

# Comitati Pendolari Veloci Italiani

---

Torino, 29 aprile 2016

**Spett. Autorità di Regolazione dei Trasporti**

C.A. Dott. Andrea Camanzi

**Oggetto: Commenti allo schema di atto di regolazione recante misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di “abbonamenti”, possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari Alta Velocità.**

## **Delibera 45/16 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.**

OSSERVAZIONI DEI COMITATI PENDOLARI AV varie tratte (Torino-Milano, Bologna-Milano, Bologna-Firenze, Firenze-Roma, Roma-Napoli, Roma- Salerno, Salerno-Napoli e viceversa) e C.R.U.F.E.R. (organo consultivo della regione Emilia – Romagna per legge regionale 30/98)

### **Premessa.**

Il comitato Pendolari Veloci Torino-Milano, il comitato AV Firenze-Bologna, il comitato AV Bologna-Firenze, ed il C.R.U.F.E.R. (organo consultivo della regione Emilia – Romagna per legge regionale 30/98) aggregatisi con i comitati delle tratte intermedie della linea Alta velocità Torino-Salerno (Bologna-Milano, Firenze-Roma, Roma-Napoli, Roma- Salerno, Salerno-Napoli e viceversa) - di seguito, “Comitati” - hanno già sottoposto all'attenzione delle Istituzioni e delle imprese ferroviarie le attuali criticità relative al trasporto ferroviario per pendolari AV delle Regioni: Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Lazio e Campania e richiamano integralmente la premessa al documento di osservazioni già presentato in occasione della consultazione 103-15.

Pare che tali osservazioni siano state in larga misura ignorate dalla Vs. spett.le Autorità e che il nuovo provvedimento proposto in consultazione si limiti pedissequamente a prendere atto delle osservazioni, che paiono piuttosto un “atto di indirizzo” dell’Autorità Garante della concorrenza e del mercato (di seguito: AGCM), limitandosi nelle parti salienti a “citare”, senza tuttavia motivare il loro accantonamento, le osservazioni pervenute dagli stakeholders/utenti del servizio.

A tale proposito si rileva come l’AGCM, Autorità preposta alla tutela dei consumatori, tramite la tutela della concorrenza, non pare, o quantomeno non ne viene dato conto, aver svolto una effettiva disamina della natura che il servizio AV ha assunto nella realtà, delle reali caratteristiche concorrenziali dello stesso, dell’effettivo grado di apertura del mercato, dell’esistenza di una (evidente) posizione dominante, della reale possibilità di accesso al mercato di ulteriori operatori, grazie ad una piena trasparenza delle condizioni di accesso alla rete.

Regole di accesso alle reti a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, vengono infatti pacificamente riconosciute come requisito preliminare alla creazione e al mantenimento in via regolatoria di mercati realmente concorrenziali e, nel caso di specie, non è stato dimostrato che tale condizione sia presente.

Nel descrivere l’esito della consultazione, nulla si dice, a mero titolo di esempio:

- dell'acclarato sottodimensionamento del servizio di trasporto regionale, che ove presente è in grave sofferenza da anni, e non sarà in grado di sopportare un ulteriore carico di utenza pendolare proveniente dai treni ad Alta Velocità, inoltre il disagio sociale che andrebbe a causare un simile scenario sarebbe aggravato non poco da un raddoppio dei tempi necessari per recarsi a lavoro e rientrare a casa;
- dell'avvenuta sostituzione su alcune tratte che collegano importanti centri metropolitani, del trasporto regionale o interregionale, con il trasporto AV e della conseguente assenza di un'offerta alternativa;
- sull'"affidamento" creato dalle imprese ferroviarie nell'iniziare ad offrire titoli di viaggio in abbonamento per il trasporto AV, andando a modificare il comportamento economico dei soggetti salvo poi restringerne l'utilizzo in maniera arbitraria;
- sulla presenza di un'infrastruttura finanziata con denaro pubblico, il cui utilizzo ad oggi non appare ancora supportato da regole di accesso pienamente trasparenti (si veda a tale proposito l'Allegato 1).

Tutto ciò fa sì che l'impresa ferroviaria ad oggi dominante gode, di fatto, anche nel segmento AV, di diritti speciali ed esclusivi che compensano ampiamente gli obblighi di servizio che gli abbonati richiedono di prevedere in via regolatoria.

Dobbiamo far presente che le uniche norme che potevano ridurre la carenza di posti disponibili sono state rimosse o semplicemente non inserite nell'ultima stesura dell'atto di regolazione, ci riferiamo, in particolare:

- alla possibilità di effettuare l'upgrade alle classi superiori (esclusa la classe apicale), naturalmente senza aver diritto ad usufruire dei servizi aggiuntivi che tali classi offrono, nei 30 minuti precedenti alla partenza. (Visto lo scopo di tale provvedimento la tempistica potrebbe essere ridotta anche a soli 15 minuti per ridurre al massimo le possibili perdite economiche per i due vettori potrebbero avere (riteniamo che il numero di biglietti venduti nei 15 minuti precedenti alla partenza del treno sia talmente basso che possa ritenersi economicamente trascurabile).
- alla possibilità di ammettere un numero limitato di viaggiatori in piedi regolamentati tramite l'emissione di "prenotazioni salva-viaggio" (anch'esse potrebbero essere rese disponibili solamente nei 15 minuti precedenti alla partenza). Ci teniamo a ricordare che L'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) non esclude la presenza di viaggiatori in piedi sui treni ad Alta velocità, bensì si limita a regolamentare tale situazione facendo riferimento alle norme per il calcolo del numero di viaggiatori che possono viaggiare in piedi.

Qualora le due Autorità (ART e AGCM) avessero valutato che tali argomentazioni e legittime esigenze espresse dai cittadini/utenti, espressione di una domanda di trasporto meritevole di tutela, non debbano rilevare sul piano regolatorio e di tutela della concorrenza, si osserva che le medesime due Autorità, a cui la legge attribuisce funzioni di tutela di consumatori e utenti, avrebbero dovuto quantomeno premurarsi di segnalare al Parlamento e al Governo tali problematiche.

In definitiva, le affermazioni contenute nel documento ART, mutate dal parere AGCM, - e in particolare l'affermazione per cui le imprese ferroviarie non hanno alcun obbligo di offrire titoli di viaggio in abbonamento per il segmento AV - comportano il concreto rischio che venga negato ad un buon numero di cittadini/utenti del servizio il diritto alla mobilità sostenibile per motivi di lavoro.

Tutto ciò premesso, e richiamando integralmente tutte le considerazioni già svolte nei precedenti documenti inviati dagli scriventi Comitati, che devono considerarsi prevalenti, in spirito costruttivo, gli scriventi Comitati formulano le seguenti proposte di modifica all'articolato da ultimo presentato.

## **ARTICOLATO.**

### **Art. 2**

Si richiede di modificarlo come segue.

#### **Comma 1:**

I gestori dei servizi forniscono agli utenti informazioni, per ciascuna tratta oggetto dell'offerta, sulle caratteristiche e modalità di fruizione degli abbonamenti.

#### **Comma 3:**

Le informazioni di cui ai commi precedenti comprendono almeno quanto segue:

- a) il numero di posti che, per ciascuna tratta, per ciascun treno e per senso di marcia sono disponibili, in misura non inferiore alle previsioni di domanda per i servizi in abbonamento [...]

### **Art. 3**

Si richiede di modificarlo come segue.

#### **Comma 3:**

I gestori dei servizi assicurano il rilascio di un duplicato dell'abbonamento in caso di furto o smarrimento documentati dovendosi a tal fine ritenere sufficiente la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà di cui al DPR 445/2000.

#### **Comma 4:**

Ove il gestore del servizio lo richieda, il passeggero indica, nel momento in cui acquista l'abbonamento, i treni giornalieri per l'utilizzo dei quali intende fruire dell'abbonamento e contestualmente il gestore del servizio procede ad effettuare la prenotazione, che può essere successivamente modificata dall'abbonato senza oneri aggiuntivi.

#### **Comma 5:**

Il gestore del servizio consente all'abbonato di effettuare la prenotazione del posto anche successivamente all'acquisto dell'abbonamento. L'abbonato che intenda modificare la propria prenotazione ha diritto a vedere soddisfatto il proprio programma di viaggio per la tratta relativa all'abbonamento comunque nella fascia oraria, per l'andata 6.00-8.30, per il ritorno, 17-19.30. Ove ciò non sia possibile, l'abbonato ha diritto al rimborso dell'ulteriore titolo di viaggio acquistato per soddisfare l'esigenza di trasporto oggetto dell'abbonamento.

#### **Comma 6:**

I titolari di abbonamento hanno diritto al cambio di prenotazione, con modalità semplici e on line, indipendentemente dal canale utilizzato per effettuare la prenotazione. Nessun pregiudizio può derivare all'abbonato dal non corretto funzionamento delle procedure di prenotazione e modifica.

**Comma 7 (da aggiungere):**

i gestori dei servizi consentono il cambio di prenotazione, senza oneri aggiuntivi per il passeggero, fino all'orario di partenza programmata del treno. Sino ad un'ora dopo la partenza programmata del treno, come risultante dal titolo di trasporto, i gestori dei servizi consentono, attraverso proprio personale dedicato e senza oneri aggiuntivi per il passeggero, il cambio di prenotazione, per una sola volta, al possessore del titolo di viaggio che si presenti presso la stazione di partenza o lo richieda attraverso i canali telematici a tal fine predisposti dall'impresa ferroviaria.

**Comma 8 (da aggiungere):**

in caso di indisponibilità del posto relativo al livello di servizio cui si riferiscono i titoli di viaggio, l'impresa ferroviaria garantisce, a partire dal quindicesimo minuto prima dell'orario programmato di partenza del treno, l'assegnazione di un numero limitato di posti in piedi nel rispetto delle normative di sicurezza e in accordo con le indicazioni dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, senza oneri aggiuntivi per il passeggero

**Comma 9 (da aggiungere):**

in caso di indisponibilità del posto relativo al livello di servizio cui si riferiscono i titoli di viaggio, l'impresa ferroviaria garantisce, a partire dal quindicesimo 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 (esclusa la classe apicale e senza dare diritto ad usufruire dei servizi aggiuntivi previsti dalla classe superiore), senza oneri aggiuntivi per il passeggero

**Articolo 4.**

Si richiede di aggiungere i seguenti commi.

**Comma 2.**

I criteri di cui al comma 1 devono considerare, ai fini del conteggio, almeno tutti i ritardi superiori al 30% della durata del viaggio.

**Comma 3.**

Le modalità di richiesta di rimborso devono essere semplici, sia tramite canale telematico, sia agli Sportelli, non onerose e non richiedere la riconsegna del titolo di viaggio in originale, dovendo ritenersi sufficiente la dichiarazione sostitutiva di cui al dPR 445/2000.

**Articolo 5.**

**Comma 2 (da aggiungere):**

I gestori dei servizi, fatte salve ulteriori garanzie che accrescano la protezione dei passeggeri, adeguano le proprie condizioni generali di trasporto alle disposizioni di cui al presente provvedimento.

## **Articolo 7. (da aggiungere)**

### **Comma 1:**

I gestori dei servizi sono tenuti a comunicare all'Autorità di regolazione dei trasporti, entro il 31 dicembre 2016 e, successivamente, a cadenza trimestrale, i dati concernenti il numero degli abbonamenti venduti, distinti per tipologia commerciale, per relazione di traffico e per livello di servizio. tali dati saranno trattati dall'Autorità in forma strettamente riservata e utilizzati al solo fine di controllo dei flussi.

Gli scriventi Comitati, rimanendo come sempre a disposizione per ogni richiesta di chiarimento e per una proficua collaborazione circa i contenuti del presente contributo, colgono l'occasione per porgere distinti saluti.

Comitato Pendolari Veloci Torino-Milano

[comitatopendolari.av.to.mi@gmail.com](mailto:comitatopendolari.av.to.mi@gmail.com) - referenti: Leonardo Pellegrini e Katia Gallo

Comitato AV Firenze-Bologna

[Comitato.av.fi.bo@gmail.com](mailto:Comitato.av.fi.bo@gmail.com) – referente: Larsia Ventra

Comitato AV Bologna Firenze

[pendolari.av@libero.it](mailto:pendolari.av@libero.it) – referente: Daniela Boccioli

C.R.U.F.E.R.

[crufer.emiliaromagna@gmail.com](mailto:crufer.emiliaromagna@gmail.com) – Presidente: Giuseppe Poli