



Ferrovie dello Stato Italiane
UA 16/4/2018
FS-AD-DCAIR-AR\A0011\P\2018
0000001

Direzione Centrale Affari Istituzionali e Regolatori
Affari Regolatori
Il Responsabile

Spett. le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
10126 - Torino
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: “Condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi” (Delibera ART n. 27/2018)

Si trasmette con la presente il documento in formato editabile contenente le osservazioni formulate dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in relazione alla consultazione di cui alla Delibera n. 27/2018 di codesta Autorità.

Si rimane a disposizione per eventuali approfondimenti sul tema.

Cordiali saluti

Andrea Cesarini





Osservazioni

allo “Schema di atto di regolazione recante misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi”

(Delibera ART n. 27/2018)



Considerazioni preliminari

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane valuta favorevolmente le modifiche e integrazioni apportate da Codesta Autorità rispetto al testo dell'Allegato A della delibera n. 121/2017, recante *“condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri attraverso la connessione intermodale e intramodale dei servizi”*.

In esito alla consultazione pubblica svolta sul predetto schema di atto di regolazione, l'Autorità ha infatti complessivamente condiviso le osservazioni trasmesse in quella sede.

Ciò premesso, si ritiene opportuno proporre alcune ulteriori modifiche/integrazioni al nuovo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A alla delibera n. 27/2018, in particolare relativamente al suo ambito di applicazione, alle condizioni di utilizzo della capacità e alla attribuzione delle rispettive responsabilità tra gestori e vettori per quanto attiene gli obblighi informativi in autostazione.

Le osservazioni, redatte in forma di emendamenti puntuali al testo posto a consultazione e corredate di opportuni commenti, riguardano le Misure 1, 2, 3, 6, 7 e 9 (in grassetto le modifiche proposte).



Osservazioni allo schema di delibera n. 27/2018

Misura 1 – Ambito di applicazione

<u>Proposta di testo modificato/integrato</u>
1. Le misure regolatorie di cui al presente atto si applicano alle autostazioni di seguito individuate: <i>a) autostazioni 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, ad eccezione di quelle il cui titolo autorizzatorio/concessorio consenta l'accesso a servizi diversi dal TPL esclusivamente in via subordinata alle esigenze del TPL stesso;</i>
<u>Motivazioni</u>
Si ritiene che dall'ambito di applicazione di cui alla lettera a) debbano essere escluse le autostazioni il cui titolo autorizzatorio/concessorio consenta l'accesso a servizi diversi dal TPL esclusivamente in via subordinata alle esigenze del TPL. La delimitazione dell'ambito di applicazione della lettera sub a) fa in ogni caso salva la facoltà delle Regioni e delle Province autonome di individuare tali e ulteriori autostazioni ai sensi delle lettere b) e c).



Proposta di testo modificato/integrato

3. Il gestore dell'autostazione assicura:

a) condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle autostazioni e alle strutture ivi insistenti a qualsiasi vettore ne faccia richiesta, purché munito delle autorizzazioni previste dalla legislazione vigente. ***Qualora si sia verificata una saturazione dell'autostazione, il gestore potrà rifiutare la richiesta di accesso all'autostazione del vettore. Il diniego del gestore dovrà essere debitamente motivato e basato su criteri oggettivi e giustificati sul piano tecnico ed economico che attestino l'assenza di capacità presso l'autostazione. Qualora si sia verificata invece una congestione dell'autostazione, il gestore potrà disporre di un tempo aggiuntivo per dare riscontro alla richiesta del vettore, al fine di provvedere in un tempo congruo al coordinamento ottimale delle richieste di accesso all'autostazione;***

b) il rispetto ***degli obblighi attribuiti al gestore dell'autostazione nell'ambito del Regolamento (UE) n. 181/2011*** dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus definiti dal regolamento (UE) n. 181/2011, in conformità a quanto previsto dal relativo "ambito di applicazione" (art. 2) e secondo quanto richiamato nelle successive Misure.

Motivazioni

La modifica apportata alla lettera a) è volta a consentire al gestore dell'autostazione, ove si riscontri carenza di capacità della stessa (v. situazioni di congestione e/o saturazione), di gestire in modo ordinato eventuali ulteriori richieste di accesso all'infrastruttura da parte dei vettori muniti di titolo autorizzativo. Infatti, non sempre il titolo autorizzativo di cui dispongono i vettori richiedenti è coordinato con la capacità effettiva dell'infrastruttura.

La modifica apportata alla lettera b) specifica che i gestori dell'autostazione devono assicurare il rispetto solo degli obblighi che il Regolamento (UE) n. 181/2011 ad essi attribuisce



Misura 2 – Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA)

Proposta di testo modificato/integrato

1. Il gestore, nel rispetto dei criteri di cui alle Misure 3, 4 e 5 del presente atto, definisce e adotta il “Prospetto Informativo dell'Autostazione” (nel seguito: PIA), contenente una completa descrizione delle caratteristiche infrastrutturali dell'autostazione, delle dotazioni, degli spazi e delle condizioni tecnico/economiche per il loro utilizzo da parte dei vettori, ***nonché delle condizioni di accesso delle PMR.***

(...)
4. Le condizioni di utilizzo dell'autostazione definite nel PIA sono soggette alla verifica periodica annuale da parte del gestore, al fine di accertare l'adeguatezza della offerta alla richiesta di capacità, anche prospettica, dei vettori ed identificare le eventuali variazioni, ***ove possibili***, necessarie al perseguimento degli obiettivi di cui alla misura 1 punto 3 e nel rispetto dei criteri di cui alla successiva Misura 3 punto 1.

Motivazioni

Con riferimento al comma 1, si ritiene che il Prospetto Informativo dell'Autostazione debba contenere anche le condizioni di accesso alle PMR.

Con riferimento al comma 2, si fa presente che possibili soluzioni di incremento dell'offerta possono essere condizionate da:

- vincoli logistici (es. assenza di spazio fisico per il potenziale ampliamento dell'autostazione);
- vincoli di tipo legislativo/amministrativo (es. provvedimenti delle Autorità/enti locali che incidono sull'accesso di nuovi vettori e/o sulla circolazione del traffico in alcune aree cittadine);
- vincoli legati all'atto concessorio, che regola le modalità di gestione dell'autostazione;

Si ritiene pertanto che non sia esclusivamente nella disponibilità del gestore la possibilità di procedere all'eventuale ampliamento dell'area dell'autostazione.



Misura 3 – Criteri per definire le condizioni di utilizzo della capacità, degli spazi e dei servizi delle autostazioni

<p><u>Proposta di testo modificato/integrato</u></p> <p>1. L’allocazione degli spazi ai vettori per la movimentazione dei veicoli, la salita e discesa dei passeggeri, nonché per la loro accoglienza e assistenza, avviene sulla base dei seguenti criteri:</p> <p>a) assegnazione degli spazi a tutti i vettori che ne facciano richiesta, <i>ove consentito dalle caratteristiche dell’infrastruttura e nei limiti degli spazi disponibili</i>, assicurando ai vettori una adeguata visibilità, anche superando il criterio di proporzionalità rispetto al volume di traffico prodotto, al fine di garantire un’effettiva parità di accesso alla capacità esistente;</p> <p>(...)</p> <p>2. Il gestore, sulla base dei criteri di allocazione di cui al precedente punto 1, al fine di garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture da parte di tutti i vettori interessati, definisce, negli schemi di contratti di servizio che costituiscono parte integrante del PIA di cui alla precedente Misura 2:</p> <p>(...)</p> <p><i>d) gli obblighi informativi e le relative procedure di gestione inerenti le informazioni al pubblico di cui alla Misura 7.</i></p> <p>3. La richiesta di accesso può essere rifiutata dal gestore soltanto per motivi di saturazione della capacità dell’autostazione. <i>In tal caso, le richieste possono essere soddisfatte secondo l’ordine cronologico in cui sono pervenute.</i></p>
<p><u>Motivazioni</u></p> <p>La modifica di cui al primo comma lettera a) è volta a chiarire le modalità di gestione delle richieste di assegnazione degli spazi anche in funzione delle caratteristiche dell’infrastruttura.</p> <p>Con riferimento al comma 2, si segnala che l’<i>owner</i> delle informazioni relative agli obblighi di cui alla Misura 7 (ad esempio orari, condizioni di trasporto, modalità di gestione dei reclami) è in molti casi il vettore. Appare pertanto ragionevole prevedere negli schemi di contratto di accesso gli opportuni obblighi di fornitura delle informazioni in capo al vettore, nonché le modalità operative di gestione delle stesse.</p> <p>Relativamente al comma 3, in ragione della disponibilità e in coerenza con l’operatività dell’autostazione, si ritiene che il gestore possa assegnare spazi, oltre che in ragione del volume di traffico registrato da ciascun vettore, anche nel rispetto dell’ordine cronologico delle richieste.</p>



Misura 6 – Condizioni di accessibilità commerciale delle autostazioni

Proposta di testo modificato/integrato

3. Le modalità di vendita sono funzionali alle caratteristiche e alle dotazioni infrastrutturali dell'autostazione, assicurando che le condizioni di accessibilità commerciale massimizzino i benefici per l'utenza interessata (e.g. sistemi di bigliettazione integrata, visibilità dei punti vendita, disponibilità dei titoli di viaggio) ed evitando l'insorgere di situazioni discriminanti per singoli vettori o per particolari categorie/tipologie di passeggeri, con particolare riferimento alle PMR. L'adozione di sistemi di biglietteria automatica, di cui al precedente punto 2 sub. c), è da considerarsi come opzione **integrativa, e non** sostitutiva, rispetto alle restanti soluzioni di biglietteria, di cui ai punti sub. a) e sub. b) del precedente punto 2, ***nelle fasce orarie di chiusura delle stesse.***

Motivazioni

In considerazione dell'onere connesso alle esigenze gestionali di cui al punto 3, si ritiene che la dotazione di sistemi di biglietteria automatica automatizzati (lettera c) del punto 2) non debba intendersi in linea generale come un'opzione integrativa rispetto alle restanti soluzioni di biglietteria di cui al punto 2 sub a) e b).

È pertanto opportuno che, in analogia alla disciplina sui diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (Regolamento comunitario (CE) n. 1371/2007), la modalità di vendita attraverso biglietteria automatica sia da considerarsi come opzione sostitutiva rispetto alle restanti modalità di vendita dei biglietti di cui al medesimo punto 2 sub a) e b), almeno nelle fasce orarie di chiusura delle stesse.



Misura 7 – Informazioni al pubblico e modalità di loro erogazione nelle autostazioni

Proposta di testo modificato/integrato

1. Fatti salvi gli obblighi di informazione in capo al vettore e al gestore di cui all'art. 25 del regolamento (UE) n. 181/2011, il gestore rende disponibili ***ai vettori spazi adeguati all'interno dell'autostazione che consentano di fornire le seguenti informazioni:*** ~~all'interno dell'autostazione, con le modalità di cui al successivo punto 3, le seguenti informazioni:~~
- ~~a) condizioni di integrazione modale offerte dall'autostazione in termini di orari statici (programmati) e ove possibile dinamici (effettivi) dei servizi interessati, comprese eventuali perturbazioni/variazioni occasionali, con riferimento in particolare ai servizi di TPL e MLP;~~
 - ~~b) a) Condizioni Generali di Trasporto dei vettori operanti sull'autostazione;~~
 - ~~c) b) indicazione, per ogni vettore operante in autostazione, dei canali e delle modalità di contatto per i reclami;~~
 - ~~d) c) titoli di viaggio necessari per usufruire dei servizi di trasporto afferenti all'autostazione, con riferimento in particolare ai biglietti integrati e ai titoli di viaggio dei servizi di TPL e MLP, provvedendo a garantire adeguata visibilità anche nel caso in cui tali servizi siano esterni all'autostazione, purché ubicati nelle immediate vicinanze, in modo da favorire le scelte di intermodalità dell'utenza.~~
- 1 bis. Fatti salvi gli obblighi di informazione in capo al vettore e al gestore di cui all'art. 25 del regolamento (UE) n. 181/2011, il gestore rende disponibili, all'interno dell'autostazione, con le modalità di cui al successivo punto 3, le seguenti informazioni:***
- d) orari statici (programmati) e ove possibile dinamici (effettivi) dei servizi interessati, comprese eventuali perturbazioni/variazioni occasionali, con riferimento in particolare ai servizi di TPL e MLP, nonché condizioni di integrazione modale offerte dall'autostazione;***
 - e) eventuale connessione con parcheggi di interscambio e possibilità di usufruire di bigliettazione integrata per l'uso di servizi di trasporto differenti, afferenti o collocati in prossimità de all'autostazione;***
 - f) mappe dei percorsi e dei servizi di assistenza interni ed esterni all'autostazione, riportanti:***



- i. i percorsi pedonali, con particolare riferimento a quelli attrezzati per le PMR;*
 - ii. l'ubicazione delle biglietterie e dei punti di informazione/accoglienza, con particolare riferimento a quelli dedicati alle PMR;*
 - iii. la collocazione delle fermate e delle banchine di movimentazione, e i relativi servizi ivi afferenti, con particolare riferimento a TPL e MLP e alle eventuali soluzioni di intermodalità proposte dall'autostazione.*
- g) segnaletica orizzontale e verticale di orientamento dei passeggeri, con indicazione delle aree interne all'autostazione, e relativi servizi offerti, e delle modalità di accesso ai servizi di trasporto ubicati nelle immediate vicinanze dell'autostazione (e.g. stazione metropolitana, fermata/capolinea autobus TPL urbano, stazione ferroviaria);*
- h) eventuali ulteriori tipologie di informazioni, individuate dal gestore, quali a titolo indicativo e non esaustivo: servizi turistici e alberghieri (anche attraverso l'allestimento di un punto accoglienza dedicato), presidio dell'impianto e primo soccorso, informazioni di supporto al personale dei vettori (e.g. servizi di ristoro, sale riposo, servizi igienici dedicati).*

Motivazioni

Relativamente agli obblighi informativi di cui alla presente misura, si ritiene opportuno distinguere tra le informazioni che attengono al rapporto tra vettore e utente, per le quali il gestore si limita a destinare adeguati spazi (comma 1) e le informazioni che attengono al rapporto tra gestore e utente, fornite direttamente dal gestore di autostazione (comma 1 bis).

Con riferimento alle informazioni di cui al comma 1 bis, si ritiene opportuno prevedere che il gestore dell'autostazione metta a disposizione dell'utenza le informazioni che rientrano nella sua diretta disponibilità. L'*owner* di alcune delle informazioni menzionate all'attuale versione dell'art. 1 bis (es. perturbazioni, variazioni occasionali dei servizi) è il vettore e non il gestore, pertanto appare gravoso per il gestore fornire tali informazioni all'utenza.



Misura 9 – Modalità e tempi di applicazione

<u>Testo modificato/integrato</u>
<i>4 bis. La delibera si applica ai contratti di utilizzo stipulati o prorogati successivamente alla data di entrata in vigore della delibera stessa.</i>
<u>Motivazioni</u>
Pur garantendo l'applicabilità della delibera in tempi ragionevoli, anche tenendo conto delle possibilità di rinnovo spesso previste nei contratti vigenti, si ritiene opportuno prevedere un periodo transitorio per consentire la modifica/adequamento degli stessi.