

Il Presidente

Prot. n. 117/DIR/CaGi
Roma, 12 aprile 2018

Spett.le
**ART – Autorità di Regolazione dei
Trasporti - Ufficio Servizi e
Mercati Retail**
Via Nizza, 230
10126 Torino
Alla c.a. Dott.ssa Ivana Paniccia

Oggetto: Delibera n. 27/2018. 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. Avvio nuova fase di consultazione. Documento di consultazione.

Spett.le Autorità,

in riferimento alla pubblicazione del Documento di consultazione afferente il procedimento in oggetto, ci preghiamo di riportare alcune osservazioni sulla tematica delle autostazioni, in qualità di Associazione di categoria maggiormente rappresentativa delle imprese esercenti servizi regolari di linea di media e lunga percorrenza.

La tematica di che trattasi riveste certamente grande rilievo, sia nazionale che internazionale, e in tal senso si accoglie con favore la proposta comunitaria di regolare in maniera trasparente e armonizzata accessi e servizi alle autostazioni.

Rileviamo peraltro come il tema del ruolo e della stessa presenza delle autostazioni non sia all'attenzione e nell'agenda politica del nostro Paese, per le note e storiche carenze infrastrutturali soprattutto nelle aree urbane, per la non lungimirante azione delle autorità competenti nonché per la non attenta politica condotta dalle amministrazioni cittadine che raramente ne favoriscono la progettazione e la realizzazione e ancor più spesso ne discriminano la localizzazione rispetto ad altre modalità di trasporto collettivo, trascurando, di fatto, l'enorme potenziale contributo positivo che la presenza di simili infrastrutture, ben

organizzate e funzionali, è in grado di assicurare alla mobilità dei cittadini e alla comunità in generale.

Per tutti, basti pensare al caso attuale dell'Autostazione Tiburtina di Roma, che gestisce oltre 8 milioni di passeggeri all'anno della lunga e media percorrenza con autobus, in un sito altamente fruibile e interconnesso della Città, ma che rischia di vedersi trasferita dall'Amministrazione comunale in un'area ultra periferica, molto meno interconnessa, ancora non attrezzata e situata in prossimità del capolinea di Anagnina della linea metro A, con tutte le evidenti conseguenze negative sul servizio di trasporto e la relativa clientela.

Secondo un ultimo aggiornamento disponibile dell'Unione Europea alla data del 21 giugno 2017, risultano, tra i terminal designati, solo quelli di Milano e Crotone https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/road/doc/designated_bus_terminals.pdf.

Studi recenti, come noto, hanno invece evidenziato come la riqualificazione e la valorizzazione dei terminal bus hanno prodotto più qualità percepita per i viaggiatori - in termini di servizi e sicurezza e propensione alla mobilità collettiva - un più elevato indotto per i territori interessati e, chiaramente, una concreta occasione di intermodalità realizzata, con positive ricadute sul sistema complessivo dei trasporti.

Ben vengano, sia chiaro, regole univoche, condizioni eque e procedure trasparenti per gli accessi ai terminal autobus, che garantiscano agli operatori condizioni non discriminatorie e agli utenti alti standard di qualità, nonché il necessario sistema di alta protezione per le PMR.

Riteniamo, nello stesso tempo, che una iper-regolamentazione, quale sembrerebbe emergere dallo schema di atto in consultazione, con particolare riguardo alle misure 3, 5, 6 e 7, non sempre si concili con lo scenario attuale caratterizzato da una carenza infrastrutturale e dallo stato di precarietà di cui si è fatto cenno, a dir poco desolante.

Si segnala, peraltro, relativamente alla misura 5, la mancanza di riferimenti ai competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; come noto, deputati ad autorizzare e verificare il rilascio dei titoli legali agli operatori e dei nulla osta alla sicurezza di percorsi e fermate poste anche all'interno dei terminal.

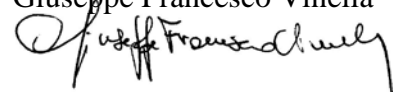
Riteniamo, pertanto, utile in questa fase, prima ancora dello specifico delle misure di regolamentazione sviluppate, sulle quali evidentemente si soffermeranno i gestori dei

terminal e/o gli operatori del trasporto, porre la questione della improcrastinabile individuazione dei canali e sistemi di realizzazione delle infrastrutture.

In conclusione, manifestiamo l'interesse ad un incontro, in occasione del quale poter porre le tematiche rappresentate e, se ve ne sarà l'occasione, soffermarci, altresì, su alcuni aspetti puntuali dello schema di atto di regolazione.

Distinti saluti.

Giuseppe Francesco Vinella

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style, that reads "Giuseppe Francesco Vinella". The signature is positioned below the printed name.