

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

**(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 15 novembre 2017

Osservazioni sull'atto:

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione) (COM(2017) 548)**

La Commissione Politiche dell'Unione europea,

considerato che esso prevede la rifusione del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, al fine di rafforzare i diritti dei passeggeri e, al contempo, di ridurre gli oneri che gravano sulle imprese ferroviarie;

ricordato che il vigente regolamento (CE) n. 1371/2007 già assicura ai passeggeri nel trasporto ferroviario, così come avviene per i passeggeri del trasporto aereo, del trasporto per via navigabile e del trasporto effettuato con autobus, diritti a: ottenere informazioni, effettuare prenotazioni, acquistare biglietti; ricevere attenzione, assistenza e indennizzi in caso di ritardi o soppressioni di servizi; ricevere assistenza gratuita per le persone con disabilità e per le persone a mobilità ridotta; ricevere risarcimento in caso di incidente; presentare reclami in modo rapido e semplice, ai fini della piena ed efficace applicazione della legislazione. Il regolamento si basa sul diritto internazionale vigente in materia e ne estende l'ambito di applicazione ai servizi ferroviari nazionali;

considerato che la proposta in titolo prevede, in particolare, le seguenti modifiche al regolamento vigente:

- la proposta esclude dalla possibilità di deroga i servizi nazionali a lunga percorrenza, mantenendola per i servizi urbani, extraurbani e regionali che non abbiano tratte transfrontaliere europee. Per i servizi operati di fuori del territorio dell'UE, gli Stati membri possono accordare deroghe, ma soltanto qualora siano in grado di dimostrare che i passeggeri sono adeguatamente tutelati nel proprio territorio.

- la proposta rafforza i diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta a ricevere informazioni e assistenza. Inoltre si elimina la possibilità per gli Stati membri di esonerare le imprese dall'obbligo di offrire assistenza e risarcimenti in caso di danneggiamento delle attrezzature per la mobilità di tali persone. La proposta introduce, poi, al nuovo articolo 26, l'obbligo per le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni di assicurare che tutto il personale addetto riceva una formazione adeguata a rispondere alle esigenze di tali persone, comprese le persone con disabilità mentali e intellettive;

---

Al Presidente  
della 8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

- vengono rafforzati i diritti dei passeggeri nei casi in cui il viaggio non si svolge secondo le previsioni. In particolare, nei casi in cui già alla partenza si prevede un ritardo superiore a 60 minuti, la proposta stabilisce, all'articolo 16, che l'itinerario alternativo simile possa essere fornito da qualsiasi impresa ferroviaria e possa prevedere modi di trasporto alternativi o di classe superiore senza costi aggiuntivi per il passeggero. Per quanto riguarda i ritardi sopraggiunti, la proposta mantiene il vigente obbligo, previsto all'articolo 17, di indennizzo del 25 per cento per ritardi superiori a 60 minuti e del 50 per cento per quelli superiori a 120 minuti, mentre introduce il computo cumulativo dei ritardi inferiori ai 60 minuti per i titolari di abbonamento;

- sempre nell'ambito dell'indennizzo di cui all'articolo 17, la proposta introduce una norma di compromesso sul tema della clausola di forza maggiore che esonera i vettori dall'obbligo di indennizzo. Infatti, dopo la sentenza della Corte di giustizia del 2013, che ha negato l'esistenza implicita di clausola di forza maggiore, le imprese ferroviarie hanno dovuto farsi carico anche di tali casi, a differenza degli operatori di altre forme di trasporto che beneficiano di deroghe in caso di forza maggiore. A tale riguardo, la valutazione d'impatto che sottende la proposta non ha rilevato un onere economico significativo per le imprese ferroviarie, derivante dall'assenza di tale clausola. Tuttavia, per assicurare il rispetto dei principi di proporzionalità e di equità giuridica per le imprese ferroviarie, nonché per assicurare i diritti dei passeggeri e la certezza del diritto, la proposta introduce una clausola di forza maggiore, limitatamente alle sole situazioni eccezionali provocate da condizioni meteorologiche avverse o catastrofi naturali;

- riguardo ai "biglietti globali", ovvero quelli che comprendono più servizi, operati da una o più imprese ferroviarie, la valutazione d'impatto ha constatato la tendenza delle imprese ferroviarie a vendere biglietti non globali al fine di eludere i connessi obblighi relativi a indennizzi, itinerari alternativi e assistenza. Inoltre, limitando i biglietti globali alle sole tratte operate in proprio, le grandi imprese ostacolano l'accesso al mercato ai nuovi operatori. La proposta, pertanto, stabilisce all'articolo 10 che le imprese *"compiono ogni sforzo per offrire biglietti globali, anche per viaggi transfrontalieri e che coinvolgono più di un'impresa ferroviaria"*, nonché, che *"qualora un passeggero riceva biglietti separati per un unico viaggio comprendente servizi ferroviari successivi operati da una o più imprese ferroviarie, i suoi diritti di informazione, attenzione, assistenza e indennizzo sono equivalenti a quelli riconosciuti ai possessori di un biglietto globale e coprono l'intero viaggio dalla partenza alla destinazione finale, a meno che il passeggero sia altrimenti informato esplicitamente per iscritto"*;

- per quanto riguarda i reclami, la proposta ne rafforza le procedure per agevolarne l'accesso e stabilisce i relativi obblighi che degli Organismi nazionali di applicazione, ai quali è possibile ricorrere successivamente al reclamo presentato senza esito all'impresa ferroviaria e a un organismo di risoluzione alternativa delle controversie;

- la proposta introduce, all'articolo 19, il diritto di regresso nei confronti di terzi, per l'impresa ferroviaria che abbia corrisposto un indennizzo od ottemperato ad altro suo obbligo a norma del regolamento;

- la proposta, inoltre, incoraggia, a fini ambientali, l'uso delle biciclette e stabilisce, all'articolo 6, il diritto dei passeggeri di portarle a bordo, limitando la

possibilità per l'impresa ferroviaria di rifiutarne il trasporto ai soli motivi di operatività o di sicurezza e previa informazione sulle condizioni di tale rifiuto;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012, e l'annesso documento redatto dall'Autorità di regolazione dei trasporti,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE, che prevede la procedura ordinaria per adottare le azioni della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di rafforzare i diritti dei passeggeri in tutto il territorio dell'Unione europea e, al contempo, di ridurre gli oneri che gravano sulle imprese ferroviarie in modo uniforme nell'UE, non può essere raggiunto dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato poiché le misure adottate si limitano a quanto necessario per raggiungere il predetto obiettivo. In tal senso, i maggiori costi per il settore ferroviario e le autorità nazionali, derivanti dalla riduzione delle deroghe e dalla maggiore assistenza ed erogazione di indennizzi, appaiono relativamente contenuti e proporzionati a quanto necessario per migliorare l'applicazione e il rispetto dei diritti dei passeggeri, oltre a essere compensati dall'introduzione della clausola di forza maggiore;

in riferimento alla clausola di forza maggiore di cui all'articolo 17, paragrafo 8, si ritiene opportuno che questa sia ulteriormente specificata, precisando che le "condizioni meteorologiche avverse" siano da intendersi come "catastrofi naturali di natura eccezionale, diverse dalle normali condizioni meteorologiche stagionali quali le tempeste autunnali o le periodiche alluvioni urbane", come indicato al considerando n. 21;

in riferimento al diritto all'informazione in caso di ritardo, si ritiene opportuno che sia previsto l'obbligo di informazione per via elettronica a ciascuno dei passeggeri che abbia fornito al vettore i dati necessari per essere contattato, alla stregua di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 18/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, all'articolo 20;

in riferimento all'insieme dei diritti dei passeggeri ferroviari e in particolare alle informazioni da fornire loro in caso di ritardi o disservizi prima e durante il viaggio, si auspica che le autorità preposte compiano una verifica sull'effettivo stato di attuazione dei rispettivi obblighi in capo alle imprese ferroviarie;

si invita, infine, la Commissione di merito a valutare le specifiche osservazioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nel documento allegato alla citata relazione del Governo.

Valeria Cardinali