

Spett.le
AUTORITA' REGOLAZIONE TRASPORTI
a mezzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Osservazioni alle Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che i passeggeri in possesso di titoli di viaggio prepagati, per spostamenti ripetuti e con validità temporalmente definita, ivi compresi gli abbonamenti, possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità.

Procedimento di consultazione Delibera Art 103/2015 – termine 10.01.2016

In merito al Documento di consultazione in oggetto, pubblicato con Delibera n. 103/2015 in data 30.11.2015 e il cui termine per l'inoltro di osservazioni e proposte via pec è il 10.01.2016, come previsto al punto 4 della Delibera in oggetto, riportandosi altresì a quanto già esposto in sede di audizione in data 16.12.2015, si rimettono all'Autorità le seguenti osservazioni:

A) Ingustificata eliminazione dei posti all'in piedi e ingustificata esclusione dal trasporto di passeggeri. Violazione dell'articolo 9 dell'Allegato I del Regolamento Europeo n. 1371/2007.

In primo luogo appare necessario per la scrivente associazione sottolineare come la previsione dell'obbligo di prenotazione anche a carico degli abbonati e/o possessori di biglietti di viaggio prepagati per spostamenti ripetuti e con validità temporalmente definita, non deve accompagnarsi ad una riduzione dei posti disponibili su ciascun treno ed a un'ingustificata esclusione dal trasporto di passeggeri.

In particolare, come noto, la necessità di introdurre la prenotazione obbligatoria anche a carico degli abbonati è stata giustificata dalle aziende di trasporto con il richiamo ad esse inoltrato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria nella nota Prot. n. ANSF 00530/13 del 23.01.2013 in ordine alla necessità di evitare condizioni di sovraffollamento capaci di comportare potenziali pregiudizi alla sicurezza del trasporto ferroviario. Una raccomandazione di ANSF non specifica e rivolta a tutti i settori del trasporto viaggiatori che ha visto l'interessamento dei gestori solo per l'Alta Velocità e ignorando le sofferenze denunciate sui treni del trasporto regionale ben più spesso interessati da problemi di sovraffollamento.

La suddetta nota richiama, invero, la necessità di garantire una corretta allocazione dei passeggeri all'interno del convoglio al fine di garantire la marcia in sicurezza dello stesso, prevedendo in particolare che: "*i passeggeri devono occupare esclusivamente gli spazi idonei al loro trasporto (posti a sedere o, in conformità a quanto previsto dalla EN 15663 e nella misura da esso indicata, anche in piedi) in modo da non ostacolare il personale di bordo nell'espletamento delle attività connesse con la sicurezza od eventuali operazioni di evacuazione del treno in emergenza*".

Parimenti la medesima nota in prosieguo precisa che: "*Le imprese ferroviarie in indirizzo devono pertanto fornire indicazioni precise al proprio personale circa l'occupazione degli spazi a bordo delle carrozze da parte dei viaggiatori in ordine al numero ed all'allocazione dei passeggeri che possono essere trasportati in piedi, al fine di fornire al personale di bordo una chiara e immediata indicazione circa l'insorgere della condizione di sovraffollamento rispetto alla capacità di trasporto di quel rotabile*".

La previsione di un preliminare obbligo di prenotazione anche a carico degli abbonati sembra voler andare in questo senso e garantire una preliminare gestione e conoscenza da parte dell'azienda di trasporto dei passeggeri che avranno accesso a ogni singolo treno.

Tuttavia tale previsione non può accompagnarsi ad una ingustificata esclusione dal trasporto di tutti i passeggeri all'in piedi (invece ammessi dalle normative di sicurezza vigenti), egualmente gestibili da parte

delle aziende di trasporto attraverso il meccanismo della preliminare prenotazione del posto (a sedere o, per l'appunto, anche all'in piedi, nei limiti ammessi dalla normativa richiamata dalla nota dell'A.N.S.F.).

Il documento EN 15663 prevede infatti, per i treni Alta Velocità, un numero massimo di passeggeri pari a 15 per carrozza e/o come ivi specificati in base alle varie tipologie di treno.

L'eliminazione dei posti all'in piedi determinatosi attraverso l'obbligo della prenotazione di un posto a sedere comporterebbe infatti una ingiustificata limitazione dei posti di viaggio disponibili e l'esclusione dal trasporto di passeggeri, particolarmente rilevante nel caso, come quello in esame, di soggetti già in possesso di un titolo di viaggio.

In tal senso va richiamato come anche l'articolo 9 dell'Allegato I del Regolamento Europeo n. 1371/2007 che disciplina il diritto al trasporto e l'esclusione dal trasporto, al comma 2, lettera a), offre come principio generale la possibilità di prevedere l'esclusione dal trasporto di viaggiatori solo quando gli stessi rappresentano (come possibile nel caso di sovraffollamento) un pericolo per la sicurezza ed il buon funzionamento dell'esercizio ferroviario.

Nel caso di specie tuttavia le norme di sicurezza non escludono totalmente la possibilità di viaggiatori all'in piedi, ma richiamano piuttosto gli obblighi delle aziende di trasporto nella gestione e giusta allocazione degli stessi all'interno del convoglio.

La previsione dell'obbligo di prenotazione non può quindi comportare l'eliminazione della possibilità dei passeggeri di viaggiare all'in piedi, nel limite di numero previsto dalla normativa di sicurezza.

In tal senso si rileva come un obbligo di preventiva prenotazione del posto (anche all'in piedi nel numero previsto dalla citata normativa) da parte dei passeggeri permetterebbe un'adeguata gestione degli stessi e l'eliminazione del rischio di sovraffollamento, eventualmente determinabile da un possibile accesso indiscriminato al treno.

D'altronde tale previsione era garantita anche dalle condizioni di trasporto precedentemente in vigore presso le aziende di trasporto italiane che consentivano l'acquisto di un numero limitato di biglietti all'in piedi su ciascun treno.

Per tali motivi quindi, in applicazione della citata normativa europea, si chiede di specificare l'obbligo delle aziende di trasporto di rendere disponibili e prenotabili, anche da parte degli abbonati, su ciascun treno un numero di posti all'in piedi pari a quelli previsti dalla vigente normativa di sicurezza richiamata dall'A.N.S.F.

B) Richiesta di modifica dell'art. 2 “*Informazioni e Sistemi di vendita e prenotazione*” con la previsione di un numero di posti disponibili per gli abbonati almeno pari al numero dei posti ad esse venduti in preassegnazione, secondo le modalità previste dal successivo articolo 3 dello schema di regolazione predisposto dall'Autorità.

Egualmente appare necessario alla scrivente Associazione, come già accennato nel corso dell'audizione del 16.12 u.s., proporre una modifica dell'articolo 2 dello schema di regolazione.

In particolare l'art. 2, comma 1, prevede che “*I gestori dei servizi forniscono una informazione preventiva e puntuale sulla disponibilità dei posti su ogni singolo treno offerto, anche attraverso l'adozione di specifiche applicazioni elettroniche appositamente dedicate.*” .

L'articolo in commento mira a garantire la previsione e pubblicizzazione dei posti disponibili per gli abbonati su ciascun treno.

L'articolo in commento attua, d'altronde, quanto già previsto dall'art. 10 del Regolamento Europeo che richiama l'adozione da parte delle aziende ferroviarie del CIRSRT "*sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario*", il quale, secondo la definizione che di esso dà l'art. 3 del Regolamento, al primo comma, lettera e) del numero 14), deve prevedere tra gli elementi di cui deve essere garantita l'informazione al pubblico la: "*possibilità di effettuare prenotazioni o emettere biglietti o biglietti globali, nella misura in cui dette possibilità sono tutte o in parte disponibili per gli abbonati*".

La previsione contenuta nello schema di regolazione qui in commento deve essere tuttavia assolutamente coordinata con quanto previsto dal successivo articolo 3 dello schema che prevede la pre-assegnaione del posto a ciascun abbonato sui due treni giornalieri prescelti, pena, altrimenti, la predeterminazione, a monte e da parte dell'azienda di trasporto, di un numero limitato di posti disponibile per gli abbonati sui vari treni, poi successivamente venduti in pre-assgnazione alla clientela, che di per sé determinerebbe un limite nell'offerta ferroviaria disponibile per la categoria di viaggiatori maggiormente interessata al trasporto, come gli abbonati, del tutto illegittima e assolutamente contestata dalla scrivente associazione.

Ed infatti il mancato coordinamento tra l'articolo 2 e l'articolo 3 dello schema di regolazione ad oggi non garantisce una riserva di posti per gli abbonati su ciascun treno che sia almeno pari al numero di posti agli stessi venduti in pre-assegnaione dalle aziende di trasporto, a totale soddisfazione della domanda di mobilità da questi rappresentata.

Ed infatti l'art. 3 dello schema di regolazione, nel tentativo di regolamentare l'accesso al treno degli abbonati, prevede l'onere da parte degli stessi di specificare al momento dell'acquisto dell'abbonamento i due treni giornalieri sui quali effettuare la pre-assegnaione del posto, a cui segue la prenotazione, contestuale o differita, dello stesso.

A tale onere deve però seguire l'eguale previsione a carico dell'azienda di trasporto di un numero di posti disponibili su ciascun treno almeno pari a quelli pre-asseggnati agli abbonati.

In tal senso si chiede quindi di modificare l'articolo 2, primo comma qui in commento, con la previsione, subito dopo le parole "*I gestori dei servizi forniscono una informazione preventiva e puntuale sulla disponibilità dei posti su ogni singolo treno offerto*" del seguente inciso "**che deve essere almeno pari al numero dei posti acquistati in pre-assegnaione dai passeggeri secondo le modalità previste dal successivo articolo 3**" (e comprensiva dei posti all'in piedi fruibili sul singolo treno, in base a quanto sopra esposto al punto A).

Se infatti si invertisse il rapporto tra le due norme si finirebbe per determinare prima da parte delle aziende di trasporto il numero dei posti disponibili per gli abbonati su ciascun treno e, solo dopo, vendere gli stessi agli abbonati, finendo così per determinare un limite del numero degli abbonati che possono accedere sul singolo treno.

Una simile previsione finirebbe per determinare l'esclusione dall'accesso al treno da parte di un numero impreciso di abbonati, categoria di viaggiatori, come evidente, maggiormente interessata al servizio di trasporto e, quindi, non la gestione, ma proprio l'eliminazione della domanda di mobilità che invece qui si cerca di tutelare.

Una simile limitazione, molto probabilmente, si configurerebbe come un ingiustificato limite nell'accesso al servizio e al diritto alla mobilità che deve essere garantito a tutti gli utenti, nonché come un comportamento discriminatorio tra gli stessi costretti, senza alcuna adeguata giustificazione e criterio, ad una contesa nell'acquisto dei posti limitati.

Parimenti saremmo sicuramente di fronte ad una mancata soddisfazione della domanda di mobilità ed alla conseguente necessità di dichiarare la saturazione dell'offerta ferroviaria e l'obbligo di potenziamento della stessa, palesata dalla stessa messa in vendita di un numero limitato di posti per gli abbonati (si ripete

categoria di viaggiatori maggiormente interessata al servizio di trasporto), che di per sé dovrebbe attivare la procedura prevista dagli articoli 30 e seguenti del D.lgs. 183 del 2008.

A parere della scrivente associazione invece il rapporto tra le due norme va assolutamente chiarito e invertito, dovendosi garantire un pieno accesso al treno agli abbonati (ora nelle forme di pre-assegnazione di due posti giornalieri) e, eventualmente e solo una volta verificata la costante saturazione dell'offerta e incapacità di garantire la soddisfazione della domanda di mobilità anche attraverso l'analisi dei dati rimessi dalle aziende di trasporto prevista dall'art. 6 dello schema di regolazione in esame, procedere all'eventuale dichiarazione di saturazione e potenziamento dell'offerta ferroviaria prevista dalla normativa sopra citata.

A tal fine gli stessi pendolari hanno spesso segnalato la difficoltà di dover prenotare posti sui treni a partire dalla data di validità del loro titolo di viaggio (ovvero un mese prima) e allorquando molti posti sono stati già venduti in via ordinaria dalle aziende di trasporto.

Tali difficoltà dovrebbero comunque essere superate, a parere della scrivente associazione, dalla previsione della possibilità dei passeggeri di viaggiare anche all'in piedi (nel limite del numero consentito dalle vigenti normative di sicurezza) e dal controllo costante dei dati di trasporto che dovrebbe consentire un altrettanto costante bilanciamento dell'offerta ferroviaria al saturarsi progressivo della stessa, secondo quanto si dirà anche successivamente in sede di commento dell'articolo 6 dello schema di regolazione.

C) Richiesta di modifica dell'art. 3 dello schema di regolazione: controllo della messa a disposizione in concreto dei posti disponibili per gli abbonati e espressa indicazione delle sanzioni applicabili alle aziende di trasporto in caso di mancata messa a disposizione dei posti per gli abbonati.

In merito a quanto previsto dall'art. 3 e prendendo spunto da quanto emerso nell'istruttoria precedente all'instaurazione del presente procedimento, si rappresenta la necessità di introdurre, anche attraverso forme telematiche di verifica a distanza dei dati di trasporto, un meccanismo di controllo del concreto rispetto da parte delle aziende di trasporto della messa a disposizione e/o sblocco dei posti disponibili sul treno a favore dei viaggiatori, nonché si richiede, conformemente a quanto già esposto in sede di audizione, di introdurre l'espressa menzione che la violazione da parte delle aziende di trasporto dei meccanismi di sblocco dei posti previsti dall'articolo in commento comporterà l'applicazione alle stesse delle sanzioni previste dall'articolo 11 del D.lgs. n. 70 del 2014 e dall'articolo 10 del Regolamento Europeo n. 1371/2007 per il caso di violazione dei sistemi di informazioni di viaggio e prenotazione.

L'articolo 3 dello schema di regolazione prevede infatti al comma 1 la possibilità per l'utente di prenotare il posto riservatogli in fase di pre-assegnazione al momento dell'acquisto dell'abbonamento.

Parimenti, in merito al cambio di prenotazione, il comma 3 prevede la possibilità per l'utente di effettuare il cambio, anche in via telematica, fino all'orario di partenza del treno e, per una sola volta, sino ad un'ora dopo la partenza.

Infine il comma 4 prevede che l'impresa ferroviaria garantisca, a partire dal trentesimo minuto prima dell'orario programmato di partenza del treno, *"l'assegnazione di tutti i posti disponibili sul treno richiesto anche di livello di servizio superiore, senza oneri aggiuntivi per il passeggero"*, nonché, al successivo comma 5, l'*"assegnazione di un posto sul treno immediatamente successivo a quello oggetto di richiesta, se disponibile, indipendentemente dal livello di servizio cui si riferisce il titolo di viaggio"*.

Il sistema delineato dall'articolo in commento si basa quindi sulla concreta messa a disposizione a favore dei pendolari dei posti a loro riservati e/o ancora disponibili sul treno prima della partenza, al fine di permettergli di effettuare un cambio di prenotazione, con ciò bilanciando, da un lato, l'esigenza tipica di tali viaggiatori di vedersi garantita una certa flessibilità nell'utilizzo del titolo di viaggio (propria di per sé di un

abbonamento) e, dall'altro, l'esigenza delle aziende di trasporto di mettere a disposizione, per i cambi di prenotazione, i posti sul treno che siano rimasti in pratica invenduti.

In merito a tali previsioni, va sottolineato che, come emerso nel corso dell'istruttoria del presente procedimento, nonché come allegato a diversi esposti inoltrati dai vari Comitati dei pendolari, spesso è accaduto (e/o potenzialmente può verificarsi) che in concreto le aziende di trasporto non rendano materialmente disponibili agli abbonati i posti liberi sui treni di competenza.

Ciò appare avvalorato dai *screenshot* delle pagine di prenotazione allegate agli esposti di alcuni Comitati Pendolari che dimostravano la disponibilità di posti per la tratta in questione nel caso si volesse perfezionare l'acquisto di un biglietto singolo, lì dove gli stessi invece venivano segnalati come pieni agli abbonati che volessero perfezionare la prenotazione del posto a sedere. Egualmente tale problematica è emersa dal monitoraggio dei posti vuoti sui singoli convogli realizzata dal Comitato dei Pendolari della Torino/Milano e già allegata agli atti del presente procedimento, lì dove si palesava l'esistenza di un numero di posti vuoti superiore a quelli concretamente messi a disposizione degli abbonati al momento dell'effettuazione della prenotazione.

Al di là della veridicità o meno dei fatti così segnalati appare necessario alla scrivente associazione prevedere meccanismi di controllo dell'esecuzione degli obblighi previsti dalla norma in esame e segnalare, in via espressa, alle aziende di trasporto le sanzioni vigenti, volte a garantire il non verificarsi di simili episodi, a tutela del funzionamento effettivo dello schema di prenotazione e cambio di prenotazione previsto dall'articolo in commento.

A tal fine a parere della scrivente associazione è necessario innanzitutto prevedere e segnalare espressamente che la violazione del sistema di prenotazione e cambio prenotazione previsti dall'articolo in commento (in primo luogo per un numero di posti pari a quelli preassegnati agli abbonati e poi via via attraverso lo sblocco e messa a disposizione dei posti disponibili per gli abbonati nella fase di cambio prenotazione) rappresenterebbe una violazione dei "Sistemi di informazione e prenotazione" del trasporto ferroviario, così integrati dalle norme emanate dall'Autorità, come tale sanzionata con l'applicazione a carico delle aziende di trasporto delle sanzioni previste dall'articolo 11 del Decreto legislativo n. 70 del 2014.

L'articolo 11 del Dl.gs. n. 70 del 2014 prevede infatti l'applicazione delle sanzioni pecuniarie ivi indicate a carico delle imprese ferroviarie che non rispettino i sistemi di informazione e prenotazione dei posti nel trasporto ferroviario (CIRST), richiamati e specificati dalla Delibera qui in commento.

Appare pertanto necessario introdurre, a chiusura dell'articolo in esame, un comma ove si richiami che l'eventuale mancato rispetto delle norme previste in tema di prenotazione e sblocco e cambio di prenotazione del posto a favore degli abbonati, rappresenta una violazione dei sistemi di informazione e prenotazione previsti per il trasporto ferroviario e pertanto è punita con l'applicazione delle sanzioni pecuniarie previste dall'articolo 11 del decreto legislativo n. 70 del 2014.

Parimenti si ritiene opportuno prevedere l'introduzione di un meccanismo di controllo, a distanza e anche in via telematica, da parte dell'Autorità dei dati di trasporto, di modo da poter effettivamente verificare in futuro la veridicità di possibili violazioni da parte delle aziende di trasporto segnalate dai viaggiatori, attraverso l'implementazione di un sistema informatico capace di permettere un controllo imparziale e oggettivo dei posti disponibili sui convogli in partenza.

A tal fine va segnalato come, in settori analoghi, è possibile prevedere forme di controllo a distanza, in tempo reale e/o attraverso la registrazione separata delle informazioni, dei vari dati informatici relativi al trasporto, che permetterebbe all'Autorità un effettivo controllo e l'accertamento delle eventuali violazioni della norma in esame realizzate dalle aziende di trasporto.

Infine si segnala, richiamando quanto sopra esposto alla lettera A), che il mantenimento e/o lo sblocco in particolare dei posti all'in piedi prevedibili sui singoli convogli, con molta probabilità garantirebbe ai pendolari la presenza di posti disponibili sul treno utilizzabili per l'effettuazione dei cambi di prenotazione, funzionali a loro volta a garantire ai viaggiatori, anche nel nuovo sistema di prenotazione così introdotto, quella forma di flessibilità nell'accesso del treno tipico di un contratto di abbonamento.

In tal senso, in via meramente subordinata a quanto sopra esposto al punto A), si segnala l'opportunità di garantire il viaggio all'in piedi per lo meno ai soli abbonati (sempre nel numero massimo previsto dalla normativa di sicurezza e anche previa prenotazione) al fine di permettergli l'utilizzo di tale forma di trasporto soprattutto nei casi di cambi di prenotazione decisi all'ultimo minuto per esigenze lavorative o di studio.

D) Richiesta di modifica dell'articolo 4 dello schema di regolazione in commento attraverso l'introduzione di un indennizzo specifico nel caso di indisponibilità del posto pre-assegnato al pendolare, nonché attraverso la previsione di indennizzi specifici per gli abbonati nel casi di ritardi e/o soppressioni ripetuti, come previsto dall'articolo 17 del Regolamento Europeo n. 1371/2007, al comma 1, secondo periodo.

In merito all'articolo 4 dello schema di regolazione intitolato "*Indennizzi per ritardi, soppressioni e indisponibilità di posti*" a parere della scrivente associazione è innanzitutto necessario prevedere un indennizzo specifico e particolarmente rafforzato nel caso di indisponibilità del posto pre-assegnato al passeggero al momento dell'acquisto dell'abbonamento.

Sul punto va rilevato infatti che, nel sistema delineato dallo schema in commento, al passeggero, al momento dell'acquisto del titolo di viaggio, viene pre-assegnato il posto sui due treni giornalieri da esso specificati, che lo stesso, successivamente o contestualmente, provvede a prenotare.

A parere della scrivente associazione diviene quindi necessario prevedere un indennizzo particolarmente rafforzato nel caso in cui non risulti poi disponibile il posto pre-assegnato al passeggero al momento dell'acquisto dell'abbonamento, in coerenza con la funzione di tutela (seppure indiretta) propria degli indennizzi ed a garanzia della tenuta del sistema così delineato dall'Autorità.

In particolare nel caso di indisponibilità del posto già pre-assegnato all'utente al momento dell'acquisto del titolo di viaggio, come già segnalato nel corso dell'audizione del 16.12. u.s., ci si trova di fronte ad un vero e proprio caso di *overbooking*, ovvero di vendita due volte da parte dell'azienda di trasporto del medesimo posto di viaggio, prima venduto all'utente nella fase di pre-assegnazione contestuale all'acquisto del titolo di viaggio e poi, evidentemente, nuovamente venduto dall'azienda, stante la indisponibilità dello stesso al momento della prenotazione.

Per tale caso quindi si chiede (si ripete anche a tutela dello stesso meccanismo di pre-assegnazione e poi prenotazione del posto immaginato dallo schema in commento) la previsione di un indennizzo analogo a quello previsto per il caso di overbooking aereo, ovvero attraverso la previsione del diritto dell'utente di scegliere tra il rimborso del biglietto e la messa a disposizione di un trasporto per la stessa destinazione, oltre ai pasti ed alla sistemazione alberghiera (ed al trasporto verso e da essa) per il tempo necessario a trovare una soluzione al suo mancato trasferimento verso la destinazione desiderata, nonché ancora oltre al risarcimento dei danni per il negato trasporto in proporzione ai chilometri di viaggio.

Tale indennizzo dovrebbe, parimenti a quanto accade nel trasporto aereo ed in linea con la funzione tipica degli indennizzi, scoraggiare simili pratiche da parte delle aziende di trasporto e tutelare il meccanismo di prenotazione delineato dall'autorità.

Infine, come già segnalato negli esposti inoltrati dalla scrivente associazione, si precisa che il Regolamento Europeo all'articolo 17, primo comma, secondo periodo, prevede indennizzi specifici per gli abbonati nel caso di ritardi e/o soppressioni di treni ripetuti nelle tratte di interesse, così disponendo: “I passeggeri titolari di un titolo di viaggio o di un abbonamento che siano costretti a subire un susseguirsi di ritardi o soppressioni di servizio durante il periodo di validità dello stesso possono richiedere un indennizzo adeguato secondo le modalità di indennizzo delle imprese ferroviarie. Tali modalità enunciano i criteri per la determinazione dei ritardi e il calcolo dell'indennizzo”.

Tale disposizione, come può rilevarsi dal contenuto letterale della stessa, prevede forme di indennizzo per gli abbonati, indipendentemente dal numero dei minuti di ritardo del convoglio e da determinarsi secondo le modalità e i criteri di calcolo previsti dalle imprese ferroviarie.

Egualmente va segnalato come la mancata previsione delle forme di indennizzo previste dall'articolo 17 del Regolamento Europeo è sanzionata dall'articolo 14 del D.lgs. n. 70 del 2014, disponendosi altresì a carico delle aziende di trasporto la pubblicizzazione, secondo forme idonee “e anche mediante l'istituzione di servizi su portali internet, delle modalità di indennizzo e di risarcimento in caso di responsabilità per ritardi, perdite di coincidenze e soppressioni di treni”.

Pertanto a tal fine si segnala di introdurre nella norma in commento la necessità da parte delle aziende di trasporto di conformarsi a quanto sancito dalla normativa europea, prevedendo e adeguatamente pubblicizzando nelle Carte dei Servizi così come nei portali internet di competenza, forme di indennizzo specifiche per gli abbonati, indipendentemente dai minuti di ritardo, per il caso del ripetersi di ritardi e/o soppressioni dei treni nelle tratte cui si riferisce il titolo di viaggio, specificando, eventualmente anche su indicazione dell'Autorità, i criteri per il calcolo del cumulo dei ritardi e degli indennizzi.

E) Richiesta di modifica dell'articolo 6 dello schema di regolazione attraverso la previsione dell'utilizzo dei dati rimessi all'Autorità dall'azienda di trasporto nell'attuazione dei criteri per la determinazione delle tracce orarie richiamati dall'articolo 35 del Decreto legislativo n. 188 del 2003, nonché ai fini della dichiarazione di saturazione dell'offerta ferroviaria prevista dall'articolo 30 del medesimo testo di legge e dei successivi incombenti in tema di analisi delle capacità e potenziamento dell'infrastruttura.

Infine, in merito a quanto previsto dall'articolo 6 dello schema di regolazione si ritiene necessario integrare l'utilizzo dei dati di trasporto rimessi all'Autorità dalle aziende di trasporto con quanto previsto dal Decreto Legislativo n. 188 del 2003 in tema di sviluppo delle ferrovie comunitarie e efficiente utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.

Su tale aspetto si precisa che il Decreto Legislativo in questione sancisce l'obbligo di garantire che la ripartizione delle tracce orarie consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria (cfr. art. 22, comma 2, lett. b).

A tal fine l'articolo 35 del D.lgs. 188 del 2003, nel tentativo di garantire un'offerta ferroviaria corrispondente alla domanda di mobilità, prevede che: “1. Il gestore dell'infrastruttura impone, in particolare in caso di infrastruttura saturata, la rinuncia a tutte le tracce orarie che, per un periodo di almeno un mese, siano state utilizzate al di sotto della soglia minima fissata nel prospetto informativo della rete, a meno che la causa sia riconducibile a fattori di carattere non economico che sfuggano al controllo degli operatori. 2. Nel prospetto informativo della rete, il gestore dell'infrastruttura può specificare le condizioni in base alle quali si terrà conto dei precedenti livelli di utilizzo delle tracce orarie nella determinazione delle priorità nella procedura di assegnazione di capacità.”.

Ad oggi tuttavia non è stato possibile rinvenire alla scrivente associazione nel Prospetto informativo di rete i criteri richiamati dall'articolo 35 del d.lgs. 188 del 2003 in ordine alle condizioni in base alle quali si tiene

conto dei livelli di utilizzo delle tracce orarie nella determinazione delle successive priorità in sede di definizione del programma di esercizio annuale, particolarmente rilevanti, si ritiene, per garantire un adeguato controllo ed una piena soddisfazione della domanda di mobilità qui in esame.

Allo stesso momento l'**articolo 30 del Decreto Legislativo n. 188 del 2003** prevede che: "1. *Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile sia insufficiente in un prossimo futuro.* 2. *Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 33, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 34.* 3. *Le procedure da seguire e i criteri applicati per l'assegnazione di capacità quando l'infrastruttura è a capacità limitata o saturata sono indicati nel prospetto informativo della rete, tenendo in debito conto l'importanza dei servizi di trasporto merci, in particolare internazionali*".

In tal senso va egualmente richiamato come l'**articolo 3, comma 1, lettera c)**, definisce infrastruttura saturata: "*una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio*".

In base a quanto oggi indicato nel **paragrafo 4.4.3 del Prospetto Informativo di rete 2015** infine il gestore dell'infrastruttura sarebbe tenuto a dichiarare la saturazione dell'infrastruttura quando la traccia oraria tecnicamente proponibile alle imprese ferroviarie differisca di oltre trenta minuti da quella completa, come, tra l'altro, sembrerebbe essere accaduto in uno dei casi oggi all'attenzione dell'Autorità (tratta Torino/Milano) dove, come già segnalato in un precedente esposto inoltrato dalla scrivente associazione, le tracce orarie previste, dopo proteste dei pendolari, ad integrazione di quelle risultanti spesso piene, differivano di oltre un'ora, giustificandosi ciò, per l'appunto, con esigenze tecniche-commerciali dell'azienda di trasporto e con motivi di incapacità della stessa infrastruttura ferroviaria.

In base a quanto previsto dall'art. 37 del d.l. n. 201 del 2011 all'Autorità di Regolazione dei Trasporti sono stati affidati i compiti di vigilanza in tema di corretta determinazione delle tracce orarie e gestione delle procedure di saturazione delle infrastrutture in applicazione delle disposizioni contenute nel Prospetto Informativo di Rete previsti dall'articolo 37 del Decreto Legislativo n. 188 del 2003.

In base a quanto emerso precedentemente all'instaurazione del presente procedimento e come indicato anche nel corso della presentazione alle associazioni dei consumatori delle nuove regole per gli abbonati da parte della società Trenitalia, nel caso in esame si sono verificati rilevanti aumenti nel numero degli abbonati nelle tratte in questione, per un aumento di circa il 200% nella tratta Torino/Milano e di circa il 50% nella tratta Napoli/Roma.

Equalmente pressoché tutti i Comitati di Pendolari intervenuti hanno segnalato, anche nel corso dell'audizione del 16.12., la necessità di introdurre nuovi treni, in particolare negli orari di andata e ritorno di interesse dei pendolari, ovvero alle ore 7:30/8:00 di mattina e alle 17:00/18:00 di sera.

E' infatti evidente che si è di fronte alla nascita di una nuova forma di mobilità, collegato al trasporto Alta Velocità, riferita in particolare a lavoratori e studenti che preferiscono spostarsi giornalmente con i mezzi ora permessi dalla Alta Velocità piuttosto che trasferirsi nelle proprie sedi lavorative o di studio.

Si ritiene quindi opportuno e necessario coordinare il monitoraggio e l'acquisizione dei dati da parte dell'Autorità in ordine alla domanda di mobilità connessa al trasporto Alta Velocità previsti dall'articolo 6 dello schema di regolazione, con le disposizioni previste a tutela della predisposizione di una congrua offerta ferroviaria e di un equilibrio tra domanda e offerta ferroviaria garantendo, da un lato, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 35 del D.lgs. 188 del 2003, un'analisi dei dati di utilizzo delle

tracce orarie nella previsione e programmazione delle capacità dell'infrastruttura e dall'altro prevedendo, anche in caso di futura impossibilità nel soddisfare la crescente domanda di mobilità palesata dai dati di trasporto rimessi, la dichiarazione di saturazione dell'infrastruttura ed il successivo potenziamento della stessa.

Come previsto dalla normativa sopra citata i suddetti compiti sono di competenza primaria del gestore della rete ferroviaria e poi rimessi, nella verifica della previsione e del rispetto dei criteri richiamati dalla citata normativa e dal Prospetto informativo di rete, all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Pertanto appare opportuno che il monitoraggio del fenomeno in esame, già previsto dall'articolo in commento, sia coordinato con le verifiche previste dalla richiamata normativa, al fine di garantire un efficiente utilizzo della infrastruttura e un equilibrio, richiesto dagli stessi Comitati dei Pendolari, tra l'offerta ferroviaria e la crescente domanda di mobilità.

Infine, in base anche a quanto emerso nel corso dell'audizione del 16.12, si richiede di prevedere nell'articolo in commento un obbligo di pubblicità e informazione, a carico delle aziende di trasporto, in ordine all'esistenza di meccanismi di cofinanziamento (diretto o indiretto) da parte delle Regioni degli abbonamenti Alta Velocità (giustificati dalla stesse Regioni anche dall'assenza della previsioni nei propri programmi di servizi minimi di treni veloci regionali nelle medesime tratte), di modo da conoscere e rendere trasparenti gli eventuali obblighi di servizio pubblico dalle stesse così assunti.