

INTERVENTO DEPOSITATO NELLA RIUNIONE DEL TAVOLO TECNICO ISTITUITO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PROBLEMATICA DELL'ACCESSO ALLE AUTOSTAZIONI

Si condivide pienamente la proposta dell'ANAV con cui si sottolinea la carenza in Italia di adeguate infrastrutture, nella specie, di idonee autostazioni.

Ma altrettanto importante e di più immediata attuazione è l'esigenza di una necessaria ed urgente regolamentazione dell'accesso alle infrastrutture e nella specie alle autostazioni; tanto più che nel settore ferroviario risalgono all'inizio 2001 le Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE e 2001/16/CE volte a garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie.

Tali Direttive sono state recepite nel Decreto Legislativo N°188/03 e successive modifiche che, fra l'altro, nell'art. 20 2° comma lett. b ha statuito: *"le imprese ferroviarie, hanno altresì il diritto di accesso ed all'utilizzo, a condizioni eque e non discriminatorie, di stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse connesse"*.

Dopo la liberalizzazione e l'apertura al mercato delle autolinee di lunga e media percorrenza i principi comunitari che si ispirano alla libera concorrenza trovano diretta e immediata applicazione anche nel settore delle autolinee di lunga e media percorrenza.

Ma, comunque, è opportuno che l'accesso e l'utilizzo delle autostazioni vengano regolate da apposita disciplina.

Tale regolamentazione può essere mutuata in via analogica dalle norme dettate per il settore ferroviario, ovviamente con idonei adattamenti necessari data la specificità dell'attività di autolinee.

Certamente anche le imprese di autolinee (come quelle ferroviarie) hanno diritto all'accesso ed all'utilizzo delle autostazioni di passeggeri a condizioni eque non discriminatorie e trasparenti.

Il gestore delle autostazioni, quindi dovrebbe essere tenuto a dare alle imprese di autolinee, dietro il pagamento di un canone, l'accesso e l'utilizzo dell'autostazione al fine di svolgere l'attività, consentendo alle imprese, non solo la sosta di bus per il carico e scarico dei passeggeri, ma anche l'assistenza alla clientela, il posizionamento di propri box e/o totem per le informazioni e la vendita dei biglietti, adeguati spazi pubblicitari ecc..ecc.; tutto ciò a condizioni eque e paritarie.

Come, peraltro, avviene nelle stazioni ferroviarie (dove ad esempio accanto alle biglietterie delle Ferrovie vi sono le biglietterie di ITALO) o negli aeroporti (dove esistono più box per lo svolgimento delle attività dei vari vettori).

In seguito alla liberalizzazione delle autolinee di lunga e media percorrenza il tipo di gestione delle autostazioni costituisce lo snodo principale attraverso cui si attua e si realizza la liberalizzazione e l'effettiva apertura al mercato del settore del trasporto dei passeggeri.

Infatti se le autostazioni diventano il luogo dove le imprese di autolinee possono, non solo far sostare gli autobus ma soprattutto, dare in libera concorrenza fra loro, assistenza (informazioni, vendita biglietti, ecc...) alla loro clientela attraverso propri box e/o totem, possiamo senz'altro affermare che i servizi di autolinee sono stati liberalizzati nell'intera filiera della loro attività (esercizio delle linee, attività di assistenza e commerciale alla clientela). Se, invece, le autostazioni diventano il luogo in cui un gestore unico, anziché affittare alle singole o a gruppi di imprese/vettori gli spazi necessari per lo svolgimento delle loro attività, gestisce in proprio l'attività commerciale (informazione – assistenza alla clientela) di tutte le imprese/vettori possiamo senz'altro affermare che in tal caso, le imprese/vettori vengono private della parte, oggi, più importante della loro attività.

Così, anziché, realizzare la liberalizzazione dei servizi di autolinee, di fatto, si attua la sostituzione alle vecchie concessioni di un unico gestore di autolinee con le nuove concessioni ad un unico gestore di un'unica autostazione per tutte le linee che fanno capo ad un'intera ed unica area, che può essere in alcuni casi, ad esempio in Milano l'Autostazione di Lampugnano, di grande rilevanza nazionale.

Di fatto si crea un unico grande concessionario di tipo monopolista.

E' chiaro, però, che questo secondo tipo di gestione si pone in aperta violazione del principio comunitario della libera concorrenza in libero mercato oggi vigente nel settore del trasporto di persone di lunga percorrenza.

Pertanto può esistere solo il primo tipo di gestione di autostazione in cui, ribadiamo, il gestore di una autostazione, assegnatario attraverso una gara, di uno spazio da adibire ad autostazione affitta, come avviene per gli aeroporti o le stazioni, lo spazio alle imprese, singole o unite in gruppo, del settore, consentendo alle stesse di organizzarsi a condizioni eque, trasparenti, non discriminatorie in modo autonomo ed in concorrenza tra di loro l'attività (che è parte essenziale dello stesso trasporto) di informazione, di vendita, di assistenza alla clientela.

FINA 2
IN 100%
Non done