

**Commissione 8<sup>a</sup> - Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato della Repubblica**

**“Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne. Atto del Governo n. 149, sottoposto a parere parlamentare”**

**Audizione del Presidente Andrea Camanzi  
dinanzi all’ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari della Commissione**

**Roma, 1 aprile 2015, h. 14:15**

Illustrissimo Presidente, Illustri Senatori,

desidero innanzitutto esprimere il mio ringraziamento per avere dato all’Autorità l’opportunità di riferire in ordine al provvedimento in esame. Questa è anche una occasione per anticipare alcune delle considerazioni che informeranno il nostro rapporto annuale al Parlamento sulla materia dei diritti dei passeggeri, rapporto che è previsto sia per la modalità di trasporto via mare e vie navigabili interne – oggetto della odierna audizione – sia per la tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via ferrovia ed autobus, già attribuiti alla competenza dell’Autorità, rispettivamente, con i decreti legislativi n. 70 e n. 169 del 2014. Come nei precedenti due casi citati, infatti, anche in quello in esame, l’Autorità è individuata quale organismo nazionale responsabile della applicazione del regolamento n. 1177/2010.

In continuità con i precedenti, anche questo Regolamento risponde agli obiettivi di:

- garantire un maggiore livello di protezione per i passeggeri
- contrastare effetti di esclusione derivanti da barriere o altre difficoltà di accesso ai servizi di trasporto
- migliorare la qualità dei servizi anche ove questi non siano connotati da obblighi di servizio pubblico
- assicurare l’effettività della tutela in tempi adeguati.

Sono noti i gravissimi disagi – per citare uno solo di molti episodi – che nel mese di agosto 2014, hanno riguardato migliaia di utenti a seguito della soppressione senza preavviso di alcune tratte di collegamento marittimo tra la Sardegna e il continente. Ebbene, l’adozione delle disposizioni nazionali in esame dovrebbe, fra l’altro, scongiurare il ripetersi di circostanze in cui passeggeri ed associazioni non hanno avuto altra scelta, in caso di mancato ristoro per il disagio subito, che ricorrere in via giudiziaria, non trovando ancora applicazione il citato regolamento comunitario.

I contenuti delle disposizioni di attuazione in commento sono esposti nella presentazione del Relatore; non è quindi utile ripercorrerli in questa sede. Né essi pongono particolari criticità o questioni nuove – nella prospettiva dell’Autorità – rispetto a quelle esaminate nel contesto della adozione dei decreti legislativi di attuazione degli altri Regolamenti in materia di tutela dei diritti dei passeggeri. Mi limiterò, quindi, ad evidenziare pochi aspetti che potrebbero meritare attenzione da parte delle Commissioni parlamentari.

Mi riferisco, in primo luogo, al termine a decorrere dal quale può essere proposto, in seconda istanza, il reclamo dinanzi all’Autorità, che è di 60 giorni: un termine diverso, quindi, sia da quanto previsto nel trasporto via ferrovia (ove il termine è di 30 giorni), che da quanto previsto nel trasporto via autobus (ove il termine previsto è di 90 giorni). Al Parlamento ed al governo valutare se questa sia la sede per avviare un allineamento delle norme di esecuzione dei regolamenti comunitari in materia di tutela dei diritti dei passeggeri, che l’Autorità ritiene opportuno pur mantenendo le specificità che caratterizzano i singoli settori.

Si osserva, inoltre, che lo schema di decreto legislativo in esame dispone che l’Autorità di regolazione dei trasporti è responsabile della applicazione del Regolamento CE n. 2006/2004 del Parlamento e del Consiglio del 27 ottobre 2004 sulla “Cooperazione tra autorità nazionali responsabili dell’esecuzione della normativa che tutela i consumatori (*Regolamento sulla cooperazione per la tutela dei consumatori*)”. Gli effetti di questa investitura – già prevista anche nell’ambito del conferimento di competenze all’Autorità sulla base del Regolamento sulla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via autobus – non devono essere sottovalutati trattandosi di norme che prefigurano un ampio insieme di attribuzioni in materia di scambio di informazioni, assistenza reciproca e cooperazione tra autorità nazionali competenti. Non sorprende, quindi, che proprio a tale proposito, lo stesso Regolamento 2006/2004 prevede che gli organismi designati dagli Stati membri siano dotati dei poteri investigativi ed esecutivi (art. 4, par. 3), nonché delle risorse (art. 4, par. 7) adeguati necessari a darvi esecuzione.

Rileva, inoltre, la previsione che le somme derivanti dalle sanzioni irrogate dall’Autorità per violazioni commesse nel settore del trasporto effettuato con autobus e del trasporto effettuato via mare e vie navigabili interne confluiscono in un unico fondo per la successiva riassegnazione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato al sovvenzionamento di progetti a vantaggio dei consumatori. Questo unico fondo rimarrebbe, tuttavia, distinto da quello al quale far affluire le sanzioni derivanti dalla applicazione del Regolamento in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via ferrovia.

Riguardo alle risorse da destinare alla tutela dei diritti degli utenti, per quanto risulterebbe auspicabile un incremento di tale pianta organica per gestire tutte le diverse e complesse funzioni attribuite all'Autorità dalle norme istitutive, allo stato, le dieci unità attualmente destinate alla tutela dei diritti dei passeggeri in esecuzione del d. lgs. n. 169/2014 dovrebbero consentire di assicurare la corretta esecuzione anche delle nuove competenze in materia di tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e vie navigabili interne nelle prescritte condizioni di invarianza della spesa.

Nell'insieme, come nei casi del d. lgs. 70 e del d. lgs. 169 del 2014, anche lo schema di decreto legislativo in esame individua competenze aggiuntive rispetto a quelle previste dalle norme istitutive dell'Autorità e contenute nell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201, come modificato dalla legge di conversione e da successivi provvedimenti. In particolare, rispetto ai compiti di regolazione *ex ante* dell'Autorità, la disciplina della tutela dei diritti dei passeggeri di derivazione europea si connota in quanto relativa alle fasi di vigilanza, accertamento e sanzione per eventuali violazioni di diritti il cui contenuto minimo è **già definito** nei richiamati regolamenti. Tale competenza si sovrappone, quindi, a quella già prevista dal citato art. 37 comma 2 lett. e) di **definizione**, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, del contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto.

Può essere di interesse per la Commissione una breve sintesi delle misure adottate in tali altri due ambiti. Innanzitutto, l'Autorità ha dato esecuzione alle prescrizioni che prevedono la adozione, per ciascuno di essi, di uno specifico "Regolamento" per l'accertamento e l'irrogazione delle relative sanzioni e di modalità operative per la presentazione del reclamo, entrambi accessibili attraverso il sito istituzionale della stessa Autorità. Regolamento e modalità operative sono stati elaborati in esito ad apposite consultazioni, che hanno coinvolto tutte le parti interessate e i diversi portatori d'interesse, cui è stata data la possibilità presentare commenti ed osservazioni. In particolare, il modulo per la presentazione del reclamo è stato predisposto tenendo conto anche dei suggerimenti della Commissione europea e di altri Stati membri, come rappresentati nel corso delle riunioni periodiche dei competenti gruppi di lavoro in sede UE. Un procedimento analogo verrà adottato in fase di esecuzione delle disposizioni oggi in esame, ove confermate.

Sul piano operativo, sono sinora pervenuti all'Autorità poco più di 40 reclami relativi al trasporto via ferrovia (per il quale il regolamento dell'Autorità è in vigore dal 4 luglio 2014) e meno di dieci relativi al trasporto via autobus (in vigore dal 20 gennaio 2015). Di questi, circa la metà risulta positivamente concluso, con un ristoro o rimborso da parte del vettore, mentre altri sono in fase di risoluzione. La composizione bonaria tra le parti senza che sia stato necessario dare corso ad un procedimento sanzionatorio può considerarsi un

esito positivo della fase di prima applicazione delle norme in esame. Le cifre appena richiamate riguardano solo i reclami ai quali è seguita una istruttoria mentre esclude quelli dichiarati inammissibili, improcedibili o irricevibili. Dette cifre escludono, altresì, i reclami ricevuti dall'Autorità a titolo diverso da quello relativo alla applicazione dei regolamenti comunitari in materia di diritti dei passeggeri.

Quanto precede non esclude, evidentemente, la preoccupazione che la persistente segmentazione degli strumenti e dei fori competenti condizioni l'efficacia ed effettività della tutela dei diritti dei passeggeri.

Credo di aver così esaurito le osservazioni che riteniamo utile sottoporre alla Commissione. Desidero ringraziare, anche a nome dei Colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, il Presidente ed i componenti della Commissione per l'attenzione che ci hanno riservato.

Roma, 1 aprile 2015