

- *“Programma adeguato della propria offerta commerciale dei titoli di viaggio in esame, in modo tale da assicurare il soddisfacimento della relativa domanda con particolare riferimento alle fasce orarie di maggiore affluenza comprese tra le ore 6.00 e le ore 9.00 antimeridiane e tra le ore 17.00 alle ore 20.00”.*

Si auspica nel valutare l’adeguatezza dell’offerta commerciale vengano considerate:

- tutte le direzioni di viaggio di pendolarismo
- l’impatto conseguente alla riduzione di posti legati all’introduzione del frecciarossa 1000
- l’impatto dell’introduzione della prenotazione obbligatoria. Ad oggi il ridotto numero di treni comporta per il pendolare “solo” il disagio di viaggiare in piedi o a terra; l’introduzione della prenotazione obbligatoria se non sostenuta da un corrispondente potenziamento comporta per il pendolare l’impossibilità di raggiungere il lavoro (rischiando il posto) o la famiglia.

### **Articolo 3 – acquisto e utilizzo dei titoli di viaggio**

- É diffuso il fenomeno di prenotare il posto ma poi perdere/non prendere il treno: ci sono quindi posti liberi ma che da sistema risultano occupati (quindi non sbloccabili 30 min prima): si dovrebbe prevedere quindi la possibilità di far salire un numero di persone definito senza prenotazione, presentandosi per es. a una carrozza fissa definita dall’operatore in cui il controllore può contare le persone che salgono con questa modalità oppure prevedere un meccanismo dell’app rivolto a questa modalità
- La definizione di meccanismi risarcitori per quanto auspicabili non rappresentano in nessun caso per il pendolare una soluzione: non raggiungere il lavoro (rischiando di perderlo) o non ricongiungersi alla famiglia (dormendo dove? Abbandonando i figli a scuola?) non costituiscono un’opzione per il pendolare che sarà sempre pertanto a salire sul treno prendendo una multa (che sarà certa e superiore al risarcimento) che incidendo notevolmente sul bilancio economico personale ancora una volta porta allo scenario di dover lasciare il lavoro
- Nell’articolo 3, quindi possibilità di spostare la prenotazione anche dopo l’orario del treno: fondamentale perchè il pendolare infatti molto spesso perde/prende il treno all’ultimo minuto, e proprio nel momento in cui si sta raggiungendo la stazione (quindi guidando o simili) è difficile lavorare sull’app: se sposto la prenotazione e poi arrivo in tempo alla stazione? Se sposto la prenotazione perchè so di essere in ritardo, arrivo in stazione e il treno è in ritardo quindi riesco a prenderlo? Tale possibilità deve essere data attraverso la app perchè macchinette e uffici non consentono lo svolgimento dell’operazione in tempi utili per via della coda
- Il vincolo di due prenotazioni al giorno ha limitato fortemente il valore dell’abbonamento per il pendolare. Chi lavora e vive in città diverse si trova anche nella situazione di viaggiare due volte al giorno (per es. lavoro - visita nella città di residenza/gestione emergenze familiari legate a figli/casa – ritorno a lavoro). Si tratta di eccezioni tuttavia che dovrebbero essere consentite all’interno di un abbonamento, come d’altronde è sempre stato prima dell’introduzione delle prenotazioni

### **Altre considerazioni:**

- Non introdurre un tetto al numero di abbonamenti: una persona che ha un contratto di lavoro in una città diversa da quella di residenza non può affrontare ogni mese l’incognita “troverò un abbonamento”? Si noti inoltre che nel basare l’eventuale vendita sullo storico, il dato dovrebbe essere elaborato congiuntamente dagli operatori perchè l’affluenza su uno o sull’altro dipende dalla disponibilità di alternative.
- L’eventuale abbonamento congiunto Trenitalia + Italo sarebbe certamente un vantaggio notevole e auspicabile in linea di principio per l’aumento dell’offerta treni disponibili al pendolare tuttavia l’efficacia dipende dal rispetto del punto 1 relativo all’adeguamento dell’offerta alla domanda. Nella progettazione degli interventi si dovrebbe tenere in particolare presente la situazione dei pendolari che viaggiano 5 giorni su 7 (in alcuni giorni, penso a colleghi nel commercio 6 su 7). È

questa infatti la situazione della maggior parte dei pendolari. Altre soluzioni “intermedie” tra il carnet e l’abbonamento potrebbero essere pensate per chi, come i liberi professionisti, viaggia un numero di volte intermedio (3 a settimana) ma tale soluzioni non devono impattare su quelle di chi viaggia minimo 5 su 5 che avendo i maggiori vincoli orari e le maggiori difficoltà dovrebbero essere i più tutelati e non hanno altre opzioni. Chi invece viaggia un numero limitato di giorni a settimana riesce più facilmente a sfruttare offerte commerciali legate ai biglietti singoli

- Prevedere la possibilità di prenotare con facilità il posto singolo necessario a chi viaggia con un passeggero
- Controllo dei costi: ad oggi abbiamo subito un aumento non accompagnato da miglioramento del servizio ma solo con aumento del disagio e del tempo dedicato alle prenotazioni e a sistemi non funzionanti. Si tratta di una cifra considerevole su uno stipendio medio che nella gran parte dei casi non è rimborsato dall’azienda