

Spett.le
Autorità di Regolazione dei
Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino
Telefono: 011.19212.500
E-mail: art@autorita-trasporti.it
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it
C.F.: 97772010019

Oggetto: Consultazione pubblica – Considerazioni e Proposte s Schema di Regolamento in via di adozione “Contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia”

Salve,

Sono Gennaro CIMMINO, Presidente del COMITATO PENDOLARI FRATTAMAGGIORE, una cittadina a nord della provincia di Napoli, tra Napoli e Caserta, dove insiste una stazione ferroviaria nella tratta di competenza regionale Aversa-Napoli, che ha visto un calo di viaggiatori, in linea con la flessione regionale (cfr. rapporto Pendolaria 2017 di Legambiente) di circa il 50% passando da circa 5.500 viaggiatori al giorno del 2006 a poco meno di 3mila di oggi, a causa dei disservizi, sovraffollamento, ritardi, soppressioni, etc.

Nella qualità, desidero contribuire alla consultazione pubblica che l’Autorità in indirizzo ha inteso promuovere formulando qualche proposta e qualche considerazione, ma prima di farlo, desidero illustrare brevemente il nostro contesto e cosa scongiurare per evitare che l’obiettivo dell’ART sia, di fatto, vanificato perché questo rischio si annida proprio nei dettagli, nelle terminazioni periferiche del processo.

La maggior parte dei viaggiatori della stazione ferroviaria di Frattamaggiore sono pendolari e vanno sulla direttrice Frattamaggiore-Napoli che dista, dopo una fermata intermedia (Casoria), circa 15 Km, da percorrere teoricamente in poco meno di 20minuti.

Oggi a Frattamaggiore transitano complessivamente 76 treni al giorno (41 in direzione Napoli e 35 in direzione Aversa) che viaggiano sostanzialmente lungo tre direttrici, (i) direttrice da/verso Formia, (ii) direttrice da/verso Caserta, (iii) direttrice da/verso Benevento, tutti assicurati dall’Impresa Ferroviaria Trenitalia.

I pendolari frattesi guardano con molto favore all’iniziativa promossa dall’ART: è un barlume di speranza in una valle oscura, quella che era la Campania Felix, oramai alla deriva politica, culturale ed economica. E di seguito ne spiego i motivi. In particolare noi guardiamo con favore agli obiettivi di **“tutela dei titolari di abbonamenti in caso di ritardi ripetuti e/o soppressioni”**, figli del dio minore del trasporto regionale.

Ho letto con molta attenzione la documentazione a supporto della Consultazione pubblica di cui alla Delibera-n. 43_2018, in particolare le interessanti analisi della **Relazione Illustrativa** (RI - 35 pagine) e dell’**Analisi di Impatto Regolatorio** (AIR - 27 pagine) oltreché il **Documento di Consultazione**, (Allegato A - 12 pagine).

L’ART ha ragione: gli strumenti normativi oggi esistenti, carte dei servizi, contratti di servizio, contrapposizione di interessi e la previsione di penali, di fatto, nel trasporto regionale in Campania,

sulla tratta Frattamaggiore-Napoli, non offrono adeguata tutela ai viaggiatori, sono una leggenda metropolitana in particolare il “... **monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel contratto di servizio** e di quanto stabilito nelle Carte della qualità dei servizi, svolto sotto la diretta responsabilità dell'ente locale o dell'ambito territoriale ottimale, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori ed aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni singolo cittadino che può rivolgersi, allo scopo, sia all'ente locale, sia ai gestori dei servizi, sia alle associazioni dei consumatori ... (art. 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244); Perché?

Perché i dati di monitoraggio in Campania non sono resi disponibili alle associazioni di utenti e consumatori. Nella mia qualità, nel 2017, ho impiegato sei mesi per averli “ritagliati” per la tratta Aversa-Napoli e quando ce li hanno forniti, abbiamo scoperto erano relativi ad un periodo di osservazione di soli 64 giorni, dal 10-09-2017 al 30-11-2017, non aggregati né analizzati: solo una tabella piatta di record impilati uno sull'altro, una base dati, anzi due perché Trenitalia è adusa separare i ritardi dalle cancellazioni, anche se per l'utente non cambia nulla, essendo comunque una irregolarità del servizio, del treno che stava a spettando e che non arriva/arriverà e dovrà industriarsi per prenderne un altro. Fornire dati separati (puntualità dalle soppressioni) è solo un escamotage comunicativo, serve solo a disorientare i non addetti ai lavori facendo apparire gli indici meno disastrosi, meno gravi.

La nostra iniziativa del 2017 (la richiesta di acquisire i dati sul monitoraggio per la tratta Aversa-Napoli), prima nella storia campana, ha destato molto scalpore tanto che alcuni mesi dopo, ad una interrogazione in Consiglio Regionale circa i continui disservizi sulla tratta Aversa-Napoli, interrogazione del 05-01-2018, consultabile a questo link

http://www.consiglio.regione.campania.it/cmsg/front/interrogazioni_detail.jsp?pk=30140

in risposta, la Direzione Regionale per la Mobilità non ha fornito analisi ed aggregazioni di dati. Ha fornito gli stessi dati e solo quelli che aveva già fornito a noialtri, quelli relativi ai soli 64 giorni del periodo Set-Nov. 2017, sempre in formato “grezzo”, basi di dati, migliaia e migliaia di record, treno per treno, giorno per giorno, ritardo per ritardo. Perché?

Noi del comitato Pendolari di Frattamaggiore ce la siamo data una risposta. Glissare sui dati del monitoraggio aiuta ad intorbidire la trasparenza sui reali indici di regolarità del servizio della singola tratta, soprattutto quando questi sono lontani anni luce dai dati medi nazionali.

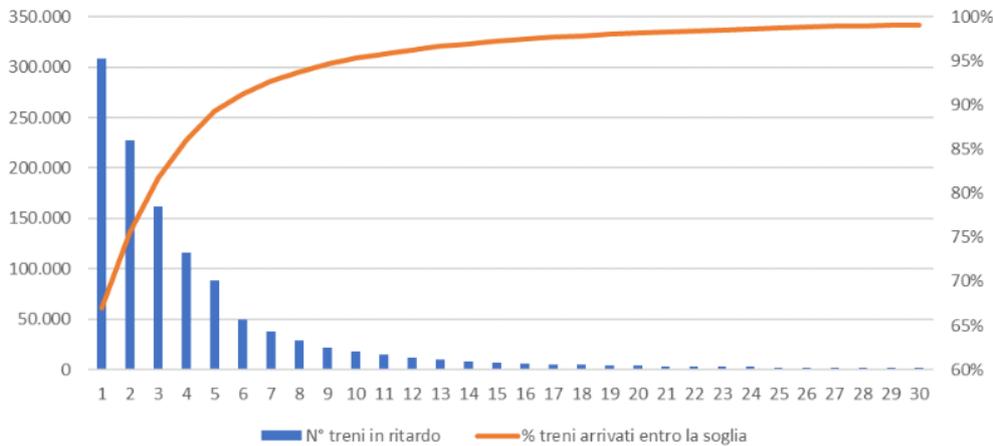
*“Nel 2017 puntuali 9 treni regionali su 10. Crescono puntualità e regolarità
 La puntualità delle corse regionali, registrata nel 2017, è pari al 90,2%, la regolarità raggiunge il 98,9%”*

Questo si legge nel sito di Trenitalia FS News all'indirizzo

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Trenitalia/Trenitalia-regionale-trend-positivo-2017>

Qualcosa di simile si legge anche nella vostra “Analisi di Impatto Regolatorio” a pag. 11

Figura 3 - Distribuzione dei ritardi nel 2016 a destino del treno per numero di minuti di ritardo, valori consolidati. Treni del trasporto Regionale (esclusi treni di tipo "Metropolitano"). Tipo di esclusione Standard B1 - Rete RFI
Lo standard B1 esclude i ritardi dovuti a cause esterne alle ferrovie (fonte: elaborazione ART su dati RFI)



Dall'analisi dei dati emerge che circa il 90% raggiunge la destinazione finale entro i primi 5 minuti di ritardo, mentre oltre il 97% entro 15 minuti di ritardo. Per il servizio nazionale caratterizzato da OSP, risulta che poco più dell'86% raggiunge la destinazione finale entro 15 minuti di ritardo.

The devil is in the detail dicono gli inglesi, ed hanno ragione perché noi del Comitato Pendolari Frattamaggiore li abbiamo analizzati quei record del monitoraggio (anche se di soli 64 giorni nel periodo Set-Nov. 2017) forniti dalla Regione Campania, dati ufficiali, inconfutabili, disponibili e verificabili a questo link

http://www.consiglio.regione.campania.it/cmsg/front/interrogazioni_detail.jsp?pk=30140

Ecco le analisi e le aggregazioni

Somma di Nu A/R				Treni teorici Totali (Feriali + Festivi) del periodo				Regolarità (%) (Feriali + Festivi) del periodo			
Fascia Oraria	Andata	Ritorno	Totale complessivo	Fascia Oraria	Andata	Ritorno	Totale complessivo	Fascia Oraria	Andata	Ritorno	Totale complessivo
04-07	4	5	9	04-07	220	275	495	04-07	80,0%	85,8%	83,2%
07-09	8	3	11	07-09	449	183	632	07-09	76,4%	78,1%	76,9%
09-12	7	4	11	09-12	385	220	605	09-12	90,6%	84,5%	88,4%
12-15	5	7	12	12-15	293	385	678	12-15	87,4%	76,6%	81,3%
15-17	5	5	10	15-17	275	284	559	15-17	78,9%	69,0%	73,9%
17-19	5	6	11	17-19	275	339	614	17-19	74,5%	72,6%	73,5%
19-23	7	5	12	19-23	403	293	696	19-23	84,1%	65,5%	76,3%
Totale complessivo	41	35	76	Totale complessivo	2.300	1.979	4.279	Totale complessivo	82,0%	75,5%	79,0%

Come si può vedere dalle tabelle, la regolarità del servizio ferroviario a Frattamaggiore, durante il periodo di analisi (solo 64 giorni, dal 10-09-2017 al 13-11-2017) a livello globale è del 79%, ma, in alcune fasce orarie (tra le 17 e le 19) precipita al 73%: un'affidabilità del servizio offerto veramente scandalosa se confrontata con il resto d'Italia.

Questa analisi, scandalosa per un Paese europeo, non indigna nessuno dalle nostre parti.

Per quanto sopra, le nostre domande sono:

- a) Come faranno i nostri eroi pendolari regionali con abbonamento frattesi a sconfiggere i luoghi comuni divulgati da Trenitalia che in Italia va tutto bene e che gli indici di puntualità sono molto vicini al 90-98%?

- b) Come potranno i nostri eroi pendolari regionali con abbonamento frattesi ottenere gli indennizzi per i ritardi (scientificamente documentati) senza un dato di monitoraggio “ritagliato” per la loro tratta (Aversa-Napoli) anche se i treni che transitano per Frattamaggiore vanno/provengono per/da direttrici diverse (da/per Formia; da/per Caserta; da/per Benevento)?
- c) Dove troveranno i dati del monitoraggio a sostegno delle loro doglianze? Su di un sito della Regione? E se la Regione Campania non lo allestirà? E se la Regione Campania non scenderà nel dettaglio della specifica tratta?
- d) Resteranno figli di un dio minore?

Ecco, e concludo, questo è il nostro contesto e se non si vuole vanificare l’obiettivo della consultazione pubblica, il vostro lavoro, i vostri studi e le vostre analisi, il documento in consultazione deve poter fornire le risposte a quelle domande. Ecco perché formuliamo di seguito le nostre osservazioni al documento in consultazione:

- **MISURA 3 (DIRITTO ALL’INFORMAZIONE)**
- **MISURA 4 (MODALITÀ CON CUI SONO RESE LE INFORMAZIONI)**

In queste misure deve trovare spazio il diritto a poter disporre on line dei dati di monitoraggio per la singola tratta di validità dell’abbonamento dell’utente, ad esempio, la tratta Aversa-Napoli (oggi non disponibile se non dopo defatiganti richieste scritte e solleciti di ogni genere e comunque non analizzati, né aggregati).

I dati devono essere forniti nello standard e nelle aggregazioni imposte dall’ART, per data (dalla data x alla data y), per periodo (mese, anno, trimestre, quadrimestre, semestre), per periodi (dal mese z al mese k), per fasce orarie ed anche in modalità “base dati” esportabile in excel, pdf, etc.

Noi riteniamo che queste informazioni, a scanso di equivoci, debbano essere rese disponibili sul sito dell’ART. Solo così questi dati potranno rivestire il carattere dell’ufficialità e dell’incontestabilità da parte delle imprese ferroviarie.

Non possiamo rischiare che la trasparenza di queste informazioni siano solo raccomandate dai vari provvedimenti normativi e l’attivazione/elaborazione/analisi rimessa alla sola sensibilità di questo o quell’Ente Locale: come dimostrato sopra, in Campania non c’è questa sensibilità.

- **MISURA 7 (DIRITTO ALL’INDENNIZZO PER I TITOLARI DI ABBONAMENTO)**
- **MISURA 8 (MODALITÀ DI RICHIESTA ED EROGAZIONE DEGLI INDENNIZZI)**

In queste misure deve trovare spazio una sola modalità di penalizzazione per l’impresa ferroviaria: l’indennizzo automatico a favore dell’utente del servizio titolare di abbonamento. Indennizzo da corrispondere al momento del rinnovo. Sostanzialmente mediante uno sconto, nelle misure previste, da computarsi in diminuzione del costo del rinnovo dell’abbonamento. Indennizzo quantificato sulla base della durata dell’abbonamento scaduto ed oggetto di rinnovo.

Oggi in Campania non è così. Le penali comminate dall’Ente locale all’impresa ferroviaria non finiscono nelle tasche degli utenti titolari di abbonamento che hanno subito il disservizio, che hanno vissuto sulla loro pelle i ritardi e le soppressioni. In Campania le penali vengono “convertite” in servizi aggiuntivi richiesti all’Impresa Ferroviaria a favore di altri utenti, di altre tratte, anche diverse da quelle che hanno subito e quindi generato le penali.

Noi riteniamo che la seconda soglia proposta nel Documento in Consultazione, quella che fa scattare il diritto all'indennizzo a favore dell'utente (ritardo superiore a 15 minuti) sia troppo penalizzante per i pendolari titolari di abbonamento per tratte-percorsi brevi come, ad esempio, la tratta Aversa-Napoli dove la soglia proposta (ritardo superiore a 15 minuti) è quasi il 100% della durata teorica del tragitto. Noi proponiamo che questa seconda soglia sia abbassata e fissata ai ritardi superiori a 5 minuti. Anche perché quelli inferiori a questa soglia non sono nemmeno definiti ritardi dall'impresa ferroviaria e non computati in nessun report.

Infine un commento in ordine alle opzioni alternative alle misure, all'impatto che le stesse possono avere nei confronti degli utenti del servizio piuttosto che sui costi operativi che le imprese ferroviarie incontreranno per l'opzione 1 piuttosto che la 2 piuttosto che la 3 di cui l'ART tratta nel documento di Analisi di Impatto Regolatorio (AIR).

Nel documento non è stato minimamente analizzato l'impatto economico che i disservizi causano agli utenti. Prendiamo ancora una volta il caso della tratta Aversa-Napoli ed analizziamo i dati di monitoraggio ufficiali forniti dalla Regione.

Somma di Nu A/R				Treni teorici Totali (Feriali + Festivi) del periodo				Regolarità (%) (Feriali + Festivi) del periodo			
Fascia Oraria	Andata	Ritorno	Totale complessivo	Fascia Oraria	Andata	Ritorno	Totale complessivo	Fascia Oraria	Andata	Ritorno	Totale complessivo
04-07	4	5	9	04-07	220	275	495	04-07	80,0%	85,8%	83,2%
07-09	8	3	11	07-09	449	183	632	07-09	76,4%	78,1%	76,9%
09-12	7	4	11	09-12	385	220	605	09-12	90,6%	84,5%	88,4%
12-15	5	7	12	12-15	293	385	678	12-15	87,4%	76,6%	81,3%
15-17	5	5	10	15-17	275	284	559	15-17	78,9%	69,0%	73,9%
17-19	5	6	11	17-19	275	339	614	17-19	74,5%	72,6%	73,5%
19-23	7	5	12	19-23	403	293	696	19-23	84,1%	65,5%	76,3%
Totale complessivo	41	35	76	Totale complessivo	2.300	1.979	4.279	Totale complessivo	82,0%	75,5%	79,0%

Come si può vedere dalle tabelle, la regolarità del servizio ferroviario a Frattamaggiore, durante il periodo di analisi (solo 64 giorni, dal 10-09-2017 al 13-11-2017) a livello globale è del 79%, ma, in alcune fasce orarie (tra le 17 e le 19) precipita al 73%: un'affidabilità del servizio offerto veramente scandalosa se confrontata con il resto d'Italia.

Nella fascia oraria tra le 7 e le 9 del mattino, nel periodo di osservazione, circa il 23% dei pendolari ha fatto tardi al lavoro, magari con una decurtazione dello stipendio in busta paga. Specularmente, le imprese che hanno decurtato lo stipendio a quei lavoratori hanno rinunciato a parte della produzione industriale e/o di servizi. In altre parole è pil locale che è andato in fumo. Qual è il costo che gli utenti e le imprese hanno sostenuto per i disservizi? Non se ne parla mai. Eppure sia gli utenti che le imprese lo vivono quotidianamente e sulla tratta Aversa-Napoli assume valori significativi, sconosciuti ai media.

In un momento storico in cui da tempo la crescita economica si misura in decimali di punto, il Paese, il Sud in particolare non può permettersi questi sprechi, queste inefficienze di Sistema. Ecco perché la regolamentazione dell'ART deve essere di dettaglio perché è nei dettagli che dalle nostre parti l'utente del servizio pubblico smette di essere un cittadino europeo.

A disposizione per ogni chiarimento, ringraziando anticipatamente per l'attenzione che dedicherete alla presente, si inviano Cordiali Saluti.

Frattamaggiore lì 21-05-2018

Gennaro Cimmino
COMITATO PENDOLARI FRATTAMAGGIORE