



CITTÀ DI TORINO

MOZIONE N. 77

Approvata dal Consiglio Comunale in data 24 ottobre 2016

OGGETTO: INTERVENTO URGENTE SUL SERVIZIO FERROVIARIO TRATTO AD ALTA VELOCITÀ TORINO-MILANO.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

- il servizio ferroviario ad Alta Velocità, seppur di natura privata, è di interesse strategico per il Paese e non deve prescindere da valutazioni di pubblica utilità con particolare attenzione alla tutela della mobilità professionale e per motivi di studio;
- la tratta Torino-Milano conta ogni giorno lavorativo quasi 2.000 viaggiatori pendolari in possesso di regolare abbonamento mensile Alta Velocità, emesso da Trenitalia, con prevalente richiesta di lavoratori e professionisti con sede lavorativa presso il capoluogo della Regione Lombardia;
- l'acquisto di un abbonamento AV avviene quasi sempre per necessità dovuta al mercato del lavoro ed il prezzo imposto ai consumatori è al momento influenzato dall'assenza di una reale concorrenza sulla linea;
- l'utilizzo del servizio degli abbonati andrebbe garantito in ogni caso e in qualsiasi situazione - anche di emergenza - per il raggiungimento del luogo di lavoro la mattina e il ricongiungimento familiare la sera, in orari consoni al fondamentale rispetto delle esigenze professionali e familiari;

RILEVATO CHE

- l'infrastruttura dell'Alta Velocità, realizzata interamente con finanziamenti pubblici, oggi è utilizzata da società che, anche quando partecipate dallo Stato come Trenitalia, agiscono in ottica di massimizzazione del profitto a discapito del servizio pubblico, tagliando su quantità e qualità dell'offerta sulle tratte meno remunerative;
- negli ultimi anni il servizio di trasporto pubblico (regionale) ed i servizi universali (treni a lunga percorrenza) sono stati drasticamente ridimensionati (specialmente sulle tratte più remunerative) a favore dei servizi che Trenitalia dichiara "a mercato" (Frecciarossa e Frecciargento);

- a giugno 2015 Trenitalia ha palesato la necessità di modifica delle condizioni di abbonamento AV rivolte all'introduzione della prenotazione obbligatoria ed è stato contemporaneamente messo in atto un aumento del 15% della tariffa di abbonamento, necessità che Trenitalia ha giustificato con esigenze di ottimizzazione del servizio, di limitazione del sovraffollamento e di miglioramento della qualità e puntualità dei viaggi;
- l'introduzione della prenotazione obbligatoria è stata ritenuta l'unica possibilità da parte di Trenitalia per il raggiungimento di tali finalità, a scapito della garanzia del diritto al trasporto per tutti gli abbonati, ed esponendo molti di loro al rischio di una sanzione pecuniaria e mantenendo di fatto il privilegio ai soli acquirenti dei titoli di viaggio singoli;
- sono avvenuti e permangono gravi disservizi con ritardi sistematici e, su alcuni treni in fasce orarie più frequentate, di sovraffollamento delle carrozze, anche dovuta alla sostituzione degli ETR 500 con i Frecciarossa 1000;
- il fenomeno generato dalla obbligatorietà della prenotazione (ancorché non ancora sanzionabile) ha portato all'esaurimento dei posti liberi, con vetture che viaggiano tra Torino e Milano con un numero variabile di sedili vuoti in classe Standard oscillante tra i 30 ed i 50 posti non prenotati, non rilevabili a portale e nell'app confezionata da Trenitalia per gli utenti, tanto meno presso le biglietterie automatiche. Le richieste di incremento del numero di treni AV nelle fasce orarie tra le 6.30 e le 8.30 e tra le 17 e le 19.30, sono state solo parzialmente prese in considerazione, con l'inserimento di una corsa AV alle ore 7.00 e alle ore 19.00, senza approfondite valutazioni dell'effettiva domanda in tali fasce orarie, in condizioni di mancanza di flessibilità e semplicità nel cambio di prenotazione;
- NTV dal mese di dicembre 2015 (dopo aver aumentato il costo degli abbonamenti da 299 Euro a 380 Euro tra gennaio e settembre 2015) ha sospeso la vendita degli abbonamenti AV sulla tratta Torino-Milano (nel 2016 ha soppresso gradualmente gli abbonamenti anche su altre tratte. Ad oggi l'unica tratta dove è possibile acquistare un abbonamento NTV è la Roma-Napoli);

PRESO ATTO CHE

- la Regione Piemonte, in risposta alle richieste del Comitato pendolari veloci Torino-Milano ha dichiarato che la decisione di Trenitalia di incrementare il costo degli abbonamenti sui treni Frecciarossa sulla tratta Torino-Milano non ricade in alcun modo nelle competenze della Regione. Il servizio a loro parere è infatti erogato da Trenitalia in regime di concorrenza ed è quindi legato a logiche di puro mercato;
- da giugno 2015 ad oggi sono state presentate svariate interrogazioni parlamentari (riguardanti la prenotazione obbligatoria e l'abolizione degli abbonamenti) alle quali non risultano risposte nel merito da parte del Governo, atte a garantire il trasporto degli abbonati AV per motivi di lavoro e studio;

- a maggio 2016 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti si è espressa sui diritti minimi che gli abbonati dei servizi AV possono esigere nei confronti dei Vettori, dichiarando al tempo stesso, sulla base del parere reso dall'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato, che tali servizi sono offerti in regime di mercato e pertanto le compagnie hanno la facoltà di decidere se commercializzare o meno gli abbonamenti AV. Avverso tale provvedimento Federconsumatori, unitamente al Comitato Nazionale Pendolari AV, ha proposto ricorso al Tar Piemonte, per l'annullamento del provvedimento, tra l'altro, laddove non riconosce le caratteristiche di servizio pubblico del trasporto AV, assoggettandolo, di conseguenza, alle sole regole di mercato, senza garanzia alcuna per i titolari di abbonamento;
- con prot. n. 666/UC/T10 la Regione Piemonte conferma le disposizioni di Trenitalia e la completa cancellazione del servizio Frecciabianca sulla direttrice Torino-Milano e contestuale potenziamento dei servizi Frecciarossa. Tali disposizioni comporteranno disagi che si ripercuoteranno sugli utenti delle città intermedie di Vercelli e Novara;
- a giugno 2015 Trenitalia ha dichiarato di valutare seriamente la cessazione dell'emissione degli abbonamenti AV a partire da gennaio 2017. Tale eventualità costringerebbe gli attuali fruitori del servizio AV a doversi trasferire, oppure ad utilizzare il mezzo proprio o i treni regionali che versano in gravi condizioni per obsolescenza del materiale rotabile e per intensità del sovraffollamento. Tra fine Settembre e inizio ottobre 2016 Trenitalia ha modificato le proprie dichiarazioni (anche in sede di commissione trasporti del Senato) sostenendo che avrebbe intenzione di mantenere gli abbonamenti, ma dichiarando al contempo di nutrire seri dubbi sulla possibilità di commercializzarli nei primi mesi del 2017 in quanto ritiene che gli adeguamenti dei sistemi informatici che gli sono stati imposti dall'Autorità in Regolazione dei Trasporti non siano implementabili entro il 1 gennaio 2017 e che sono ancora in fase di valutazione i costi di tali implementazioni;
- la cessazione dell'emissione degli abbonamenti AV peggiorerebbe notevolmente la qualità di vita degli abbonati Alta velocità raddoppiando i tempi necessari per raggiungere il posto di lavoro e per il ricongiungimento familiare a causa dell'insostenibilità economica del costo dell'acquisto di biglietti singoli sui treni Alta Velocità (A/R per 22 giorni equivalente a circa 1.400 Euro contro i 340 Euro dell'abbonamento);
- la sostituzione con viaggi su treni interregionali comporta, per gli spostamenti tra grandi tempi urbani, tempi di percorrenza non compatibili con le esigenze di lavoro e studio e di famiglia, oltre al rischio di generare ulteriori sovraffollamenti su tali convogli;

CONSIDERATO INOLTRE

che nel Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario viene disposto che:

- 1) nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri

- in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto;
- 2) la comunicazione della Commissione "Strategia Politica dei Consumatori 2002-2006" stabilisce l'obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 153 paragrafo 2, del trattato;
 - 3) poiché il passeggero ferroviario è la parte debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati;
 - 4) tra i diritti degli utenti dei servizi ferroviari rientra la disponibilità di informazioni sul servizio di trasporto prima e durante il viaggio. Ove possibile, le imprese ferroviarie ed i venditori di biglietti dovrebbero fornire tali informazioni in anticipo e quanto prima possibile;

CONSIDERATO INFINE CHE

- l'articolo 37 del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22/ dicembre 2011, n. 214 ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti ed in particolare al comma 3, lettera a), asserisce che l'Autorità "può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico";
- l'articolo 37, comma 1 del Decreto Legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito, con modificazioni, della Legge 24 marzo 2012, n. 27, in relazione al trasporto ferroviario, attribuisce all'Autorità il compito di definire, sentiti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regioni e gli Enti Locali interessati, agli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento;
- la deliberazione n. 83 del 21 luglio 2016 dell'Autorità di regolazione dei trasporti recita: "E' avviata una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione contenente la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti del servizio pubblico";
- l'allegato A della deliberazione n. 83/2016 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, contenente lo schema di atto di regolazione recante "Definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità per efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del Decreto Legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del Decreto Legge n. 1/2012" propone:
 - al punto 3 della misura 3: "Sono definiti nel dettaglio gli obblighi di servizio pubblico in relazione alle modalità di erogazione del modo di trasporto individuato. Indipendentemente dal modo e dalla tipologia di trasporto, l'offerta di servizi negli orari dove maggiormente si concentra l'utenza che si sposta per ragioni di lavoro o

studio, come ad esempio nelle fasce orarie di prima mattina e di tarda sera dei periodi non festivi, deve essere adeguata. Questi stessi servizi sono erogati a predeterminate condizioni di qualità del servizio ed entro livelli massimi di tariffa";

- al punto 4 della misura 3: "Gli obblighi di servizio pubblico soddisfatti attraverso servizi di linea devono essere definiti, oltre a quanto previsto nel punto precedente, anche in termini di relazioni da servire, frequenze, orari, periodicità e obblighi di assicurare la disponibilità di posti a sedere per selezionate categorie di utenza".

Nella misura 6 (Modalità di determinazione delle tariffe negli Ambiti, rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio e diritti dei passeggeri):

"1. Ai fini della determinazione delle tariffe all'utenza dei servizi di trasporto soggetti a obblighi di servizio pubblico, l'Ente responsabile del servizio o suoi Enti strumentali effettuano apposite rilevazioni sulla domanda di mobilità dell'Ambito o verificano quelle rese disponibili da soggetti terzi, tracciando la distribuzione temporale e spaziale della stessa, le motivazioni di viaggio, la disponibilità a pagare dei soggetti di indagine e, in generale, le loro preferenze. I dati derivanti dall'osservazione delle serie storiche sui passeggeri trasportati o sui biglietti venduti e sui relativi ricavi sulle tratte destinate al soddisfacimento di parte o di tutta la domanda dell'Ambito sono utilizzati ad integrazione di quanto precede.

2. Per le categorie di utenza che si spostano quotidianamente per motivi di studio o lavoro e per quelle caratterizzate da condizioni di disagio socio-economico, disabilità e mobilità ridotta, sono garantite tariffe e abbonamenti entro limiti massimi stabiliti dall'Ente titolare della potestà tariffaria (titoli di viaggio tutelati ed agevolati). Per le predette categorie di utenza le tariffe sono fissate in funzione dei chilometri percorsi e dei tempi di viaggio garantiti, nonché in relazione ai tempi di attraversamento dei nodi di scambio.

3. Per le categorie di utenza diverse da quelle di cui al punto precedente, le tariffe sono fissate in funzione della disponibilità a pagare dell'utenza, degli standard di qualità del servizio garantiti superiori a quelli stabiliti dall'Autorità nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera d), del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, e di altri fattori, tra i quali, a titolo, non esaustivo, la fascia oraria di utilizzo dei mezzi di trasporto, le quantità e modalità di acquisto, la tipologia dei servizi a bordo, i canali di distribuzione, e gli altri parametri di scelta degli utenti, come rilevati dalle indagini di cui al punto 1.";

IMPEGNA

La Sindaca e la Giunta, nell'ambito delle singole deleghe e responsabilità, a:

- 1) promuovere un tavolo di confronto urgente con le istituzioni, le imprese ferroviarie ed i

- Comitati pendolari Alta Velocità, al fine di verificare la sussistenza di soluzioni pragmatiche e risolutiva;
- 2) istituire, in accordo con il Sindaco della Città di Milano, un tavolo di concertazione con le autorità regionali piemontesi e lombarde e l'Agenzia della Mobilità piemontese per la definizione di misure comuni nei confronti dei gestori Alta Velocità e a sostegno dei pendolari tra le due aree metropolitane, che possa altresì fungere da capofila per le altre realtà metropolitane;
 - 3) effettuare uno studio e proporre possibili agevolazioni tariffarie sul trasporto pubblico locale, destinate specificatamente ai viaggiatori pendolari titolari di un abbonamento ferroviario;
 - 4) sensibilizzare i parlamentari membri delle Commissioni trasporti di Camera e Senato per cercare tutte le possibili soluzioni - strutturali e non provvisorie- ai problemi con i gestori Alta Velocità;
 - 5) aprire un canale diretto di comunicazione con le autorità competenti sulla vigilanza dei servizi di trasporto e della concorrenza, per segnalare direttamente le problematiche riscontrate dai viaggiatori;
 - 6) aprire un canale diretto di comunicazione con il Ministero dei Trasporti/Commissione Trasporti Camera/Commissione Trasporti Senato al fine di organizzare un incontro con i Comitati Pendolari in quanto il trasporto Alta Velocità è regolato a livello ministeriale.
-