



13 APR. 2018

Spett.le  
AUTORITA' DI REGOLARIZZAZIONE  
DEI TRASPORTI  
pec: pec@pec.autorità-trasporti.it

**Oggetto: 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 ed intramodale dei servizi.**

In riferimento all'oggetto ed in applicazione della delibera N°91/2017 di codesta Autorità si osserva quanto segue:

Come è ben noto la legge nazionale n. 285/2005, adeguandosi alle Direttive comunitarie, ha liberalizzato i servizi di autolinee di lunga e media percorrenza di competenza statale.

Tale liberalizzazione ha investito i servizi di autolinee di cui sopra nella loro interezza, ossia in tutte le varie fasi della produzione dei servizi; fasi che possono sintetizzarsi essenzialmente in due: organizzazione delle linee (percorso, orari, fermate ecc...), commerciale ( vendita biglietti ecc..) .

In questo quadro le autostazioni sono diventate essenziali per poter attuare concretamente la liberalizzazione dei servizi e la concorrenza nel settore di cui sopra.

Per realizzare ciò il gestore delle autostazioni (come avviene ad esempio nel settore aereo) deve porsi in una posizione "terza" rispetto ai vettori, affittando gli spazi (spazi per stalli, per pubblicità, per vendita di biglietti, per informazioni, per assistenza alla clientela ecc..) e non svolgendo la stessa attività dei vettori che, invece, nell'autostazione non potranno svolgere (ad esempio vendendo i biglietti delle loro linee con una biglietteria unica).

Riteniamo, infatti, che il gestore debba ricavare il suo legittimo utile dalla gestione affittando gli spazi dell'autostazione e non esercitando l'attività propria dei vettori; tanto più che il gestore si trova in una posizione che gli garantisce di svolgere detta attività "in esclusiva" nell'autostazione, spesso unica infrastruttura a cui fanno capolinea le autolinee di un vastissimo territorio, come ad esempio Milano, città meta di tutta l'Italia ed oltre.

Quanto sopra non solo in quanto viene sottratta ai vettori la vendita dei biglietti, oggi la fase più importante e determinante per la buona riuscita di una autolinea, ma, soprattutto, per la tutela dei consumatori e dei clienti, che, nel caso in cui il gestore abbia una posizione "terza", possono rivolgersi, nell'autostazione, a più vendori di biglietti in concorrenza fra di loro, godendo così di un'offerta più variegata.

AOO AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo Arrivo N. 2920/2018 del 13-04-2018  
Questa è una copia del documento originale.  
Document ID: 2920/2018

Invece la posizione "non terza" del gestore dell'autostazione comporta il concreto rischio che la rendita di posizione di cui godeva una volta il concessionario di autolinee venga sostituita da quella del concessionario delle autostazioni.

Peraltro in tutti gli aeroporti italiani i vettori vendono i biglietti dei propri voli e prestano assistenza alla propria clientela direttamente in box a loro affittati dai concessionari/gestori degli aeroporti, così anche nel settore ferroviario. Italo vende i biglietti in sportelli gestiti direttamente.

Ciò deriva dal fatto che, dopo la liberalizzazione e l'apertura del mercato alla concorrenza, la buona riuscita dei servizi di trasporto passeggeri, qualunque sia la modalità degli stessi, dipende soprattutto dalla qualità dei servizi offerti dal vettore, conseguentemente, tanto più il vettore offre una prestazione diretta e personalizzata al cliente tanto più il servizio è efficiente e la clientela trae beneficio in termini di prezzi dei biglietti e di qualità del trasporto.

Pertanto, in via analogica riteniamo che il sistema vigente negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie vada applicato anche nelle autostazioni nel settore bus.

In particolare in quelle autostazioni/Hub di grandi centri urbani come Lampugnano di Milano e di San Donato, che si configurano infrastrutture essenziali in quanto il Comune di Milano con apposita Determina Dirigenziale N° 333/2008 ha imposto "a tutti gli autobus immessi in servizi pubblici di linea di lunga e media percorrenza per trasporto di persone... che abbiano capolinea e transito a Milano" di far capo al terminal di Milano.

Auspichiamo, quindi, che nell'atto di regolazione recante misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio sia inserito preliminarmente e chiaramente il principio che i vettori di autolinee di lunga e media percorrenza hanno nelle autostazioni il diritto di affittare dal gestore dell'autostazione spazi per poter gestire direttamente la vendita dei biglietti delle autolinee da loro esercitate e prestare assistenza alla loro clientela e che il gestore di autostazione deve assumere posizione terza rispetto agli operatori delle attività che si svolgono nell'autostazione.

Ovviamente tale diritto è limitato dalla capacità di ricezione dell'autostazione, ma è difficile pensare che in un'autostazione di grandi centri urbani non ci siano spazi per piccoli box, anche da condividere tra più vettori, unitamente in ogni caso a spazi per bigletterie automatiche e/o box mobili da montare soprattutto se si tratta di autostazioni/Hub di grandi centri urbani ancora da realizzare come quello in Milano di Lampugnano e San Donato.

Peraltro l'affermazione del principio di cui sopra è estremamente importante in quanto si pone come direttiva per le future autostazioni da realizzare.

In conclusione, in riferimento a quanto sopra, richiediamo un più approfondito esame, in quanto lo schema dell'atto di regolazione di cui all'oggetto, pur costituendo un notevole passo in avanti rispetto all'attuale situazione, non sembra idoneo a garantire la piena attuazione della normativa sulla concorrenza e attribuisce al gestore una posizione non "terza".

Nel ringraziare per la consultazione avviata si porgono distinti saluti.

BUS CENTER s.r.l.  
L'Amministratore Unico  
MICHELE ROCCA