

**Procedimento avviato con delibera n. 91/2017 – “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”.**

**Relazione AIR.**

**SOMMARIO**

A.	CONTESTO NORMATIVO.....	2
B.	MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL’INTERVENTO.....	4
C.	AMBITO DI INTERVENTO .....	5
C.1	Le autostazioni.....	5
C.2	Le autolinee a media e lunga percorrenza (servizi di MLP).....	8
C.3	I servizi di TPL.....	8
C.4	Indagine sulle autostazioni .....	9
D.	OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI .....	17
D.1	Obiettivi generali .....	17
D.2	Obiettivi specifici .....	17
E.	DESCRIZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE .....	18
E.1	Introduzione .....	18
E.2	Ambito di applicazione .....	20
E.3	Ripartizione della capacità.....	22
E.4	Pricing .....	26
E.5	Biglietterie .....	29
E.6	Qualità dei servizi .....	32
F.	IMPATTO DELL’OPZIONE SCELTA.....	34
	APPENDICE 1 – CONTESTO NORMATIVO REGIONALE.....	36
	APPENDICE 2 – CONTRATTI DI SERVIZIO DI TPL ESAMINATI .....	40
	APPENDICE 3 – QUESTIONARIO PER INDAGINE SULLE AUTOSTAZIONI .....	41
	APPENDICE 4 – OPZIONI PER MISURE DI REGOLAZIONE ALLEGATE ALLA DELIBERA N. 121/2017 .....	42

La presente Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione (“Relazione AIR”) illustra gli effetti attesi delle misure individuate nel documento *“Atto di regolazione recante misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi”*, approvato con delibera n. 56/2018.

## A. CONTESTO NORMATIVO

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

**Tabella 1 – Quadro normativo per i servizi di trasporto passeggeri su gomma (TPL e MLP) e la gestione di autostazioni**

Trasporto Pubblico Locale (TPL)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (<i>“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”</i>), cd. <i>“Decreto Burlando”</i></li> <li>- Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (<i>“Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”</i>)</li> <li>- Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i Regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70</li> <li>- Leggi regionali sui servizi di TPL e gestione autostazioni (vedi Appendice 1)</li> </ul>
Trasporto nazionale di passeggeri (MLP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285 (<i>“Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale”</i>)</li> <li>- Decreto del Ministero dei Trasporti 1 dicembre 2006, n. 316, <i>“Regolamento recante riordino dei servizi automobilistici di competenza statale”</i></li> <li>- Decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169, recante la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 (vedi <i>infra</i>)</li> </ul>
Trasporto internazionale di passeggeri (MLP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004</li> <li>- Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 561/2006</li> </ul>

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

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

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

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

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

Si segnala infine la proposta di modifica del Regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, contenuta nel documento *COM (2017) 647 finale* del 8 novembre 2017. Tale proposta, in particolare, amplia l'ambito oggettivo della disciplina in tema di trasporto con autobus al tema dell'accesso alle autostazioni, non contemplato dalla vigente normativa europea, prevedendo, a fronte di comportamenti discriminatori all'accesso delle autostazioni registratisi negli ultimi anni nei diversi Paesi dell'Unione, disposizioni volte a garantire l'accesso alle autostazioni, individuate in *«qualsiasi struttura con una superficie minima di 600 m<sup>2</sup>, che comprenda un'area di parcheggio utilizzata da autobus per l'imbarco e lo sbarco di passeggeri»*. Nella proposta è rinvenibile anche la definizione di gestore di autostazione e precisamente: qualsiasi soggetto responsabile della concessione dell'accesso ad un'autostazione. Tra l'altro, assegna all'organismo di regolamentazione i seguenti compiti: *«(a) effettua analisi economiche per stabilire se un nuovo servizio proposto comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico; (b) raccoglie e fornisce informazioni sull'accesso alle autostazioni; (c) decide in merito ai ricorsi contro le decisioni dei gestori delle autostazioni»*.

---

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

## B. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO

L'indagine conoscitiva svolta dall'Autorità avente come oggetto i profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga percorrenza (MLP) – conclusa con la delibera n. 30/2017 – ha rilevato specifiche criticità relative alle condizioni di accesso delle autostazioni presenti sul territorio nazionale, con particolare riguardo ai costi per l'uso delle infrastrutture presenti, alla loro adeguatezza e localizzazione rispetto ai bacini di riferimento, alla connessione con altri sistemi di trasporto, sia locali (comunali, provinciali, regionali) che nazionali. Nel provvedimento di chiusura dell'indagine conoscitiva, l'Autorità si riservava di *«assumere successive determinazioni anche ai fini dell'adozione di ulteriori iniziative di propria competenza in relazione al mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga distanza»*.

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

Con segnalazione all'Autorità del 09/06/2017, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prendeva spunto da un presunto comportamento discriminatorio presso l'autostazione di Milano-Lampugnano e chiedeva all'ART *«di poter intervenire per evitare il ripetersi di tali fenomeni»* sulla base del fatto che, *«pur non sussistendo una normativa ad hoc a tutela di trasparenza, equità e non discriminazione nell'accesso alle stazioni di autobus, è evidente che si tratta di principi fondamentali per il corretto andamento del settore»*.

Alla luce di quanto sopra, con la delibera n. 91/2017 del 07/07/2017, l'Autorità ha avviato un procedimento per la definizione di misure regolatorie volte ad assicurare **condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi**.

La regolazione dell'accesso diventa pertanto determinante per garantire condizioni eque e non discriminatorie a beneficio di tutti i vettori e per promuovere lo sviluppo e la concorrenza nei mercati interessati dei servizi di trasporto con autolinee sulla media e lunga percorrenza.

Con la delibera n. 121/2017 del 07/10/2017, l'Autorità ha adottato uno Schema di Atto di regolazione, posto in consultazione pubblica al fine di ricevere osservazioni e proposte motivate da parte dei soggetti interessati. In quella consultazione sono pervenuti 6 contributi: due operatori di TPL (ARFEA S.r.l., Autoguidovie S.p.a.); due operatori di MLP (Air Pullman S.p.a., Flixbus S.r.l.); un ente locale (Comune di Milano); Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. (nella doppia figura di gestore e vettore, a seconda della società del Gruppo rappresentata).

Con la delibera n. 27/2018 del 14/03/2018, l'Autorità ha adottato un secondo Schema di Atto di regolazione nel quale, a seguito dell'analisi delle osservazioni ricevute con la prima consultazione da parte dei soggetti interessati, le misure sono state rielaborate al punto da richiedere una nuova consultazione pubblica.

In questa seconda consultazione sono pervenuti 7 contributi: quattro operatori di MLP (Air Pullman S.p.a., SIT S.r.l., Flixbus S.r.l., Bus Center S.r.l.); due gestori di autostazioni (ATI Autostazioni Milano, Autostazione di Bologna S.r.l.); Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. (nuovamente nella doppia figura di gestore e vettore).

Ogni Schema di Atto di regolazione è stato accompagnato da uno Schema di Analisi di impatto della regolazione che approfondisce le opzioni alternative e i loro impatti attesi.

## C. AMBITO DI INTERVENTO

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

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

### C.1 Le autostazioni

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

Il piazzale, area di confluenza e di scambio fra la circolazione veicolare e pedonale, che non necessariamente deve avere una forma circolare, ben potendo essere costituito da una striscia di larghezza e lunghezza opportune adiacente un marciapiede<sup>2</sup>, risulta formato da:

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

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

Nei registri delle Camere di Commercio<sup>4</sup> risultano operative in Italia solo 8 società aventi come attività la *"Gestione di stazioni per autobus"* (codice ATECO-2007: 522130); la ragione di un numero così esiguo è da ricercarsi nel fatto che la maggior parte delle autostazioni italiane sono gestite da imprese aventi finalità differenti (aziende di TPL, gestori di altre infrastrutture di trasporto, ecc.). Di queste 8 società, 3 di esse svolgono un'attività prevalente diversa dalla gestione di un'autostazione e 1 non presenta fatturato nel 2016<sup>5</sup>.

Nella seguente tabella si riportano alcune informazioni relative alle restanti 4 società "pure" di gestione di autostazioni; si osserva che, per tutte, tra il 2015 ed il 2016 il fatturato è cresciuto.

---

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

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

<sup>4</sup> Consultati attraverso la piattaforma informatica "AIDA - Analisi Informatizzata delle Aziende Italiane".

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

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

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

Vista la carenza di dati economici disponibili riguardo a questa tipologia di business, ad ottobre 2017 l'Ufficio ha inviato una **richiesta-dati a 32 tra i maggiori vettori italiani di servizi di media e lunga percorrenza** alla quale hanno risposto 20 imprese (cioè il 62,5% del totale). Dai dati raccolti, che consentivano di individuare un campione riguardante 79 autostazioni in 71 città italiane, è emerso che:

- i **passaggeri** in transito dalle autostazioni dove sono presenti “servizi a mercato” (SaM)<sup>6</sup> sono passati da poco più di 2 milioni nel 2015 ad oltre 7 milioni nel 2016; in particolare, nel 2016, nelle autostazioni di Roma e Milano sono transitati (saliti o discesi) oltre 1 milione di passeggeri di SaM, mentre in quelle di Bologna, Firenze, Napoli, Torino e Venezia sono stati oltre 300mila;
- nel 2016 il **numero di passaggi di servizi a mercato** nelle autostazioni del campione è aumentato del 117% rispetto al 2015 (la tabella seguente fornisce una fotografia spazio-temporale del fenomeno);

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

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

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

<sup>6</sup> “Servizi a mercato”: servizi pubblici di trasporto autorizzati e svolti in assenza di contributi pubblici (es. servizi di MLP, servizi da/per gli aeroporti, ecc.).

- con modalità differenti tra le varie città italiane (vedi paragrafo dedicato);
- in alcuni casi la **sosta inoperosa** dei veicoli è **sottoposta a pedaggio**.

Inoltre, dall'indagine è emerso quanto segue (il valore "x% pax SaM" indicato appresso tra parentesi indica la percentuale di passeggeri di servizi a mercato transitati nel 2016 nelle 79 autostazioni individuate dai dati raccolti):

- solo 30 autostazioni sono gestite sulla base di un **Regolamento**, ma risultano essere quelle più importanti (72% pax SaM);
- in 32 autostazioni (17% pax SaM) non risulta presente **nessun servizio accessorio per l'utenza**;
- in 63 autostazioni (30% pax SaM) non risulta presente **nessun servizio di assistenza alle persone a ridotta mobilità (PRM)**;
- in 13 autostazioni (53% pax SaM) sono presenti **biglietterie unificate con operatore**, in 10 delle quali (47% pax SaM) risultano essere applicate **provvigioni/markup sulla vendita dei biglietti**;
- solo in 10 autostazioni (13% pax SaM) è presente una **Carta dei Servizi**;
- in 12 autostazioni (41% pax SaM) si sono verificati **problemi per saturazione della capacità** nel corso dei 12 mesi precedenti la richiesta dell'Ufficio.

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



Si registra dunque un forte aumento nell'uso delle autostazioni tra il 2015 ed il 2016. Questo aumento appare

più marcato rispetto al pur rilevante incremento nei servizi di media e lunga percorrenza (analizzati nel paragrafo successivo); si ritiene che ciò sia riconducibile alle caratteristiche delle nuove linee, in particolare quelle proposte dai nuovi operatori, le quali collegano tra loro città di dimensioni maggiori, rispetto alle linee tradizionali che collegano territori a bassa densità di popolazione con le principali città italiane<sup>7</sup>.

### *C.2 Le autolinee a media e lunga percorrenza (servizi di MLP)*

Le autolinee MLP sono state oggetto di un'indagine conoscitiva, avviata con delibera n. 130/2016 dell'Autorità. L'obiettivo era quello innanzitutto di approfondire la conoscenza dell'assetto del comparto dei servizi di trasporto via autobus a media e lunga percorrenza, la loro evoluzione ed i riflessi sulle altre modalità e tipologie di trasporto che rientrano nell'ambito dei settori di competenza dell'Autorità. Si riporta in questa sezione una sintesi di quanto emerso dall'indagine<sup>8</sup>.

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

L'offerta delle imprese è rivolta tradizionalmente ai collegamenti tra il Sud e il Nord del Paese. A seguito della liberalizzazione, avvenuta nel 2003, l'offerta di servizi è diventata capillare fino a coprire meglio le tratte trasversali, lungo la costa adriatica e dal Nord al Centro, soprattutto in virtù delle nuove proposte di servizio da parte di moderni operatori come Megabus e Flixbus.

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

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

### *C.3 I servizi di TPL*

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

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

---

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

<sup>8</sup> Si veda la delibera n. 30/2017 e la correlata relazione disponibile al link:  
[http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2014/04/Relazione\\_autobus\\_al-parere-2\\_2017.pdf](http://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2014/04/Relazione_autobus_al-parere-2_2017.pdf)

autobus e circa 3 milioni sono di tipo intercomunale.

A febbraio 2018, a valle della prima consultazione, l'Ufficio ha effettuato una ricerca per verificare se e come sono disciplinate le modalità di tariffazione dell'accesso alle autostazioni nei contratti di servizio. A questo fine, sono stati esaminati 43 Contratti di Servizio di trasporto pubblico locale di passeggeri mediante autobus (nel prosieguo "CdS") relativi a 15 regioni (cfr. Appendice 2).

Gli esiti dell'indagine svolta possono essere così sintetizzati:

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

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

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

#### *C.4 Indagine sulle autostazioni*

Al fine di costruire un set informativo utile per le valutazioni dell'Autorità, in data 27/03/2018 l'Ufficio ha avviato un'indagine mirata ad acquisire specifiche informazioni operative sull'attività di un insieme di Gestori di autostazioni, costituito da **21 autostazioni ubicate in importanti comuni italiani capoluoghi di Provincia**. A differenza delle indagini già condotte in precedenza, puntate ad ottenere informazioni sull'entità e la tipologia di traffico passeggeri e su talune caratteristiche dell'autostazione, quest'ultima indagine ha riguardato principalmente aspetti economici e topologici, rilevanti per le misure regolatorie e raccolte tramite un questionario (cfr. Appendice 3).

Le risposte al questionario sarebbero dovute pervenire entro il giorno 20/04/2018. Alla data di pubblicazione di questa Relazione, dei 21 destinatari del questionario d'indagine:

- n. 17 destinatari (pari all'81% dell'insieme) hanno restituito il questionario compilato;
- n. 4 destinatari (Comune di Venezia per l'autostazione di Venezia-Tronchetto, Terminal Bus S.a.s. per l'autostazione di Torino, TUA S.p.a. per l'autostazione di Pescara, ATV S.r.l. per l'autostazione di Verona) hanno spiegato che l'autostazione consiste in un piazzale pubblico ad accesso libero dove qualunque vettore può decidere di istituire una fermata purché preventivamente autorizzata.

**In generale, l'Ufficio ha rilevato una enorme difficoltà nell'identificare i Gestori delle autostazioni, perfino in città importanti come Torino o Trieste.** È assente infatti qualsiasi rilevazione, a livello locale o nazionale, di queste infrastrutture e dei loro gestori.

La tabella seguente riporta l'elenco dei gestori che hanno fornito risposta all'indagine (nel prosieguo, "campione"), insieme ad alcune caratteristiche fisiche dell'autostazione gestita.

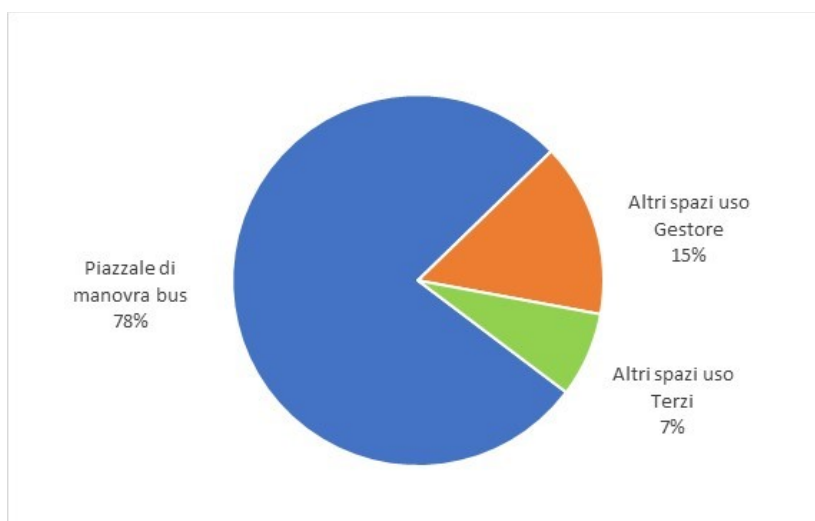
**Tabella 4 – Caratteristiche delle autostazioni**  
(Fonte: dati forniti dai gestori)

Gestore	Autostazione	Nr. stalli	Superficie [mq]		
			Piazzale di manovra bus	Altri spazi uso Gestore	Altri spazi uso Terzi
S.I.T. Vallée S.c.a.r.l.	AOSTA	9	1000	200	0
ATB Mobilità S.p.a.	BERGAMO	14	2750	75	265
Autostazione di Bologna S.r.l.	BOLOGNA	24	7000	10000	4000
Strutture Trasporto Alto Adige	BOLZANO	10	4850	100	0
Società Italiana Autoservizi S.p.a.	BRESCIA	29	4780	120	150
Ferrovie della Calabria S.p.a.	COSENZA	15	4100	180	550
Busitalia-Sita Nord S.r.l.	FIRENZE - S.ta Caterina	12	1360	1040	120
S.T.A.V. S.p.a.	MILANO - Lampugnano	25	8580	32	243
SETA S.p.a.	MODENA	30	2720	118	1302
Metropark S.p.a.	NAPOLI	12	9120	152	68
Busitalia Veneto S.p.a.	PADOVA	14	10040	93	60
Bus Parking S.r.l.	PALERMO	29	6000	110	65
Busitalia-Sita Nord S.r.l.	PERUGIA - P.za Partigiani	24	4500	882	0
Tiburtina Bus S.r.l.	ROMA - Tiburtina	23	5500	2000	500
Trentino Trasporti Esercizio S.p.a.	TRENTO	30	5397	515	81
Saba Italia S.p.a.	TRIESTE	12	1170	290	570
Autostazione Udine S.r.l.	UDINE	26	5000	500	0

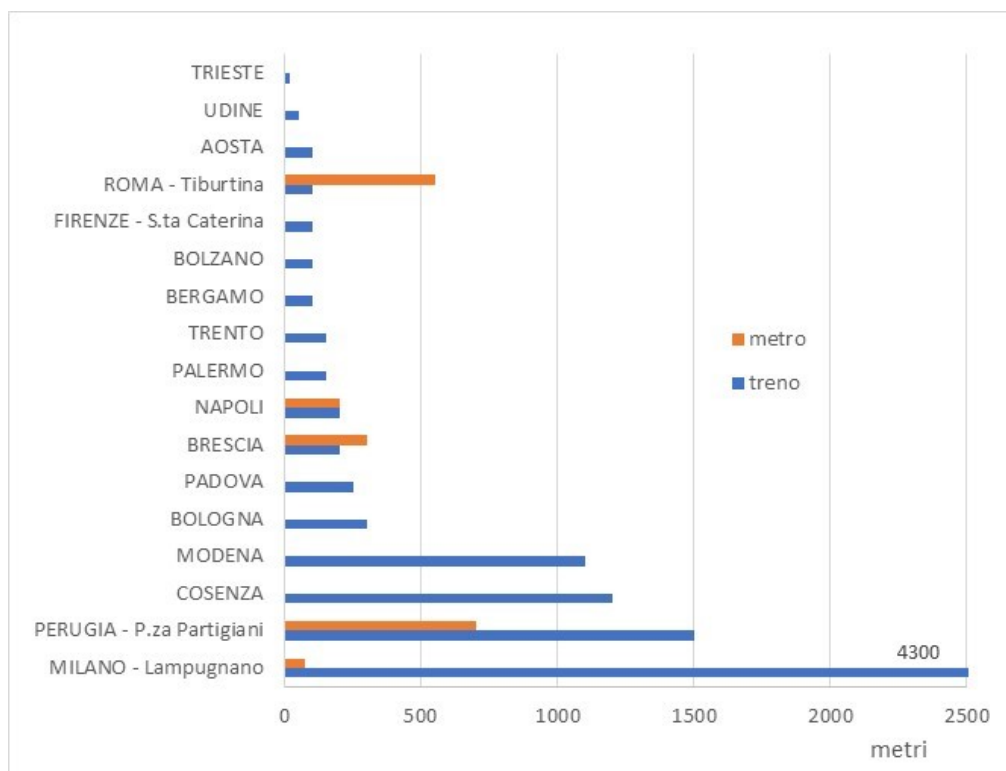
L'autostazione di Aosta risulta la più piccola del campione. Le autostazioni di Modena e Trento sono quelle che presentano il maggior numero di stalli (30); l'autostazione di Bologna possiede gli spazi di servizio più grandi (14.000 mq); l'autostazione di Padova ha il piazzale di manovra bus più esteso (10.040 mq). La figura 2 fornisce una rappresentazione complessiva dell'utilizzo dell'area delle autostazioni.

La figura 3 riporta la distanza delle autostazioni dagli altri nodi di trasporto urbano "veloce" affinché sia possibile valutarne la vocazione all'intermodalità (per chiarezza illustrativa è stato necessario troncare la barra del grafico relativa a Milano). Si noti che, ad eccezione delle autostazioni di Modena e Perugia, tutte le autostazioni distano meno di 500 m dalla stazione ferroviaria o dalla più vicina fermata della metropolitana.

**Figura 2 – Ripartizione complessiva degli spazi delle autostazioni del campione.**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



**Figura 3 – Distanza delle autostazioni del campione dalla più vicina stazione ferroviaria o metropolitana.**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



Nel caso in cui, per semplificare l'individuazione delle autostazioni destinatarie delle misure di regolazione, si decidesse di utilizzare il criterio della distanza da un nodo di scambio intermodale, si ritiene che tale distanza possa essere fissata in 1 km. Per il campione considerato, ciò equivarrebbe ad includere tutte le autostazioni con la sola eccezione di Modena e Cosenza.

Una domanda del questionario riguardava il livello misurato di qualità del servizio erogato agli utenti dell'autostazione. Tra le 15 autostazioni del campione, solo 2 (Firenze e Padova) hanno fornito una risposta, mentre il gestore dell'autostazione di Trento ha dichiarato che l'organizzazione è in possesso della certificazione ISO 9001. Ciò conferma l'informazione, già ricevuta nella richiesta-dati ai vettori, che le autostazioni non adottano in genere una Carta dei Servizi.

La figura 4 fornisce l'aliquota delle autostazioni del campione che consentono la sosta inoperosa: è interessante osservare che la sosta inoperosa è ammessa dal 29% delle autostazioni del campione per i servizi di MLP e dal 36% delle autostazioni per i servizi di TPL.

**Figura 4 – Sosta inoperosa nelle autostazioni del campione, anno 2017.**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



La tabella seguente riporta i dati di traffico nelle varie autostazioni. È opportuno sottolineare che, ad eccezione delle autostazioni Metropark (Napoli) e Ferrovie della Calabria (Cosenza), **nessun gestore effettua attualmente né una registrazione né un conteggio campionario dei passeggeri saliti o discesi nell'autostazione**. Normalmente questo è un dato noto ai vettori che, se venisse acquisito anche dai gestori, potrebbe consentire, almeno in taluni casi, una migliore valorizzazione commerciale dell'infrastruttura (ad esempio, attraverso l'incremento di introiti pubblicitari, l'adozione di un sistema di canoni all'accesso basato anche sul traffico).

**Tabella 5 – Traffico nelle autostazioni del campione**  
(Fonte: dati forniti dai gestori)

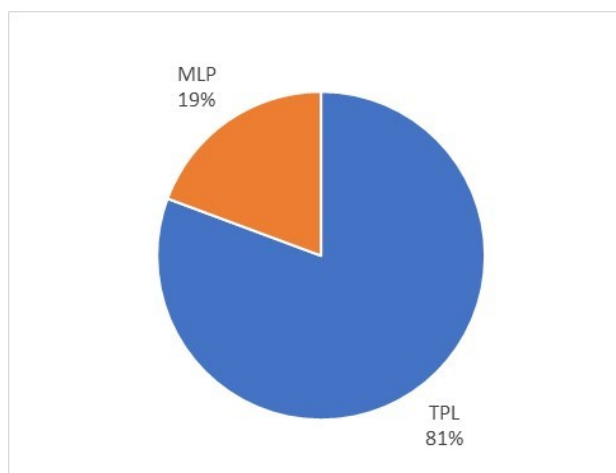
Gestore	Autostazione	Nr. Vettori		2017 Nr. Corse in partenza	
		TPL	MLP	TPL	MLP
S.I.T. Vallée S.c.a.r.l.	AOSTA	3	6	1.200	2.600
ATB Mobilità S.p.a.	BERGAMO	10	1	138.294	722
Autostazione di Bologna S.r.l.	BOLOGNA	1	82	112.441	97.363
Strutture Trasporto Alto Adige	BOLZANO	4	0	79.867	0
Società Italiana Autoservizi S.p.a.	BRESCIA	4	28	100.943	20.308
Ferrovie della Calabria S.p.a.	COSENZA	10	4	158.300	6.800
Busitalia-Sita Nord S.r.l.	FIRENZE - S.ta Caterina	7	7	103.116	3.952
S.T.A.V. S.p.a.	MILANO - Lampugnano	2	68	23.700	56.007
SETA S.p.a.	MODENA	2	7	67.541	2.698
Metropark S.p.a.	NAPOLI (^)	69		89.068	
Busitalia Veneto S.p.a.	PADOVA (*)	4	13	223.734	3.520
Busitalia-Sita Nord S.r.l.	PERUGIA - P.za Partigiani	2	22	51.146	7.488
Tiburtina Bus S.r.l.	ROMA - Tiburtina	1	105	35.000	116.251
Trentino Trasporti Esercizio S.p.a.	TRENTO	2	1	65.150	40
Saba Italia S.p.a.	TRIESTE	1	12	12.986	5.204
Autostazione Udine S.r.l.	UDINE	4	20	125.000	8.000

(^) Il gestore non è in grado di fornire il dato disaggregato tra TPL e MLP.

(\*) Il numero di corse in partenza è stato ricavato dimezzando il valore di corse in transito fornito dal gestore.

Invece, i gestori non ignorano il dato relativo al numero di corse che coinvolgono l'autostazione. La figura seguente fornisce la ripartizione tra corse TPL e corse MLP in maniera cumulativa. Con riferimento alle autostazioni del campione è interessante osservare che, sebbene fosse logico aspettarsi un numero di corse TPL maggiore del numero di corse MLP, emerge che il loro rapporto relativo è minore di 4 a 1.

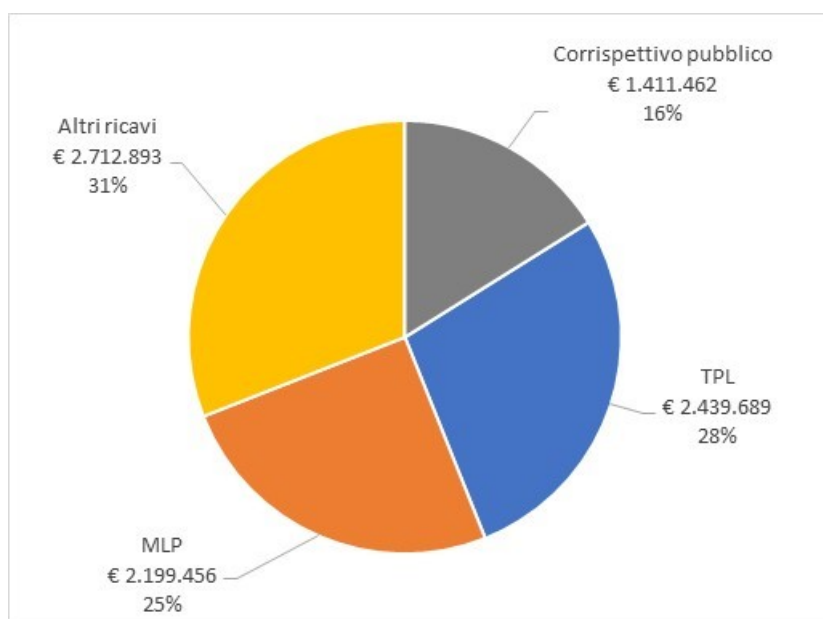
**Figura 5 – Ripartizione complessiva delle corse in partenza dalle autostazioni del campione, anno 2017.**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



**N.B. - Non comprende i dati dell'autostazione di Napoli.**

Riguardo i dati economici, la figura seguente riporta la composizione complessiva dei ricavi delle autostazioni; **al netto della contribuzione pubblica, nel 2017 le entrate complessive del campione di autostazioni esaminato ammontano a circa 7 milioni di euro.** Si registra poi che, tra il 2016 e il 2017, la quota di ricavi correlata ai servizi di MLP è passata dal 38% al 40% del totale, confermando il trend di crescita del settore già vista nel par. C.1.

**Figura 6 – Composizione complessiva dei ricavi 2017 per le autostazioni del campione.**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



N.B. – I ricavi delle autostazioni di Napoli, Palermo e Trieste (noti solo in forma aggregata) sono conteggiati nella sezione TPL.

Si osservi che il TPL partecipa in maniera contenuta (appena il 28%) alle entrate delle autostazioni: il resto delle entrate proviene dai ricavi per l'accesso dei vettori MLP, dai ricavi da altre fonti, quali sfruttamento commerciale dell'area (parcheggi, pubblicità, locazioni, ecc.) e, ove esistenti, dai contributi pubblici.

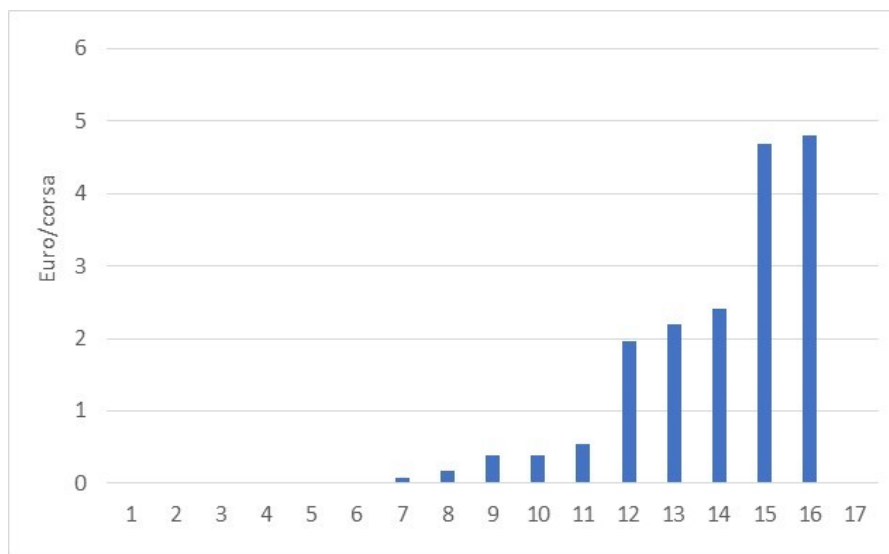
A tale riguardo, si evidenzia che soltanto le autostazioni di Aosta, Trento, Bolzano (ubicate in Regioni a statuto speciale) e Cosenza ricevono una contribuzione pubblica per la gestione dell'autostazione. Per tre di esse, questa contribuzione garantisce la copertura a pareggio dei costi sostenuti dal gestore; per l'altra, invece, il contributo pubblico è insufficiente a coprire i costi operativi sicché l'autostazione è in perdita; tuttavia, poiché il gestore dell'autostazione coincide con l'operatore del servizio di trasporto pubblico locale, il risultato economico negativo dell'autostazione è compensato dagli introiti correlati all'esercizio del trasporto.

Questa situazione rappresenta un comun denominatore tra i gestori che accusano un risultato economico negativo per l'attività dell'autostazione: infatti, un simile risultato è sostenibile solo nelle situazioni in cui il gestore è lo stesso soggetto che esercita l'attività di trasporto pubblico incentrata su quella autostazione, sicché è questa attività che provvede a ripianare le perdite correlate alla gestione dell'autostazione stessa. Merita citazione anche il fatto che alcuni gestori (Bergamo, Milano-Lampugnano, Padova, Perugia, Roma-

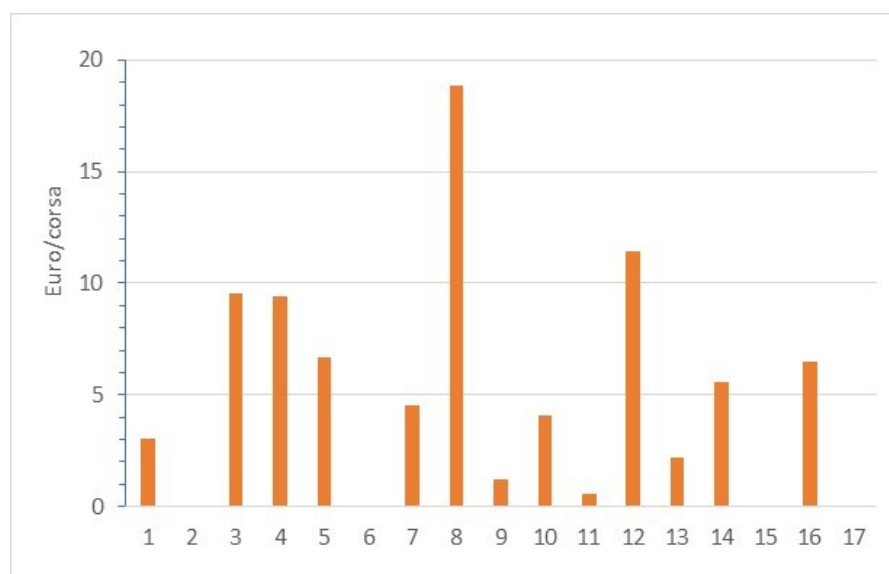
Tibus) sostengono degli oneri, tipicamente consistenti nel canone di locazione degli immobili (quasi sempre pubblici) che ospitano l'autostazione.

Le due figure seguenti riportano il rapporto tra i ricavi relativi al 2017 per l'accesso all'autostazione dei servizi di TPL, o di MLP, e il numero delle corrispondenti corse in partenza<sup>9</sup>.

**Figura 7 – Ricavi unitari dall'accesso TPL, anno 2017.**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



**Figura 8 – Ricavi unitari dall'accesso MLP, anno 2017.**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



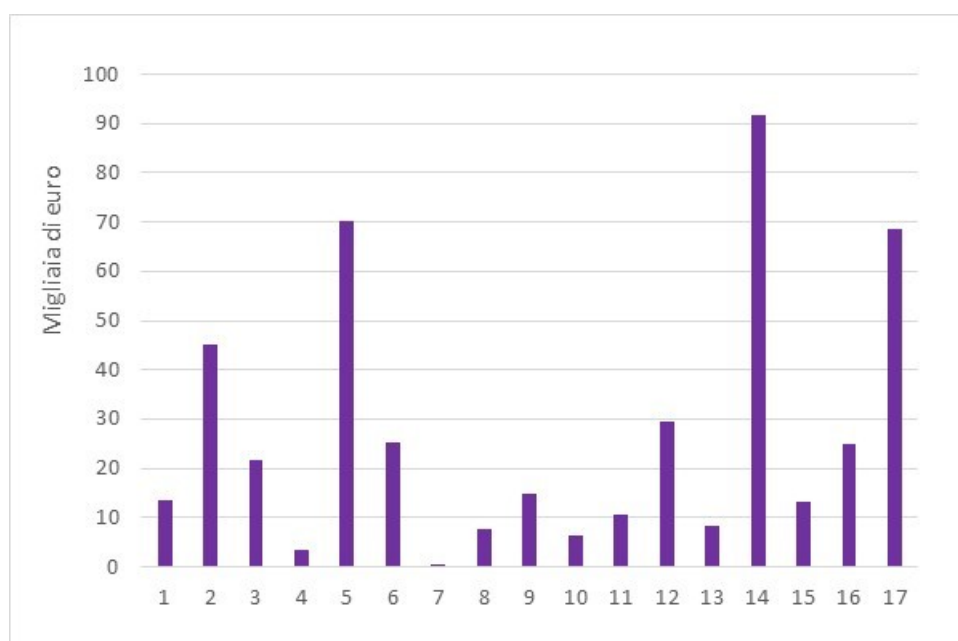
Riguardo il servizio di TPL, si osserva che circa la metà delle autostazioni non tariffano l'accesso; per quelle che lo tariffano, il valore più elevato dei ricavi unitari è pari a 4,80 €/corsa mentre il più basso è 0,07 €/corsa.

<sup>9</sup> Per tutelare il carattere riservato dei dati, i valori vengono riportati omettendo di nominare il gestore dell'autostazione interessata. Tutte le figure conservano lo stesso ordine sequenziale.

Riguardo il servizio di MLP, si osserva che esiste un'unica autostazione che consente l'accesso gratuito; l'autostazione più cara presenta ricavi unitari pari a 18,88 €/corsa, mentre quella con ricavi unitari più bassi mostra un canone pari a 0,53 €/corsa. Il valore medio dei ricavi unitari dall'accesso MLP è 6,34 €/corsa.

La figura seguente rappresenta un indice che consente una misura della "redditività" di un'autostazione, cioè il ricavo unitario prodotto da ciascuno stallo; al netto delle autostazioni che ricevono contributi pubblici, le autostazioni con la più alta redditività, sono anche quelle che sfruttano in maniera più efficiente gli spazi a disposizione.

**Figura 9 – Rapporto fra entrate totali e numero di stalli, anno 2017**  
(Fonte: elaborazione ART su dati forniti dai gestori)



Si rileva che le tre autostazioni col maggior valore di entrate per stallo sono anche quelle che hanno effettuato i maggiori investimenti tra il 2016 e il 2017.

## D. OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

### D.1 Obiettivi generali

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

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

### D.2 Obiettivi specifici

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

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

## E. DESCRIZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

### E.1 Introduzione

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

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

**Tabella 6 – Temi oggetto di AIR distinti per macro-area**

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

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

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

Lo Schema di AIR allegato alla delibera n. 121/2017 descrive le diverse opzioni esaminate per ogni tema individuato e, per ciascuno di questi temi, le motivazioni che hanno condotto all'individuazione dell'opzione preferita dall'Autorità. Nell'Appendice 4 sono sintetizzate le opzioni esaminate nel corso dell'istruttoria ed è evidenziata l'opzione inizialmente scelta dall'Autorità.

In seguito, lo Schema di AIR allegato alla delibera n. 27/2018 confronta la nuova proposta regolatoria, elaborata dagli uffici sulla base dell'esame e valutazione dei contributi acquisiti durante la 1ª consultazione,

con l'opzione preferita nell'analisi precedente e con lo *status quo*.

Nella presente Relazione AIR vengono esaminate le seguenti alternative:

- Opzione "zero": rappresenta ancora lo *status quo*;
- Opzione 1: è la proposta dell'Autorità sottoposta a 1<sup>a</sup> consultazione con delibera n. 121/2017;
- Opzione 1-bis: è la proposta dell'Autorità sottoposta a 2<sup>a</sup> consultazione con delibera n. 27/2018;
- Opzione 1-ter: è la decisione dall'Autorità a valle della doppia consultazione.

## E.2 Ambito di applicazione

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

Pertanto, nell'Atto di regolazione, è risultato indispensabile identificare i criteri che qualificano le autostazioni interessate dalle misure.

La tabella seguente riporta le opzioni valutate nelle due fasi di consultazione e la decisione dell'Autorità.

**Tabella 7 – Opzioni AIR per Ambito di applicazione**

Macro-area: AMBITO DI APPLICAZIONE	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1: Soluzione ART posta in 1 <sup>a</sup> consultazione	Opzione 1-bis: Soluzione ART posta in 2 <sup>a</sup> consultazione	Opzione 1-ter: Decisione ART
Identificazione dei possibili destinatari  (Atto regolazione: Misura 1)	Nessuna regolazione.	Autostazioni che rivestono caratteristiche di essenzialità, individuate dai soggetti competenti ai sensi del d.lgs. 422/1997.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autostazioni in cui vi è connessione tra servizi di trasporto a media-lunga percorrenza su gomma e una o più modalità o tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura;</li> <li>- autostazioni individuate dalle Regioni e Province autonome nell'esercizio dei compiti di programmazione (ai sensi del d.lgs. 422/1997);</li> <li>- ulteriori autostazioni individuate dalle Regioni e Province autonome.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autostazioni in cui vi è connessione tra servizi automobilistici di trasporto a media lunga percorrenza o servizi autorizzati che interessano due regioni e una o più modalità o tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura, ubicate anche in corrispondenza di stazioni metropolitane, stazioni ferroviarie, porti e aeroporti;</li> <li>- autostazioni individuate dalle Regioni e Province autonome nell'esercizio dei compiti di programmazione (ai sensi del d.lgs. 422/1997);</li> <li>- ulteriori autostazioni individuate dalle Regioni e Province autonome.</li> </ul>

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

Infatti, la frammentazione del panorama normativo di riferimento ha contribuito innegabilmente a creare uno scenario variegato di assetti amministrativi, con una sovrapposizione di responsabilità e competenze estremamente articolata e complessa; l'identificazione delle autostazioni destinatarie delle misure di

regolazione presuppone che i soggetti competenti siano innanzitutto consapevoli dell'onere ad essi demandato ed agiscano poi di conseguenza, stabilendo le caratteristiche di essenzialità con cui identificare le autostazioni.

L'Opzione 1-bis ricalcava sostanzialmente la scelta iniziale ma, alla luce di quanto emerso durante la 1ª consultazione, definiva i criteri per la diretta individuazione di una prima tipologia di autostazioni, quelle "in cui vi è connessione tra servizi di trasporto a media lunga percorrenza su gomma e una o più modalità ovvero tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura", alle quali si applicano, a partire dalla data di pubblicazione della delibera, le misure regolatorie declinate nell'atto di regolazione. Una seconda tipologia di autostazioni sono quelle "individuate dalle Regioni e Province autonome nell'esercizio dei compiti di programmazione dei trasporti locali di cui all'art. 14, comma 2, del d.lgs. 422/97". Ulteriori autostazioni sono poi individuate da Regioni e Province autonome "secondo caratteristiche di proporzionalità alla domanda di ciascun bacino di mobilità" e "tenendo conto delle aree urbanizzate di maggiore rilevanza, in particolare se sedi di stazioni ferroviarie, porti o aeroporti, nonché capolinea di metropolitane".

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

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis ed accoglie alcune osservazioni sollevate durante la 2ª consultazione, includendo nell'ambito anche le autostazioni nelle quali la connessione con altre modalità o tipologie di servizi di trasporto riguarda servizi autorizzati che interessano due regioni.

### E.3 Ripartizione della capacità

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

La tabella seguente riporta le opzioni valutate nelle due fasi di consultazione e la decisione dell'Autorità.

**Tabella 8 – Opzioni AIR per la Ripartizione della capacità**

Macro-area: <b>RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ</b>	<b>Opzione 0: Status quo</b>	<b>Opzione 1: Soluzione ART posta in 1ª consultazione</b>	<b>Opzione 1-bis: Soluzione ART posta in 2ª consultazione</b>	<b>Opzione 1-ter: Decisione ART</b>
Modalità di gestione dell'autostazione (Atto regolazione: Misure 2 e 9)	Applicazione delle prescrizioni contenute negli atti di concessione o di affidamento.	Adozione di un Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA) redatto dal Gestore dell'autostazione sulla base di criteri stabiliti da ART.	Come Opzione 1, più scadenza temporale per la redazione del PIA (6 mesi). Verifica periodica annuale, da parte del Gestore, al fine di accertare l'adeguatezza della offerta alla richiesta di capacità, anche prospettica.	Come Opzione 1-bis, più introduzione tra i contenuti del PIA delle ipotesi di revoca e delle penali
Modalità di ripartizione degli stalli disponibili (Atto regolazione: Misura 3)	Ripartizione su richiesta dei vettori interessati.	Ripartizione proporzionale al volume di traffico generato da ciascun vettore nell'anno solare precedente, con almeno 1 stallo (eventualmente a rotazione) per i vettori nuovi entranti.	L'accesso deve essere garantito dal Gestore su basi eque e non discriminatorie. Il Gestore deve operare coerentemente all'obiettivo di ridurre l'uso inoperoso degli spazi e assicurando prioritariamente il soddisfacimento di eventuali esigenze connesse ai servizi di TPL urbano. Introduzione di criteri volti a garantire adeguata visibilità ai vettori, anche superando il criterio di proporzionalità rispetto al volume di traffico prodotto, al fine di garantire un'effettiva parità di accesso. Rifiuto accesso solo nel caso di saturazione dell'autostazione da comunicare al tempo stesso all'Autorità e	L'accesso deve essere garantito dal Gestore su basi eque e non discriminatorie. Il Gestore deve operare coerentemente all'obiettivo di ridurre l'uso inoperoso degli spazi e assicurando prioritariamente il soddisfacimento di eventuali esigenze connesse ai servizi di TPL connotati da OSP. Introduzione di criteri volti a garantire adeguata visibilità ai vettori, anche superando il criterio di proporzionalità rispetto al volume di traffico prodotto, al fine di garantire un'effettiva parità di accesso. Rifiuto accesso solo nel caso di saturazione dell'autostazione da comunicare al tempo stesso all'Autorità e agli

			agli Enti affidanti.	Enti affidanti, comunicato al vettore con congruo anticipo.
Trasparenza delle informazioni (Atto regolazione: Misure 2 e 7)	Non sempre attuata	Pubblicazione <i>on line</i> del PIA, con aggiornamento annuale, incluso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- tariffe applicate;</li> <li>- capacità impianto (sia per vettori che per altri operatori).</li> </ul> Versione in inglese, su richiesta.	Pubblicazione <i>on line</i> del PIA e comunicazione ad ART dello stesso PIA per successiva pubblicazione sul sito istituzionale. Informazioni sulle condizioni economiche per l'accesso disponibile anche in inglese, su richiesta. Pubblicazione, da parte di ART, di un prospetto informativo per ciascuna autostazione interessata.	Come Opzione 1-bis.
Procedura di Consultazione e di risoluzione delle controversie (Atto regolazione: Misura 3)	Nessuna	Consultazione annuale dei principali portatori d'interesse, individuati nel PIA: soggetto competente, Gestore, vettori, associazioni di consumatori, ecc..	Consultazione dei principali portatori d'interesse da parte del Gestore in caso di (avvenuta o prevedibile) saturazione.	Come Opzione 1-bis, con comunicazione, da parte del gestore al vettore, del tempo massimo di riscontro alla richiesta pervenuta.

a) Modalità di gestione dell'autostazione

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

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

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis e introduce tra i contenuti del PIA le ipotesi di revoca dell'autorizzazione all'accesso all'autostazione e le penali definite dal gestore.

b) Modalità di ripartizione degli stalli disponibili

La ripartizione degli stalli è il principale tema di interesse per i vettori e, dalla raccolta di informazioni svolta, risulta che in 12 autostazioni, fra le più rilevanti, si sono verificati problemi per saturazione della capacità nei 12 mesi precedenti.

Nell'autostazione, la ripartizione degli stalli avviene, in genere, in modo fisso o a rotazione:

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

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

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

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'opzione 1-bis ed accoglie alcune osservazioni sollevate durante la 2ª consultazione, specificando che:

- i servizi di TPL, le cui esigenze devono essere soddisfatte prioritariamente, non sono riconducibili solo alla tipologia urbana ma a tutti quelli connotati da OSP (non di esclusiva natura commerciale/turistica);
- l'eventuale rifiuto delle richieste d'accesso, possibile solo nel caso di saturazione, deve essere comunicato al vettore con congruo anticipo.

c) Trasparenza delle informazioni

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

Dal momento che la stragrande maggioranza delle autostazioni italiane sono gestite da Enti pubblici o da società partecipate da questi ultimi, è possibile rinvenire un obbligo legislativo di trasparenza, cui però non

sempre risulta soddisfatto in virtù dell'autonomia organizzativa e gestionale che tali soggetti competenti godono.

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

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis.

d) Procedura di Consultazione e di risoluzione delle controversie

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

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

L'Opzione 1-bis riformulava l'ipotesi iniziale, tenendo conto delle osservazioni presentate durante la 1ª consultazione e prevedendo il ricorso alla Procedura di Consultazione da parte del Gestore, nel caso di situazioni di saturazione, "sopravvenuta o prevedibile", della capacità dell'autostazione tale da impedire di soddisfare le esigenze di tutti i vettori interessati, a meno "che non sia risolvibile mediante la normale attività di coordinamento".

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'opzione 1-bis, precisando tuttavia che in caso di sopravvenuta o prevedibile saturazione è compito del gestore dell'autostazione provvedere "al coordinamento ottimale delle richieste di accesso, entro un congruo termine, comunicando al vettore il tempo massimo di riscontro alla richiesta pervenuta" (Misura 3.3).

#### E.4 Pricing

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

La tabella seguente riporta le opzioni valutate nelle due fasi di consultazione e la decisione dell'Autorità.

**Tabella 9 – Opzioni AIR per il Pricing**

Macro-area: <i>PRICING</i>	Opzione 0: <i>Status quo</i>	Opzione 1: Soluzione ART posta in 1 <sup>a</sup> consultazione	Opzione 1-bis: Soluzione ART posta in 2 <sup>a</sup> consultazione	Opzione 1-ter: Decisione ART
Oggetto della tariffazione  (Atto regolazione: Misura 4)	Spesso assente.	Solo sosta inoperosa, per entrambi i vettori del TPL e della MLP, più servizi sosta/fermata.	Il sistema tariffario concernente transito, fermata e sosta, è definito dal Gestore (con tariffazione a tempo, a passaggio, forfettaria, ecc.), distintamente per tipologia di servizio e segmento di mercato, numero di passeggeri, ecc. e specificate nel PIA.	Il sistema tariffario concernente transito, fermata e sosta, è definito dal Gestore (con tariffazione a tempo, a passaggio, forfettaria, ecc.), distintamente per tipologia di servizio e segmento di mercato, etc. e specificate nel PIA.
Modalità di costruzione delle tariffe  (Atto regolazione: Misura 4)	Diversificata, a discrezione del Gestore o del soggetto competente.	Trasparenza dei criteri di tariffazione.	<p>Nel rispetto dei principi di equità e di non discriminazione, il sistema di tariffazione deve essere improntato in maniera tale da consentire lo sfruttamento efficiente della capacità dell'autostazione e deve inoltre essere correlato a: (i) costi operativi netti di gestione; (ii) qualità ed efficienza dei servizi erogati; (iii) investimenti realizzati se non diversamente remunerati.</p> <p>I criteri a base del sistema tariffario (modulazioni, eventuali soglie min/max applicabili, ecc.) sono disciplinati nel PIA.</p> <p>Ugualmente devono essere resi trasparenti ed accessibili le condizioni economiche riguardanti altri servizi resi dal Gestore di autostazione</p>	<p>Nel rispetto dei principi di equità e di non discriminazione, il sistema di tariffazione deve essere improntato in maniera tale da consentire lo sfruttamento efficiente della capacità dell'autostazione e deve inoltre essere correlato a: (i) costi operativi netti di gestione; (ii) qualità ed efficienza dei servizi erogati; (iii) investimenti realizzati se non coperti da finanziamenti pubblici o di altri soggetti terzi.</p> <p>I criteri a base del sistema tariffario (modulazioni, eventuali soglie min/max applicabili, ecc.) sono disciplinati nel PIA, che deve anche specificare il range massimo di modulazione, se in presenza di tariffe/canoni differenziati, previsto</p>

			(diversi da quelli dell'accesso).	rispetto allo standard  Ugualmente devono essere resi trasparenti ed accessibili le condizioni economiche riguardanti altri servizi resi dal Gestore di autostazione (diversi da quelli dell'accesso).
Dinamica tariffaria  (Atto regolazione: Misura 4)	Generalmente inesistente.	Rivalutazione annuale in base all'indice Istat FOI.	Come Opzione 1, o altro tasso laddove sia previsto a livello regionale, fermo restando l'orientamento ai costi di gestione.	Come Opzione 1, o altro tasso laddove sia previsto a livello regionale, fermo restando l'orientamento a costi operativi sostenuti, qualità ed efficienza dei servizi ed investimenti non coperti da terzi.

a) Oggetto della tariffazione

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

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

L'Opzione 1-bis recepiva le osservazioni pervenute durante la 1ª consultazione in merito alla specificità dei servizi di TPL connotati da OSP ma manteneva l'idea originaria secondo cui il Gestore deve essere indotto a valorizzare l'infrastruttura ricevuta in concessione. A tal fine, sono consentite specifiche tariffazioni per i servizi di TPL: il Gestore definisce nel PIA "eventuali agevolazioni ed esenzioni, per particolari tipologie di servizi o di vettori (e.g. servizi di TPL, servizi occasionali, servizi di trasporto PMR).

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis, precisando che laddove presente la modulazione nel PIA devono essere specificati i livelli minimi e massimi rispetto alle tariffe e ai canoni "standard" applicati.

b) Modalità di costruzione delle tariffe

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

L'Opzione 1 privilegiava l'esigenza di palesare le modalità di costruzione delle tariffe e rendere pubblico il

sistema tariffario, al fine di garantire equità di trattamento a tutti i vettori interessati.

Nell'Opzione 1-bis si riteneva indispensabile che il Gestore stabilisse, in via anticipata, i criteri sottesi al sistema di tariffazione e li rendesse pubblici attraverso il PIA.

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis ed accoglie alcune osservazioni sollevate durante la 2ª consultazione.

c) Dinamica tariffaria

L'Opzione 1 rifletteva il fatto che il settore delle autostazioni non è ancora maturo per dinamiche tariffarie "complesse", volte a favorire l'innovazione di processo consentendo all'impresa affidataria della gestione di beneficiare di una parte degli incrementi di produttività (come ad esempio il metodo del *Price Cap*). Pertanto, l'Opzione 1 prevedeva semplicemente che, stante un orizzonte temporale medio-lungo dell'affidamento delle autostazioni, le tariffe e i pedaggi e i canoni di locazione venissero aggiornati con regolarità, collegandoli al tasso di inflazione sulla base dell'indice Istat FOI relativo alle famiglie di operai e impiegati.

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

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis, specificando che, oltre alla copertura dei costi operativi sostenuti, le tariffe consentano il recupero degli investimenti non finanziati da soggetti terzi a fondo perduto.

## E.5 Biglietterie

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

La tabella seguente riporta le opzioni valutate nelle due fasi di consultazione e la decisione dell'Autorità.

**Tabella 10 – Opzioni AIR per le Biglietterie**

Macro-area: <b>BIGLIETTERIE</b>	<b>Opzione 0:</b> <i>Status quo</i>	<b>Opzione 1:</b> <b>Soluzione ART</b> posta in 1 <sup>a</sup> consultazione	<b>Opzione 1-bis:</b> <b>Soluzione ART</b> posta in 2 <sup>a</sup> consultazione	<b>Opzione 1-ter:</b> <b>Decisione ART</b>
Sistemi di vendita biglietti  (Atto regolazione: Misura 6)	Auto- regolamentazione, non sempre esistente.	Il Gestore disciplina nel PIA la scelta tra singole biglietterie per ogni vettore o biglietteria unificata per tutti i vettori, sulla base di criteri stabiliti dall'ART.	Al fine di garantire adeguate condizioni di accessibilità commerciale agli utenti, incluse le PMR, è assicurata la disponibilità di adeguate biglietterie.  L'eventuale disponibilità di punti vendita convenzionati prospicienti o interni all'autostazione, e comunque posizionati a una distanza non superiore a 350 metri, devono essere adeguatamente segnalati nei pressi e all'interno della stessa autostazione.	Come Opzione 1-bis.
Informazioni al pubblico  (Atto regolazione: Misura 7)	Auto- regolamentazione, non sempre esistente.	Modello di regolazione uniforme per tutte le autostazioni, sulla base di criteri stabiliti dall'ART.	Come opzione 1, più definizione nel PIA di modalità e strumenti di erogazione delle informazioni.  Possibilità per il vettore di erogare direttamente informazioni al pubblico, in particolare a beneficio delle PMR e degli utenti dei servizi MLP, attraverso proprio personale presente in autostazione, sulla base della disciplina prevista nel PIA che comunque deve garantire piena e paritaria libertà di iniziativa a beneficio di	Come Opzione 1-bis, più obbligo per i vettori di comunicare tempestivamente eventuali perturbazioni/variazioni occasionalmente incorse ai propri servizi, tramite sistema di gestione informatizzato implementato dal gestore.  <b>Obbligo per il gestore di rendere disponibili ai vettori spazi adeguati per fornire un set di informazioni minime (condizioni generali di trasporto, modalità per la presentazione di reclami e titoli di viaggio).</b>

			<p>tutti vettori, senza porre condizioni discriminatorie.</p> <p>Previsione della possibilità di utilizzo di <i>info-point</i>.</p> <p>Identificazione delle informazioni da rendere ad operatori economici che esercitano attività nel settore del trasporto passeggeri anche sotto forma di intermediazione.</p>	
--	--	--	--	--

#### a) Sistemi di vendita biglietti

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

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

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis.

#### b) Informazioni commerciali al pubblico

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

L'Opzione 1-bis, pur mantenendo l'impostazione iniziale sul contenuto minimo delle informazioni da fornire, riteneva opportuno specificare che le modalità e gli strumenti di erogazione delle informazioni (come gli info-

<sup>10</sup> Interessante, in questo senso, è la novità rappresentata dalla previsione, introdotta dall'art. 1, comma 167, della legge 4 agosto 2017, n. 124, dove si richiede alle Regioni di provvedere, secondo i rispettivi ordinamenti, affinché nei contratti di servizio di trasporto pubblico locale e regionale stipulati a decorrere dal 2018 sia sancito l'obbligo per il concessionario di istituire un servizio di biglietteria telematica direttamente accessibile dagli utenti attraverso un sito internet dedicato.

point) debbano essere definiti dal Gestore all'interno del PIA. Si segnalava in particolare una specifica disposizione per agevolare lo sviluppo delle cosiddette piattaforme di servizi alla mobilità, laddove era precisato che informazioni rilevanti per la fruizione dei servizi dell'autostazione dovessero essere rese "accessibili e riutilizzabili, a condizioni eque e non discriminatorie, agli operatori economici che esercitano attività nel settore del trasporto passeggeri anche sotto forma di intermediazione".

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis ed accoglie alcune osservazioni sollevate durante la 2ª consultazione, aggiungendo l'obbligo per i vettori di comunicare tempestivamente al Gestore le eventuali perturbazioni/variazioni occasionali incorse ai servizi di propria competenza. Tale comunicazione deve avvenire, per quanto possibile, in tempo reale e, allo scopo, il Gestore implementa un apposito sistema di gestione informatizzata dei flussi informativi provenienti dai vettori interessati. Adeguati spazi all'interno dell'autostazione devono essere garantiti ai vettori per la comunicazione di informazioni su: condizioni generali di trasporto dei vettori operanti sull'autostazione; modalità di presentazione di reclami indirizzati ai vettori ivi presenti con propri servizi; titoli di viaggio.

## E.6 Qualità dei servizi

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

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

Sebbene il tema della qualità non sia stato integrato nello Schema di Atto di regolazione posto in 1ª consultazione, non sono mancate osservazioni in merito.

La tabella seguente riporta le opzioni valutate nelle due fasi di consultazione e la decisione dell'Autorità.

**Tabella 11 – Opzioni AIR per la Qualità dei servizi**

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

### a) Livelli qualitativi

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

L'Opzione 1-bis cercava di rispondere alle osservazioni fatte da molti vettori di MLP nel corso della 1ª consultazione sulla scarsa qualità dei servizi, delle informazioni e dell'organizzazione dalle autostazioni, prevedendo che i sistemi tariffari potessero dipendere anche dai livelli di qualità (ed efficienza) dei servizi erogati dal gestore dell'autostazione.

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis.

b) Monitoraggio periodico

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

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

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

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

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

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

L'Opzione 1-ter conferma quanto proposto nell'Opzione 1-bis.

## F. IMPATTO DELL'OPZIONE SCELTA

L'Atto di regolazione oggetto di questa Relazione AIR si applica ad un numero elevato di autostazioni, distribuite su tutto il territorio nazionale. Non essendo disponibile un elenco degli operatori di autostazione, è estremamente difficoltoso fornire una puntuale identificazione dei destinatari delle misure di regolazione di cui trattasi. Tuttavia, occorre rilevare che, rispetto ai vari soggetti gestori di autostazione analizzati nel corso della valutazione di impatto appartenenti ai diversi campioni di indagine, tutti presentano elementi di interconnessione con altri servizi (intermodale e/o intramodale).

Nella valutazione delle misure, volte in generale a garantire l'uso efficiente degli spazi e delle risorse delle autostazioni nonché la trasparenza delle scelte e delle procedure adottate nella loro gestione, sono stati ritenuti rilevanti gli elementi appresso elencati<sup>11</sup>:

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

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

**Tabella 12 – Impatto atteso complessivo dell'Atto di regolazione (rispetto allo *status quo*)**

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

<sup>11</sup> Rispetto alla tabella di valutazione contenuta nel par. F dello Schema di AIR associato allo Schema di Atto di regolazione posto in 1ª consultazione, sono state escluse alcune voci (cioè: redazione contabilità regolatoria, separazione contabile, separazione societaria, contenuto minimo di specifici diritti) perché non interessate dalle misure proposte. Invece, la voce "contenuto del servizio pubblico" è stata ritenuta non pertinente al tema trattato.

Rispetto alle misure già poste in 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> consultazione, l'Atto di regolazione ha inteso:

- ampliare l'ambito di applicazione, includendo esplicitamente anche le autostazioni nelle quali vi è connessione tra servizi di trasporto autorizzati che interessano due regioni (e non più solo di media e lunga percorrenza) e una o più modalità ovvero tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura;
- rafforzare ulteriormente la trasparenza;
- introdurre le premesse per un innalzamento del livello qualitativo, introducendo l'obbligo per i vettori di comunicare tempestivamente al gestore le variazioni al servizio.

Questi miglioramenti, insieme a quanto già previsto nei documenti posti in consultazione, introducono oneri incrementali per i gestori delle autostazioni e, in misura minore, per i vettori del servizio di trasporto, che comunque si mantengono complessivamente di entità moderata. Si riporta nella seguente tabella una valutazione qualitativa (in scala a tre livelli: basso, medio, alto) dei principali oneri incrementali introdotti dall'Atto di regolazione.

**Tabella 13 – Valutazione degli oneri incrementali dell'Atto di regolazione (rispetto allo *status quo*)**

Attività	Gestori	Vettori
Predisposizione del set informativo minimo	Basso	0
Predisposizione del PIA e pubblicazione <i>online</i> , anche in inglese	Medio	0
Verifica periodica annuale al fine di accertare l'adeguatezza della offerta alla richiesta di capacità, anche prospettica	Basso	0
Consultazione dei principali portatori d'interesse in caso di (avvenuta o prevedibile) saturazione	Basso	0
Predisposizione del sistema informatizzato di gestione del flusso informativo	Medio	0
Obbligo di comunicare tempestivamente eventuali perturbazioni/variazioni occasionali incorse ai propri servizi	0	Basso

◇◇◇

Il Direttore dell'Ufficio Affari economici

*F.to dott.ssa Cinzia Rovesti*

## APPENDICE 1 – CONTESTO NORMATIVO REGIONALE

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

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

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

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

## APPENDICE 2 – CONTRATTI DI SERVIZIO DI TPL ESAMINATI

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

## APPENDICE 3 – QUESTIONARIO PER INDAGINE SULLE AUTOSTAZIONI

### RICHIESTA INFORMAZIONI ALLE AUTOSTAZIONI

### QUESTIONARIO

<b>Gestione dell'autostazione</b>						
- Soggetto affidante						
- Data inizio affidamento		Durata affidamento [anni]				
- Numero di rifiuti a richieste di accesso di nuovi vettori all'autostazione nel 2017	Per motivi di congestione:		Per motivi diversi:			
- Presenza sosta inoperosa nel 2017	Vettori TPL:	SI	NO	Vettori MLP:	SI	NO
<b>Persona di contatto nell'organizzazione del Gestore</b>						
- Nome						
- Email						
- Telefono						
<b>Caratteristiche dell'autostazione</b>						
- Numero di stalli						
- Superficie in pianta del piazzale per le manovre degli autobus						
- Superficie utile totale di altri spazi nella titolarità dell'autostazione (sale d'aspetto, locali commerciali, uffici, biglietterie, ecc.)	Utilizzati dal Gestore:			Utilizzati da terzi:		
- Distanza (in metri) dalla più vicina stazione di scambio intermodale con altro mezzo di trasporto	TPL o metrò:		Treno:		Porto/aeroporto:	
	2016			2017		
<b>Dati economici</b>	<b>TPL <sup>(1)</sup></b>	<b>MLP <sup>(2)</sup></b>	<b>TPL <sup>(1)</sup></b>	<b>MLP <sup>(2)</sup></b>		
- Numero dei vettori utenti dell'autostazione (distinto tra TPL e MLP)						
- Numero totale di passeggeri saliti all'autostazione (distinto tra TPL e MLP)						
- Numero totale di passeggeri discesi all'autostazione (distinto tra TPL e MLP)						
- Numero totale di corse/anno in partenza dei vettori utenti (distinto tra TPL e MLP)						
- Ricavo [euro] per l'accesso all'autostazione (distinto tra TPL e MLP)						
- Altri ricavi [euro] dalla gestione dell'autostazione (canoni locazione, ecc.)						
- Corrispettivo [euro] per la gestione dell'autostazione <sup>(3)</sup>						
- Costi operativi [euro] sostenuti per la gestione dell'autostazione <sup>(4)</sup>						
- Spesa [euro] per investimenti effettuati dal Gestore						
- Livelli di qualità del servizio misurati						

#### Note

- (1) TPL: servizio di autotrasporto passeggeri in ambito urbano ed extraurbano regionale. stazione
- (2) MLP: servizio di autotrasporto passeggeri su tratte interregionali.
- (3) Il valore deve essere **positivo** se erogato dall'Ente affidante e **negativo** se pagato dal Gestore.
- (4) Tutti i costi escluso ammortamenti, oneri finanziari, svalutazioni/rivalutazioni, imposte e tasse.

#### APPENDICE 4 – OPZIONI PER MISURE DI REGOLAZIONE ALLEGATE ALLA DELIBERA N. 121/2017

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

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

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