

CONSIGLIO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA
I convocazione
5a Seduta

Estratto del verbale della seduta pubblica del 27/02/2019

Presiede il Sindaco della Città metropolitana **VIRGINIO MEROLA**

Per la trattazione dell'oggetto sotto specificato sono presenti i Consiglieri:

TINTI FAUSTO(**)	EVANGELISTI MARTA
SETA ERIKA(**)	MENGOLI LORENZO
SANTONI ALESSANDRO	RAINONE PAOLO (**)
BACCOLINI FRANCESCA(**)	FERRI MARIARAFFAELLA
GNUDI MASSIMO	LELLI LUCA
LEMBI SIMONA	MONESI MARCO
PERSIANO RAFFAELE	RAVAIOLI STEFANIA
RUSCIGNO DANIELE	SANTI RAFFAELLA
SCALAMBRA ELISABETTA(**)	VERONESI GIAMPIERO

Presenti n. 14

(*) = assente

(**) = assente giustificato

Scrutatori: LUCA LELLI, SIMONA LEMBI, LORENZO MENGOLI

Partecipa il Segretario Generale ROBERTO FINARDI

omissis

DELIBERA N.12 - I.P. 374/2019 - Tit./Fasc./Anno 7.1.5.2.0.0/3/2019

AREA SERVIZI TERRITORIALI METROPOLITANI
SERVIZIO TRASPORTI
U.O. TRASPORTI PUBBLICI ED ECCEZIONALI

Approvazione del nuovo sistema tariffario, e correlate modifiche regolamentari, dell'Autostazione di Bologna.

DISCUSSIONE

SINDACO METROPOLITANO MEROLA

Consigliere delegato Veronesi, prego.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA

Qui hanno scritto Veronesi: o mi cambiate il testo o parla Veronesi.

CONSIGLIERE DELEGATO MONESI

Noi, con questa proposta di delibera, sostanzialmente veniamo a proporre le nuove tariffe per l'Autostazione di Bologna, che sono appunto di competenza di questo Ente, e allo stesso tempo proponiamo la modifica del Regolamento per l'esercizio dell'Autostazione.

Ovviamente, come abbiamo avuto modo di sentire illustrato direttamente dai protagonisti del Consiglio d'Amministrazione dell'Autostazione, queste delibere sono fatte per l'aumento delle tariffe in funzione dell'assunzione da parte dell'ART, l'Agenzia per i trasporti, di regole nuove dal 2018.

Diciamo che queste modifiche producono un accorpamento delle tariffe provinciali e regionali, eliminano la tariffa agevolata per quelle autolinee nazionali ed internazionale che effettuano fermate a carico e scarico passeggeri a Bologna con lo stesso mezzo e diciamo allo stesso tempo che queste tariffe, in qualche modo, vanno ad introdurre una semplificazione del sistema tariffario.

Quindi, in sostanza, mi pare di poter dire che attraverso questo sistema tariffario riusciamo anche a produrre una certa semplificazione nella lettura delle tariffe stesse. Questo è quanto. A voi l'ardua scelta.

SINDACO METROPOLITANO MEROLA

Grazie, Consigliere.

Chi intende intervenire su questo oggetto? L'oggetto è chiaro. Ci sono dichiarazioni di voto su questo oggetto?

Non ci sono dichiarazioni, quindi passiamo direttamente alla votazione.

La votazione è aperta. 14 voti a favore. Grazie.

Votiamo l'immediata eseguibilità, per favore.

Grazie.

OGGETTO: Approvazione del nuovo sistema tariffario, e correlate modifiche regolamentari, dell'Autostazione di Bologna.

IL CONSIGLIO METROPOLITANO

Decisione

1. approva il nuovo sistema tariffario dei pedaggi della Società Autostazione, come da proposta pervenuta dalla medesima Società, illustrato nell'allegato B;
2. approva le correlate modifiche al Regolamento di Esercizio dell'Autostazione, di cui all'Allegato A;
3. dà atto che con successivo provvedimento si procederà ai conseguenti adeguamenti della Convenzione tra il Comune di Bologna, la Città metropolitana e la Società Autostazione sottoscritta in data 22-01-2010, relativa alla gestione dell'Autostazione;
4. conferisce al presente atto l'immediata eseguibilità.

Motivazione

La Città metropolitana è socio, unitamente al Comune di Bologna, di Autostazione di Bologna S.r.l., società in house providing, di cui detiene una quota di Euro 52.000,00, pari al 33,11% del capitale sociale attualmente fissato in Euro 157.043,00.

La Società ha per oggetto esclusivo la gestione, per conto della Città metropolitana e del Comune di Bologna, della stazione terminale di partenza e di transito di tutti gli autoservizi pubblici di linea in concessione facenti capo alla città di Bologna. La Società gestisce inoltre gli impianti, le attrezzature, i servizi e quant'altro ritenuto utile e complementare al fine predetto o ad altri fini di pubblica utilità. Il Comune di Bologna ha inoltre deliberato la concessione per la durata di 30 anni, e quindi fino al 31 dicembre 2040, del diritto di superficie dell'immobile dell'Autostazione di Bologna, con effetto dal 1 gennaio 2011.

Il servizio è regolato da una Convenzione tra la Città Metropolitana e il Comune di Bologna, sottoscritta il 22-01-2010 ed in atti al PG 13170 del 28-1-2010, la cui scadenza è analoga a quella della Società, ovvero al 31 dicembre 2041, che oltre a stabilire i criteri di determinazione degli elementi del servizio, disciplina l'esercizio del controllo analogo congiunto. Inoltre vige un regolamento per l'utilizzo dell'immobile Autostazione da parte della Società contenente le disposizioni per la disciplina del servizio e l'individuazione delle tariffe del pedaggio da parte dei vettori, che rappresentano il corrispettivo per l'uso del piazzale arrivi/partenze e dei servizi per i viaggiatori.

Si dà atto che nell'ambito della razionalizzazione periodica delle partecipazioni, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 175/2016 " Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica ", approvata con delibera di Consiglio metropolitano n. 55 del 12/12/2018, è stato confermato il mantenimento della partecipazione in Autostazione Bologna S.r.l. in continuità con quanto contenuto nella Revisione Straordinaria, di cui alla delibera di Consiglio metropolitano n. 47 del 27/09/2017 e con il Piano Operativo di Razionalizzazione, di cui alla citata delibera di Consiglio, in quanto le attività della società rientrano nelle previsioni di cui all'art.

4, comma 2, lett. a), trattandosi di un servizio di interesse generale che svolge un ruolo fondamentale per il territorio.

Tutto ciò premesso, il Consiglio di Amministrazione della Società Autostazione, con nota in atti al PG 6234, fascicolo 7.1.5.2/2/2019 del 29-1-2019, ha convocato un'Assemblea ordinaria per il giorno giovedì 28 febbraio 2019, con all'ordine del giorno la **proposta di modifica del sistema tariffario dei pedaggi delle autolinee e del correlato Regolamento di Esercizio dell'Autostazione.**

La proposta di revisione del sistema tariffario è contenuta nel documento “*Autostazione di Bologna-Revisione delle tariffe-pedaggi*”, in atti al PG 9104 dell'11/02/2019 mentre il nuovo schema di “*Regolamento di Esercizio dell'Autostazione*” è acquisito in atti al PG 6234 del 29/01/2019 (Allegato A).

L'esigenza di pervenire ad un nuovo sistema di determinazione delle tariffe dei pedaggi delle autolinee facenti capo all'Autostazione di Bologna discende dalle previsioni della Delibera n° 56/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) “*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 ..*”, che chiede alle Società di gestione delle Autostazioni l'invio entro il 28 febbraio 2019 di un Prospetto Informativo dell'Autostazione – PIA - (Misura 1 e Misura 2 dell'Allegato A alla Delibera), che includa condizioni economiche eque e non discriminatorie di accesso alle Autostazioni, secondo nuovi criteri (Misura 4 dell'allegato A alla Delibera).

In particolare, la Misura 4 dell'allegato A alla Delibera ART n° 56/2018, pur non imponendo specifiche modalità di determinazione delle tariffe, prevede che le condizioni economiche di accesso all'autostazione siano eque e non discriminatorie, sulla base di alcuni criteri e parametri, come di seguito:

- sfruttamento efficiente della capacità infrastrutturale massima esistente dello scalo, in relazione:
- ai costi operativi netti sostenuti;
- alla qualità ed efficienza dei servizi erogati;
- agli eventuali investimenti occorsi, qualora non coperti da finanziamenti pubblici o di altri soggetti terzi.

La Società Autostazione propone altresì che le tariffe stabilite in base ai nuovi criteri siano applicate dal 1 maggio 2019, e aggiornate ogni 12 mesi, anche tramite apposite rilevazioni sui tempi di utilizzo degli stalli da parte dei mezzi, nel rispetto dell'obiettivo di garantire equità di trattamento dei vettori.

Ai sensi della LR 30/1998 e s. m. i., art. 28 comma 2 e art. 39, comma 4, la competenza per quanto concerne l'istituzione e l'affidamento della gestione delle Autostazioni con traffici di ambito sovracomunale, inclusa la determinazione dei criteri di regolazione delle tariffe, è in capo alla Città metropolitana.

L'attuale sistema tariffario è stato Deliberato dal Consiglio Provinciale di Bologna con Delibera n° 85 del 5-12-2007. Tale Delibera ha confermato un criterio di tariffazione per categoria di corse, corrispondenti alle tipologie di corse provinciali, regionali, nazionali e internazionali, con l'obiettivo di un'equa copertura minima dei costi della gestione caratteristica della Società con i ricavi dei pedaggi, e con la possibilità di incremento annuale dei pedaggi pari all'indice ISTAT, nonché di un ulteriore incremento in caso in caso di diminuzione del numero di corse.

Le attuali tariffe (IVA esclusa) sono riportate nel prospetto seguente:

TIPOLOGIA DI LINEA	€
• corse provinciali diurne arrivo o partenza	2,07
• corse regionali diurne arrivo o partenza	3,23
• corse nazionali diurne arrivo o partenza	5,49
• agevolazione corse nazionali in partenza abbinate all'arrivo	1,51
• corse internazionali diurne arrivo o partenza	6,85
• agevolazione corse internazionali in partenza abbinate all'arrivo	1,51
• corse provinciali notturne arrivo o partenza	3,80
• corse regionali notturne arrivo o partenza	5,97
• corse nazionali notturne arrivo o partenza	10,16
• agevolazione corse nazionali notturne in partenza abbinate all'arrivo	1,51

L'Autostazione di Bologna si caratterizza sempre più per la sua vocazione di scalo di rilevanza nazionale e internazionale.

Nel 2018, i traffici provinciali e regionali (in gran parte servizi di trasporto pubblico locale) rappresentano comunque ancora il 51% del traffico totale di Autostazione e il 32% dei ricavi. I traffici nazionali ed internazionali sono invece rispettivamente il 40% e il 9% dei traffici totali, contribuendo tuttavia al 68% dei ricavi di Autostazione.

I ricavi complessivi sono aumentati nel 2018 dell'8,6% rispetto all'anno 2017, grazie soprattutto all'aumento dei ricavi derivanti dalle corse internazionali (+43%) e nazionali (+6%).

Il nuovo piano tariffario proposto dalla Società, in ottemperanza alla Delibera ART 56/2018 ed al relativo Allegato A, semplifica notevolmente quello attualmente in vigore e prevede:

- l'accorpamento delle tariffe provinciali e regionali;
- l'eliminazione della tariffa agevolata per quelle autolinee (nazionali ed internazionali) che effettuano fermata di carico e scarico di passeggeri a Bologna con lo stesso mezzo. In particolare in tal caso il nuovo piano tariffario prevede che le autolinee paghino una sola volta la nuova tariffa unitaria;
- la riduzione delle tariffe notturne, conseguita anche nell'ottica dell'ottimizzazione dell'utilizzo della capacità di Autostazione.

Il modello proposto per la revisione dell'attuale sistema tariffario ha come obiettivi:

- garantire principi generali di trasparenza, equità e proporzionalità nella determinazione delle tariffe, e non di discriminazione delle autolinee che accedono ad Autostazione;
- assicurare gradualità nelle variazioni dei corrispettivi unitari previsti per il periodo tariffario, in funzione:
 - delle caratteristiche del servizio offerto dalle autolinee, ed in particolare dei tempi di carico e scarico e del segmento di mercato da queste servito;
 - del periodo del giorno (diurno/notturno) in cui il vettore accede all'Autostazione;
- ottimizzare la gestione della capacità del piazzale di carico e scarico dell'autostazione;
- semplificare il piano tariffario.

Lo sfruttamento efficiente della capacità infrastrutturale dello scalo passa attraverso un modello tariffario in cui le tariffe hanno la finalità di coprire i soli costi di investimento e di gestione sostenuti per garantire le operazioni su carico e scarico della autolinee nel piazzale dell'Autostazione. Il modello tariffario impegnato si basa su approcci già utilizzati in altri ambiti regolamentati dei trasporti (aeroporti e ferrovie), che hanno visto l'intervento regolatorio dell'ART.

In base all'applicazione del modello descritto, il nuovo piano tariffario proposto vede per quasi tutti i segmenti di mercato un aumento delle tariffe diurne e una diminuzione di quelle notturne, con un incremento 2019 simulato dei ricavi totali del 6,8%, concentrato nelle fasce diurne.

Il nuovo prospetto tariffario è il seguente:

Pedaggi corse diurne (04:00-20:30), IVA esclusa

Corse	Pedaggio corse in partenza (€)	Pedaggio corse in arrivo (€)
Provinciale e Regionale	2,90	2,90
Nazionale	6,69	6,69

Pedaggi corse notturne (20:30-04:00), IVA esclusa

Corse	Pedaggio corse in partenza (€)	Pedaggio corse in arrivo (€)
Provinciale e Regionale	4,04	4,04
Nazionale	9,32	9,32

L'aggiornamento delle tariffe potrà avvenire annualmente da parte della Società in base alla metodologia individuata, anche tramite apposite rilevazioni sui tempi di utilizzo degli stalli da parte dei mezzi, con l'obiettivo di continuare a garantire equità di trattamento dei vettori, e potrà tenere conto nell'aggiornamento delle variazioni dell'indice ISTAT-FOI (prezzi al consumo per le famiglie di impiegati ed operai).

In base a tutto quanto precede, si condividono le valutazioni e le proposte dalla Soc. Autostazione per la revisione del sistema tariffario, che sono anche condivise dal Comune di Bologna, e che si ritengono altresì coerenti con i dettati della Delibera ART n° 56 del 2018.

La proposta della Società di modifica del Regolamento per l'Esercizio dell'Autostazione discende dalla necessità di adeguare il pedaggio al nuovo sistema tariffario sopra richiamato, che deve tenere conto dei tempi medi di utilizzazione degli stalli, dell'efficiente utilizzo della capacità dell'infrastruttura, dei servizi erogati, dei costi operativi e di investimento della Società, introducendo nel contempo la sostituzione formale del termine Provincia con l'attuale Città metropolitana, nonché alcune integrazioni/precisazioni dei

suoi contenuti volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio dei gestori/vettori delle Autolinee e garantire i principi di trasparenza nella propria attività, in linea con la predetta delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

In particolare le integrazioni/precisazioni dei contenuti del Regolamento, come risulta dal documento Allegato C, riguardano:

- l'adeguamento dell'apertura dell'Autostazione 24 ore su 24, che aveva già ricevuto parere positivo dei soci, con notevoli benefici sia per il traffico notturno che per i viaggiatori;
- i servizi dei pullman turistici, con riferimento all'accesso al parcheggio per la sosta, subordinata alla disponibilità di spazio e al costo che viene deliberato dal Consiglio di Amministrazione e pubblicato sul sito web dell'Autostazione;
- l'informazione al pubblico, prevedendo per i gestori/vettori l'obbligo di comunicare le corse in ritardo con determinate modalità, al fine di poter garantire la corretta informazione al pubblico e la migliore operatività della Società;
- le norme di circolazione nell'Autostazione, prevedendo in caso di comportamenti difforni, oltre alla rimozione del veicolo con spese a carico del trasgressore, anche il pagamento di penali;
- il controllo effettuato da Autostazione, che si avvale dei propri addetti per il rispetto degli obblighi dei gestori del servizio/vettori, riferiti principalmente agli orari comunicati ed esposti al pubblico e al tempo di sosta consentita ai capilinea;
- gli obblighi dei gestori del servizio/vettori, fra i quali è previsto che l'utilizzo delle infrastrutture, delle attrezzature e degli impianti dell'autostazione di proprietà o in concessione alla Società deve essere effettuato con la massima diligenza, con la evidenziazione che i gestori del servizio /vettori accedenti all'Autostazione sono responsabili dei danni a questa arrecati dai loro mezzi o dal loro personale.
- l'introduzione di ulteriori obblighi con riferimento in particolare al rispetto dei contenuti del modello di organizzazione gestione e controllo di cui al D.Lgs 231/2001, idoneo a prevenire taluni reati commessi o tentati nell'interesse o a vantaggio della Società dagli amministratori o dai dipendenti, del Codice Etico/Comportamento e del Piano triennale per la prevenzione della trasparenza e della corruzione, tutti pubblicati sul sito web della Società nella sezione trasparenza; è prevista altresì una norma generale di chiusura che prevede per i gestori del servizio/vettori l'accettazione del regolamento e di tutte le clausole in esso contenute;
- le norme per il pubblico, in cui si evidenzia che l'Autostazione non risponde dei danni o furti arrecati da terzi a persone, cose, veicoli in sosta o in transito all'interno dell'autostazione, potendo procedere alla rimozione di ogni veicolo non autorizzato parcheggiato all'interno degli spazi in gestione alla Società, con oneri e spese a carico del trasgressore;
- il riferimento al trattamento delle informazioni ai sensi della normativa nazionale applicabile e del Regolamento Europeo n. 679/2016, nonché la previsione che la pubblicazione di tutti i dati pubblici dei gestori del servizio/vettori e delle relative linee e corse sono disponibili nel sito della

Società web alla sezione trasparenza.

Poiché le modifiche al Regolamento di Esercizio comportano una modifica della Convenzione tra il Comune di Bologna, la Città metropolitana e la Società Autostazione, relativa alla gestione del Autostazione, ai sensi dell'art. 1, comma 2 della stessa, si precederà al separato adeguamento della detta Convenzione.

Si dà infine atto che i contenuti del presente atto sono stati condivisi con l'U.O. Società Partecipate, Settore Affari Istituzionali e Innovazione Amministrativa dell'Ente.

Ai sensi dell'art. 1, comma 8, della L. n. 56/2014 il Consiglio metropolitano è l'organo di indirizzo e controllo, propone alla Conferenza lo statuto e le sue modifiche, approva regolamenti, piani e programmi; approva o adotta ogni altro atto ad esso sottoposto dal sindaco metropolitano; esercita le altre funzioni attribuite dallo statuto. Su proposta del sindaco metropolitano, il consiglio adotta gli schemi di bilancio da sottoporre al parere della conferenza metropolitana.

Lo Statuto della Città metropolitana¹ prevede all'articolo 27² punto a) e c) le attribuzioni del Consiglio metropolitano.

Si rileva, altresì, l'opportunità di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, dati i ristretti tempi relativi agli adempimenti previsti dalla Delibera ART n° 56/2018.

La presente deliberazione comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

Pareri

Si sono espressi favorevolmente, acquisendo in atti i rispettivi pareri, il Dirigente del Responsabile del Servizio Trasporti in relazione alla regolarità tecnica ed il Direttore del Settore Programmazione e gestione risorse in relazione alla regolarità contabile.

Si dà conto che il presente atto è stato proposto dal Consigliere delegato competente per materia e sentite le competenti Commissioni consiliari in seduta congiunta il 27-02-2019.

Il presente atto viene pubblicato all'Albo Pretorio della Città metropolitana per 15 giorni consecutivi.

Allegati:

A - schema di nuovo Regolamento di Esercizio.

B - documento "Autostazione di Bologna-Revisione delle tariffe-pedaggi";

C – documento di raffronto tra il Regolamento vigente e il nuovo Regolamento di Esercizio

1 approvato dalla Conferenza metropolitana il 23/12/2014, pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione E.R. n. 365 del 29/12/2014 ed efficace il 23 gennaio 2015, s.m.i.

2 L'articolo 27 dello Statuto prevede che:

1. Il Consiglio metropolitano è organo con funzioni normative e deliberative, nonché di indirizzo, programmazione e controllo sull'attività politico-amministrativa della Città metropolitana.
2. Spettano al Consiglio metropolitano le seguenti competenze:
 - a) deliberare gli atti fondamentali che la legge riserva alla competenza dei Consigli comunali, con particolare riferimento a regolamenti, piani e programmi;
 - c) approvare gli atti di organizzazione dei servizi pubblici di ambito metropolitano;

Messo ai voti dal Sindaco metropolitano, il su esteso partito di deliberazione è approvato all'unanimità con voti favorevoli n. 14 (MEROLA VIRGINIO, EVANGELISTI MARTA, MENGOLI LORENZO, SANTONI ALESSANDRO, FERRI MARIARAFFAELLA, GNUDI MASSIMO, LELLI LUCA, LEMBI SIMONA, MONESI MARCO, PERSIANO RAFFAELE, RAVAIOLI STEFANIA, RUSCIGNO DANIELE, SANTI RAFFAELLA, VERONESI GIAMPIERO), contrari n.0, e astenuti n.0, resi con strumentazione elettronica.

Il Consiglio, inoltre, stante l'urgenza del provvedimento, all'unanimità con voti favorevoli n. 14 (MEROLA VIRGINIO, EVANGELISTI MARTA, MENGOLI LORENZO, SANTONI ALESSANDRO, FERRI MARIARAFFAELLA, GNUDI MASSIMO, LELLI LUCA, LEMBI SIMONA, MONESI MARCO, PERSIANO RAFFAELE, RAVAIOLI STEFANIA, RUSCIGNO DANIELE, SANTI RAFFAELLA, VERONESI GIAMPIERO), contrari n. 0, e astenuti n. 0, resi con strumentazione elettronica.

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione **immediatamente eseguibile**, ai sensi dell'art. 134, IV comma, dell'U. 18.8.2000, n. 267.

omissis

Il Sindaco metropolitano VIRGINIO MEROLA - Il Segretario Generale ROBERTO FINARDI

Estratto conforme all'originale.

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio della Città metropolitana per gg.15 consecutivi dal 01/03/2019 al 15/03/2019.

Bologna, 01/03/2019

IL SEGRETARIO GENERALE

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del Codice dell'amministrazione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'art.3 del D.Lgs. 12 dicembre 1993 n.39 e l'art. 3 bis, co.4bis del Codice dell'amministrazione digitale (D.Lgs. 82/2005).

**REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DELL'AUTOSTAZIONE
DI BOLOGNA**

ART. 1 - UTILIZZO DELL'AUTOSTAZIONE DI BOLOGNA

1. Sono tenuti a far capo all'Autostazione di Bologna tutti i mezzi che operano servizi di linea per il trasporto di persone di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione Emilia-Romagna o della Città Metropolitana di Bologna, in base alle competenze discendenti dal Decreto Legislativo del 19 Novembre 1997 n° 422 e successive modificazioni e integrazioni, che abbiano capolinea o transito in Bologna, salvo diverse disposizioni delle precitate autorità competenti per servizi aventi particolari finalità e caratteristiche.
2. Subordinatamente alle priorità connesse con l'espletamento del servizio di cui al primo comma possono altresì far capo all'Autostazione di Bologna autobus o altri mezzi adibiti al trasporto di persone, non in servizio di linea, che ottengano l'autorizzazione dalla Società Autostazione di Bologna S.r.l..
3. L'accesso all'Autostazione di Bologna viene garantito a tutti i gestori del servizio/vettori che operano servizi di trasporto di linea e non di linea su base equa e non discriminatoria, sia in riferimento all'accesso agli stalli di sosta, sia in riferimento all'accesso agli ulteriori servizi ed infrastrutture di Autostazione. In caso di difficoltà a garantire l'accesso a causa di problematiche di capacità, operative o di disponibilità di spazi, la società Autostazione di Bologna S.r.l. procede ad avvisare tempestivamente i gestori del servizio/vettori e a prestare l'assistenza necessaria alla diminuzione dei disagi.
4. L'Autostazione è aperta tutti i giorni 24 ore su 24. Qualora si verificano eventi di carattere eccezionale che richiedano la

riduzione dell'orario di apertura, la Società Autostazione di Bologna S.r.l. dovrà tempestivamente provvedere ad informare gli utilizzatori.

5. La società mette gratuitamente a disposizione dei conducenti dei mezzi che accedono all'Autostazione una saletta di attesa e riposo, fornita di servizi igienici e aperta dalle ore 6.00 alle ore 20.00, e servizi igienici aperti 24 ore su 24.

ART. 2 - PEDAGGIO

1. L'accesso dei mezzi di trasporto all'Autostazione determina il pagamento di un pedaggio, che rappresenta il corrispettivo per l'uso del piazzale arrivi e partenze, dei relativi accessi dei mezzi e dei servizi per i viaggiatori, con esclusione dell'uso del piazzale di parcheggio per gli autobus (sosta inoperosa) e di ogni altro servizio, i cui corrispettivi non sono da considerarsi inclusi nel pedaggio.
2. Il pagamento del pedaggio è dovuto per tutte le corse in arrivo, partenza o transito (incluse le corse bis), siano esse di linea, indipendentemente da eventuali cancellazioni delle corse. Il pedaggio non è tuttavia dovuto nel caso in cui il gestore del servizio/gestore del servizio/vettore abbia informato la società Autostazione di Bologna S.r.l. via Posta Elettronica Certificata (PEC) o, se non disponibile, via e-mail della cancellazione della corsa almeno 12 ore prima dell'orario programmato per l'arrivo, la partenza o il transito.
3. La società Autostazione di Bologna S.r.l. determina i pedaggi in base a principi di equità e non discriminazione dei gestori del servizio/vettori, tenendo conto dei tempi medi di utilizzazione degli stalli dei mezzi operanti in diversi segmenti di mercato, dell'efficiente utilizzo della capacità dell'infrastruttura, dei servizi erogati, nonché dei costi operativi netti e di investimento della società.
4. I pedaggi sono aggiornati annualmente da Autostazione di Bologna S.r.l. sulla base delle variabili indicate al precedente comma, nonché in base alle variazioni dell'indice ISTAT-FOI (prezzi al consumo per le famiglie di impiegati ed operai), anche tramite apposite

rilevazioni affidate a ditte terze sui tempi di utilizzo degli stalli da parte dei mezzi, con l'obiettivo di garantire equità di trattamento dei gestori del servizio/vettori. Eventuali variazioni delle variabili di calcolo dei pedaggi sono approvate dall'Assemblea dei soci.

5. I pedaggi hanno validità dal 1 maggio al 30 aprile dell'anno successivo
6. La società Autostazione di Bologna S.r.l. predispone e rende pubblici, anche tramite il proprio sito web, gli importi dei pedaggi e le penalità previste per il mancato rispetto del presente regolamento.

ART. 3 – SERVIZI PULLMAN TURISTICI

1. I servizi di trasporto non di linea ed in particolare i servizi turistici di noleggio autobus con conducente hanno accesso ad Autostazione limitatamente al carico e allo scarico dei passeggeri, previa richiesta ad Autostazione di Bologna S.r.l., che è tenuta a mettere a disposizione idoneo capolinea, concedendo l'accesso in ragione delle esigenze operative del capolinea e di quelle organizzative degli altri servizi.
2. L'accesso al parcheggio per la sosta inoperosa dei pullman turistici è subordinata alla disponibilità di spazio. Le richieste dei gestori del servizio/vettori vengono evase in ordine di arrivo.
3. Il costo relativo alla sosta dei pullman turistici viene deliberato dal Consiglio di Amministrazione di Autostazione di Bologna S.r.l. e pubblicato sul sito web di Autostazione.

ART. 4 – INFORMAZIONI AL PUBBLICO

1. Per ciascuna corsa dei servizi di linea la Società Autostazione di Bologna S.r.l. espone al pubblico tramite pannelli luminosi all'interno dell'Autostazione, in modo chiaramente visibile, gli orari di partenza e arrivo delle corse, il numero del capolinea di partenza e arrivo, la destinazione o la provenienza, nonché ogni altra notizia utile per l'utenza.
2. I gestori del servizio/gestori del servizio/vettori possono esporre orari e/o altri avvisi informativi, previa autorizzazione della Società

Autostazione di Bologna S.r.l. e limitatamente agli spazi dalla medesima indicati.

3. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. fornisce ai gestori del servizio/vettori la possibilità di inserire direttamente informazioni sulle proprie corse attraverso un accesso diretto via web ai pannelli informativi dell'Autostazione, previa richiesta alla Società della necessaria abilitazione.
4. I gestori del servizio/vettori devono obbligatoriamente comunicare o direttamente tramite web al tabellone orario, o all'addetto all'Ufficio Movimento, le corse in ritardo al fine di poter garantire la corretta informazione al pubblico e la migliore operatività di Autostazione.

ART. 5 – SERVIZIO DI BIGLIETTERIA

1. Previa autorizzazione della Società Autostazione di Bologna S.r.l., e con le modalità da essa definite, i gestori del servizio/vettori possono effettuare la vendita dei propri titoli di viaggio al pubblico all'interno dell'Autostazione.
2. I corrispettivi per la locazione degli spazi ai gestori del servizio/vettori e ad altri soggetti che vendono titoli di viaggio sono determinati dal Consiglio di Amministrazione della Società su base equa e non discriminatoria.

DISCIPLINA DEL MOVIMENTO DEI VEICOLI

ART. 6 – NORME DI CIRCOLAZIONE NELL'AUTOSTAZIONE

1. All'interno dell'Autostazione tutti i veicoli devono rispettare le norme generali e particolari di circolazione, nonché le indicazioni della segnaletica presente.
2. Sono ammessi a circolare all'interno dell'Autostazione di Bologna, oltre agli autobus, solo i veicoli autorizzati dalla Società Autostazione di Bologna S.r.l..
3. L'ingresso, l'uscita, la circolazione e la sosta in Autostazione sono disciplinate dalle disposizioni emanate dalla Società Autostazione di

Bologna S.r.l..

4. I capolinea di partenza e di arrivo delle corse sono assegnati ai gestori del servizio/vettori dalla Società tramite un sistema automatizzato che gestisce le anomalie (ritardi e cancellazioni); inoltre l'indirizzamento automatico dei mezzi (informati attraverso una segnalazione luminosa al momento dell'accesso) fornisce le informazioni in tempo reale ai pannelli informativi per gli utenti.
5. I comportamenti difformi da quanto disposto nel presente articolo potranno comportare il pagamento di penali e la rimozione del veicolo con spese a carico del trasgressore.

ART. 7 - CONTROLLO

1. I gestori del servizio/vettori hanno l'obbligo di assicurare il pieno rispetto degli orari comunicati ed esposti al pubblico, e sono tenuti ad avvisare tempestivamente l'Ufficio Movimento dell'Autostazione di Bologna di eventuali ritardi, anche tramite acceso diretto ai tabelloni orari, e dei motivi dei medesimi, onde consentire l'immediata comunicazione ai passeggeri e l'assunzione dei provvedimenti organizzativi che si rendessero necessari.
2. I gestori del servizio/vettori accedono ai capolinea assegnati tramite tabelloni per autisti o direttamente dall'Ufficio Movimento all'ora fissata per la partenza, salva diversa e motivata disposizione dell'Autostazione di Bologna. La sosta ai capolinea è consentita per il tempo strettamente necessario per l'efficiente carico e scarico dei viaggiatori e comunque non oltre i 6,5 minuti per i servizi provinciali e regionali, i 15 minuti per i servizi nazionali e i 18 minuti per i servizi internazionali. E' espressamente vietato effettuare carico o scarico dei passeggeri in aree diverse dai capolinea o dalla pensilina arrivi.
3. La società Autostazione di Bologna S.r.l., avvalendosi di propri addetti al controllo del traffico nel piazzale arrivi e partenze, vigila sul rispetto di tali obblighi. Qualora siano rilevati difformi ed immotivati comportamenti da parte dei gestori del servizio/vettori, la Società Autostazione di Bologna S.r.l. provvede a contestare le mancanze agli interessati tramite apposito verbale. Entro il termine

di 5 giorni dalla data di ricevimento, gli interessati possono fare pervenire le loro giustificazioni. Qualora le giustificazioni non siano ritenute sufficienti o non siano pervenute nel termine prescritto, la Società si riserva di applicare le penalità determinate dal Consiglio di Amministrazione della Società stessa.

ART. 8 - OBBLIGHI DEI GESTORI DEL SERVIZIO/VETTORI

1. I gestori del servizio/vettori sono tenuti a comunicare per iscritto alla Società Autostazione di Bologna S.r.l. con congruo anticipo e secondo le indicazioni di Autostazione tutte le informazioni utili relative all'esercizio dei servizi, quali orari e relative variazioni, onde consentire alla Società di adempiere agli obblighi di cui ai precedenti articoli. La cancellazione delle corse deve essere comunicata secondo le tempistiche di cui all'art. 2 comma 2 del presente regolamento.
2. Tutte le infrastrutture, le attrezzature e gli impianti dell'Autostazione (di proprietà o in concessione alla Società) devono essere utilizzate dai gestori del servizio/vettori con la massima diligenza. I gestori del servizio/vettori accedenti all'Autostazione sono responsabili dei danni a questa arrecati dai propri mezzi o dal proprio personale. Eventuali danni cagionati dai vettori per uso incauto e/o improprio di infrastrutture, attrezzature ed impianti dovranno essere riparati e/o risarciti a spese del gestore del servizio/vettore medesimo con valore a nuovo. È severamente vietato l'uso di avvisatori acustici nell'area, se non per motivi di sicurezza e comunque nel rispetto del Codice della strada.
3. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. non risponde dei danni arrecati da terzi ai veicoli in sosta o in transito in Autostazione.
4. Sono vietate, se non preventivamente autorizzate dall'Autostazione di Bologna S.r.l., la pulizia e la manutenzione degli autobus e degli altri mezzi all'interno dell'Autostazione.
5. È vietata nell'area qualsiasi forma di pubblicità se non preventivamente autorizzata.

NORME PER IL PUBBLICO

ART. 9 – ACCESSO ALL’AUTOSTAZIONE

1. L’accesso ai marciapiedi dell’Autostazione è riservato ai viaggiatori ed agli eventuali accompagnatori, i quali sono tenuti a procedere all’interno del piazzale avvalendosi degli appositi passaggi pedonali e a rispettare rigorosamente i relativi segnali luminosi.
2. Solo al personale delle imprese di trasporto è consentito l’accesso ai piazzali e alle corsie veicolari, limitatamente allo spazio strettamente necessario per operazioni in prossimità dei rispettivi veicoli, nel rispetto delle norme poste dalla Società Autostazione di Bologna S.r.l..
3. È severamente vietato ai viaggiatori di accedere alla zona carico e scarico bagagli dei mezzi. Solo il personale delle imprese di trasporto è autorizzato ad accedere alle corsie veicolari per il carico e scarico bagagli. I viaggiatori dovranno attendere sui marciapiedi.
4. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. autorizza l’accesso al piazzale a mezzi destinati al trasporto di persone disabili che debbano usufruire di un servizio di trasporto.
5. L’accesso all’interno dell’Autostazione, con esclusione del piazzale di manovra, è consentita altresì al pubblico che intende accedere agli esercizi commerciali presenti all’interno della struttura.
6. L’Autostazione non risponde di danni (anche in caso di sinistri occorsi con Gestori del servizio/vettori) o furti arrecati da terzi a persone, cose o veicoli in sosta o in transito all’interno dell’Autostazione.
7. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. potrà procedere alla rimozione di ogni veicolo non autorizzato parcheggiato all’interno degli spazi in gestione alla Società, con oneri e spese a carico del trasgressore.

ART. 10 – ALTRE ATTIVITA' E SERVIZI

1. La Società promuove e favorisce la presenza all'interno dell'Autostazione di esercizi e servizi volti alla qualificazione dell'accoglienza ai passeggeri.
2. Ai fini di assicurare il regolare funzionamento dei servizi dell'Autostazione, all'interno della medesima ogni attività commerciale deve essere svolta esclusivamente all'interno dei locali appositamente adibiti, salvo diversa motivata autorizzazione scritta da parte della Società Autostazione di Bologna S.r.l..
3. La Società mette a disposizione dei suoi utenti una saletta di attesa riscaldata di cui cura la pulizia e la manutenzione, all'interno della quale sono collocati monitor che consentano agli utenti di verificare gli orari di arrivo e partenza delle corse.
4. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. mette inoltre a disposizione dei suoi utenti servizi igienici controllati e a pagamento.
5. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. predispone e mantiene il sistema di Percorso Guida per gli utenti non vedenti.
6. A garanzia della sicurezza sono presenti all'interno dell'autostazione:
 - sorveglianza con telecamere a circuito chiuso;
 - servizio di vigilanza effettuato con modalità e tempi prestabiliti dall'Autostazione di Bologna.
7. È fatto divieto di esporre e distribuire in Autostazione, avvisi, insegne, cartelloni di pubblicità, di propaganda e simili, non autorizzati dalla Società stessa; quest'ultima ha facoltà di disporre la rimozione a spese dei trasgressori.
8. Gli oggetti smarriti e rinvenuti in Autostazione vanno consegnati alla Società Autostazione di Bologna S.r.l., la quale, dopo averli trattenuti sino almeno a tutto il giorno feriale successivo al rinvenimento, per la eventuale restituzione al legittimo proprietario, provvede alla loro consegna all'Ufficio degli oggetti smarriti del Comune di Bologna, fatti salvi i documenti che verranno consegnati alle autorità di Pubblica Sicurezza.

9. È a disposizione degli utenti un registro per i reclami. Il registro dei reclami contiene tutte le segnalazioni, reclami e osservazioni che gli utenti ritengano di fare a loro esclusivo giudizio, le generalità dei reclamanti, le segnalazioni eventualmente fatte dagli o agli organi competenti e i provvedimenti eventualmente adottati in ordine ai singoli argomenti.
10. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. provvederà ad informare chi ha subito il reclamo e a rispondere, per iscritto, al reclamante entro 30 giorni.
11. L'Autostazione offre ai gestori del servizio/vettori servizi di sosta inoperosa le cui tariffe sono determinate dal Consiglio di Amministrazione.

ULTERIORI OBBLIGHI DELLA SOCIETÀ

ART. 11 - REGISTRAZIONI

1. A cura della Società Autostazione di Bologna S.r.l. devono essere tenuti aggiornati i seguenti registri: registro-giornale dell'Autostazione e registro giornaliero dei transiti.
2. Il registro-giornale dell'Autostazione deve contenere, giorno per giorno, la indicazione di tutti i fatti che interessano l'andamento del servizio, le irregolarità, gli incidenti, gli abusi riscontrati. Il registro giornaliero dei transiti deve contenere l'elencazione di tutte le corse soggette a pedaggio ed il computo riassuntivo dei pedaggi stessi.

ART. 12 - PERSONALE DELLA SOCIETÀ

1. Il personale della società Autostazione di Bologna deve garantire professionalità e decoro nell'esercizio delle proprie mansioni, assicurando la massima disponibilità a fornire informazione e assistenza.
2. Il personale addetto al controllo indossa una divisa riconoscibile, un cartellino di riconoscimento recante il logo della società, il nome o

numero di matricola e le mansioni della persona.

ULTERIORI OBBLIGHI

ART. 13 - ACCETTAZIONI

1. I gestori del servizio/vettori prendono atto che l'Autostazione di Bologna S.r.l. ha adottato un Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231 che è pubblicato sul sito di Autostazione. I gestori del servizio/vettori dichiarano di averne preso visione e di garantirne l'osservanza.
2. I gestori del servizio/vettori aderiscono ai principi del suddetto Modello di organizzazione, gestione e controllo e si impegnano a rispettarne i suoi contenuti, principi e procedure e ad astenersi da qualsiasi comportamento atto a configurare le ipotesi di reato indicate nel D.Lgs. 231/01, sue successive modifiche e/o integrazioni, ivi riportate.
3. I gestori del servizio/vettori prendono atto che l'Autostazione di Bologna S.r.l. ha adottato un Codice Etico/Comportamento e un Piano Triennale per la Prevenzione della Trasparenza e della Corruzione pubblicati sul sito della Società, e dichiarano di averne preso visione garantendone l'osservanza.
4. L'Autostazione di Bologna ai sensi della normativa nazionale applicabile e del Regolamento Europeo n. 679/2016 ("GDPR") tratterà le informazioni seguendo i principi di correttezza liceità, trasparenza e tutela della riservatezza. Il diritto dell'interessato è reso pubblica tramite bacheca posta nell'atrio dell'Autostazione.
5. L'informativa estesa è presente sul nostro sito web all'indirizzo: <http://www.autostazionebo.it/page.aspx?id=26>
6. I dati pubblici dei gestori del servizio/vettori e delle relative linee e corse potranno essere resi disponibili sul sito "Società Trasparente" della Autostazione.
7. I gestori del servizio/vettori accettano il presente regolamento e tutte le clausole in esso contenute.

REGOLAZIONE E CONTROLLO DELLA GESTIONE

ART. 14 - REGOLAMENTO

1. Il presente Regolamento è stato approvato dal Comune di Bologna e dalla Città Metropolitana di Bologna rispettivamente con deliberazioni _____, come parte integrante della Convenzione tra i medesimi e la società Autostazione di Bologna S.r.l. che opera come soggetto strumentale dei due Enti.
2. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. è tenuta a trasmettere a tutti gli interessati il presente regolamento, nonché ad esporlo in luoghi ben visibili nell'ambito della stazione e a pubblicarlo sul suo sito web.

ART. 15 - CONTROLLO DELLA GESTIONE

1. La Città Metropolitana e il Comune di Bologna, attraverso proprio personale, provvedono al controllo della corretta tenuta delle registrazioni di cui all'art. 11 e, in generale, del rispetto delle norme contenute nel presente Regolamento.

Autostazione di Bologna - Revisione delle tariffe - pedaggi

Autostazione di Bologna - Revisione delle tariffe - pedaggi

Redatto da:

Steer
Via Marsala, 36
40126 Bologna, Italia

+39 051 6569381
www.steergroup.com

Redatto per:

Autostazione di Bologna S.r.l.
Piazza XX Settembre, 6
40121 Bologna

Indice

1	Introduzione	1
	Premessa	1
	Contenuti.....	1
2	Stato attuale	2
	Premessa	2
	Offerta infrastrutturale e di servizi.....	2
	Tariffe	3
	Domanda	5
	Biglietterie – Locazioni	7
3	Benchmark	9
	Premessa	9
	Autostazione di Milano Lampugnano.....	9
	Autostazione di Palermo	11
	Autostazione di Napoli	13
	Autostazione di Bristol	14
	Sintesi	15
4	Modello tariffario	16
	Introduzione	16
	Dati utilizzati.....	16
	Modello di calcolo delle tariffe.....	17
	Struttura tariffaria 2019	21
	Analisi di sensitività	25
	Tempistiche del nuovo sistema tariffario.....	26
5	Conclusioni	27

Figure

Figura 2.1: <i>Layout</i> piazzale carico e scarico passeggeri.....	2
Figura 2.2: Tariffe periodo 2007 - 2018.....	4
Figura 2.3: Numero di Corse, 2007 - 2018.....	6

Figura 2.4: Ricavi da pedaggio, 2007 - 2018	6
Figura 4.1: Approccio del modello tariffario.....	17
Figura 4.2: Tipologie di costi ammissibili del sistema tariffario.....	18
Figura 4.3: Metodo di imputazione dei costi ammissibili ai segmenti di mercato.....	20
Figura 4.4: Confronto tariffe 2018 e 2019	22
Figura 4.5: Ricavi totali e per fascia oraria - 2018 e simulazione 2019	23
Figura 4.6: Ricavi per vettore fascia diurna - 2018 e simulazione 2019	23
Figura 4.7: Ricavi per vettore fascia notturna - 2018 e simulazione 2019	24
Figura 4.8: Numero di corse per vettore fascia diurna e notturna - 2018	24
Figura 4.9: Simulazione variazione delle corse per vettori e dei relativi ricavi diurni	25
Figura 4.10: Simulazione variazione delle corse per vettori e dei relativi ricavi notturni	25
Figura 4.11: Simulazione variazione delle corse per vettori e dei relativi ricavi totali.....	26

Tabelle

Tabella 2.1: Tariffe in vigore dal 01.01.2018 (IVA esclusa).....	4
Tabella 2.2: Corrispettivi 2018 per sosta inoperosa, <i>pullman</i> turistici.....	5
Tabella 2.3: Numero di corse e ricavi 2018 per tariffa (tipologia di movimento) e fascia oraria.	7
Tabella 2.4: Biglietterie, contratti di locazione.....	8
Tabella 2.5: Biglietterie, durata contratti e canoni di locazione.....	8
Tabella 3.1: Autostazioni scelte per il <i>benchmark</i>	9
Tabella 3.2: Stalli per tipologie di traffico, Milano Lampugnano.....	10
Tabella 3.3: Tariffe sosta inoperosa (IVA esclusa), Milano Lampugnano	10
Tabella 3.4: Tariffe per carico/scarico, Palermo	11
Tabella 3.5: Scontistica sulla base del numero di accessi, Palermo	12
Tabella 3.6: Tariffe per carico/scarico, Napoli.....	13
Tabella 3.7: Scaglioni di sconto, Napoli	13
Tabella 3.8: Sintesi del <i>benchmark</i>	15
Tabella 4.1: Valori delle variabili del modello per il calcolo del totale dei costi ammissibili.....	18
Tabella 4.2: Costi ammissibili per fascia oraria.....	19
Tabella 4.3: Stime dei traffici 2019 per tipologia di tariffa applicata nel 2018	19
Tabella 4.4: Tariffe unitarie diurne 2019	21
Tabella 4.5: Tariffe unitarie notturne 2019	21

1 Introduzione

Premessa

- 1.1 L’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha definito con la Delibera n. 56/2018 del 30 maggio 2018 e con il relativo Atto di Regolazione le misure volte ad assicurare condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni che soddisfano le esigenze di mobilità dei passeggeri.
- 1.2 In particolare la “Misura 4” dell’Atto di Regolazione prevede che le autostazioni fissino condizioni economiche di accesso all’infrastruttura da parte dei vettori che si basino sullo sfruttamento efficiente della capacità infrastrutturale, sui costi operativi netti sostenuti, sulla qualità ed efficienza dei servizi erogati, e sugli eventuali investimenti non coperti da finanziamenti pubblici o di altri soggetti terzi.
- 1.3 L’Atto di Regolazione si applica alle “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, ovvero tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura, ubicate anche in corrispondenza di stazioni metropolitane, stazioni ferroviarie, porti e aeroporti”¹.
- 1.4 Autostazione di Bologna S.r.l. (Autostazione, il Cliente) ha incaricato Steer di supportare la revisione delle tariffe applicate ai vettori (pedaggi) tenendo conto di quanto previsto dalla Misura 4 della Delibera ART.
- 1.5 La proposta di revisione delle tariffe e le elaborazioni contenute nel presente report si basano sulla documentazione, i dati e le informazioni forniti da Autostazione di Bologna.

Contenuti

- 1.6 La presente relazione è così strutturata:
 - Capitolo 2 (Stato attuale): include la presentazione dell’attuale sistema di tariffazione, nonché le principali caratteristiche riguardanti l’offerta e la domanda attuale di Autostazione di Bologna;
 - Capitolo 3 (*Benchmark*): include l’analisi di alcuni sistemi di tariffazione applicati da gestori di *terminal* in Italia e all’estero al fine di comprendere le variabili di tariffazione e informare l’aggiornamento del sistema tariffario di Autostazione;
 - Capitolo 4 (Modello tariffario): illustra la metodologia di calcolo e il modello di simulazione tariffario sviluppato da Steer, le ipotesi assunte per la definizione delle nuove tariffe (pedaggi), la proposta di aggiornamento del sistema tariffario e la stima degli impatti sui ricavi del Cliente;
 - Capitolo 5 (Conclusioni): include una sintesi del sistema tariffario proposto e opportunità per futuri adeguamenti dello stesso.

¹ Fonte: Atto di regolazione ART, Misura 1 (Ambito di applicazione), punto a).

2 Stato attuale

Premessa

2.1 Il presente Capitolo include la presentazione delle seguenti principali informazioni che sono pertinenti alle attività e all'operatività dei vettori in Autostazione:

- le caratteristiche dell'offerta infrastrutturale e di servizi di Autostazione;
- l'attuale sistema tariffario (pedaggi e sosta inoperosa) di Autostazione;
- la domanda relativa ai servizi connessi alla gestione del piazzale / movimento (traffici);
- la domanda relativa alla gestione immobiliare, con specifico riferimento alle locazioni per le biglietterie.

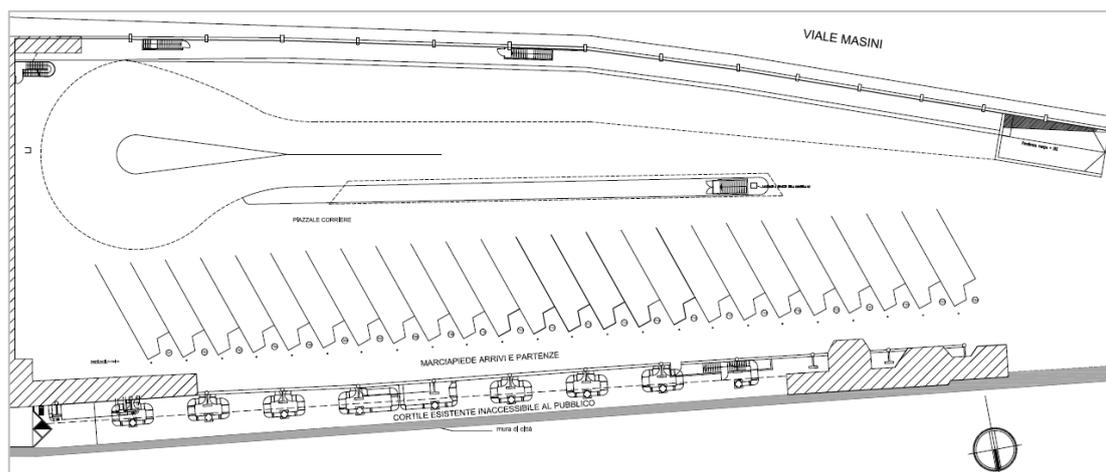
Offerta infrastrutturale e di servizi

2.2 La società Autostazione di Bologna S.r.l. ha per oggetto esclusivo, per conto del Comune e della Città Metropolitana di Bologna, la gestione della stazione terminale di partenza e di transito di tutti gli autoservizi pubblici di linea in concessione facenti capo alla città di Bologna, nonché gli impianti, le attrezzature e i servizi ritenuti complementari a tale fine o ad altri fini di pubblica utilità².

2.3 L'Autostazione è aperta 365 giorni all'anno 24h/24h.

2.4 Il piazzale per il carico e lo scarico dei passeggeri ha 24 stalli dinamici e 1 capolinea turistico. La seguente figura mostra il layout del piazzale per il carico e lo scarico dei passeggeri.

Figura 2.1: Layout piazzale carico e scarico passeggeri



Fonte: Autostazione di Bologna

² Fonte: Convenzione tra Comune di Bologna, Provincia di Bologna e Società Autostazione di Bologna S.r.l. relativa al servizio di gestione del terminale di Bologna, 2010.

- 2.5 Nonostante gli stalli siano gestiti in modo dinamico al fine di ottimizzare l'utilizzazione della capacità del *terminal*³, i capolinea dall'uno al sei sono tipicamente utilizzati dai traffici nazionali ed internazionali (media e lunga percorrenza – MLP). Gli altri capolinea sono utilizzati sia per traffici nazionali ed internazionali, sia per altre tipologie di traffico (in particolare per le corse provinciali e regionali).
- 2.6 Attualmente non sono presenti sistemi automatici di controllo dei varchi al piazzale di carico e scarico in grado di rilevare le targhe dei veicoli.
- 2.7 Per rispondere alla domanda di sosta inoperosa (parcheggio), Autostazione gestisce una parte del piazzale di proprietà del Comune di Bologna che è adiacente all'area di sosta per carico e scarico.
- 2.8 Autostazione di Bologna gestisce l'edificio che ospita uffici ed attività commerciali (tra cui le biglietterie di vettori) e il piazzale antistante l'edificio per la sosta breve (con sosta gratuita di veicoli per i primi 15 minuti - *kiss & ride*). Al piano seminterrato è inoltre presente un parcheggio a pagamento.
- 2.9 Altri servizi comprendono:
- saletta per autisti (aperta a tutti i vettori) con servizi igienici;
 - punto di raccolta disabili;
 - saletta per utenti e servizi igienici a pagamento (per la copertura delle spese sostenute per i servizi di pulizia);
 - convenzione con TPER S.p.A. per la manutenzione dei veicoli dei vettori con sconti al 50%.
- 2.10 Autostazione offre ai passeggeri servizi informativi sugli orari di arrivo e partenza delle corse tramite tabelloni elettronici situati all'interno del *terminal*. Le informazioni sono aggiornate in tempo reale sulla base di eventuali modifiche della programmazione delle corse comunicate dai vettori (ritardi negli arrivi e nelle partenze).
- 2.11 Non è attualmente attivo un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi erogati da Autostazione.

Tariffe

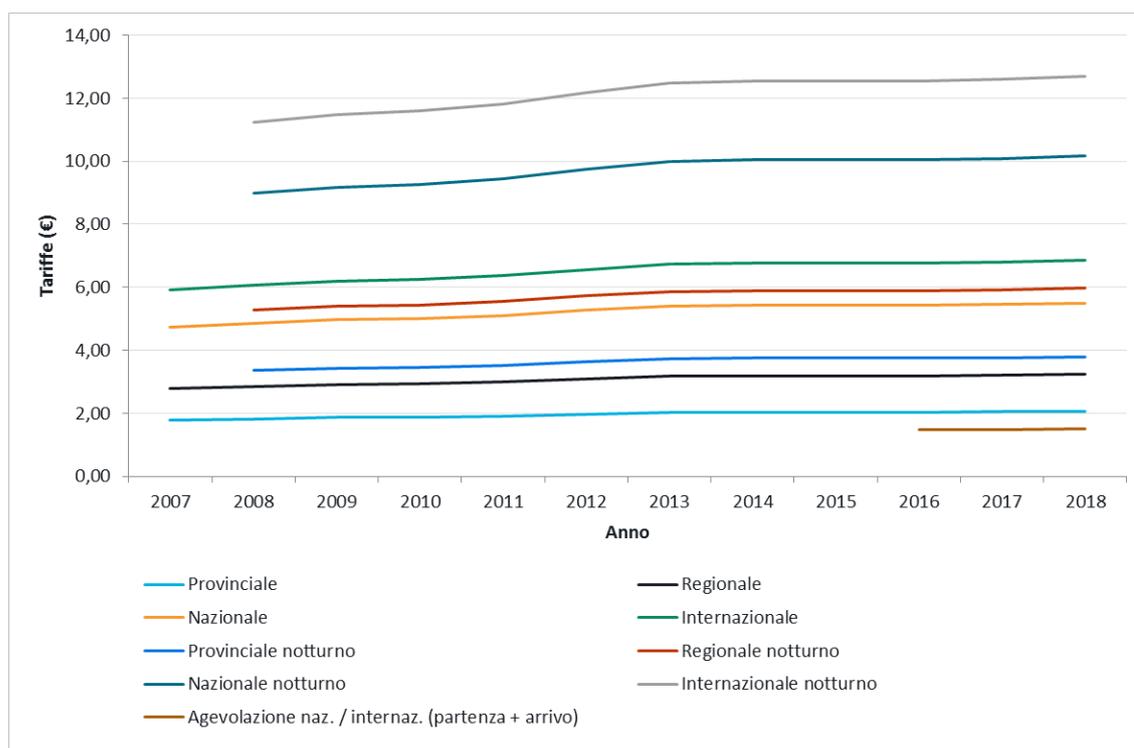
Servizi di linea

- 2.12 L'accesso all'Autostazione prevede il pagamento del pedaggio da parte dei vettori, che rappresenta il corrispettivo per l'uso del piazzale arrivi/partenze e dei servizi per i viaggiatori.
- 2.13 Le tariffe definite nel 2001 e adeguate nel corso degli anni prevedono pedaggi su base geografica (segmento di mercato interessato) ed in particolare sono differenziate per:
- corse provinciali;
 - corse regionali;
 - corse nazionali;
 - corse internazionali.

³ Fonte: Autostazione di Bologna, Set informativo 2018 pubblicato sul sito ART.

- 2.14 A partire dal 2008 è stata introdotta una maggiorazione per arrivi e partenze nella fascia notturna (attualmente compresa tra le ore 20.30 e le 04.00), mentre a partire da giugno del 2016 è stata introdotta una tariffa agevolata per partenze abbinate all'arrivo (per vettori che oltre a scaricare passeggeri in Autostazione caricano passeggeri in partenza da Bologna).
- 2.15 Il seguente grafico riporta l'andamento delle tariffe dall'anno 2007 ed evidenzia come l'aumento delle tariffe dal 2008 (anno di introduzione delle tariffe notturne) al 2018 sia stato mediamente del 13,10 %, pari a circa 1,19% annuo.

Figura 2.2: Tariffe periodo 2007 - 2018



Fonte: elaborazione Steer su dati Autostazione di Bologna

- 2.16 La seguente tabella riporta le tariffe relative all'anno 2018, che si riferiscono alla sosta necessaria al solo carico e scarico dei passeggeri, quantificata da Autostazione in 10 minuti.

Tabella 2.1: Tariffe in vigore dal 01.01.2018 (IVA esclusa)

TIPOLOGIA DI LINEA	IMPORTO (€)
corse provinciali diurne arrivo o partenza	2,07
corse regionali diurne arrivo o partenza	3,23
corse nazionali diurne arrivo o partenza	5,49
agevolazione corse nazionali in partenza abbinate all'arrivo	1,51
corse internazionali diurne arrivo o partenza	6,85
agevolazione corse internazionali in partenza abbinate all'arrivo	1,51
corse provinciali notturne arrivo o partenza	3,80
corse regionali notturne arrivo o partenza	5,97
corse nazionali notturne arrivo o partenza	10,16
agevolazione corse nazionali notturne in partenza abbinate all'arrivo	1,51

TIPOLOGIA DI LINEA	IMPORTO (€)
corse internazionali notturne arrivo o partenza	12,70
agevolazione corse internazionali notturne in partenza abbinate all'arrivo	1,51

Fonte: Autostazione di Bologna

- 2.17 Inoltre il Regolamento di Autostazione prevede che possano essere applicati pedaggi doppi ai vettori che non rispettano gli orari comunicati ed esposti al pubblico.
- 2.18 I *pullman* turistici non pagano il carico e lo scarico dei passeggeri, ma solo la sosta inoperosa (parcheggio) secondo quanto riportato nella seguente sezione.

Sosta inoperosa

- 2.19 Autostazione ha approvato nell'ottobre 2017 i corrispettivi per la sosta inoperosa dei *pullman* turistici. L'importo è differenziato in funzione del tempo di sosta e del fatto che la sosta sia o non sia prenotata.

Tabella 2.2: Corrispettivi 2018 per sosta inoperosa, *pullman* turistici

Tipologia e tempi di sosta	Importo (€)
Sosta Prenotata	
Sosta inferiore a 4 ore	30,00
Fino a 24 ore dall'arrivo	50,00
Ogni ulteriori 12 ore	15,00
Sosta mensile	400,00
Sosta Non Prenotata	
Sosta inferiore a 4 ore	40,00
Fino a 24 ore dall'arrivo	60,00
Ogni ulteriori 12 ore	15,00
Sosta mensile	400,00

Fonte: Autostazione di Bologna

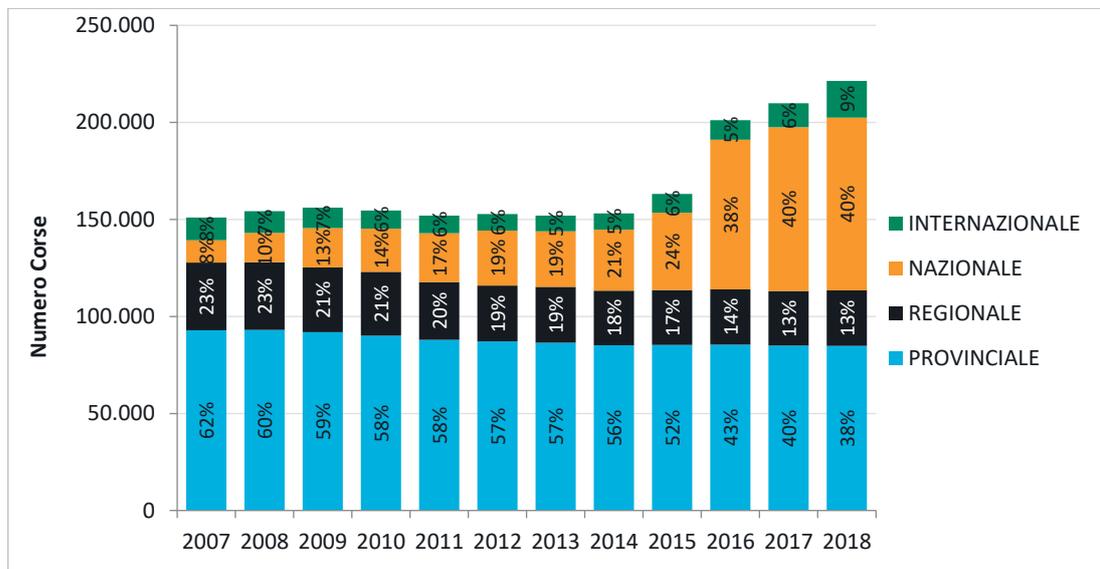
- 2.20 Nel caso di *pullman* di linea il costo per la sosta inoperosa deliberato da Autostazione è di € 40,00 fino a 24 ore dall'arrivo e di € 10,00 ogni ulteriori 12 ore. La sosta è possibile previa prenotazione e disponibilità di spazi. Sono infine presenti accordi annuali a tariffe deliberate da Autostazione per la sosta inoperosa dei *pullman* di linea al fine di facilitare l'operatività di quei vettori che necessitano frequentemente di soste brevi.

Domanda

- 2.21 Nel periodo 2007-2018 si sono registrati un forte aumento del traffico nazionale (incremento medio annuo del 20,6%) e un aumento del traffico internazionale (+4,4% all'anno); gran parte della crescita si è registrata tra il 2015 e il 2016 quando il traffico nazionale è quasi raddoppiato.
- 2.22 Nello stesso periodo, i traffici provinciali e regionali hanno invece registrato una lieve flessione (-1,1% all'anno).
- 2.23 Nel 2018 Autostazione di Bologna ha registrato circa 221mila movimenti tra arrivi e partenze, realizzando ricavi da pedaggio per circa € 838mila.

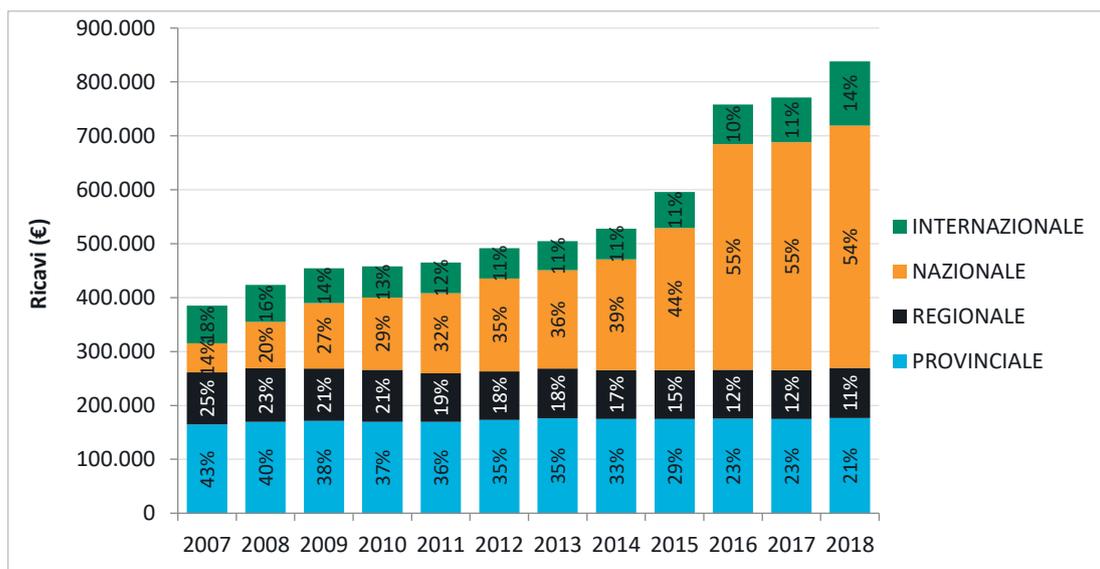
- 2.24 Oltre il 60% delle corse registrate nel 2018 da Autostazione di Bologna sono state operate da soli 3 vettori: TPER S.p.a. (48%), Marino Autolinee S.r.l. (7%) e Baltour S.r.l. (7%). Gli altri operatori hanno invece traffici limitati a 1-2 corse giornaliere.
- 2.25 Nel 2018 il 37% dei vettori ha operato per conto di Flixbus.
- 2.26 Sempre nel 2018, i traffici provinciali e regionali (che sono in gran parte servizi di trasporto pubblico locale) rappresentano il 51% del traffico totale di Autostazione e il 32% dei ricavi. I traffici nazionali ed internazionali sono invece rispettivamente il 40% e il 9% dei traffici totali, contribuendo al 68% dei ricavi di Autostazione.
- 2.27 I ricavi complessivi sono aumentati nel 2018 dell'8,6% rispetto all'anno 2017, grazie soprattutto all'aumento dei ricavi derivanti da corse internazionali (+43%) e nazionali (+6%).

Figura 2.3: Numero di Corse, 2007 - 2018



Fonte: elaborazione Steer su dati Autostazione di Bologna

Figura 2.4: Ricavi da pedaggio, 2007 - 2018



Fonte: elaborazione Steer su dati Autostazione di Bologna

- 2.28 Solo il 13% delle corse nell'anno 2018 è in fascia oraria notturna (20.30-04.00) e i vettori che effettuano servizi notturni sono per il 60% afferenti al mercato nazionale. Sebbene il numero di corse notturne sia limitato, i ricavi derivanti dai servizi notturni sono circa il 30% dei ricavi totali del 2018 (circa € 226mila).
- 2.29 Il numero di corse a tariffa agevolata per partenza abbinata all'arrivo (nel caso in cui il vettore scarichi e carichi passeggeri a Bologna senza effettuare capolinea) è nel 2018 di circa 35mila, il 16% del totale. Tali corse sono tipicamente offerte da vettori che operano su destinazioni nazionali.
- 2.30 La seguente tabella sintetizza il numero di corse e i ricavi per ciascuna tariffa applicata da Autostazione.

Tabella 2.3: Numero di corse e ricavi 2018 per tariffa (tipologia di movimento) e fascia oraria

Tipologia di Movimento	Fascia oraria	Numero di corse	Ricavi (€)
Arrivi o Partenze Provinciali	Diurne	84.398	174.704
Arrivi o Partenze Regionali	Diurne	28.266	91.299
Arrivi o Partenze Nazionali	Diurne	41.771	229.323
Arrivi o Partenze Internazionali	Diurne	11.323	77.563
Agevolate Nazionali	Diurne	23.137	34.937
Agevolate Internazionali	Diurne	2.970	4.485
Arrivi o Partenze Provinciali	Notturme	491	1.866
Arrivi o Partenze Regionali	Notturme	288	1.719
Arrivi o Partenze Nazionali	Notturme	17.205	174.803
Arrivi o Partenze Internazionali	Notturme	2.665	33.846
Agevolate Nazionali	Notturme	6.955	10.502
Agevolate Internazionali	Notturme	1.947	2.940
Totale		221.416	837.985

Fonte: elaborazione Steer su dati Autostazione di Bologna

- 2.31 In termini di operatività dei vettori, sono presenti a Bologna servizi di interscambio. In tali casi il vettore carica passeggeri che non originano a Bologna, ma che sono in arrivo da altre corse dello stesso vettore. Autostazione non conosce tuttavia l'origine dei passeggeri, pertanto applica le tariffe sopra riportate sulla base delle partenze e degli arrivi dei mezzi che effettuano interscambio. In particolare:
- un mezzo in arrivo vuoto che carica passeggeri in arrivo da altre corse paga la tariffa "partenze";
 - un mezzo in arrivo che scarica passeggeri paga la tariffa "arrivi" e l'eventuale tariffa "agevolata" se carica a Bologna passeggeri provenienti da altre corse.

Biglietterie – Locazioni

- 2.32 A ogni vettore è consentita la gestione e la promozione dei propri servizi tramite le biglietterie già presenti nel *terminal* o, in base alla disponibilità di spazi, tramite la locazione di spazi da dedicare all'assistenza/informazione alla clientela e alla vendita dei propri biglietti e/o ad altri servizi di natura commerciale.

- 2.33 Attualmente all'interno dell'Autostazione sono presenti 6 biglietterie per complessivi 230 metri quadri (mq) affittati. Autostazione ha fino ad oggi locato i propri spazi con contratti di affitto del tipo "6+6 anni" con tariffe a mq. Autostazione ha indicato che il criterio per la determinazione del canone di locazione è quello dei prezzi del mercato immobiliare di Bologna.
- 2.34 Attualmente tutti gli spazi disponibili sono locati con contratti in essere o contratti scaduti per i quali Autostazione riceve un'indennità. Autostazione ha in progetto la ristrutturazione del *terminal* e la riorganizzazione degli spazi da affittare. In particolare il progetto di ristrutturazione prevede la creazione di spazi per biglietterie di dimensioni più piccole rispetto alle attuali al fine di garantire l'accesso all'infrastruttura da parte di più soggetti.
- 2.35 La seguente tabella riporta le informazioni relative alle biglietterie presenti in Autostazione e al contratto di affitto. La successiva tabella riporta maggiori dettagli sulla durata e i canoni di locazione.

Tabella 2.4: Biglietterie, contratti di locazione

Biglietteria	Tipologie di biglietti venduti	Contratto di affitto
TPER	Trasporto Pubblico Locale	6+6 scaduto, con pagamento di indennità senza titolo
Bus Center	Nazionali	Contratto transitorio come da legge n. 392 (con tempistiche del contratto legate alla ristrutturazione)
Atlassib	Internazionali (solo Atlassib)	6+6 scaduto, con pagamento di indennità senza titolo
Ticket Bus	Nazionali ed internazionali	Contratto transitorio come da legge n. 392 (con tempistiche del contratto legate alla ristrutturazione)
Baltur	Nazionali ed internazionali	6+6

Fonte: elaborazione Steer su informazioni Autostazione di Bologna

Tabella 2.5: Biglietterie, durata contratti e canoni di locazione

Biglietteria	Data inizio	Data fine	Durata	Canone (€/anno)
TPER	01/08/2004	31/07/2016	12 anni	€ 7.154,88
Bus Center	01/07/2016	Fine lavori	-	€ 12.207,84
Atlassib	01/01/2004	31/12/2015	12 anni	€ 7.533,00
Ticket Bus	01/02/2014	Fine lavori	-	€ 9.142,44
Baltour	01/11/2010	31/10/2022	12 anni	€ 17.334,08

Fonte: Autostazione di Bologna

- 2.36 In riferimento alla locazione degli spazi per servizi di biglietteria, tenuto conto del fatto che non sono attualmente disponibili ulteriori spazi da locare, che sono già stati sottoscritti relativi contratti di locazione e che è in progetto la ristrutturazione del *terminal*, Autostazione ha indicato che non intende al momento variare i canoni per gli affitti dei locali.

3 Benchmark

Premessa

3.1 Il presente Capitolo include l'analisi di quattro casi studio relativi a sistemi tariffari di autostazioni in Italia e all'estero. L'analisi ha i seguenti obiettivi:

- individuare possibili criteri per la revisione delle tariffe di Autostazione di Bologna;
- valutare le metodologie di determinazione delle tariffe utilizzate da altre autostazioni, al fine di informare la costruzione del modello di simulazione tariffaria;
- comprendere in che misura il valore delle tariffe applicate da Autostazione sia paragonabile a quello di altre autostazioni.

3.2 La seguente tabella riporta le autostazioni scelte per il *benchmark* e le motivazioni della scelta.

Tabella 3.1: Autostazioni scelte per il *benchmark*

Autostazione	Motivazioni scelta
Milano Lampugnano	<ul style="list-style-type: none"> • Tipologie di traffico (trasporto pubblico locale e media lunga percorrenza) e numero di stalli simili ad Autostazione di Bologna; • Autostazione italiana, pertanto parzialmente confrontabile con Autostazione di Bologna in termini di valore assoluto delle tariffe.
Palermo	<ul style="list-style-type: none"> • Differenziazione delle tariffe per tipologie di traffico (metodo affine al sistema tariffario di Autostazione di Bologna); • Presenza di traffici di media lunga percorrenza e trasporto pubblico locale; • Sistema di sconti sulla base dei volumi di traffico⁴.
Napoli	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza servizi di media lunga percorrenza; • Sistema di sconti sulla base dei volumi di traffico.
Bristol	<ul style="list-style-type: none"> • Tipologie di traffico (trasporto pubblico locale e media lunga percorrenza) e numero di stalli simili ad Autostazione di Bologna; • Disponibilità del metodo di calcolo delle tariffe.

Fonte: Steer

Autostazione di Milano Lampugnano

3.3 L'Autostazione di Milano Lampugnano è gestita da Autostazioni di Milano S.r.l..

3.4 La seguente tabella riassume la dotazione infrastrutturale del piazzale per le diverse tipologie di traffico.

⁴ In particolare tale variabile è stata indicata dal Cliente come di potenziale interesse al fine di revisionare le proprie tariffe. Si rimanda alle considerazioni riportate al termine del presente capitolo in merito alle motivazioni in base alle quali Steer consiglia che le tariffe siano determinate secondo scontistiche sui volumi di traffico.

Tabella 3.2: Stalli per tipologie di traffico, Milano Lampugnano

Tipologie di traffico	N. stalli dedicati carico/scarico	N. stalli dedicati sosta inoperosa ⁵
Media Lunga Percorrenza (MPL)	20	6
Trasporto Pubblico Locale (TPL)	4	-
Totale	24	6

Fonte: Autostazione di Milano Lampugnano

- 3.5 Le tariffe per transito e sosta inoperosa sono stabilite con provvedimento annuale del Comune di Milano e aggiornate annualmente sulla base dell'indice ISTAT-FOI (indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, utilizzato per il calcolo delle rivalutazioni monetarie).
- 3.6 Le tariffe applicate ai vettori di MPL per il transito (carico/scarico) sono le seguenti⁶:
- per linee con percorrenze entro i 300 km € 4,49, IVA esclusa;
 - per linee con percorrenze oltre i 300 km € 6,70, IVA esclusa.
- 3.7 Si evidenzia che nel caso in cui il *terminal* sia capolinea di arrivo e di partenza di due corse distinte operate con lo stesso autobus, la tariffa sopra riportata viene applicata distintamente all'arrivo e alla partenza.
- 3.8 Gli operatori dei servizi di TPL sono esclusi dal pagamento del pedaggio per l'accesso all'Autostazione.
- 3.9 Il tempo massimo per le attività di carico e scarico è di 30 minuti dal momento dell'accesso all'Autostazione. Oltre i 30 minuti di sosta in uno stallo di carico/scarico viene applicato, indipendentemente dal tempo trascorso, la penale di € 200,00 IVA compresa⁷. Tale penale non si applica ai servizi di TPL (fermo restando il divieto di sosta inoperosa per tali mezzi).
- 3.10 La seguente tabella riporta le tariffe per sosta inoperosa.

Tabella 3.3: Tariffe sosta inoperosa (IVA esclusa), Milano Lampugnano

Tipologia di biglietto	Importo (€)
Sosta Prenotata	
Attualmente non disponibile	-
Sosta Non Prenotata	
Forfait	11,11
Fino a 24 ore dall'arrivo	44,41
Ogni ulteriori 12 ore	11,11

Fonte: PIA Milano Lampugnano

⁵ A differenza dell'Autostazione di Bologna non è prevista la sosta inoperosa per i mezzi del Trasporto Pubblico Locale.

⁶ Fonte: Prospetto Informativo Autostazione (PIA) Milano Lampugnano, 2018

⁷ Al fine di applicare la penale è presente un sistema di lettura delle targhe dei mezzi.

3.11 La comparazione del sistema tariffario (pedaggi) dell'Autostazione di Lampugnano con quello dell'Autostazione di Bologna mostra che:

- a differenza di Bologna l'Autostazione di Milano Lampugnano non applica pedaggi al TPL e non prevede la sosta inoperosa per i relativi mezzi;
- il sistema tariffario dell'Autostazione di Milano Lampugnano è meno complesso del sistema di Autostazione di Bologna, prevedendo due fasce chilometriche;
- la maggiore articolazione del sistema di Autostazione di Bologna e i diversi tempi massimi previsti per lo scarico e il carico dei passeggeri rendono solo parzialmente comparabili i valori assoluti dei pedaggi delle due autostazioni; evidenziamo tuttavia che la media delle tariffe per arrivi diurni nazionali ed internazionali all'Autostazione di Bologna è di € 6,17, mentre la tariffa per un arrivo oltre i 300 km a Milano Lampugnano è di € 6,70.

3.12 Per quanto concerne la sosta inoperosa dei *pullman* di linea, l'Autostazione di Bologna applica tariffe differenziate per la sosta con e senza prenotazione, mentre quella di Milano Lampugnano non prevede la sosta con prenotazione. Il confronto delle tariffe senza tenere in considerazione tale distinzione mostra che un *pullman* di linea che sosta per 36 ore paga € 50,00 a Bologna e € 66,63 a Milano Lampugnano.

Autostazione di Palermo

3.13 L'autostazione di Palermo è gestita da Grandi Stazioni Rail S.p.A. e dispone di 15 stalli utilizzati sia dai vettori del Trasporto Pubblico Locale, sia da quelli che operano servizi di media e lunga percorrenza.

3.14 Le tariffe per l'accesso all'autostazione di Palermo, riportate nella seguente tabella, sono differenziate in funzione del segmento di domanda (e per il TPL anche per distanza), della tipologia di movimento (arrivo o partenza) e dello *slot* temporale (tempo) necessario per le operazioni di carico o scarico.

Tabella 3.4: Tariffe per carico/scarico, Palermo

Slot temporale	Tariffe TPL (entro 60km)	Tariffe TPL (oltre 60km)	Tariffe MLP
10 minuti / arrivi	€ 1	€ 1	-
15 minuti / arrivi	€ 1	€ 2	€ 4
15 minuti / partenze	€ 4	€ 6	€ 10

Fonte: PIA Palermo

3.15 I vettori che effettuano sia lo scarico, sia il carico dei passeggeri (arrivo e partenza) nell'ambito dei tempi massimi sopra indicati (tempo per arrivo + tempo per partenza) pagano la sola tariffa prevista per la partenza.

3.16 È inoltre prevista una tariffa di sosta per il riposo degli autisti pari ad € 1,00 ogni 15 minuti (anche applicabile a frazioni dei 15 minuti).

3.17 L'Autostazione di Palermo prevede l'applicazione di scontistiche in funzione del numero degli accessi annuali. Gli sconti non sono applicabili alle tariffe TPL entro 60 km.

Tabella 3.5: Scontistica sulla base del numero di accessi, Palermo

Numero accessi (cumulativamente arrivi e partenze)	% di sconto
5.000	10%
10.000	16%
15.000	23%
18.000	25%
20.000	26%
25.000	28%
>30.000	30%

Fonte: PIA Palermo

- 3.18 Il Prospetto Informativo dell'Autostazione indica che le tariffe possono essere modificate in funzione dei costi gestionali, degli investimenti eseguiti a favore dell'autostazione e degli indici di inflazione e/o indici ISTAT.
- 3.19 Di seguito sono riportate le tariffe commerciali per sosta inoperosa (consentita solamente ove compatibile con il programma arrivi e partenze dell'Autostazione):
- 1 ora (o frazione di ora) diurna (h 6.00 – 21.00): € 12,00;
 - 1 ora (o frazione di ora) notturna (h 21.01 – 5.59): € 3,00.
- 3.20 La comparazione del sistema tariffario (pedaggi) dell'Autostazione di Palermo con quello dell'Autostazione di Bologna mostra che:
- così come l'Autostazione di Bologna, l'Autostazione di Palermo applica tariffe differenziate per diversi segmenti di mercato; in particolare le tariffe del TPL per fasce chilometriche sono paragonabili per tipologia di criterio alle tariffe provinciali e regionali di Autostazione di Bologna; la tariffa MLP di Palermo non distingue tuttavia tra corse nazionali ed internazionali;
 - a differenza dell'Autostazione di Bologna, quella di Palermo applica pedaggi con valori significativamente differenziati tra partenze e arrivi;
 - le tariffe di Palermo sono differenziate in base al tempo di sosta⁸ e prevedono una scontistica in base ai volumi di traffico per il TPL oltre i 60 km e per i servizi di MLP;
 - la diversa articolazione dei sistemi di tariffazione delle due autostazioni rende solo parzialmente comparabili i valori assoluti dei pedaggi; nel complesso rileviamo che:
 - le tariffe applicate agli arrivi del TPL a Palermo (sotto e sopra i 60 km) sono più basse di quelle di Bologna relative agli arrivi diurni provinciali e regionali (€ 1,00 o € 2,00 a Palermo, € 2,07 e € 3,23 a Bologna), ma più alte per le partenze (€ 4,00 e € 6,00 a Palermo, € 2,07 e € 3,23 a Bologna);
 - le tariffe per la MLP a Palermo sono più basse di quelle di Bologna relative agli arrivi nazionali (€ 4,00 a Palermo, € 5,49 a Bologna), ma significativamente più alte per le partenze anche tenendo conto di una eventuale scontistica al 30% per la fascia con numero massimo di accessi riportata nella precedente tabella (€ 7,00 a Palermo con sconto ed € 5,49 a Bologna).

⁸ È presente un sistema automatico di riconoscimento targhe.

- 3.21 Per quanto concerne la sosta inoperosa, l'Autostazione di Palermo applica tariffe per singola ora, senza distinzioni in base al tempo complessivo di sosta. Le tariffe diurne applicate sono paragonabili a quelle di Bologna per le soste brevi (indicativamente fino alle 4 ore) e significativamente più alte per soste di lunga durata (ad esempio per 1 giornata intera).

Autostazione di Napoli

- 3.22 L'autostazione di Napoli è gestita da Metropark S.p.A. e dispone di 12 stalli dedicati al carico e scarico dei mezzi che operano servizi di MLP e ulteriori 32 stalli dedicati alla loro sosta inoperosa.
- 3.23 Il sistema tariffario prevede tariffe differenziate per vettori convenzionati e occasionali, in funzione della fascia oraria di accesso e della permanenza nel piazzale.

Tabella 3.6: Tariffe per carico/scarico, Napoli

Criteria	Tariffe
Vettori Convenzionati	
Fascia oraria 06.00-20.59	
Entro 30 min	€ 6,00 oltre IVA
Da 31 min a 60 min	€ 10,00 oltre IVA
Oltre 1 ora	€ 4,00/ora o frazione, oltre IVA, fino ad un importo massimo di € 45,00 oltre IVA
Fascia oraria 21.00-05.59	€ 2,50/ora o frazione oltre IVA, fino ad un importo massimo di € 15,00.
Vettori Occasionali	
Fascia oraria 06.00-20.59	
Entro 1 ora	€ 12,00 oltre IVA
Oltre 1 ora	€ 5,00/ora o frazione, oltre IVA
Fascia oraria 21.00-05.59	
Entro 1 ora	€ 12,00 oltre IVA
Oltre 1 ora	€ 3,00/ora o frazione, oltre IVA

Fonte: PIA Napoli

- 3.24 Nel caso dei vettori convenzionati Metropark prevede il pagamento del corrispettivo su base trimestrale. Al raggiungimento di determinati importi al termine del periodo viene applicato uno sconto secondo le fasce riportate nella tabella seguente.

Tabella 3.7: Scaglioni di sconto, Napoli

Importo annuale	Sconto
€5.000 - €10.000	5%
€10.001 - €20.000	10%
€20.001 - €30.000	15%
€30.001 - €40.000	20%
€40.001 - €50.000	25%
€50.001 - €100.000	45%
€100.001 - €150.000	50%

Importo annuale	Sconto
€150.001 - €200.000	60%
> €200.001	70%

Fonte: PIA Napoli

- 3.25 La comparazione del sistema tariffario (pedaggi) dell'Autostazione di Napoli con quello dell'Autostazione di Bologna mostra che:
- a differenza di Bologna l'Autostazione di Napoli applica tariffe differenziate in base al tempo di sosta per il carico e scarico, e applica una scontistica in base al fatturato per vettore;
 - l'Autostazione di Napoli applica tariffe differenziate tra giorno e notte, così come Bologna; tuttavia le tariffe notturne per i vettori convenzionati a Napoli sono più basse di quelle diurne, mentre a Bologna la tariffa notturna è più alta di quella diurna.

Autostazione di Bristol

- 3.26 L'Autostazione di Bristol (Regno Unito) è gestita dalla società First e dispone di 19 stalli per la MPL e il TPL, e 11 stalli per la sosta inoperosa.
- 3.27 Il calcolo delle tariffe segue una metodologia regolamentata, sulla base della "Note on Calculation of Departure Charges" della Competition Commission del Regno Unito.
- 3.28 In particolare, il regolamento prevede che la tariffa venga calcolata come rapporto tra costi operativi e il numero totale di corse programmate.
- 3.29 Per la determinazione dei costi operativi vengono determinati i servizi disponibili agli operatori e ai loro passeggeri (stalli, area di attesa passeggeri, servizi commerciali e pubblicitari).
- 3.30 Per la determinazione del numero di corse viene calcolata la capacità dell'autostazione in funzione di:
- ore di apertura e di servizio dell'autostazione;
 - tempo di sosta agli stalli;
 - numero totale di stalli;
 - fascia oraria di punta e il relativo livello di riempimento.
- 3.31 La metodologia appare particolarmente interessante in quanto si basa su criteri oggettivi e trasparenti, ed in particolare relativi ai costi sostenuti dal gestore e ai tempi di sosta dei vettori.
- 3.32 La tariffa attualmente applicata è pari a £ 4,19 per accesso al *terminal* ed è soggetta a revisione annuale.

Sintesi

- 3.33 Nella seguente tabella si riportano le informazioni chiave di ciascuna autostazione analizzata con particolare riferimento al dimensionamento in termini di stalli e alle principali variabili di tariffazione.
- 3.34 Emerge che criteri di tariffazione per il carico/scarico sono estremamente eterogenei e difficilmente comparabili. Nel complesso le tariffe di Milano Lampugnano e Bristol sono tuttavia significativamente più semplici di quelle delle altre autostazioni analizzate.

Tabella 3.8: Sintesi del benchmark

Autostazione	Gestore	Numero di stalli	Principali variabili di tariffazione
Milano Lampugnano	Autostazioni di Milano S.r.l.	<ul style="list-style-type: none"> • 20 MPL • 4 TPL • 6 sosta inoperosa MPL 	<ul style="list-style-type: none"> • Percorrenza
Palermo	Grandi Stazioni Rail S.p.A	<ul style="list-style-type: none"> • 15 complessivi per MLP e TPL (con priorità al TPL) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo • Tipologia di movimento (arrivo / partenza) • Segmento di mercato (TPL – MLP) • Scontistica in funzione del numero di accessi
Napoli	Metropark S.p.A.	<ul style="list-style-type: none"> • 12 MLP • 32 sosta inoperosa MLP 	<ul style="list-style-type: none"> • Tipologia di vettore (convenzionato o occasionale) • Tempo di sosta • Scontistica in funzione dell'importo fatturato
Bristol	First	<ul style="list-style-type: none"> • 19 MLP e TPL • 11 sosta inoperosa 	<ul style="list-style-type: none"> • Tariffa fissa sulla base di una metodologia regolamentata (costi per il gestore e tempi)

Fonte: analisi Steer

- 3.35 Ai fini della determinazione del nuovo sistema tariffario di Autostazione appaiono di interesse le seguenti variabili utilizzate da altre Autostazioni:
- Percorrenza / segmenti di mercato: la variabile permette di dare continuità all'attuale sistema di Autostazione di Bologna;
 - Costi del gestore e tempi di sosta: pur non disponendo Autostazione di Bologna di un sistema in grado di gestire la tariffazione ai vettori in base ai tempi di sosta per carico e scarico, si ritiene che la variabile debba essere considerata per la determinazione delle nuove tariffe; in particolare la variabile tempo può essere utilizzata per l'allocazione dei costi del gestore ai vettori.
- 3.36 Per quanto concerne l'applicazione di scontistiche ai vettori in base ai volumi di traffico o al fatturato, si ritiene che la variabile comporti rischi relativi a processi di concentrazione del settore delle autolinee e pertanto di riduzione dei ricavi del Cliente.

4 Modello tariffario

Introduzione

4.1 Il presente Capitolo presenta il modello per la revisione delle tariffe (pedaggi alle autolinee per attività di carico/scarico passeggeri) di Autostazione di Bologna e le relative simulazioni tariffarie.

4.2 Il modello sviluppato da Steer per l'aggiornamento delle tariffe ha i seguenti obiettivi:

- garantire i principi generali di trasparenza, equità e proporzionalità nella determinazione delle tariffe, e non discriminazione delle autolinee (veicoli) che accedono ad Autostazione;
- assicurare gradualità nelle variazioni dei corrispettivi unitari previsti per il periodo tariffario, in funzione:
 - delle caratteristiche del servizio offerto dalle autolinee, ed in particolare dei tempi di carico / scarico e del segmento di mercato da queste servito;
 - del periodo del giorno (diurno/notturno) in cui il veicolo accede ad Autostazione.
- ottimizzare la gestione della capacità dell'autostazione (del piazzale di carico e scarico);
- rendere il piano tariffario più semplice.

Dati utilizzati

4.3 Ai fini della definizione del nuovo modello tariffario Steer ha ricevuto dal Cliente i seguenti dati:

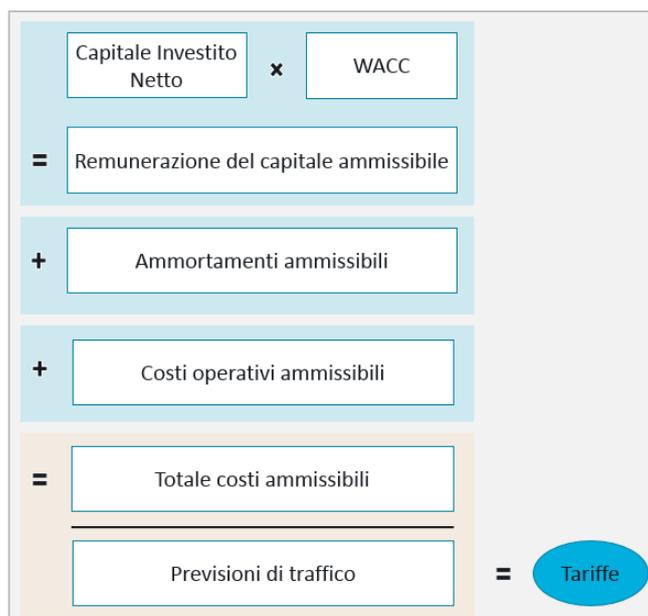
- costi operativi e ammortamenti del bilancio pre-consuntivo 2018 di Autostazione relativi alla gestione del piazzale bus per il carico e lo scarico dei passeggeri;
- capitale investito netto all'anno 2018, relativo ai soli investimenti storici effettuati fino al 2018 ed inerenti la gestione del piazzale adibito alle operazioni di carico/scarico passeggeri;
- WACC (*Weighted Average Capital Cost*) per il calcolo della remunerazione del capitale;
- dati di traffico 2018 per veicolo e tariffa, e relativi ricavi da pedaggi come da bilancio pre-consuntivo 2018;
- previsioni di traffico 2019 per veicolo e tariffa;
- permanenza media presso gli stalli per tipologia di servizio offerto dalle autolinee (provinciale, regionale, nazionale ed internazionale), in particolare sulla base di:
 - dati relativi ai mesi di dicembre 2018 e gennaio 2019 estratti dal sistema informativo di Autostazione per quanto concerne i servizi provinciali e regionali;
 - rilevazione dei Capistazione in data 18 gennaio 2018 pomeriggio e 19 gennaio 2019 per quanto concerne i servizi nazionali ed internazionali;
 - esperienza diretta dei Capistazione nella gestione della sosta degli autobus presso il piazzale.

- 4.4 Steer ha assunto i dati economici ed operativi forniti dal Cliente come dati di input al modello di simulazione delle tariffe senza effettuare ulteriori verifiche ed in particolare senza sviluppare analisi dei bilanci del Cliente. Dati ed informazioni diverse da quelli forniti dal Cliente modificherebbero la validità dei risultati presentati nel presente report. Steer non si ritiene pertanto responsabile per variazioni nei risultati del presente report dovuti ad eventi e circostanze attualmente non prevedibili e a dati diversi di input al modello.

Modello di calcolo delle tariffe

- 4.5 La Misura 4 dell'Atto di regolazione dell'ART fissa i principi generali ai quali i sistemi tariffari delle autostazioni devono rispondere (equità e non discriminazione) e i criteri da utilizzare per fissare le tariffe, in particolare lo sfruttamento efficiente della capacità infrastrutturale in relazione a:
- costi operativi netti sostenuti;
 - qualità ed efficienza dei servizi erogati;
 - investimenti occorsi, qualora non coperti da finanziamenti pubblici o di altri soggetti terzi.
- 4.6 L'Atto di Regolazione riporta inoltre esempi di modalità per la determinazione delle tariffe, senza tuttavia vincolare le autostazioni ad utilizzare specifiche modalità.
- 4.7 Il modello tariffario sviluppato da Steer tiene in considerazione i principi e i criteri ART e si fonda su approcci già utilizzati in altri settori trasportistici regolamentati (*in primis* aeroportuale e ferroviario) che hanno visto l'intervento dell'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti (ART) al fine di garantire un equo accesso alle infrastrutture.
- 4.8 In particolare il modello tariffario di Autostazione per il 2019 è stato sviluppato secondo l'approccio riportato nella figura sotto riportata, e prevede che le tariffe abbiano la finalità di coprire i soli costi di investimento e di gestione sostenuti per garantire lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico delle autolinee sul piazzale di Autostazione. Tale approccio è coerente con la natura pubblica del Cliente e con la finalità di interesse generale delle sue attività caratteristiche, in particolare la gestione del piazzale autobus.

Figura 4.1: Approccio del modello tariffario

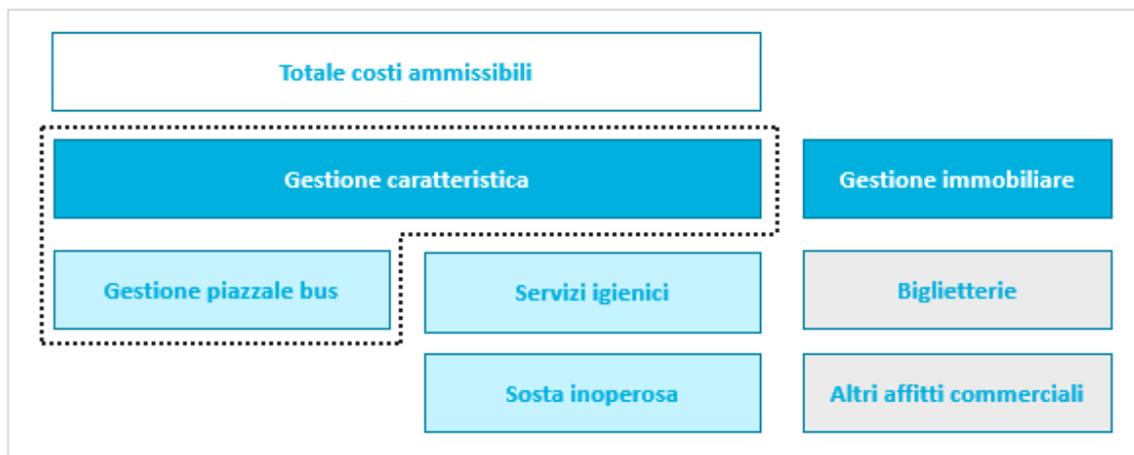


Fonte: Steer

4.9 Il perimetro delle voci di costo ammissibili per la determinazione delle tariffe e pertanto inclusi nel modello ha escluso i seguenti costi di investimento ed operativi, in quanto già remunerati da un regime tariffario *ad hoc*:

- Gestione immobiliare: costi legati alle biglietterie e ad altri affitti commerciali;
- Gestione caratteristica:
 - costi legati alla gestione del parcheggio adibito a sosta inoperosa di autobus di linea (TPL e *coach*) e turistici;
 - costi relativi alla gestione (pulizia e manutenzione) dei servizi igienici.

Figura 4.2: Tipologie di costi ammissibili del sistema tariffario



Fonte: Steer

Totale costi ammissibili

4.10 La seguente tabella illustra gli importi delle voci descritte nella precedente pagina e le relative fonti.

Tabella 4.1: Valori delle variabili del modello per il calcolo del totale dei costi ammissibili

Elemento	Importi (€)	Fonte
Capitale investito netto 2018	613.806	Autostazione (bilancio pre-consuntivo 2018)
WACC	2%	Autostazione ⁹
Remunerazione del capitale investito 2018	12.276	Autostazione
Costi operativi ammissibili (costi operativi più ammortamenti) 2018	882.843	Autostazione (bilancio pre-consuntivo 2018)
Totale costi ammissibili	895.119	-

Fonte: Autostazione di Bologna

4.11 Per quanto concerne il capitale investito e gli ammortamenti, Autostazione autofinanzia gli investimenti.

⁹ Si evidenzia che la media dei tassi di rendimento lordi dei BTP a 10 anni negli ultimi 3 anni è pari a 2,03%.

- 4.12 I costi considerati fanno riferimento al bilancio pre-consuntivo 2018 e pertanto non includono investimenti e ammortamenti dell'anno 2019, quali ad esempio quelli relativi alla nuova sala d'attesa e agli uffici di Autostazione.
- 4.13 Gli importi riportati nella precedente tabella sono stati quindi suddivisi in due sotto-categorie al fine di definire l'ammontare dei costi ammissibili da allocare nelle due fasce orarie in cui Autostazione offre i propri servizi, secondo l'attuale suddivisione oraria tra fascia diurna e notturna:
- fascia diurna (04:00-20:30);
 - fascia notturna (20:30-04:00).
- 4.14 Lo *split* dei costi è stato effettuato allocando a ciascuna fascia oraria i relativi costi ammissibili suddivisi rispettivamente per:
- Costi indiretti: suddivisi per orario di apertura diurno (61% del tempo totale) e notturno (39%);
 - Costi diretti: staff di movimento impiegato direttamente (in particolare capistazione) nei due differenti *slot* temporali.
- 4.15 Sulla base di tale metodo sono stati quantificati i seguenti costi ammissibili suddivisi per fascia oraria:

Tabella 4.2: Costi ammissibili per fascia oraria

Fascia oraria	Costi ammissibili (€)
Diurna (04:00-20:30)	692.948
Notturna (20:30-04:00)	202.171
Totale	895.119

Fonte: elaborazione Steer su dati Autostazione Bologna

Previsioni di traffico 2019

- 4.16 Le previsioni di traffico 2019 per tipologia di servizio sono state fornite da Autostazione e non sono state oggetto di verifica da parte di Steer. Tali previsioni sono riportate nella seguente tabella¹⁰.

Tabella 4.3: Stime dei traffici 2019 per tipologia di tariffa applicata nel 2018

Tipologia di tariffa	2019	2019 (senza agevolazioni)
Provinciale Giorno	84.325	84.325
Regionale Giorno	28.514	28.514
Nazionale Giorno	39.905	39.905
Internazionale Giorno	12.298	12.298
Nazionale Giorno Agevolazione	23.004	
Internazionale Giorno Agevolazione	3.595	
Provinciale Notturno	491	491

¹⁰ La tabella riporta nell'ultima colonna il numero di corse senza tenere conto di quelle con agevolazioni in quanto tali valori sono stati successivamente utilizzati al fine del calcolo del nuovo sistema tariffario senza agevolazioni.

Tipologia di tariffa	2019	2019 (senza agevolazioni)
Regionale Notturno	288	288
Nazionale Notturno	18.129	18.129
Internazionale Notturno	2.693	2.693
Nazionale Notturno Agevolazione	6.608	
Internazionale Notturno Agevolazione	1.903	
Totale	221.753	186.643

Fonte: Autostazione di Bologna

Segmenti di mercato e metodo di allocazione dei costi ammissibili

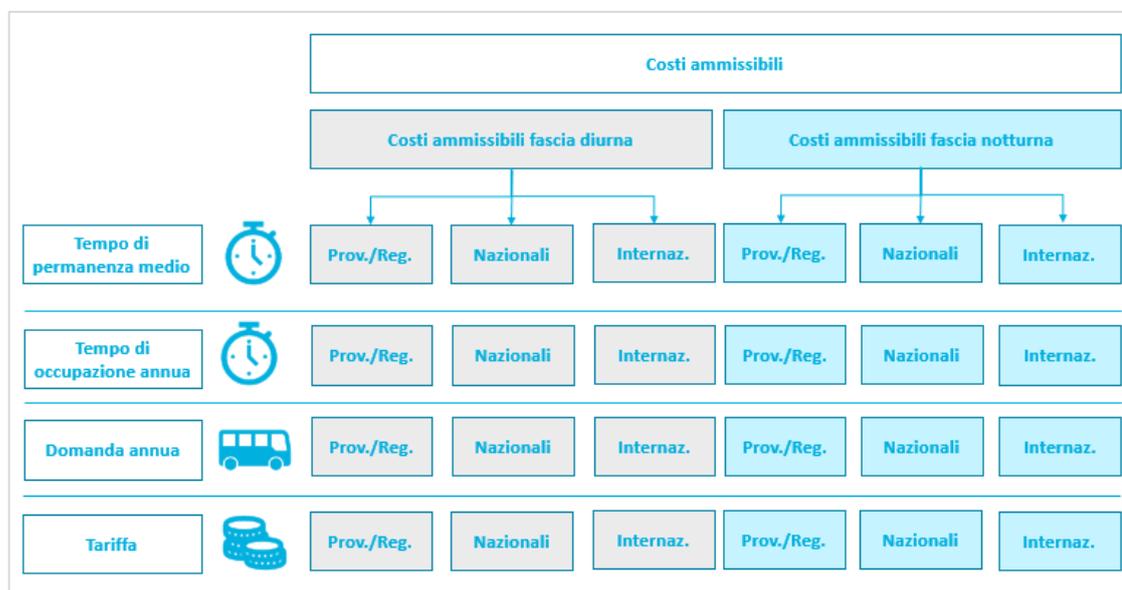
4.17 Il sistema tariffario proposto individua 3 segmenti di mercato:

- autolinee provinciali e regionali;
- autolinee nazionali;
- autolinee internazionali.

4.18 La prima categorie fa principalmente riferimento ai servizi di TPL, mentre le altre due ai servizi *coach* / media e lunga percorrenza.

4.19 Al fine di definire il sistema tariffario 2019 si è proceduto ad imputare la totalità dei costi ammissibili ai tre segmenti di mercato. La seguente figura sintetizza il processo di allocazione, successivamente dettagliato.

Figura 4.3: Metodo di imputazione dei costi ammissibili ai segmenti di mercato



Fonte: Steer

4.20 La prima e fondamentale variabile per l'allocazione dei costi ai segmenti di mercato è quella del tempo di permanenza medio sul piazzale di sosta all'interno dell'Autostazione.

- 4.21 I dati forniti dal Cliente relativi ai tempi medi di carico e scarico per tipologia servizio (segmenti di mercato) sono i seguenti¹¹:
- provinciali e regionali = 6,5 minuti;
 - nazionali = 15 minuti;
 - internazionali = 18 minuti.
- 4.22 Sulla base delle previsioni di traffico 2019 e del tempo medio di carico/scarico (tempo di permanenza medio) sopra indicato si è proceduto a calcolare il totale del tempo di occupazione annua del piazzale di sosta nelle fasce diurna e notturna per ciascun segmento di mercato e le relative percentuali sul totale del tempo di occupazione.
- 4.23 Tali percentuali sono state quindi applicate al costo totale ammissibile per calcolare la quota di costi imputabile a ciascun segmento di mercato.
- 4.24 Infine il monte costi così allocato è stato suddiviso per il numero di corse stimate dal Cliente per l'anno 2019 per ciascun segmento di mercato al fine di calcolare la tariffa unitaria.

Struttura tariffaria 2019

- 4.25 Il piano tariffario proposto è più semplice di quello attualmente applicato da Autostazione e prevede:
- l'accorpamento delle tariffe provinciali e regionali;
 - l'eliminazione della tariffa agevolata per quelle autolinee (nazionali ed internazionali) che effettuano nell'ambito di una linea che ferma a Bologna il carico e lo scarico di passeggeri. In particolare in tal caso il nuovo piano tariffario prevede che le autolinee paghino una sola volta la nuova tariffa unitaria;
 - la riduzione delle tariffe notturne, nell'ottica di ottimizzazione nell'utilizzo della capacità di Autostazione.
- 4.26 Rimane invece invariato per tutte le autolinee il pagamento di due volte la tariffa unitaria nel caso di capolinea in Autostazione e ripartenza del mezzo per nuova destinazione.

Tabella 4.4: Tariffe unitarie diurne 2019

Tariffe unitarie	Tariffa unitaria partenza (€)	Tariffa unitaria arrivo (€)
Provinciale e Regionale	2,90	2,90
Nazionale	6,69	6,69
Internazionale	8,03	8,03

Tabella 4.5: Tariffe unitarie notturne 2019

Tariffe unitarie	Tariffa unitaria partenza (€)	Tariffa unitaria arrivo (€)
Provinciale e Regionale	4,04	4,04
Nazionale	9,32	9,32
Internazionale	11,18	11,18

¹¹ Autostazione ha indicato che ogni anno effettuerà ulteriori rilevazioni periodiche dei tempi di sosta dei vettori / utenti, che alimenteranno gli aggiornamenti del sistema tariffario del successivo anno.

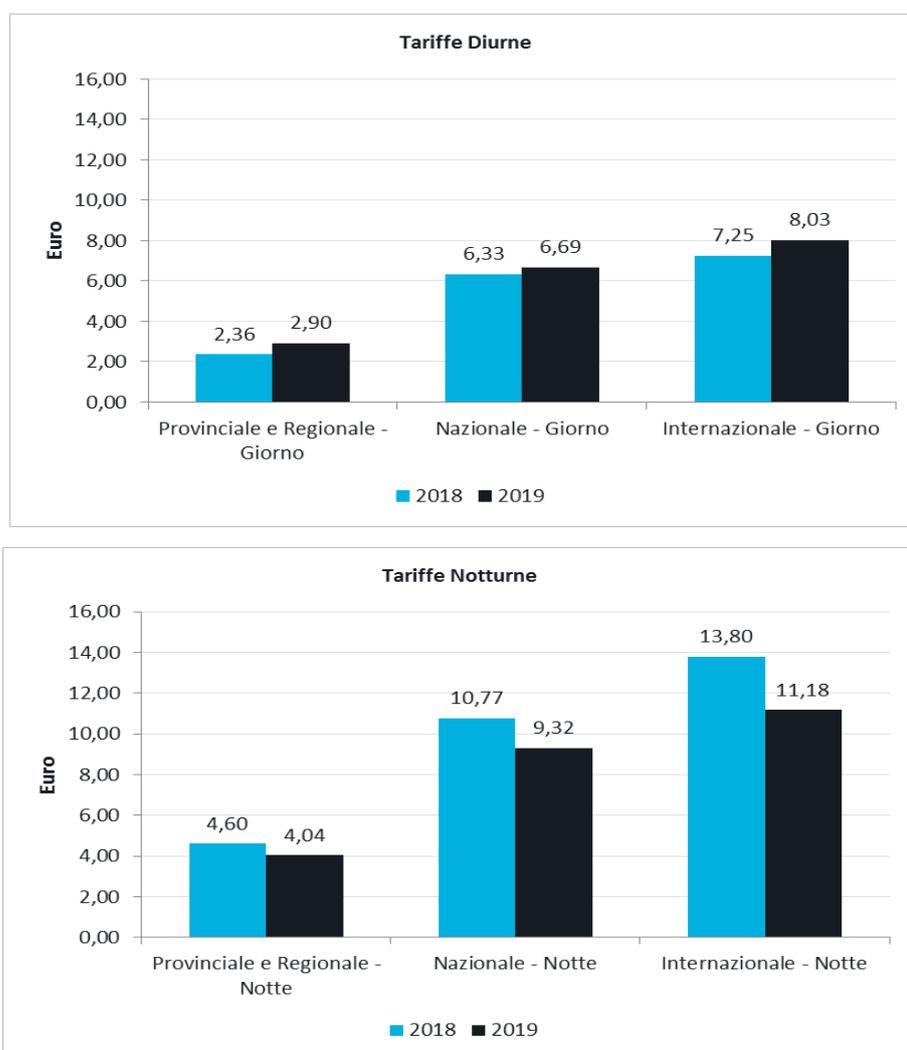
- 4.27 La proposta di nuovo sistema tariffario sviluppata nel presente report non include la determinazione degli importi per penali / sanzioni ai vettori in caso di mancato rispetto di quanto previsto nel regolamento di Autostazione.

Confronto tariffe 2018 e 2019

- 4.28 La seguente tabella illustra le differenze tra le tariffe del 2018 e le nuove tariffe proposte per il 2019. Tenuto conto della variazione di alcuni dei criteri di tariffazione per il 2019 e al fine di permettere il confronto con il 2018 si è proceduto a stimare per il 2018 delle tariffe equivalenti sulla base del nuovo regime tariffario definito per il 2019, in particolare:

- la tariffa Regionale/Provinciale per il 2018 indicata in tabella sotto è stata calcolata come media delle tariffe 2018 regionale e provinciale, ponderate sulla base del numero delle corse;
- per le tariffe 2018 nazionali ed internazionali che prevedevano anche le tariffe con agevolazioni, la tariffa (senza agevolazione) è stata calcolata sommando i ricavi di Autostazione da corse per ciascuna tipologia di utenza (nazionale ed internazionale) alla relativa agevolazione, e dividendo successivamente tale importo per il numero di corse per tipologia di utenza (senza agevolazione).

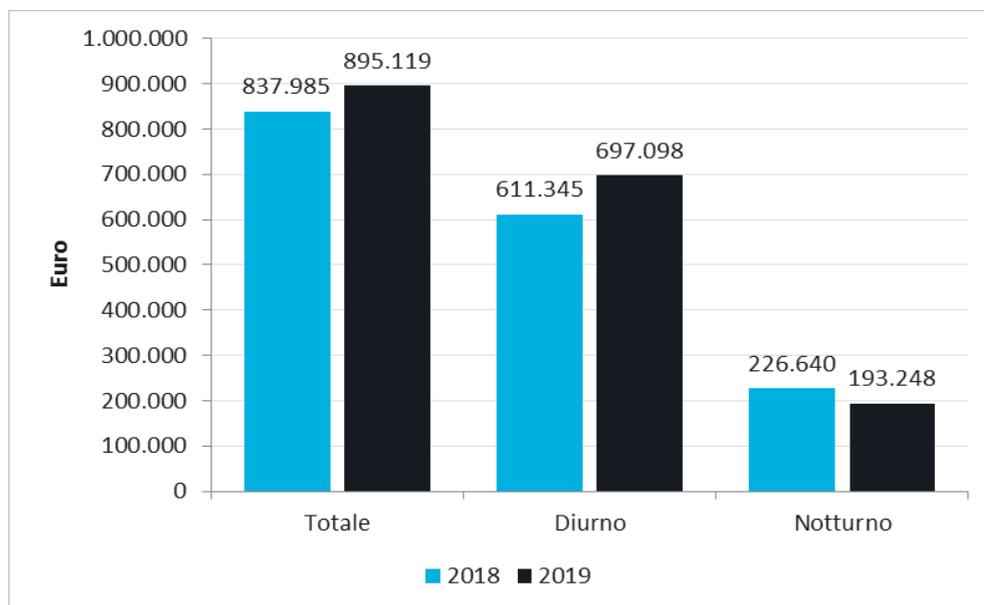
Figura 4.4: Confronto tariffe 2018 e 2019



Fonte: Steer

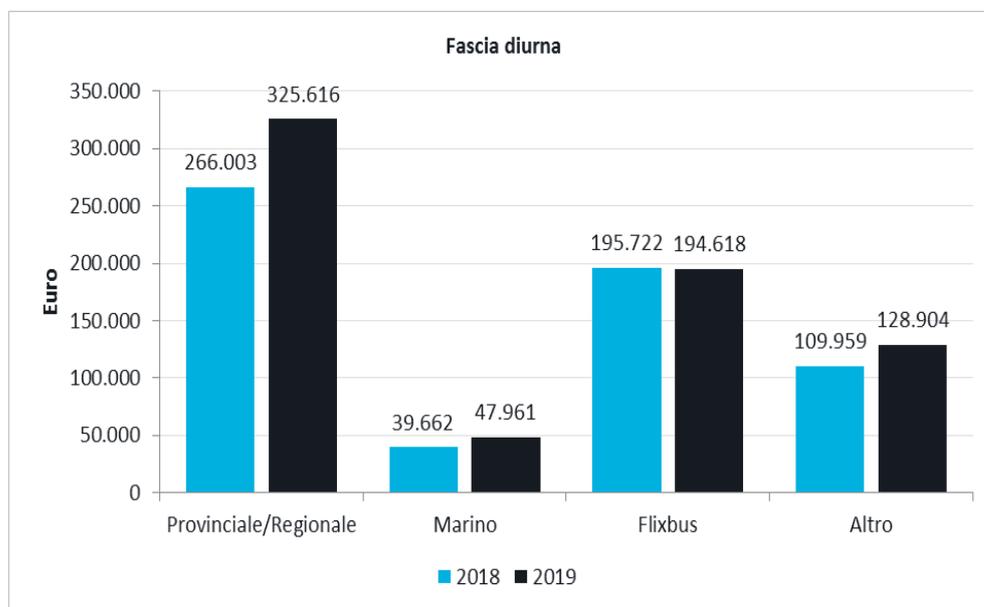
Confronto ricavi 2018 e 2019

4.29 La seguente tabella illustra le variazioni dei ricavi totali derivante dall'implementazione del nuovo regime tariffario sulla base delle stime di traffico 2019 fornite dal Cliente.

Figura 4.5: Ricavi totali e per fascia oraria - 2018 e simulazione 2019

Fonte: Steer

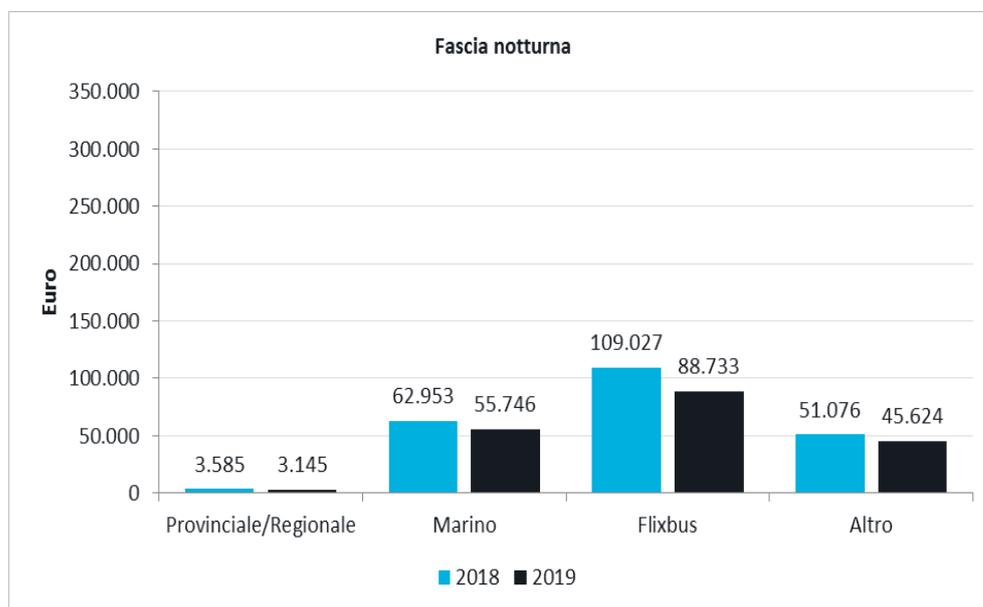
4.30 Le seguenti tabelle mostrano le simulazioni dei ricavi (per le fasce diurna e notturna) per vettore.

Figura 4.6: Ricavi per vettore fascia diurna - 2018 e simulazione 2019

Fonte: Steer

- 4.31 L'incremento dei ricavi nella fascia diurna per il segmento di mercato Provinciale/Regionale e per il vettore Marino è legato all'aumento delle tariffe diurne. La riduzione dei ricavi dall'operatore Flixbus deriva dall'eliminazione della tariffa agevolata.

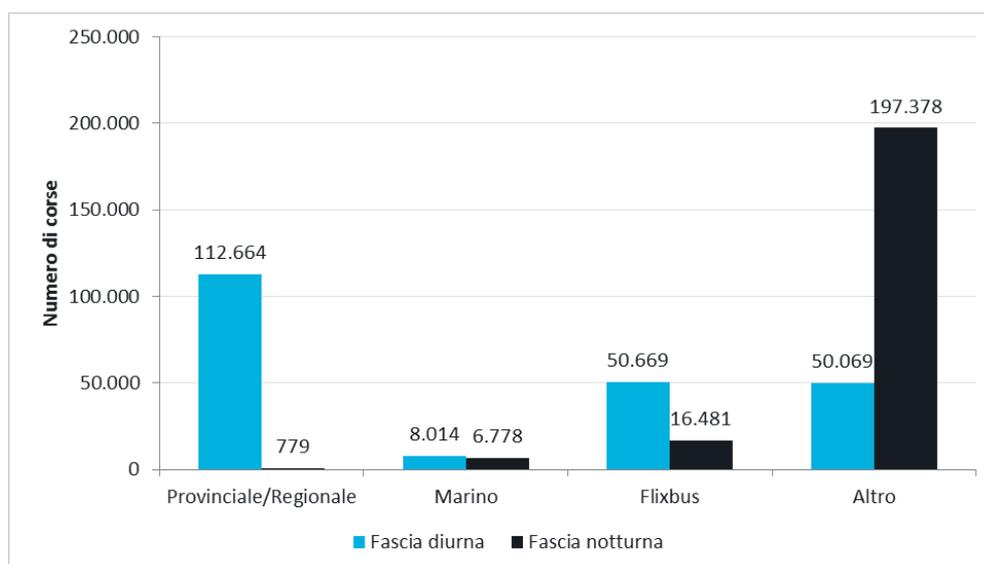
Figura 4.7: Ricavi per vettore fascia notturna - 2018 e simulazione 2019



Fonte: Steer

- 4.32 Per quanto concerne le tariffe notturne, tutti i segmenti di mercato vedono una riduzione legata alla riduzione delle tariffe.
- 4.33 Il numero di corse considerate per le simulazioni dei ricavi per le fasce diurna e notturna per vettore sono riportate nella seguente figura e si riferiscono all'anno 2018.

Figura 4.8: Numero di corse per vettore fascia diurna e notturna - 2018

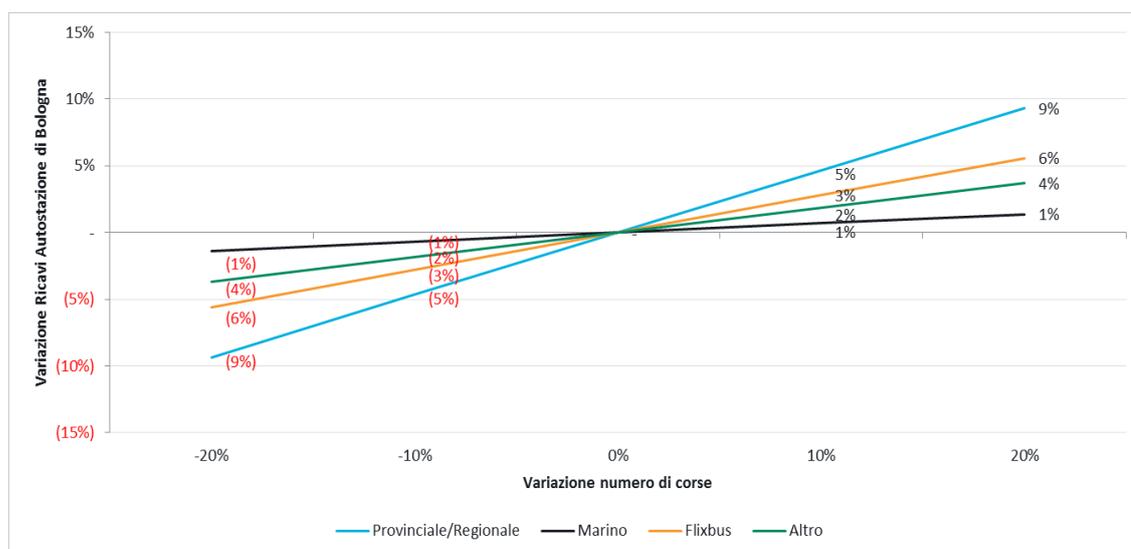


Fonte: Autostazione di Bologna

Analisi di sensitività

- 4.34 La presente sezione include una analisi dell'impatto di eventuali variazioni nel numero di corse per vettore sui ricavi di Autostazione di Bologna. In particolare si sono simulate variazioni in aumento e riduzione delle corse nel 2019 pari al 10% e 20% delle corse 2018 per ciascun vettore (assumendo che al variare delle corse nel 2019 di un vettore quelle degli ulteriori vettori rimanessero invariate).
- 4.35 Le seguenti figure mostrano il relativo aumento / riduzione percentuale dei ricavi di Autostazione per la fascia diurna, notturna e per il totale dei ricavi, sulla base delle tariffe proposte per il 2019.

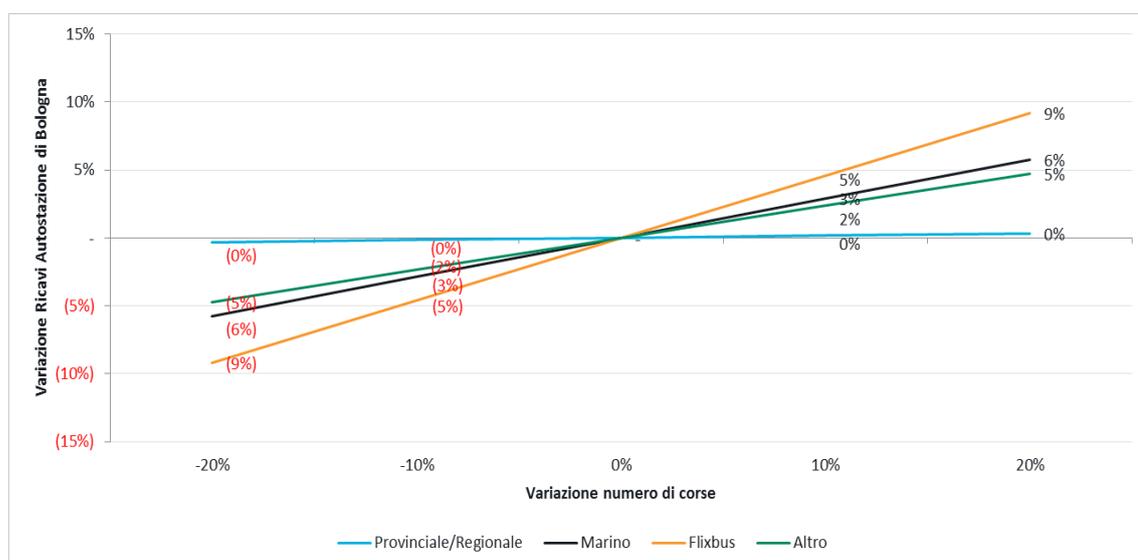
Figura 4.9: Simulazione variazione delle corse per vettori e dei relativi ricavi diurni



Fonte: Steer

- 4.36 La figura mostra come il maggiore impatto in termini di ricavi sia generato da eventuali variazioni del numero di corse provinciali/regionali.

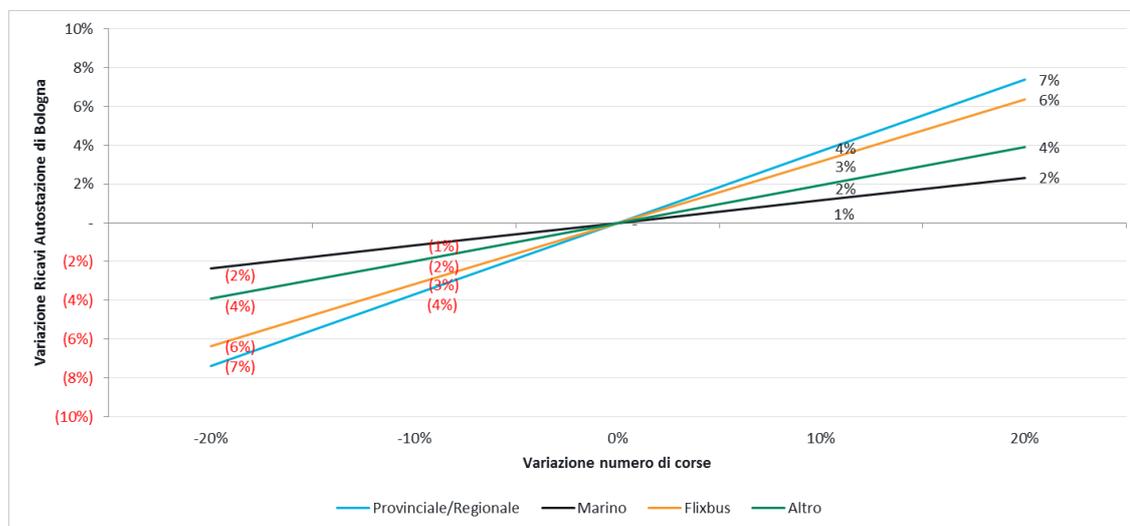
Figura 4.10: Simulazione variazione delle corse per vettori e dei relativi ricavi notturni



Fonte: Steer

- 4.37 Per quanto concerne i ricavi da corse notturne, l'impatto maggiore è generato da eventuali riduzioni o aumenti delle corse di Flixbus e in misura minore di Marino.

Figura 4.11: Simulazione variazione delle corse per vettori e dei relativi ricavi totali



Fonte: Steer

- 4.38 Per quanto concerne i ricavi totali, eventuali variazioni dei traffici provinciali/regionali e di quelli di Flixbus generano gli impatti più significativi.

Tempistiche del nuovo sistema tariffario

- 4.39 La Misura 1 (Ambito di applicazione) dell'Atto di Regolazione ART prevede che le autostazioni di cui al punto "a"¹² del citato Atto inviino ad ART entro il mese di febbraio 2019 un Prospetto Informativo dell'Autostazione (PIA) che includa le condizioni economiche di accesso all'autostazione.
- 4.40 Per quanto concerne le tempistiche di applicazione delle nuove tariffe si propone che queste siano applicate annualmente dal 1 maggio 2019 e aggiornate ogni 12 mesi in base alla metodologia descritta nel presente report, anche tramite apposite rilevazioni affidate a ditte terze sui tempi di utilizzo degli stalli da parte dei mezzi, con l'obiettivo di garantire equità di trattamento dei vettori.
- 4.41 Il Cliente potrebbe inoltre valutare di tenere conto nell'aggiornamento delle variazioni dell'indice ISTAT-FOI (prezzi al consumo per le famiglie di impiegati ed operai).

¹² 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, ovvero tipologie di servizi di trasporto della stessa o di diversa natura, ubicate anche in corrispondenza di stazioni metropolitane, stazioni ferroviarie, porti e aeroporti.

5 Conclusioni

- 5.1 La proposta di modifica del sistema tariffario (pedaggi) di Autostazione di Bologna tiene in considerazione i principi e i criteri della Delibera ART n. 56/2018 del 30 maggio 2018 e del relativo Atto di Regolazione e si fonda su approcci già utilizzati in altri settori trasportistici regolamentati (*in primis* aeroportuale e ferroviario) che hanno visto l'intervento di ART al fine di garantire un equo accesso alle infrastrutture.
- 5.2 Il sistema tariffario proposto si fonda sulle seguenti variabili:
- **costi ammissibili** - il modello prevede che le tariffe abbiano la finalità di coprire i soli costi di investimento e di gestione sostenuti per garantire lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico delle autolinee sul piazzale di Autostazione nelle fasce diurna e notturna, coerentemente con la natura pubblica di Autostazione;
 - **tempi medi di carico e scarico dei mezzi** - i tempi sono differenziati in base a tre segmenti di mercato (provinciale/regionale, nazionale, internazionale) in base ad osservazioni sull'operatività dei vettori; sulla base dei traffici nelle fasce diurna e notturna i tempi medi determinano il tempo di occupazione annua del piazzale per ciascun segmento di mercato;
 - le **previsioni di traffico** - rappresentano la variabile per la determinazione delle tariffe unitarie per ciascuna fascia di mercato.
- 5.3 Il sistema tariffario prevede:
- una semplificazione dell'attuale sistema, con l'accorpamento delle tariffe applicate ai traffici provinciali e regionali;
 - un aumento delle tariffe diurne per tutti i segmenti di mercato;
 - una riduzione delle tariffe notturne per tutti i segmenti di mercato.
- 5.4 La riduzione delle tariffe notturne è in principio azione di incentivazione all'utilizzo dell'infrastruttura nelle ore in cui Autostazione ha maggiore capacità disponibile.
- 5.5 Il nuovo sistema tariffario vede un aumento dei costi per i vettori che operano sul segmento di mercato provinciale e regionale (tipicamente TPL). Nel 2018 tali traffici hanno rappresentato il 51% del traffico totale di Autostazione generando il 32% dei ricavi.
- 5.6 Per quanto concerne eventuali variazioni dei traffici nel 2019 rispetto al 2018, si evidenzia come i maggiori impatti in termini di ricavi sarebbero generati da:
- il segmento di mercato provinciale e regionale (TPL), per il quale una variazione del 20% del numero delle corse genererebbe una variazione del 7% dei ricavi;
 - l'operatore Flixbus, per il quale una variazione del 20% del numero delle corse genererebbe una variazione del 6% dei ricavi.
- 5.7 Si segnala infine la seguente opportunità relativa a futuri aggiornamenti del modello tariffario di Autostazione. Il sistema tariffario proposto per il 2019 tiene conto dei tempi medi di carico e scarico per segmenti di mercato; in futuro Autostazione potrebbe dotarsi di un sistema di

telecontrollo in grado di rilevare le targhe dei mezzi che accedono al piazzale e i relativi tempi di sosta per il carico e lo scarico. Tale informazione permetterebbe di alimentare un sistema di tariffazione a tempo applicato alla singola corsa; in particolare il sistema potrebbe prevedere:

- una tariffa puramente a tempo, sulla base del tempo effettivo di sosta della singola corsa;
- una tariffa con una componente variabile che tenga conto del tempo addizionale di sosta della singola corsa rispetto ai tempi medi individuati nel sistema tariffario.

**RAFFRONTO TRA IL REGOLAMENTO VIGENTE E IL NUOVO
REGOLAMENTO DI ESERCIZIO**

<i>TESTO VIGENTE</i>	<i>TESTO CON MODIFICHE PROPOSTE</i>
REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DELLA STAZIONE AUTOLINEE DI BOLOGNA	NUOVO REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO DELL'<u>AUTOSTAZIONE AUTOLINEE</u> DI BOLOGNA
ART. 1 - UTILIZZO DELLA STAZIONE AUTOLINEE DI BOLOGNA	ART. 1 - UTILIZZO <u>DELL'AUTOSTAZIONE DELLA STAZIONE AUTOLINEE</u> DI BOLOGNA
<p>1. Sono tenuti a far capo alla Stazione Autolinee di Bologna tutti gli autobus immessi su servizi pubblici di linea per trasporto di persone di competenza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, o della Regione o della Provincia, in base alle competenze discendenti dal Decreto Legislativo 19 Novembre 1997 n° 422 e successive modificazioni e integrazioni, che abbiano capolinea o transito in Bologna, salvo diverse determinazioni delle precitate autorità competenti per servizi aventi particolari finalità e caratteristiche.</p>	<p>1. Sono tenuti a far capo <u>all'Autostazione alla Stazione Autolinee</u> di Bologna tutti <u>i mezzi che operano servizi gli autobus immessi su servizi pubblici</u> di linea per trasporto di persone di competenza del Ministero <u>delle Infrastrutture e dei Trasporti, e della Navigazione,</u> o della Regione <u>Emilia-Romagna</u> o della <u>Città metropolitana di Bologna Provincia</u>, in base alle competenze discendenti dal Decreto Legislativo 19 Novembre 1997 n° 422 e successive modificazioni e integrazioni, che abbiano capolinea o transito in Bologna, salvo diverse determinazioni delle precitate autorità competenti per servizi aventi particolari finalità e caratteristiche.</p>
<p>2. Subordinatamente alle priorità connesse con l'espletamento del servizio di cui al primo comma possono altresì far capo alla Stazione Autolinee autobus o altri mezzi adibiti al trasporto di persone, non in servizio pubblico di linea, che ottengano l'autorizzazione dalla Società Autostazione di Bologna S.r.l. alla quale è affidata la gestione del servizio e degli impianti.</p>	<p>2. Subordinatamente alle priorità connesse con l'espletamento del servizio di cui al primo comma possono altresì far capo <u>all'Autostazione di Bologna alla Stazione Autolinee</u> autobus o altri mezzi adibiti al trasporto di persone, non in servizio <u>pubblico</u> di linea, che ottengano l'autorizzazione dalla Società Autostazione di Bologna S.r.l. <u>alla quale è affidata la gestione del servizio e degli impianti.</u></p>
<p>3. L'accesso viene garantito a tutti i vettori su base di parità e senza discriminazioni, anche con riferimento all'assegnazione degli stalli di sosta. In caso di difficoltà a garantire l'accesso a causa di eccessivo traffico la società Autostazione procede ad avvisare tempestivamente i vettori e a prestare l'assistenza necessaria alla diminuzione dei disagi.</p>	<p>3. L'accesso <u>all'Autostazione di Bologna</u> viene garantito a tutti i <u>gestori del servizio/vettori che operano servizi di trasporto di linea e non di linea</u> su base <u>equa e non discriminatoria, di parità e senza discriminazioni, anche con sia in riferimento all'accesso agli all'assegnazione degli stalli di sosta, sia in riferimento all'accesso agli ulteriori servizi ed infrastrutture di Autostazione.</u> In caso di difficoltà a garantire l'accesso a causa di <u>problematiche di capacità, operative o di disponibilità degli spazi, la società</u></p>

	<p><u>Autostazione di Bologna S.r.l.</u> ecessivo traffico la società Autostazione procede ad avvisare tempestivamente i <u>gestori del servizio/vettori</u> e a prestare l'assistenza necessaria alla diminuzione dei disagi.</p>
<p>4. La Stazione è aperta e funzionante ogni giorno dalle ore 4,30 alle ore 23,30. Qualora si verificano eventi di carattere eccezionale che richiedano la riduzione dell'orario di apertura la Società Autostazione dovrà tempestivamente provvedere all'informazione degli utilizzatori della Stazione.</p>	<p>4. La Stazione <u>L'Autostazione</u> è aperta e <u>funzionante ogni tutti i giorni 24 ore su 24.</u> dalle ore 4,30 alle ore 23,30. Qualora si verificano eventi di carattere eccezionale che richiedano la riduzione dell'orario di apertura la Società Autostazione <u>di Bologna S.r.l.</u> dovrà tempestivamente provvedere <u>ad informare all'informazione degli gli</u> utilizzatori della Stazione.</p>
<p>5. La società mette gratuitamente a disposizione dei conducenti dei servizi accedenti alla stazione una saletta di attesa e riposo fornita di servizi igienici.</p>	<p>5. La società mette gratuitamente a disposizione dei conducenti dei <u>mezzi che accedono servizi-accedenti alla-all'Autostazione</u> una saletta di attesa e riposo, fornita di servizi igienici <u>e aperta dalle ore 6.00 alle ore 20.00 e servizi igienici aperti 24 ore su 24.-</u></p>
<p>ART. 2 - PEDAGGIO</p>	<p>ART. 2 - PEDAGGIO</p>
<p>1. L'accesso alla Stazione Autolinee implica il pagamento di un pedaggio, che rappresenta il corrispettivo per l'uso del piazzale arrivi e partenze della Stazione Autolinee, dei relativi accessi e dei servizi per i viaggiatori, con esclusione dell'uso del piazzale di parcheggio per gli autobus e di ogni altro servizio accessorio.</p>	<p>1. L'accesso <u>dei mezzi di trasporto all'auto stazione Autolinee</u> implica <u>determina</u> il pagamento di un pedaggio, che rappresenta il corrispettivo per l'uso del piazzale arrivi e partenze, <u>della Stazione Autolinee,</u> dei relativi accessi <u>dei mezzi</u> e dei servizi per i viaggiatori, con esclusione dell'uso del piazzale di parcheggio per gli autobus <u>(sosta inoperosa)</u> e di ogni altro servizio, <u>i cui corrispettivi non sono da considerarsi inclusi nel pedaggio.</u> accessorio.</p>
<p>2. Il pagamento del pedaggio prescritto è dovuto per tutte le corse di linea comprese negli orari di servizio sia in arrivo, sia in partenza, sia in transito, indipendentemente dalla loro effettiva esecuzione, nonché per tutte le corse bis in partenza e in arrivo e per le altre corse, periodiche od occasionali, autorizzate a far capo alla Stazione Autolinee ai sensi del precedente articolo 1, primo comma, fatta eccezione per le situazioni in cui il gestore abbia informato la società mediante avviso alla Società pervenuto almeno 12 ore prima dell'orario previsto per l'arrivo.</p>	<p>2. Il pagamento del pedaggio prescritto <u>è</u> dovuto per tutte le corse <u>in arrivo, partenza o transito (incluse le corse bis), siano esse di linea, comprese negli orari di servizio sia in arrivo, sia in partenza, sia in transito,</u> indipendentemente <u>da eventuali cancellazioni di corse. Il pedaggio non è tuttavia dovuto nel caso in cui il gestore del servizio/gestore del servizio/vettore dalla loro effettiva esecuzione, nonché per tutte le corse bis in partenza e in arrivo e per le altre corse, periodiche od occasionali, autorizzate a far capo alla Stazione Autolinee ai sensi del precedente articolo 1, primo comma, fatta eccezione per le situazioni in cui il gestore</u> abbia informato la società <u>Autostazione di Bologna S.r.l. via Posta elettronica Certificata (PEC) o, se non disponibile, via e-mail della cancellazione della</u></p>

	<p><u>corsa mediante avviso alla Società pervenuto almeno 12 ore prima dell'orario programmato previsto per l'arrivo la partenza o il transito.</u></p>
<p>3. I servizi turistici di noleggio autobus con conducente hanno accesso gratuito al terminale limitatamente al carico e scarico dei passeggeri, previa richiesta alla società di gestione, che è tenuta a mettere a disposizione idoneo capolinea, concedendo l'accesso in ragione delle esigenze organizzative degli altri servizi.</p>	<p>3. I servizi turistici di noleggio autobus con conducente hanno accesso gratuito al terminale limitatamente al carico e scarico dei passeggeri, previa richiesta alla società di gestione, che è tenuta a mettere a disposizione idoneo capolinea, concedendo l'accesso in ragione delle esigenze organizzative degli altri servizi.</p> <p><u>La società Autostazione di Bologna S.r.l. determina i pedaggi in base a principi di equità e non discriminazione dei gestori del servizio/vettori, tenendo conto dei tempi medi di utilizzazione degli stalli dei mezzi operanti in diversi segmenti di mercato, dell'efficiente utilizzo della capacità dell'infrastruttura, dei servizi erogati, nonché dei costi operativi netti e di investimento della società.</u></p>
<p>4. La società Autostazione rende gli importi di pedaggi e tariffe e i loro aggiornamenti con le modalità tempo per tempo ritenute più utili allo scopo della massima trasparenza anche pubblicandole sul proprio sito web.</p>	<p>4. La società Autostazione rende gli importi di pedaggi e tariffe e i loro aggiornamenti con le modalità tempo per tempo ritenute più utili allo scopo della massima trasparenza anche pubblicandole sul proprio sito web.</p> <p><u>I pedaggi sono aggiornati annualmente da Autostazione di Bologna S.r.l. sulla base delle variabili indicate al precedente comma, nonché in base alle variazioni dell'indice ISTAT-FOI (prezzi al consumo per le famiglie di impiegati e operai), anche tramite apposite rilevazioni affidate alle ditte terze sui tempi di utilizzo degli stalli da parte dei mezzi, con l'obiettivo di garantire equità di trattamento dei gestori del servizio/vettori. Eventuali variazioni delle variabili di calcolo dei pedaggi sono approvate dall'Assemblea dei soci.</u></p>
	<p><u>5. I pedaggi hanno validità dal 1 maggio al 30 aprile dell'anno successivo.</u></p>

	<u>6. La società Autostazione di Bologna S.r.l. predispone e rende pubblici, anche tramite il proprio sito web, gli importi dei pedaggi e le penalità previste per il mancato rispetto del presente regolamento.</u>
	<u>ART. 3 – SERVIZI PULLMAN TURISTICI</u>
	<u>1. I servizi di trasporto non di linea ed in particolare i servizi turistici di noleggio autobus con conducente hanno accesso ad Autostazione limitatamente al carico e allo scarico dei passeggeri, previa richiesta ad Autostazione di Bologna S.r.l., che è tenuta a mettere a disposizione idoneo capolinea, concedendo l'accesso in ragione delle esigenze operative del capolinea e di quelle organizzative degli altri servizi.</u>
	<u>2. L'accesso al parcheggio per la sosta inoperosa dei pullman turistici è subordinata alla disponibilità di spazio. Le richieste dei gestori del servizio/vettori vengono evase in ordine di arrivo.</u>
	<u>3. Il costo relativo alla sosta dei pullman turistici viene deliberato dal Consiglio di Amministrazione di Autostazione di Bologna S.r.l. e pubblicato sul sito web di Autostazione.</u>
ART. 3 –INFORMAZIONI AL PUBBLICO	<u>ART. 43 –INFORMAZIONI AL PUBBLICO</u>
1. Per ciascuna corsa dei servizi pubblici di linea la Società Autostazione di Bologna espone al pubblico, all'interno della Stazione Autolinee, in modo chiaramente visibile, oltre che sul proprio sito web, gli orari di partenza e arrivo dalla/alla Stazione, il numero del capolinea di partenza, il nome del vettore, la destinazione, eventuali particolari caratteristiche del servizio, nonché ogni altra notizia utile per l'utenza, garantendo modalità non discriminatorie.	1. Per ciascuna corsa dei servizi pubblici di linea la Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u> espone al pubblico; <u>tramite pannelli luminosi all'interno della Autostazione, Stazione Autolinee</u> , in modo chiaramente visibile, oltre che sul proprio sito web, gli orari di partenza e arrivo <u>delle corse, dalla/alla Stazione,</u> il numero del capolinea di partenza <u>e arrivo, il nome del vettore,</u> la destinazione <u>o la provenienza,</u> eventuali particolari caratteristiche del servizio, nonché ogni altra notizia utile per l'utenza; garantendo modalità non discriminatorie.
2. I gestori di servizi di trasporto pubblico, possono esporre orari e/o altri avvisi informativi, previa autorizzazione della Società Autostazione di Bologna e limitatamente agli spazi dalla medesima indicati.	2. I gestori del servizio/ <u>gestori del servizio/vettori di trasporto pubblico,</u> possono esporre orari e/o altri avvisi informativi, previa autorizzazione della Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u> e limitatamente agli spazi dalla medesima indicati.

<p>3. La Società Autostazione mette a disposizione dei vettori interessati la possibilità di inserire direttamente informazioni sulle proprie corse attraverso un accesso diretto via web ai pannelli informativi della Stazione, previa richiesta alla Società della necessaria abilitazione.</p>	<p>3. La Società Autostazione <u>di Bologna S.r.l.</u> mette a disposizione dei <u>fornisce ai gestori del servizio/vettori</u> interessati—la possibilità di inserire direttamente informazioni sulle proprie corse attraverso un accesso diretto via web ai pannelli informativi dell'<u>auto</u>stazione, previa richiesta alla Società della necessaria abilitazione.</p>
	<p><u>4. I gestori del servizio/vettori devono obbligatoriamente comunicare o direttamente tramite web al tabellone orario, o all'addetto all'Ufficio Movimento, le corse in ritardo al fine di poter garantire la corretta informazione al pubblico e la migliore operatività di Autostazione.</u></p>

ART. 4 – SERVIZIO DI BIGLIETTERIA	ART. <u>54</u> – SERVIZIO DI BIGLIETTERIA
<p>1. Previa autorizzazione della Società Autostazione, e con le modalità all’uopo definite, i gestori di servizi di trasporto pubblico possono effettuare la vendita dei propri titoli di viaggio al pubblico all’interno della Stazione.</p>	<p>1. Previa autorizzazione della Società Autostazione <u>di Bologna S.r.l.</u>, e con le modalità all’uopo da essa definite, i gestori del <u>servizio/vettori di trasporto pubblico</u> possono effettuare la vendita dei propri titoli di viaggio al pubblico all’interno dell’<u>a</u>Autostazione.</p>
	<p><u>2. I corrispettivi per la locazione degli spazi ai gestori del servizio/vettori e ad altri soggetti che vendono titoli di viaggio sono determinati dal Consiglio di Amministrazione della Società su base equa e non discriminatoria.</u></p>
<p style="text-align: center;"><i>DISCIPLINA DEL MOVIMENTO DEI VEICOLI</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>DISCIPLINA DEL MOVIMENTO DEI VEICOLI</i></p>
ART. 5 – NORME DI CIRCOLAZIONE NELLA STAZIONE AUTOLINEE	ART. <u>65</u> – NORME DI CIRCOLAZIONE NELL’<u>AUTOSTAZIONE AUTOLINEE</u>
<p>1. All’interno della Stazione Autolinee tutti i veicoli devono rispettare le norme generali e particolari di circolazione, nonché le indicazioni della segnaletica presente.</p>	<p>1. All’interno dell’<u>Autostazione Autolinee</u> tutti i veicoli devono rispettare le norme generali e particolari di circolazione, nonché le indicazioni della segnaletica presente.</p>
<p>2. Sono ammessi a circolare all’interno della Stazione Autolinee, oltre agli autobus, solo i veicoli autorizzati dalla Società Autostazione di Bologna.</p>	<p>2. Sono ammessi a circolare all’interno dell’<u>Autostazione di Bologna Autolinee</u>, oltre agli autobus, solo i veicoli autorizzati dalla Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u>.</p>
<p>3. L’ingresso, l’uscita, la circolazione e la sosta nell’ambito della Stazione Autolinee sono disciplinate dalle disposizioni emanate dalla Società Autostazione di Bologna.</p>	<p>3. L’ingresso, l’uscita, la circolazione e la sosta nell’ambito della Stazione Autolinee in <u>Autostazione</u> sono disciplinate dalle disposizioni emanate dalla Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u>.</p>
<p>4. I capolinea di partenza e di arrivo delle corse sono assegnati ai gestori dei servizi di trasporto pubblico dalla Società Autostazione tramite un sistema automatizzato che gestisce le anomalie (ritardi e cancellazioni) ed oltre all’indirizzamento automatico dei mezzi accedenti (informati attraverso una segnalazione luminosa al momento dell’accesso) fornisce le informazioni in tempo reale ai pannelli informativi per gli utenti.</p>	<p>4. I capolinea di partenza e di arrivo delle corse sono assegnati ai gestori del <u>servizio/vettori di trasporto pubblico</u> dalla Società <u>Autostazione</u> tramite un sistema automatizzato che gestisce le anomalie (ritardi e cancellazioni); ed oltre <u>inoltre al</u> indirizzamento automatico dei mezzi accedenti (informati attraverso una segnalazione luminosa al momento dell’accesso) fornisce le informazioni in tempo reale ai pannelli informativi per gli utenti.</p>
<p>5. I comportamenti difforni da quanto disposto nel presente articolo potranno comportare la rimozione dei veicoli.</p>	<p>5. I comportamenti difforni da quanto disposto nel presente articolo potranno comportare <u>il pagamento di penali e</u> la rimozione del <u>veicoli</u> <u>con spese a carico del trasgressore.</u></p>

ART. 6 - CONTROLLO	ART. 76 - CONTROLLO
<p>1. I gestori di servizi di trasporto pubblico hanno l'obbligo di assicurare il pieno rispetto degli orari comunicati ed esposti al pubblico, sono altresì tenuti ad avvisare tempestivamente l'Ufficio Movimento della Stazione Autolinee di eventuali ritardi e dei motivi dei medesimi, onde consentire l'immediata comunicazione ai passeggeri e l'assunzione dei provvedimenti organizzativi che si rendessero necessari.</p>	<p>1. I gestori del servizio/vettori di trasporto pubblico hanno l'obbligo di assicurare il pieno rispetto degli orari comunicati ed esposti al pubblico, e sono altresì tenuti ad avvisare tempestivamente l'Ufficio Movimento dell'<u>Autostazione di Bologna Autolinee</u> di eventuali ritardi, <u>anche tramite accesso diretto ai tabelloni orari</u>, e dei motivi dei medesimi, onde consentire l'immediata comunicazione ai passeggeri e l'assunzione dei provvedimenti organizzativi che si rendessero necessari.</p>
	<p><u>2. I gestori del servizio/vettori accedono ai capolinea assegnati tramite tabelloni per autisti o direttamente dall'Ufficio Movimento all'ora fissata per la partenza, salva diversa e motivata disposizione dell'Autostazione di Bologna. La sosta ai capolinea è consentita per il tempo strettamente necessario per l'efficiente carico e scarico dei viaggiatori e comunque non oltre i 6,5 minuti per i servizi provinciali e regionali, i 15 minuti per i servizi nazionali e i 18 minuti per i servizi internazionali. E' espressamente vietato effettuare carico o scarico dei passeggeri in aree diverse dai capolinea o dalla pensilina arrivi.</u></p>
<p>2. La Società Autostazione, avvalendosi di propri addetti al controllo del traffico nel piazzale arrivi e partenze della Stazione, vigila sul rispetto di tali obblighi.</p>	<p><u>32. La Società Autostazione di Bologna S.r.l., avvalendosi di propri addetti al controllo del traffico nel piazzale arrivi e partenze, della Stazione, vigila sul rispetto di tali obblighi. Qualora siano rilevati difformi ed immotivati comportamenti da parte dei gestori del servizio/vettori, la Società Autostazione di Bologna S.r.l. provvede a contestare le macanze agli interessati tramite apposito verbale. Entro il termine di 5 giorni dalla data di ricevimento, gli interessati possono fare pervenire le loro giustificazioni. Qualora le giustificazioni non siano ritenute sufficienti o non siano pervenute nel termine prescritto, la Società si riserva di applicare le penalità determinate dal Consiglio di Amministrazione della società stessa.</u></p>
<p>3. Qualora siano rilevati difformi ed immotivati comportamenti, la Società Autostazione provvede a darne comunicazione agli interessati, i quali entro il termine di 5 giorni dalla data di ricevimento, possono fare pervenire le loro giustificazioni.</p>	<p>3. Qualora siano rilevati difformi ed immotivati comportamenti, la Società Autostazione provvede a darne comunicazione agli interessati, i quali entro il termine di 5 giorni dalla data di ricevimento, possono fare pervenire le loro giustificazioni.</p>

<p>4. Qualora le giustificazioni di cui al comma precedente non siano ritenute sufficienti o non siano pervenute nel termine prescritto, la Società Autostazione provvede ad applicare un pedaggio in misura doppia a quella prevista per la tipologia di servizio.</p>	<p>4. Qualora le giustificazioni di cui al comma precedente non siano ritenute sufficienti o non siano pervenute nel termine prescritto, la Società Autostazione provvede ad applicare un pedaggio in misura doppia a quella prevista per la tipologia di servizio.</p>
<p>ART. 7 OBBLIGHI DEI GESTORI DEI SERVIZI</p>	<p>ART. <u>87</u> OBBLIGHI DEI GESTORI De<u>L</u>I SERVIZIO/<u>V</u>ETTORI</p>
<p>1. I gestori di servizi di trasporto pubblico sono tenuti a comunicare per iscritto alla Società Autostazione di Bologna, con congruo anticipo tutte le notizie utili relative all'esercizio dei servizi, come orari, sospensioni del servizio, tariffe, ecc., onde consentire alla Società di adempiere agli obblighi di cui ai precedenti articoli.</p>	<p>1. I gestori di servizi di trasporto pubblico sono tenuti a comunicare per iscritto alla Società Autostazione di Bologna S.r.l., con congruo anticipo tutte le notizie informazioni utili relative all'esercizio dei servizi, come quali orari e relative variazioni, sospensioni del servizio, tariffe, ecc., onde consentire alla Società di adempiere agli obblighi di cui ai precedenti articoli. La cancellazione delle corse deve essere comunicata secondo le tempistiche di cui all'art. 2 comma 2 del presente regolamento.</p>
<p>2. I gestori di servizi di trasporto accedenti la Stazione, sono responsabili dei danni eventualmente arrecati dai propri autobus alla Stazione Autolinee ed ai suoi impianti.</p>	<p>2. Tutte le infrastrutture, le attrezzature e gli impianti dell'Autostazione (di proprietà o in concessione alla Società) devono essere utilizzate dai gestori del servizio/vettori con la massima diligenza. I gestori di servizio/vettori di trasporto accedenti all'Autostazione, sono responsabili dei danni eventualmente a questa arrecati dai propri autobus- mezzi o dal proprio personale alla Stazione Autolinee ed ai suoi impianti. Eventuali danni cagionati dai vettori per uso incauto e/o improprio di infrastrutture, attrezzature ed impianti dovranno essere riparati e/o risarciti a spese del gestore del servizio/vettore medesimo con valore a nuovo. È severamente vietato l'uso di avvisatori acustici nell'area, se non per motivi di sicurezza e comunque nel rispetto del Codice della strada.</p>
<p>3. La Società Autostazione di Bologna non risponde dei danni arrecati da terzi ai veicoli in sosta od in transito nella Stazione Autolinee.</p>	<p>3. La Società Autostazione di Bologna non risponde dei danni arrecati da terzi ai veicoli in sosta od in transito in Autostazione. nella Stazione Autolinee.</p>
<p>4. Sono tassativamente vietate la pulizia e la manutenzione degli autobus e degli altri mezzi all'interno della Stazione Autolinee; sono ammesse soltanto le piccole riparazioni d'emergenza.</p>	<p>4. Sono tassativamente vietate se non preventivamente autorizzate dall'Autostazione di Bologna S.r.l., la pulizia e la manutenzione degli autobus e degli altri mezzi all'interno di Autostazione della Stazione Autolinee; sono ammesse soltanto le piccole riparazioni d'emergenza.</p>
	<p>5. È vietata nell'area qualsiasi forma di pubblicità se non preventivamente autorizzata.</p>

<i>NORME PER IL PUBBLICO</i>	<i>NORME PER IL PUBBLICO</i>
ART. 8 – ACCESSO ALL’AUTOSTAZIONE	ART. 89- ACCESSO ALL’AUTOSTAZIONE
1. L’accesso ai marciapiedi della Stazione Autolinee è riservato ai viaggiatori ed agli eventuali accompagnatori, i quali sono tenuti a procedere all’interno del piazzale avvalendosi degli appositi passaggi pedonali e a rispettare rigorosamente i relativi segnali luminosi.	1. L’accesso ai marciapiedi dell’ <u>Autostazione</u> Autolinee è riservato ai viaggiatori ed agli eventuali accompagnatori, i quali sono tenuti a procedere all’interno del piazzale avvalendosi degli appositi passaggi pedonali e a rispettare rigorosamente i relativi segnali luminosi.
2. Solo al personale delle imprese di trasporto è consentito l’accesso ai piazzali e alle corsie veicolari, limitatamente allo spazio strettamente necessario per operazioni in prossimità dei rispettivi veicoli, nel rispetto delle norme poste dalla Società Autostazione.	2. Solo al personale delle imprese di trasporto è consentito l’accesso ai piazzali e alle corsie veicolari, limitatamente allo spazio strettamente necessario per operazioni in prossimità dei rispettivi veicoli, nel rispetto delle norme poste dalla Società Autostazione <u>di Bologna S.r.l.</u>
	<u>3. È severamente vietato ai viaggiatori di accedere alla zona carico e scarico bagagli dei mezzi. Solo il personale delle imprese di trasporto è autorizzato ad accedere alle corsie veicolari per il carico e scarico bagagli. I viaggiatori dovranno attendere sui marciapiedi.</u>
3. La società Autostazione di Bologna potrà, a proprio insindacabile giudizio, autorizzare l’accesso al piazzale a mezzi destinati al trasporto di persone disabili che debbano usufruire di un servizio di trasporto.	<u>34. La società Autostazione di Bologna S.r.l. potrà, a proprio insindacabile giudizio, autorizzare</u> l’accesso al piazzale a mezzi destinati al trasporto di persone disabili che debbano usufruire di un servizio di trasporto.
4. L’accesso all’interno della Stazione Autolinee, con esclusione del piazzale di manovra, è consentita altresì al pubblico che intende accedere agli esercizi commerciali presenti all’interno della struttura.	<u>45. L’accesso all’interno dell’Autostazione Autolinee, con esclusione del piazzale di manovra, è consentita altresì al pubblico che intende accedere agli esercizi commerciali presenti all’interno della struttura..</u>
	<u>6. L’Autostazione non risponde di danni (anche in caso di sinistri occorsi con Gestori del servizio/vettori) o furti arrecati da terzi a persone, cose o veicoli in sosta o in transito all’interno dell’Autostazione.</u>
	<u>7. La Società Autostazione di Bologna S.r.l. potrà procedere alla rimozione di ogni veicolo non autorizzato parcheggiato all’interno degli spazi in gestione alla Società, con oneri e spese a carico del trasgressore.</u>
ART. 9 – ALTRE ATTIVITA’ E SERVIZI	ART. 9<u>10</u> – ALTRE ATTIVITA’ E SERVIZI
1. La Società Autostazione. promuove e favorisce la presenza, all'interno della Stazione, di esercizi e servizi volti alla qualificazione dell'accoglienza ai passeggeri.	1. La Società Autostazione. promuove e favorisce la presenza; all'interno dell’ <u>Autostazione</u> ; di esercizi e servizi volti alla qualificazione dell'accoglienza ai passeggeri.

<p>2. Ai fini di assicurare il regolare funzionamento dei servizi della Stazione Autolinee, all'interno della medesima ogni attività commerciale e non deve essere svolta esclusivamente all'interno dei locali appositamente adibiti, salvo diversa motivata autorizzazione scritta da parte della Società Autostazione.</p>	<p>2. Ai fini di assicurare il regolare funzionamento dei servizi dell'Autostazione Autolinee, all'interno della medesima ogni attività commerciale e non deve essere svolta esclusivamente all'interno dei locali appositamente adibiti, salvo diversa motivata autorizzazione scritta da parte della Società Autostazione <u>di Bologna S.r.l.</u></p>
<p>3. La Società Autostazione di Bologna mette a disposizione dei suoi utenti una saletta di attesa riscaldata di cui cura la pulizia e la manutenzione, e all'interno della quale sono collocati monitor che consentano agli utenti di verificare la situazione degli arrivi e partenze nella Stazione.</p>	<p>3. La Società Autostazione di Bologna mette a disposizione dei suoi utenti una saletta di attesa riscaldata di cui cura la pulizia e la manutenzione, e all'interno della quale sono collocati monitor che consentano agli utenti di verificare <u>la situazione degli orari di arrivo e partenze delle corse nella Stazione.</u></p>
<p>4. La Società Autostazione di Bologna inoltre mette a disposizione dei suoi utenti servizi igienici controllati e a pagamento.</p>	<p>4. La Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u> mette inoltre a disposizione dei suoi utenti servizi igienici controllati e a pagamento.</p>
<p>5. La Società Autostazione di Bologna deve mantenere in efficienza il sistema di Percorso Guida per gli utenti non vedenti.</p>	<p>5. La Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u> deve predisporre e mantenere in efficienza il sistema di Percorso Guida per gli utenti non vedenti.</p>
<p>6. A garanzia della sicurezza sono presenti all'interno dell'autostazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sorveglianza con telecamere a circuito chiuso; - servizio di vigilanza effettuato da una guardia giurate. 	<p>6. A garanzia della sicurezza sono presenti all'interno dell'autostazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sorveglianza con telecamere a circuito chiuso; - servizio di vigilanza effettuato <u>con modalità e tempi prestabiliti dall'Autostazione</u> da una guardia giurate.
<p>7. E' fatto divieto di esporre e distribuire entro l'ambito della Stazione Autolinee, avvisi, insegne, cartelloni di pubblicità, di propaganda e simili, non autorizzati dalla Società Autostazione di Bologna; quest'ultima ha facoltà di disporre la rimozione a spese dei trasgressori.</p>	<p>7. E' fatto divieto di esporre e distribuire <u>in Autostazione</u> entro l'ambito della Stazione Autolinee, avvisi, insegne, cartelloni di pubblicità, di propaganda e simili, non autorizzati dalla Società <u>di Bologna Autostazione stessa</u>; quest'ultima ha facoltà di disporre la rimozione a spese dei trasgressori.</p>
<p>8. Gli oggetti smarriti e rinvenuti nell'ambito della Stazione Autolinee vanno consegnati alla Società Autostazione di Bologna, la quale, dopo averli trattenuti sino almeno a tutto il giorno feriale successivo al rinvenimento, per la eventuale restituzione al legittimo proprietario, provvede alla loro consegna all'Ufficio degli oggetti smarriti del Comune di Bologna fatti salvi i documenti che verranno consegnati alle autorità di Pubblica Sicurezza.</p>	<p>8. Gli oggetti smarriti e rinvenuti <u>in Autostazione</u> nell'ambito della Stazione Autolinee vanno consegnati alla Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u>, la quale, dopo averli trattenuti sino almeno a tutto il giorno feriale successivo al rinvenimento, per la eventuale restituzione al legittimo proprietario, provvede alla loro consegna all'Ufficio degli oggetti smarriti del Comune di Bologna fatti salvi i documenti che verranno consegnati alle autorità di Pubblica Sicurezza.</p>

9. E' a disposizione degli utenti un registro per i reclami. Il registro dei reclami contiene tutte le segnalazioni, reclami e osservazioni che gli utenti ritengano di fare a loro esclusivo giudizio, le generalità dei reclamanti, le segnalazioni eventualmente fatte dagli o agli organi competenti e i provvedimenti eventualmente adottati in ordine ai singoli argomenti.	9. E' a disposizione degli utenti un registro per i reclami. Il registro dei reclami contiene tutte le segnalazioni, reclami e osservazioni che gli utenti ritengano di fare a loro esclusivo giudizio, le generalità dei reclamanti, le segnalazioni eventualmente fatte dagli o agli organi competenti e i provvedimenti eventualmente adottati in ordine ai singoli argomenti.
10. La Società Autostazione di Bologna provvederà ad informare chi ha subito il reclamo e rispondere, per iscritto, al reclamante entro 30 giorni.	10. La Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u> provvederà ad informare chi ha subito il reclamo e rispondere, per iscritto, al reclamante entro 30 giorni.
	<u>11. L'Autostazione offre ai gestori del servizio/vettori servizi di sosta inoperosa le cui tariffe sono determinate dal Consiglio di Amministrazione</u>
ULTERIORI OBBLIGHI DELLA SOCIETÀ AUTOSTAZIONE	ULTERIORI OBBLIGHI DELLA SOCIETÀ AUTOSTAZIONE
ART. 10 - REGISTRAZIONI	ART. 1011 – REGISTRAZIONI
1. A cura della Società Autostazione devono essere tenuti aggiornati i seguenti registri: registro-giornale della Stazione Autolinee; registro giornaliero dei transiti.	1. A cura della Società Autostazione <u>di Bologna S.r.l.</u> devono essere tenuti aggiornati i seguenti registri: registro-giornale dell' <u>Autostazione Autolinee</u> ; registro giornaliero dei transiti.
2. Il registro-giornale della Stazione Autolinee deve contenere, giorno per giorno, la indicazione di tutti i fatti che interessano l'andamento del servizio, le irregolarità, gli incidenti, gli abusi riscontrati. Il registro giornaliero dei transiti deve contenere l'elencazione di tutte le corse soggette a pedaggio ed il computo riassuntivo dei pedaggi stessi.	2. Il registro-giornale dell' <u>Autostazione Autolinee</u> deve contenere, giorno per giorno, la indicazione di tutti i fatti che interessano l'andamento del servizio, le irregolarità, gli incidenti, gli abusi riscontrati. Il registro giornaliero dei transiti deve contenere l'elencazione di tutte le corse soggette a pedaggio ed il computo riassuntivo dei pedaggi stessi.
ART. 11 PERSONALE DELLA SOCIETÀ'	ART. 1112 PERSONALE DELLA SOCIETÀ'
1. Il personale della società Autostazione di Bologna deve garantire professionalità e decoro nell'esercizio delle proprie mansioni, assicurando la massima disponibilità a fornire informazione e assistenza.	1. Il personale della società Autostazione di Bologna deve garantire professionalità e decoro nell'esercizio delle proprie mansioni, assicurando la massima disponibilità a fornire informazione e assistenza.
2. Il personale addetto al controllo indossa una divisa di colore blu, camicia azzurra e cravatta blu, e un cartellino di riconoscimento recante il logo della società, il cognome e le mansioni della persona.	2. Il personale addetto al controllo indossa una divisa <u>riconoscibile, -camicia azzurra e cravatta blu, -e- di colore blu-</u> un cartellino di riconoscimento recante il logo della società, il <u>nome o numero di matricola</u> cognome e le mansioni della persona.

	<u>ULTERIORI OBBLIGHI</u>
	<u>ART. 13 ACCETTAZIONI</u>
	<u>1. I gestori del servizio/vettori prendono atto che l'Autostazione di Bologna S.r.l. ha adottato un Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231 che è pubblicato sul sito di Autostazione. I gestori del servizio/vettori dichiarano di averne preso visione e di garantirne l'osservanza.</u>
	<u>2. I gestori del servizio/vettori aderiscono ai principi del suddetto Modello di organizzazione, gestione e controllo e si impegnano a rispettarne i suoi contenuti, principi e procedure e ad astenersi da qualsiasi comportamento atto a configurare le ipotesi di reato indicate nel D.L.gs. 231/01, sue successive modifiche e/o integrazioni, ivi riportate.</u>
	<u>3. I gestori del servizio/vettori prendono atto che l'Autostazione di Bologna S.r.l. ha adottato un Codice Etico/Comportamento e un Piano Triennale per la Prevenzione della Trasparenza e della Corruzione pubblicati sul sito della Società, e dichiarano di averne preso visione garantendone l'osservanza.</u>
	<u>4. L'Autostazione di Bologna ai sensi della normativa nazionale applicabile e del Regolamento Europeo n. 679/2016 ("GDPR") tratterà le informazioni seguendo i principi di correttezza liceità, trasparenza e tutela della riservatezza. Il diritto dell'interessato è resa pubblica tramite bacheca posta nell'atrio dell'Autostazione.</u>
	<u>5. L'informativa estesa è presente sul nostro sito web all'indirizzo: http://www.autostazionebo.it/page.aspx?id=26</u>
	<u>6. I dati pubblici dei gestori del servizio/vettori e delle relative linee e corse potranno essere resi disponibili sul sito "Società Trasparente" della Autostazione.</u>
	<u>7. I gestori del servizio/vettori accettano il presente regolamento e tutte le clausole in esso contenute.</u>

REGOLAZIONE E CONTROLLO DELLA GESTIONE	REGOLAZIONE E CONTROLLO DELLA GESTIONE
ART. 12 REGOLAMENTO	ART. 1214 REGOLAMENTO
1. Il presente Regolamento è stato approvato da Comune e Provincia di Bologna rispettivamente con deliberazioni PG. N..... del ... e PG. N..... del ..., come parte integrante della Convenzione tra i medesimi e la società Autostazione di Bologna S.r.l. che opera come soggetto strumentale dei due Enti.	1. Il presente Regolamento è stato approvato dal Comune e Provincia <u>dalla Città metropolitana</u> di Bologna rispettivamente con deliberazioni PG. N..... del ... e <u>G. N..... del ... e</u> PG. N..... del ... , come parte integrante della Convenzione tra i medesimi e la società Autostazione di Bologna S.r.l. che opera come soggetto strumentale dei due Enti.
2. La Società Autostazione di Bologna è tenuta a trasmettere a tutti gli interessati il presente regolamento, nonché ad esporlo in luoghi ben visibili nell'ambito della stazione e a pubblicarlo sul suo sito web.	2. La Società Autostazione di Bologna <u>S.r.l.</u> è tenuta a trasmettere a tutti gli interessati il presente regolamento, nonché ad esporlo in luoghi ben visibili nell'ambito della stazione e a pubblicarlo sul suo sito web.
ART. 13 CONTROLLO DELLA GESTIONE	ART. 13 CONTROLLO DELLA GESTIONE
1. La Provincia e il Comune di Bologna, attraverso proprio personale, provvedono al controllo della corretta tenuta delle registrazioni di cui all'art.10 e, in generale, del rispetto delle norme contenute nel presente Regolamento.	1. La Provincia <u>Città metropolitana</u> e il Comune di Bologna, attraverso proprio personale, provvedono al controllo della corretta tenuta delle registrazioni di cui all'art. 10 <u>11</u> e, in generale, del rispetto delle norme contenute nel presente Regolamento.