Allegato A alla Delibera n. 121/2017, sono formulate le osservazioni sullo schema di atto di regolazione.



QUESITI

Misura 1

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).

Si concorda circa l'opportunità di individuare una o più autostazioni come “essenziali” al fine di garantire un accesso equo e non discriminatorio alle stesse da parte degli operatori dei servizi di trasporto che ne fruiscono. Si ritiene tuttavia opportuno approfondire la questione dell'identificazione dei soggetti che possano esercitare tale competenza.

È infatti utile preliminarmente notare che alle autostazioni accedono, di fatto o potenzialmente, diverse tipologie di servizi: TPL e MLP (nazionali e internazionali), ma anche servizi di noleggio, commerciali, gran turismo.

Fatte salve quelle conservate dallo Stato ai sensi degli articoli 3-4 del D.Lgs. 422/1997, le competenze sui servizi pubblici di trasporto regionale e locale sono oggi attribuite alle Regioni le quali, sulla base di quanto stabilito all'art. 7, comma 1 dello stesso D.Lgs. 422/1997, hanno provveduto a conferire agli Enti Locali le funzioni “che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale”.

La competenza sui servizi di trasporto che possono accedere alle autostazioni è dunque oggi articolata fra Stato, Regioni ed Enti Locali; per quanto riguarda in particolare il rapporto fra Regione ed Enti Locali, tale articolazione è diversa da Regione a Regione per effetto dei diversi quadri normativi regionali.

Al fine di garantire una applicazione omogenea dei principi di individuazione delle autostazioni qualificate come essenziali, si riterrebbe opportuno valutare l'attribuzione di tale competenza alle Regioni.

Il riferimento agli artt. 14-15 del D.Lgs. 422/1997 potrebbe essere sufficiente per realizzare tale obiettivo ed evitare così il rischio di parcellizzazione delle competenze.



Inoltre, al fine di garantire un’omogeneità su tutto il territorio nazionale dell’applicazione dei criteri per l’individuazione delle autostazioni “essenziali” interessate dal presente atto di regolazione, si ritiene opportuno che essi vengano predefiniti nell’atto di regolazione. Un’autostazione potrebbe essere considerata “essenziale” ad esempio, in base alla:

- *Distanza ovvero tempo di interscambio con un primario hub intermodale: aeroporto, stazione ferroviaria, stazione metropolitana, capilinea o fermate rilevanti di sistemi di trasporto urbano, inferiore ad una data soglia;*
- *Occupazione media degli stalli (stalli occupati/stalli disponibili) superiore ad una data soglia suddiviso per “fasce orarie di punta” e “fasce orarie di morbida”.*
- *Assenza di altre autostazioni, che possano essere considerate “alternative valide”, in termini di accessibilità, servizi forniti e condizioni economiche.*

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?

Si concorda su tale necessità e si ritengono condivisibili i contenuti minimi di cui al punto 5 della misura 1, ai fini della predisposizione della disciplina di accesso. Si richiama tuttavia l’attenzione sulla complessità dell’individuazione univoca del “soggetto competente” nei casi in cui l’autostazione coinvolga più soggetti (ad esempio il mero proprietario dell’area, il concessionario o comodatario dell’area che ne specifica la destinazione d’uso e le modalità di utilizzo, il concessionario della gestione dell’autostazione). Sarebbe a tal fine utile, come indicato in premessa, individuare solo ed esclusivamente il Gestore dell’autostazione, quale soggetto destinatario degli obblighi previsti dal presente atto di regolazione.

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?

Si conviene sull’opportunità di garantire la consultazione degli stakeholder in sede di prima definizione degli elementi essenziali e di contesto della disciplina delle modalità di accesso e circolazione all’interno dell’autostazione al fine di tenere conto delle molteplici esigenze dei differenti portatori d’interesse, che saranno poi trasferite dal soggetto competente al soggetto gestore. In analogia con quanto espresso in premessa e nel punto precedente, il soggetto deputato



alla definizione degli elementi essenziali per l'accesso e circolazione all'interno dell'autostazione dovrebbe essere esclusivamente il gestore dell'autostazione.

La cadenza annuale della consultazione proposta da Codesta Autorità appare non idonea a garantire una stabilità della disciplina dell'accesso tale da consentire agli operatori una programmazione di medio e lungo termine delle relative esigenze economiche ed operative.

Si propone, pertanto, di valutare la possibilità di ammettere successive consultazioni solo a seguito di:

- *nuove esigenze rilevate dal gestore dell'autostazione;*
- *richieste espresse e motivate degli operatori interessati nel caso di congestione della capacità di infrastruttura.*

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?

Come rappresentato in risposta al quesito n. 3, si concorda sull'opportunità che la procedura di consultazione sia avviata sulla base di esigenze rilevate dal gestore dell'autostazione, qualora si verifichino eventi e circostanze sopravvenute o comunque modificative delle condizioni sulla base delle quali è stata redatta la documentazione in sede di prima elaborazione.

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?

Al fine di garantire la continuità del servizio, si ritiene che la misura della risoluzione del contratto in caso di violazioni della disciplina da parte del gestore debba essere considerata quale extrema ratio conseguente ad eventuali violazioni gravi, reiterate e, eventualmente, irreparabili del contratto.

Si ritiene auspicabile un percorso di gradualità della “sanzione” in caso di violazione. Tale percorso potrebbe prevedere, a titolo esemplificativo, una serie di segnalazioni al soggetto competente e/o all'Ente che ha concluso circa l'essenzialità dell'impianto e relative possibilità di chiarimenti/osservazioni fornite dal gestore e, in caso di comprovato inadempimento, di eventuali raddrizzamenti operosi del gestore volti a sanare la violazione occorsa.



Solo al termine di un percorso di questo tipo si potrebbe ritenere idonea e proporzionata la risoluzione del contratto.

Misura 2

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?

Si concorda sull'opportunità che nel PLA siano indicati i criteri di massima di allocazione degli stalli di fermata e sosta. Tali criteri dovrebbero essere elaborati tenendo prioritariamente conto della capacità ricettiva dell'autostazione, nonché in funzione della tipologia di servizio interessata (es. TPL) e del volume di traffico di ciascun vettore.

Si ritiene opportuno, tuttavia, garantire al gestore dell'autostazione un certo grado di flessibilità, in modo tale da consentire allo stesso la possibilità di adattare i criteri di allocazione anche in base ad esigenze operative contingenti, nonché alle eventuali variazioni dovute ad ottimizzazioni relative alla schedulazione oraria dei servizi.

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'allocatione 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?

Si condivide l'opportunità di prevedere criteri di messa a disposizione degli spazi e dei servizi all'interno dell'autostazione associati al volume di traffico relativo a ciascun vettore. Tali criteri, connessi, a titolo esemplificativo, al numero di corse o al numero di passeggeri e/o, in proporzione inversa, al tempo di stazionamento presso l'impianto - consentirebbe di calibrare adeguatamente le esigenze dei diversi operatori. D'altra parte, tali criteri potrebbero non essere di facile attuazione pratica in funzione delle variazioni di volumi di ciascun vettore nel tempo e all'ingresso di nuovi vettori nel mercato.

Si consideri sul punto che la flessibilità di un impianto di autostazione è di norma superiore a quella di una stazione ferroviaria. Il gestore può infatti "creare" capacità, insieme agli operatori, più facilmente di quanto avvenga per un impianto di stazione distribuendo gli arrivi e le



partenze (anche fra le varie tipologie di servizi che accedono all'impianto) e/o limitando la durata delle soste e la sosta inoperosa nelle fasce orarie di maggiore afflusso. Per tale ragione, il razionamento degli spazi di autostazione sulla base del volume di traffico sviluppato deve vedersi come “extrema ratio”, limitata alle sole fasce orarie di maggiore afflusso.

In ogni caso, il gestore dovrebbe impegnarsi a garantire l'operatività e l'accesso agli spazi e ai servizi dell'autostazione anche ai nuovi operatori entranti nel mercato.

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?

Si conviene sull'opportunità di predisporre strumenti contrattuali standardizzati che contemplino le diverse possibilità di servizi di vectoring e pricing associati dal gestore in base alle diverse ipotesi di uso della autostazione, in modo da rendere trasparenti ed equi i rapporti fra le parti e garantire a tutti i vettori le medesime condizioni all'interno dell'autostazione, pur essendo auspicabile preservare l'autonomia negoziale delle parti, così da consentire la valorizzazione commerciale dei servizi offerti.

I contratti-tipo potrebbero essere predisposti dal gestore e, eventualmente, inseriti nel PLA ai fini della relativa consultazione in sede di prima predisposizione del PLA.

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?

Si condivide l'opportunità di prevedere nell'ambito dei PLA la definizione di procedure di accesso all'autostazione e di utilizzo delle relative infrastrutture, sebbene la diversità dei vari impianti costituirà comunque un vincolo oggettivo all'omogeneità delle stesse sul territorio.

In ogni caso, la definizione delle procedure di accesso e di utilizzo dell'autostazione, opportunamente adattata alle esigenze della singola autostazione, dovrebbe essere sottoposta al vaglio degli operatori in sede di consultazione in modo da garantire la trasparenza e la massima condivisione dei criteri sottesi all'individuazione di tali procedure.



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?

Si ritengono sufficienti i contenuti minimi degli schemi di contratti-tipo proposti da Codesta Autorità al punto 4 della misura 2.

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?

Così come rappresentato in risposta al quesito 3 della misura 1, si ritiene che la consultazione debba limitarsi ai soli casi in cui vi siano:

- *nuove esigenze rilevate dal soggetto competente e/o dal gestore dell'autostazione;*
- *richieste espresse e motivate degli operatori interessati nel caso di congestione della capacità di infrastruttura.*

Non si ravvede l'opportunità di una cadenza annuale della consultazione dal momento che tale limitata scadenza temporale potrebbe ingenerare incertezza in merito alla programmazione operativa ed economica degli operatori.

Misura 3

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?

I sistemi di tariffazione dell'accesso dovrebbero riflettere in modo adeguato la “scarsità relativa” con riferimento alla capacità dell'impianto, oltre che le esigenze di ristoro dei costi operativi e degli investimenti sostenuti dal gestore. Da questo punto di vista non tutti gli impianti sono uguali, laddove per alcuni le maggiori criticità attengono agli spazi interni (per cui avrebbe più senso ipotizzare una tariffa a tempo), mentre per altri il tema principale è l'inserimento nella viabilità urbana (per cui invece ha più senso ipotizzare tariffe basate sul n. dei passaggi). In



tutti i casi, per quanto sopra, può essere utile prevedere tariffe di accesso/sosta differenziate, per quanto trasparenti ed equi, per fascia oraria e/o giorno della settimana/mese dell'anno.

La formula forfettaria può invece essere applicata, come pratica commerciale, a clienti fidelizzati con volumi di produzione prevedibili.

Per gli impianti ove gli stalli di sosta lunga siano distinti dagli stalli di transito/fermata è corretto identificare tariffe specifiche.

Si ritiene non ottimale far dipendere le tariffe di accesso pagate dalle caratteristiche dimensionali dei veicoli e dal numero di passeggeri trasportati, a meno che tali aspetti influenzino in modo decisivo variabili diverse da quelle sopra indicate (tempi di sosta, numero passaggi), e in grado di influire sull'operatività dell'autostazione.

Si ritiene infine che la fissazione di soglie minime-massime di pedaggio/canone possa incrementare la trasparenza dell'accesso a beneficio degli operatori.

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?

Oltre ai criteri definiti, si propone di consentire, in particolare per i locali adibiti a biglietteria, formule di remunerazione basate anche su una quota del fatturato da questi sviluppato.

3. Si ritengono adeguati i criteri di modulazione delle tariffe individuati di cui al punto 2? Quali altri parametri di riferimento potrebbero essere applicati?

Per quanto detto sopra, i criteri appaiono adeguati.

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")?

In considerazione del contesto estremamente eterogeneo del settore, si condivide l'opzione tariffaria proposta.



Ciò premesso, si riterrebbe opportuno consentire anche dinamiche tariffarie che tengano conto di eventuali investimenti realizzati dal gestore dell'autostazione, laddove questi non vengano remunerati diversamente.

Si ritiene invece non opportuno, anche per via dell'entità generalmente limitata dei ricavi associati alla gestione dei servizi di autostazione e non legati all'accesso vero e proprio, adottare modelli di remunerazione “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?

Nella situazione attuale, le varie tipologie di servizi di trasporto che accedono agli impianti di autostazione sono di frequente soggette a tariffe differenziate; in altri casi, è la struttura tariffaria che di fatto determina importi diversi per le varie tipologie di trasporto (es. i servizi di gran turismo necessitano di periodi di sosta inoperosa che, nel caso di sistemi tariffari che valorizzino il tempo di permanenza nell'impianto, possono determinare tariffe mediamente più elevate rispetto ad altre tipologie di servizi di trasporto).

Per le autostazioni in cui il “soggetto competente” sia un Ente locale, che ne affida la gestione insieme alla gestione dei servizi di TPL sul territorio o comunque all'operatore del TPL, questi servizi sono in genere esenti da canoni di pedaggio/accesso (che in questo caso costituirebbero comunque una partita di giro per l'operatore).

Non sono invece di norma esenti i servizi di TPL gestiti da soggetti diversi dal gestore dell'autostazione, sebbene il canone di accesso sia generalmente di gran lunga inferiore alle altre tipologie di servizi di trasporto.

Se questo può essere dovuto all'esigenza, per i soggetti competenti (laddove distinti dai gestori), di non caricare tali servizi di ulteriori oneri, si consideri che i servizi di TPL sviluppano generalmente un volume di accessi estremamente superiore alle altre tipologie di servizi di trasporto. Per tale ragione, tariffe più basse o comunque scontate per tali servizi sono anche giustificate da ragioni commerciali.

E evidente che laddove il soggetto competente imponga tariffe inferiori a quelle “di mercato” (da valutare nell'ambito della procedura di affidamento al gestore), ciò si configurerebbe come



imposizione di obblighi di servizio pubblico, da remunerare come tale. Di tali OSP andrebbe inoltre tenuto conto nel caso in cui la concessione per la gestione dell'autostazione si accompagni alla concessione per lo svolgimento di servizi di TPL.

Misura 4

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?

Si condivide il principio per cui il gestore dell'autostazione disciplini le condizioni di accessibilità all'autostazione, in particolare promuovendo un efficace interscambio fra i servizi di trasporto che utilizzano l'autostazione e gli altri servizi di mobilità sul territorio. D'altra parte, in considerazione dei limiti fisici, funzionali e infrastrutturali di ciascuna autostazione, si ritiene eccessivo, rispetto alle esigenze di regolazione emerse, il presupposto di definizione di soglie di distanza o di tempo per l'effettuazione degli interscambi.

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?

Si tratta di previsioni che - seppur utili in termini di pianificazione interna e nell'ambito dei rapporti fra i soggetti competenti e i gestori, e fra questi ultimi e gli operatori - si ritengono eccessive rispetto alle esigenze di regolazione emerse, anche tenuto conto dei vincoli infrastrutturali degli impianti, che in taluni casi impediscono la realizzazione di alcuni degli aspetti citati nello schema di atto di regolazione (es. separazione dei flussi e/o ridotta capacità ricettiva dei fabbricati esistenti)

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?



Si condivide il principio generale, seppur condizionatamente alla disponibilità di risorse finanziarie e/o alla possibilità di recupero degli investimenti effettuati tramite i canoni di pedaggio/ accesso.

Si ritiene che eventuali approfondimenti debbano essere realizzati nell'ambito dei rapporti fra i soggetti competenti e i gestori, e fra questi ultimi e gli operatori e gli stakeholder.

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?

Si condividono e si ritengono sufficienti i parametri individuati, ferma restando la possibilità di recupero dei costi sostenuti.

Misura 5

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?

Si condivide circa l'opportunità di non specificare un modello unico per la gestione dei servizi di biglietteria, ma di lasciare ai soggetti competenti e ai gestori la scelta caso per caso, a seconda del volume di traffico sviluppato dall'autostazione e delle strategie commerciali degli operatori. La scelta del modello dei servizi di biglietteria caso per caso può risultare anche più efficiente in considerazione delle diverse caratteristiche infrastrutturali delle autostazioni.

2. Si condivide il criterio di conformità e uniformità delle tariffe applicate all'interno dell'autostazione?

Si condivide il criterio, purché l'aggio previsto per le operazioni di vendita dei titoli di viaggio consenta il ristoro dei costi sostenuti dal gestore, e un ragionevole margine di utile.

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?



Il tema è la valorizzazione commerciale dei servizi di autostazione, tema che si ritiene più opportuno lasciare alla libera contrattazione fra il gestore dell'autostazione e gli operatori dei servizi di trasporto.

Misura 6

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

Si potrebbe includere, per quanto di competenza del gestore: informazioni su servizi turistici e alberghieri (punto accoglienza), informazioni circa il presidio dell'impianto e per il primo soccorso, informazioni per il personale degli operatori (servizi di ristoro, riposo e servizi igienici dedicati).

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?

Si ritiene sufficiente il livello di dettaglio proposto, pur ritenendo opportuno lasciare ai soggetti competenti e ai gestori il compito di stabilire l'opportunità di attivazione nell'impianto di annunci sonori.

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

Si ritiene sufficiente il livello di dettaglio proposto.

Misura 7

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

Nessuna osservazione.