

**CAMERA DEI DEPUTATI**  
**IX° Commissione Permanente**  
**Trasporti, poste e telecomunicazioni**

**Atto del Governo n. 40**

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria**

**Osservazioni U.Di.Con. – Unione per la Difesa dei Consumatori**

In riferimento allo schema di decreto in oggetto, U.Di.Con. - Unione per la Difesa dei Consumatori, ringraziando per l'opportunità concessa, esprime le seguenti osservazioni.

Oggetto di consultazione è un tema molto delicato ed importante, destinato ad incidere nettamente nella qualità e nella modalità di accesso ai trasporti ferroviari da parte dell'intera cittadinanza.

Orbene, come illustrato in occasione dei lavori parlamentari, l'impulso legislativo è dato dalla Direttiva UE 2016/2370, la quale ha di fatto avviato l'*iter* verso la netta distinzione tra il soggetto che amministra la rete ferroviaria ed i soggetti che curano la circolazione dei mezzi ed il servizio di passeggeri sulla medesima rete.

Questa impostazione rispecchia, a ben vedere, quanto già accaduto, sempre sotto la spinta dell'UE, in molteplici settori: nell'Energia vi è stata la divisione tra il ruolo del distributore quale titolare della rete e del gestore come fornitore dell'utenza; nelle telecomunicazioni si assiste alla sempre maggior distinzione tra il soggetto titolare della rete di trasmissione dati ed i soggetti che poi *ivi* operano in favore dei clienti

Ciò è indice di una *ratio* precisa da parte del legislatore europeo: lo stesso tende operare una perfetta distinzione tra il titolare dell'infrastruttura ed i Player che vi operano.

Tale impostazione indubbiamente favorisce la concorrenza eliminando i c.d. monopoli di fatto, e ciò a beneficio degli utenti dei servizi; pertanto la stessa non può che essere accolta positivamente.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, nello specifico, la definizione di un soggetto che amministra la rete appare ancora più opportuna.

Non vi è chi non veda, infatti, che l'attuale assetto del trasporto ferroviario sia bisognoso dell'ingresso di nuovi *players*.

Del pari (e non v'è neppure necessità di invocare disastri come Pioltello) è altrettanto evidente che l'attuale rete ferrata abbia urgente bisogno di investimenti e manutenzione, così come le stazioni disseminate per il territorio nazionale con particolare riguardo a quelle periferiche.

In tal senso, l'individuazione di un soggetto deputato esclusivamente alla rete potrebbe senza dubbio agevolare, nell'obiettivo di una massima sicurezza e di una costante manutenzione ordinaria e straordinaria.

Proprio alla luce di siffatta concezione nevralgica del ruolo del gestore della rete, si auspica che in futuro possa giungersi alla distinzione perfetta del soggetto che amministra la rete, anche con riferimento alle "imprese integrazione verticale" ex articolo 2 lettera e del testo in commento.

\* \* \*

Con riferimento più specifico al testo, rilevano in primis le gravose ed impegnative prerogative del gestore di infrastruttura ex Articolo 8 e seguenti.

Nell'esaminare invero i compiti assegnati al gestore della rete, il lettore non può che domandarsi che cosa accada nel caso in cui in cui il gestore risulti inadempiente

È evidente, a tal proposito, che al fine di assicurare il perfetto svolgimento, da parte del gestore, dei propri compiti, sia necessario prevedere un adeguato sistema di controllo e deterrenza su di esso gravante.

Siffatti compiti di vigilanza non potranno che essere esercitati, ad avviso della scrivente- dall'Autorità Garante del settore – ART – che dovrà dunque essere dotata di un rinnovato potere sanzionatorio - dunque deterrente- e ciò con particolare riferimento ai nuovi obblighi di natura finanziaria e sulla manutenzione della rete.

Si ritiene invero che un mercato libero, come quello che si prospetta, risulti davvero vantaggioso per l'utente solo se bilanciato da giusti poteri sanzionatori e da opportuni controlli.

Sotto questo aspetto, appare opportuno implementare il testo in commento con particolare riferimento ai "meccanismi di coordinamento" di cui all'art. 8 (nuovo art. 11 quinquies).

A tal riguardo si ritiene che la disposizione debba esplicitamente prevedere il coinvolgimento periodico e sistematico delle Associazioni dei Consumatori rappresentative a livello Nazionale di cui all'art. 137 del decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206.

Queste invero, quali portatrici di interessi degli utenti possono contribuire proattivamente all'individuazione costante delle criticità da risolvere, favorendo il miglioramento del servizio.

Ancora sul ruolo delle Associazioni nell'ambito delle importanti trasformazioni che faranno seguito alla proposta in commento, ed anche al fine di massimizzare il giusto controllo sull'efficienza dei soggetti operanti nel settore ferroviario, appare opportuno istituire un meccanismo di risoluzione alternativa delle controversie presso l'ART, al pari di quello in essere presso altre Autorità Garanti (su tutte ARERA).

Ed infatti, si ritiene che in questa maniera si possano dotare i passeggeri di uno strumento di risoluzione della controversia che possa non solo rispondere in maniera celere alle esigenze di tutela

specifiche del settore, ma anche offrire all'Autorità competente un monitoraggio pressoché costante sulle criticità via via emerse, al fine di svolgere al meglio i propri poteri di vigilanza.

Inoltre, siffatto meccanismo ADR consentirebbe in particolare di dirimere il contenzioso in punto di c.d. "small claims" anche nei confronti di quei players che rifiutano di adottare o estendere il sistema di conciliazione paritetica – per quanto applicato da anni con successo in determinate casistiche del trasporto su ferro.

Naturalmente, tale sistema ADR dovrà essere progettato per massimizzare il coinvolgimento delle Associazioni dei Consumatori riconosciute, che da anni sono riferimento nel settore.

\* \* \*

Un rilievo particolare deve essere mosso con riferimento alle norme in punto di "trasparenza finanziaria" ex art. 8 (nuovo art. 11 quater), trattandosi di disposizioni delicatissime e destinate ad impattare su cifre rilevanti per l'erario.

In particolare si propone che venga esplicitamente previsto, a livello di norma primaria, un vincolo di bilancio per i gestori delle infrastrutture, che possa destinare parte importante delle loro finanze alla manutenzione concreta della rete ferrata, di cui il paese sembra avere impellente bisogno.

Si esprime perplessità, inoltre, per le disposizioni di cui ai commi 3 e 7 che, introducendo un certo margine di manovra nelle imprese ad integrazione verticale, sembrano porsi in maniera equivoca rispetto alla ratio della norma.

Si esprime infine apprezzamento per le disposizioni in punto di biglietti cumulativi ex art. 11 (nuovo art. 13 bis), e si chiede all'uopo che le Associazioni siano esplicitamente richiamate nel testo ai fini di un loro coinvolgimento nel decreto di attuazione *ivi* richiamato.

\*\*\*

Con riserva di ulteriormente dedurre ed argomentare nelle forme che si riterranno opportune, si ringrazia nuovamente per la preziosa opportunità concessa.

Roma, lì 25/09/2018

Il Presidente Nazionale U.Di.Con.  
Dott. Denis Domenico Nesci

