



## COMITATO REGIONALE DEGLI UTENTI FERROVIARI DELL'EMILIA ROMAGNA C.R.U.F.E.R.

Costituenti: Comitato per la Ferrovia Porrettana – Associazione Utenti BO-VR – Unione Pendolari Piacentini  
Utenti BO-Modena-Carpi-Mantova - Utenti BO-Portomaggiore – Comitato Direttissima – UTP Utenti Trasporti Pubblici  
Cittadinanzattiva - Associazione "In prima classe per Bologna-Vignola" – Federconsumatori - Comitato Pendolari AV Bologna-Firenze  
Comitato Pendolari RomBO - Comitato Pendolari Ferrara-Bologna – Codacons

Sede provvisoria: c/o Agenzia Trasporti Pubblici della Regione Emilia Romagna - Viale A. Moro n.30 – 40127 BOLOGNA  
e-mail: [crufer.emiliaromagna@gmail.com](mailto:crufer.emiliaromagna@gmail.com)

Bologna, 29 aprile 2016

**Spett. Autorità di Regolazione dei Trasporti**

Dott. Andrea Camanzi

**Oggetto: Valutazioni sullo 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 ad Alta Velocità"**

Il Comitato Regionale Utenti Ferroviari dell'Emilia Romagna -CRUFER- in riferimento al documento posto in consultazione da codesta Autorità per i "contenuti minimi dei diritti dei passeggeri abbonati AV" che saranno oggetto di specifica delibera ART, intende porre con forza l'attenzione su alcuni riferimenti specifici e non eludibili che vanno considerati per l'obiettivo dichiarato del riconoscimento di nuovi diritti degli abbonati AV.

La legislazione europea è intervenuta più volte in materia di sviluppo del trasporto ferroviario e da ultimo attraverso il Regolamento CE 1371/07 ha delineato la necessità di superare il ruolo debole e subalterno degli utenti ferroviari attraverso la definizione di "diritti minimi" e la promozione di un maggior utilizzo da parte dei cittadini del trasporto ferroviario. Uno sviluppo impostato attraverso una oculata regolazione delle tariffe, il rispetto dei diritti degli utenti ed esigibili rimborsi per i disservizi. Un'attività di regolazione chiaramente assegnata ad ART dall'articolo 37, comma 2, lettera b) del d.l. n. 201/2011 per "definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi...".

Un maggiore utilizzo del mezzo ferroviario può essere conseguito anche incentivando la fidelizzazione del cliente, priorità di ogni azienda, anche attraverso forme diverse di abbonamento. Un'opportunità contrastata invece dai gestori AV con l'introduzione della prenotazione obbligatoria e l'introduzione di un'inaccettabile forma di "contratto di trasporto differito" da utilizzare su altri treni della giornata o, a pagamento, su treni del gestore "concorrente". In realtà una forma di dissuasione verso la formula-abbonamento per cui era prevista un'ulteriore espansione della domanda, a cui si poteva rispondere unicamente con l'aumento dell'offerta.

Le "perplexità" sollevate dall'Antitrust (AGCM) "sotto il profilo concorrenziale" per i rischi indotti da misure di regolazione che garantiscano migliori diritti per i contraenti fino produrre "danni per l'utenza finale" è già superata dai fatti. L'obbligo della prenotazione del posto introdotto in tempi e forme diverse (ma convergenti) da Trenitalia e NTV hanno determinato un aumento delle tariffe degli abbonamenti su alcune tratte (TO-MI) e una sorta di competizione verso l'alto dei prezzi a cui si sono aggiunte le forzature degli stessi gestori per limitare o cessare il servizio in abbonamento.

A parere del CRUFER il problema paventato da AGCM del rischio per la concorrenza non si pone, avendo le due imprese dimostrato interessi convergenti a dirottare l'utenza verso la vendita dei posti singoli, più remunerativi degli abbonamenti. Un servizio "chiuso" che non soffre la concorrenza di altri servizi ferroviari e che nella tratta Firenze-Bologna produce la mancanza di alternative all'AV nei collegamenti diretti tra i due capoluoghi (35 minuti con l'AV - 2 ore medie con più treni regionali). Un dato di fatto preoccupante per l'utenza di questa tratta, obbligata all'uso del mezzo più costoso e che presuppone anche un pronunciamento di ART sulla liceità dell'offerta ferroviaria complessiva e sugli aspetti tariffari che ne conseguono.

Nelle previsioni dell'art.37, comma 1) del d.l. n. 201/2011 viene "istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, ... la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione". Una ineccepibile prerogativa che si deve sostanziare con l'intervento regolatore sui diritti degli abbonati AV e che comprendano anche le regole-quadro per i gestori del servizio. Una necessaria maggiore trasparenza dell'offerta che determini migliori condizioni di utilizzo di tutti i servizi, compresi quelli "a mercato" e i relativi abbonamenti.

Nello specifico delle proposte contenute nel nuovo atto di regolazione, si formulano le seguenti osservazioni:

- **Articolo 3 – diritto all'utilizzo degli abbonamenti:** al comma 5. viene prevista l'eventualità della non utilizzabilità del posto in abbonamento, da compensare con il rimborso del costo di un nuovo posto singolo acquistato. Una previsione che contrasta con le garanzie di un'organizzazione adeguata del gestore descritta al comma 1. mentre non possono essere previsti ulteriori gravami per l'abbonato che richiederebbe il rimborso, accettabile solo se attuato con procedure automatiche a carico del gestore. Al comma 6. va inserita la possibilità di modificare della prenotazione dopo la partenza del treno o del treno in ritardo, da ogni canale ed in forma gratuita.
- **Articolo 4 – diritto all'indennizzo per ritardi e soppressioni:** l'indennizzo "adeguato" previsto dall'art.17 del Reg.to CE 1371/07 da determinare per ritardi e indennizzi specifici e differenziati deve essere definito prima dell'entrata in vigore dell'atto di regolazione, approvato dall'Autorità e pubblicizzato dalle stesse imprese ferroviarie.

Per il CRUFER va ripreso nell'atto di regolazione il riferimento ai periodici report delle imprese sul soddisfacimento della domanda di trasporto per tratte/fasce orarie per determinare anche la necessità di un aumento dell'offerta e la disponibilità di tracce orarie che coinvolge anche il gestore dell'infrastruttura. Un aumento dell'offerta per gli abbonati che presume una decisa determinazione di ART a preservarne l'esistenza.

Va ricordato che le imprese ferroviarie di trasporto che operano nell'Alta Velocità usufruiscono di impianti e infrastrutture finanziati dalla collettività e i cui oneri di certo non vengono compresi sul nolo delle tracce orarie, un aspetto essenziale da considerare nella valutazione di congruità delle tariffe di questo anomalo servizio "a mercato".

p. il CRUFER

Il Presidente

Giuseppe Poli

