

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo è finalizzato a dettare la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento comunitario n. 1371/2007, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, che impone una serie di obblighi in particolare a carico delle imprese e dei gestori delle infrastrutture ferroviarie a tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il decreto è stato emanato ai sensi degli articoli 30 e 32 del regolamento suddetto ed in attuazione dell'articolo 1 della legge 15 dicembre 2011, n. 217 (Legge comunitaria 2010) contenente la delega al Governo ad emanare, entro due anni dall'entrata in vigore della stessa legge, disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti in regolamenti comunitari, per i quali non sono già previste sanzioni penali o amministrative.

L'articolo 30 ("Applicazione") del regolamento 1371/2007 dispone che ogni Stato membro designa uno o più organismi responsabili dell'applicazione del Regolamento, e che l'organismo adotta le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri. Al riguardo, la norma comunitaria sancisce anche l'indipendenza dell'organismo da "qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dall'organismo preposto all'imposizione dei diritti, dall'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall'impresa ferroviaria".

L'articolo 32 ("Sanzioni") fa carico agli Stati membri di definire il regime sanzionatorio applicabile per inosservanza delle disposizioni stabilite dal Regolamento. Gli stessi Stati membri "adottano tutte le misure necessarie per assicurare l'attuazione". La disposizione sancisce anche l'effettività, la proporzionalità e la capacità dissuasiva delle suddette sanzioni.

Dunque lo schema di decreto legislativo:

- 1) istituisce l'organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (denominato "Organismo di controllo");
- 2) prevede il regime sanzionatorio applicato dall'Organismo di controllo, individuando le fattispecie sanzionabili, l'entità delle sanzioni, le procedure per l'applicazione.

Il provvedimento è suddiviso in 8-Capi e 21 articoli come di seguito precisato:

- CAPO I - DISPOSIZIONI GENERALI - artt da 1 a 5;
- CAPO II - SANZIONI IN MATERIA DI CONTRATTO DI TRASPORTO, DI OBBLIGO DI INFORMAZIONE E VENDITA DI BIGLIETTI – artt. da 6 a 11
- CAPO III - SANZIONI IN MATERIA DI RESPONSABILITÀ DELLE IMPRESE FERROVIARIE IN RELAZIONE AI PASSEGGERI ED AI LORO BAGAGLI – artt. 12 e 13
- CAPO IV - SANZIONI RELATIVE A RITARDI, COINCIDENZE PERSE E SOPPRESSIONI – artt. 14 e 15;
- CAPO V - SANZIONI PER VIOLAZIONE OBBLIGHI RELATIVI A PERSONE CON DISABILITÀ E PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA – art. 16;
- CAPO VI - SANZIONI RELATIVE AGLI OBBLIGHI IN MATERIA DI SICUREZZA, RECLAMI E QUALITÀ DEL SERVIZIO – artt. da 17 a 19;
- CAPO VII - SANZIONI RELATIVE AD OBBLIGHI INFORMATIVI – ART 20;
- CAPO VIII - DISPOSIZIONI FINANZIARIE E FINALI – art. 21



Il Capo I dello schema di decreto reca disposizioni in ordine all'Organismo di controllo, individuato nell'Autorità dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto legge "Salva Italia" n. 201/2011 e, nelle more dell'entrata in operatività della predetta Autorità, nella Direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si ritiene, infatti, che la suddetta Autorità rispecchi pienamente i requisiti di indipendenza così come previsto dal Regolamento 1371/2007 (di seguito, "Regolamento"). In particolare, l'articolo 30 del Regolamento 1371/2007 relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, stabilisce che l'organismo designato dallo Stato membro all'applicazione del regolamento medesimo nonché all'adozione delle misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti del passeggero, deve necessariamente garantire l'indipendenza da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dall'organismo preposto all'imposizione di diritti, dall'organismo preposto all'imposizione di diritti, dall'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall'impresa ferroviaria. Il suddetto requisito di "terzietà" deve essere garantito sul piano giuridico-organizzativo, decisionale e finanziario. Tali requisiti, cioè l'indipendenza dell'Organismo da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dall'organismo preposto all'imposizione di diritti, dall'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall'impresa ferroviaria, sono ampiamente assicurati dall'istituenda Autorità dei trasporti e, nelle more della sua costituzione ed operatività, dalla competente Direzione generale per il trasporto ferroviario, in quanto la predetta direzione generale ed in primis lo stesso Ministero non hanno competenze in materia di assegnazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria né di imposizione dei diritti per l'accesso alla predetta infrastruttura, in quanto trattasi di compiti demandati al Gestore dell'infrastruttura dalla normativa vigente in materia..

Si conferma, infatti, l'autonomia del Gestore dell'infrastruttura (R.F.I. SpA) nella determinazione dei diritti, come già indicato nelle precedenti note di questo Ministero relative alla procedura di infrazione in corso. La funzione dell'autorità, cioè del predetto Ministero è legata alla verifica che il Gestore dia applicazione, nella determinazione del canone, ai criteri ed ai principi già precedentemente definiti dalla legislazione di settore e che siano stati verificati i presupposti di bilancio a cui il Gestore è soggetto (tendenziale pareggio). Questo indica che il Gestore definisce i valori del canone per le singole linee e tratte in cui è divisa la rete ferroviaria nazionale, adottando metodi di ripartizione concordati precedentemente e verificando che sia soddisfatto il totale dei ricavi previsti da canone, in base alle previsioni di traffico. Si ricorda infatti che il modello di canone adottato in Italia è una modellazione del tipo "Top to down", cioè, individuato il montante dei costi "diretti ed indiretti" di circolazione dei treni sulla rete al netto dei finanziamenti dello Stato, si ripartisce tale montante sulle singole linee in funzione di criteri basati, ad esempio, sul costo, sullo scarcity price, sul mark-up ed su quei criteri che sono previsti dalla direttiva europea. Nel decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, all'articolo 17 comma 1, è indicato che "con decreto del Ministro... è stabilito il canone dovuto per l'accesso..".

Si conferma, poi, che né l'istituenda Autorità né il Ministero espletano alcuna azione limitativa o decisionale sul Consiglio di Amministrazione di FS o sui suoi obiettivi economici o di bilancio. Inoltre, qualora si siano considerate le "azioni di controllo di redditività" quelle attività che derivano dalla vigilanza sulla applicazione dall'atto di concessione e quindi il controllo del contratto di programma, si rammenta che sono azioni esplicitate solamente e strettamente al Gestore e non sull'impresa Trenitalia e tanto meno sul Gruppo FS globalmente inteso o sulla Holding. L'Organismo di controllo vigila sulla corretta applicazione del Regolamento, ed a tal fine esercita funzioni di monitoraggio, di vigilanza nonché sanzionatorie e riferisce annualmente al Ministro in ordine all'applicazione del Regolamento stesso.

Per i servizi di competenza regionale e locale, entro i limiti di cui all'art. 30 del Regolamento, l'articolo 4, comma 5 prevede che i reclami possono essere inoltrati dai passeggeri alle



competenti strutture regionali che provvedono, a seguito di un preliminare esame, all'inoltro all'Organismo di controllo - con periodicità mensile - esclusivamente nell'ipotesi di non manifesta infondatezza del reclamo stesso. Con decreto del Ministero annualmente sono individuate le strutture competenti a livello regionale sulla base delle indicazioni a tal fine fornite dalle singole Regioni, restando per le stesse impregiudicata ogni azione diretta all'applicazione di eventuali penali, scaturenti da violazioni contrattuali sulla base di contratti di servizio in vigore, limitatamente a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del presente decreto.

L'articolo 5, conformemente alle disposizioni recate dalla legge 24 novembre 1981, n. 689, detta disposizioni in merito al procedimento sanzionatorio, stabilendone altresì i termini. Il comma 6 prevede una forma di diffida ad adempiere, fatta salva l'applicabilità immediata delle sanzioni per le violazioni di cui agli articoli 13, 15 e 16. E', infatti, essenziale prevedere una forma di diffida preventiva nei confronti dell'impresa ferroviaria affinché la stessa abbia modo di rendersi ottemperante in modo consapevole e generalizzato alla normativa, e non per i singoli casi specifici presi in considerazione, potendosi organizzare affinché i propri processi produttivi rispondano pienamente alle esigenze di tutela del passeggero, secondo l'interpretazione dell'Organismo. L'attività di accertamento da parte dell'Organismo, in questo caso è una modalità virtuosa per indurre le imprese ferroviarie ad adeguarsi alla *ratio* del regolamento CE 1371/2007 che è quella di promuovere la piena applicazione delle garanzie e dei diritti dei consumatori e, evidentemente, le previste sanzioni sono solo lo strumento per conseguire il suddetto obiettivo. In piena linea con la citata *ratio* della normativa europea, è necessario che l'Organismo di Vigilanza svolga un ruolo di indirizzo applicativo ed interpretativo.

Il comma 8 in particolare prevede che l'Organismo di controllo determina l'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie nell'ambito del minimo e massimo edittale previsto per ogni fattispecie di violazione dal presente decreto, nel rispetto dei principi di effettività e proporzionalità ed in funzione di alcuni criteri, quali: la gravità della violazione; la reiterazione della violazione; le azioni poste in essere per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; il rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto a quelli trasportati. Lo schema di decreto in parola istituisce pertanto sanzioni che innovano l'ordinamento giuridico vigente e che trovano applicazione per l'inosservanza delle disposizioni contenute nel regolamento CE 1371/2007.

Il Capo II reca sanzioni in materia di contratto di trasporto, di obbligo di informazione e vendita di biglietti.

Per le singole fattispecie sono state contemplate due tipologie di infrazioni, rispettivamente legate all'inadempienza sistematica e *erga omnes* dell'impresa ferroviaria (es. mancata adozione di procedure o normative conformi alle prescrizioni), e all'inadempienza, collegata ad un singolo evento, rispetto a singoli utenti o gruppi di utenti.

L'art. 6 prevede le sanzioni relative al trasporto di biciclette, mentre l'art 7 prevede l'inefficacia delle clausole derogatorie o restrittive degli obblighi nei confronti dei passeggeri, introdotte nel contratto in violazione dell'art. 6 del regolamento. L'obbligo di comunicare la soppressione di treni regolati con contratti di servizio pubblico è previsto e sanzionato dall'art. 8, mentre gli obblighi informativi nei confronti dell'utenza relativi al viaggio e in materia di canali di distribuzione dei titoli di vendita sono definiti dagli articoli 9 e 10 e corredati di idonee sanzioni in caso di inadempimento.

Le disposizioni in materia di realizzazione dei sistemi di gestione delle informazioni relative al viaggio e alle prenotazioni sono disciplinati nell'art. 11.



Il Capo III, recante sanzioni in materia di responsabilità delle imprese ferroviarie in relazione ai passeggeri ferroviari ed ai loro bagagli, prevedendo all'art. 12 le verifiche e le sanzioni relative alla responsabilità delle imprese ferroviarie per mancato rispetto dell'obbligo di copertura assicurativa minima e all'art. 13 dell'obbligo di corrispondere un pagamento anticipato in caso di decesso o lesioni del passeggero.

Il Capo IV, con gli articoli 14 e 15, disciplina le sanzioni da applicare nel caso di mancato rispetto degli obblighi previsti dal Regolamento per la tutela dei passeggeri in caso di ritardi, coincidenze perse e soppressioni. In particolare, esso prevede le sanzioni in caso di violazione dell'obbligo di assistenza al passeggero e di servizi di trasporto alternativi quando il viaggio non possa essere proseguito.

Il Capo V disciplina gli obblighi a tutela delle persone con disabilità e mobilità ridotta, individuando il "Gestore delle stazioni" ai fini della responsabilità in materia di attuazione delle norme a favore dell'accessibilità e definendo le sanzioni da applicare per il caso di inosservanza delle disposizioni sancite dal Regolamento (art. 16, commi 1, 2, 3).

Il Capo VI definisce le sanzioni da applicare per i casi di mancata ottemperanza degli obblighi in materia di sicurezza personale dei passeggeri (art. 17), di trattamento dei reclami (art. 18), di norme di qualità dei servizi (art. 19).

Il Capo VII introduce, all'art. 20, l'obbligo di informare i passeggeri in ordine ai loro diritti ed obblighi previsti dal Regolamento sia nelle stazioni che a bordo dei treni e che dunque coinvolge imprese ferroviarie, gestori delle stazioni nonché *tour operator*.

Infine il **Capo VIII** contiene l'articolo 21 che reca la clausola di invarianza della spesa. Infatti, si prevede che dall'attuazione delle disposizioni dell'emanando decreto (quali l'istituzione dell'organismo ovvero l'applicazione della disciplina sanzionatoria) non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica; stabilendo al comma 2 che le Amministrazioni pubbliche interessate provvederanno all'adempimento dei compiti derivanti dal regolamento stesso con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



RELAZIONE TECNICA
(ai sensi dell'articolo 17 della legge 31 dicembre 2009, n. 196- Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze 13.09.2010, n. 32)

Descrizione dell'innovazione normativa

Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

"Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento per le politiche europee e Ministero della giustizia.

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) Tipologia dell'atto: schema di decreto legislativo emanato in attuazione della legge n. 217 del 2011.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Si premette che il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di neutralità finanziaria (art. 21).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: art. 3, 4, 5, comma 9, articoli da 6 e 20.

PER LA COPERTURA:

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA:

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: art. 21

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Il decreto legislativo in esame istituisce l'Organismo di controllo in attuazione dell'articolo 30 del Regolamento 1371/CE (competente per la vigilanza sull'attuazione del regolamento e per l'irrogazione



delle sanzioni amministrative pecuniarie previste nel decreto in esame in caso di violazioni delle disposizioni del regolamento stesso) e stabilisce il regime sanzionatorio per le violazioni degli obblighi previsti dal suddetto regolamento comunitario .

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 21).

L'invarianza è assicurata dalla previsione di cui al suddetto art. 21 che le amministrazioni pubbliche coinvolte nell'attuazione delle disposizioni provvederanno allo svolgimento delle funzioni di competenza con le risorse umane finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente come di seguito rappresentato

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I: 3,4, 5, comma 11, e 21.

- Art. 3 (Organismo di controllo): l'articolo reca l'istituzione dell'Organismo di controllo, individuato nell'Autorità dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto legge n.201/2011 e, nelle more dell'entrata in operatività della predetta Autorità, nella Direzione Generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per lo svolgimento dei compiti indicati nel punto successivo. A tal fine il contingente di personale di uno degli uffici dirigenziali della predetta direzione, cui saranno attribuite le funzioni di organismo di controllo, sarà integrato di ulteriori unità da reperire esclusivamente con procedure di mobilità interna al Ministero medesimo, pertanto l'istituzione ed il funzionamento dell'organismo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
- Art. 4 (Funzioni dell'Organismo di controllo): l'Organismo vigila sul rispetto delle disposizioni del regolamento 1371/CE ed accerta eventuali violazioni delle predette disposizioni avviando, qualora necessario, il procedimento per l'irrogazione delle sanzioni previste nell'emanando decreto legislativo;
- Art. 5 (Procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni): disciplina il procedimento per l'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle sanzioni. In particolare, il comma 10 prevede che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, il 50 per cento dell'importo derivante dal pagamento delle sanzioni versate all'entrata del bilancio dello Stato è riassegnato in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'eventuale potenziamento dell'attività di controllo. Con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome, il predetto fondo è ripartito tra il predetto Ministero e le Regioni, in misura tale che a ciascuna Regione sia trasferito l'importo pari alla metà di quello derivante dal pagamento delle sanzioni applicate in relazione ai servizi di trasporto ferroviario riferibili al proprio territorio;
- Artt da 6 a 20: stabiliscono il regime sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento 1371/CE, individuando per le singole fattispecie di violazione la relativa sanzione amministrativa pecuniaria;
- Art. 21 (Disposizioni finanziarie e finali): reca la clausola di invarianza finanziaria prevedendo che dall'attuazione delle disposizioni del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Inoltre è stabilito che le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuove o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 21). Si rinvia alle motivazioni indicate nel punto A).

Nuove o maggiori entrate.

Nuove entrate conseguiranno al pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dagli articoli da 6 a 20 del decreto, ma trattandosi di introiti eventuali legati alla commissione e all'accertamento di violazioni degli obblighi previsti dal reg. 1371/CE non è possibile quantificarne l'importo.

In merito agli introiti suddetti l'articolo 5, comma 10, prevede che con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, il 50 per cento dell'importo derivante dal pagamento delle sanzioni versate all'entrata del bilancio dello Stato è riassegnato in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'eventuale potenziamento dell'attività di controllo. Con successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome, il predetto fondo è ripartito tra il predetto Ministero e le Regioni, in misura tale che a ciascuna Regione sia trasferito l'importo pari alla metà di quello derivante dal pagamento delle sanzioni applicate in relazione ai servizi di trasporto ferroviario riferibili al proprio territorio.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni

Nuove o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. E' stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 21).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

Allegato

Prospetto riepilogativo

degli effetti dell'intervento normativo sui saldi di finanza pubblica

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziare, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

20 SET. 2013

Il Ragioniere Generale dello Stato



Titolo: DISPOSIZIONI CONCERNENTI LA DISCIPLINA SANZIONATORIA DELLE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO 1371/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 OTTOBRE 2007, RELATIVO AI DIRITTI E AGLI OBBLIGHI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO FERROVIARIO.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Dir. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 – G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)

SEZIONE I - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate,

L'intervento regolatorio dà attuazione alle disposizioni del 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, che rappresenta l'unica fonte normativa vigente in materia.

L'intervento regolatorio, dando attuazione al regolamento comunitario, persegue lo scopo di rafforzare i diritti dei passeggeri non solo del trasporto internazionale ma anche quelli del trasporto nazionale e regionale rispetto al sistema di diritto internazionale vigente in materia, di cui alle Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli (CIV) della Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo 3 giugno 1999, in corso di ratifica. Ed infatti, nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri nell'ambito del trasporto ferroviario e migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi su rotaia incrementando la quota di mercato rispetto ad altre modalità di trasporto. La comunicazione della Commissione "strategia politica dei consumatori 2002-2006 stabilisce l'obiettivo di conseguire un elevato livello di protezione dei consumatori nel settore dei trasporti conformemente all'articolo 153, par. 2 del Trattato. Poiché il passeggero è la parte più debole del contratto di trasporto, è necessario che i suoi diritti siano tutelati e soprattutto che venga individuata l'autorità alla quale sia possibile rivolgersi nel caso in cui gli stessi venissero violati. Trattasi di diritti già vigenti a livello comunitario, quali il diritto all'informazione sul servizio di trasporto prima e durante il viaggio, alla comunicazione delle informazioni di viaggio (inserite anche nelle STI – specifiche tecniche di interoperabilità di cui alla direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19/03/2001, disciplinate nel d.vo n.191 del 2011), all'accesso alla vendita dei biglietti, ai rimborsi ed altre misure in caso di ritardi, soppressione e perdite di coincidenze, all'assistenza in caso di ritardi in arrivo o in partenza.

B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo

L'obiettivo di breve periodo dell'intervento regolatorio è quello di dare attuazione in particolare agli articoli 30 e 32 del regolamento 1371/CE, istituendo l'organismo deputato alla vigilanza sull'attuazione delle disposizioni dell'intervento stesso e all'irrogazione delle sanzioni in caso di violazioni delle stesse disposizioni, precisandone le modalità di funzionamento.

Obiettivo di lungo periodo è la creazione di un sistema di tutele dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario in grado di dare risposta certa e nei tempi previsti alle istanze degli stessi, concorrendo contestualmente al miglioramento delle condizioni generali del trasporto ferroviario



anche in termini di qualità del servizio, tramite l'effetto deterrente che l'intervento dovrebbe avere rispetto alla commissione di violazioni degli obblighi imposti in particolare alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria dal citato regolamento 1371/CE

L'obiettivo è anche quello di una cooperazione tra imprese ferroviarie per agevolare i passeggeri, sistemi telematici efficienti per la disponibilità di informazioni di viaggio, biglietti e prenotazioni, nonché di adeguati sistemi di accesso ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri alle persone con disabilità e mobilità ridotta. Il regime sanzionatorio di cui all' intervento regolatorio, risponde ad un preciso obiettivo di miglioramento della tutela dell'interesse collettivo; persegue, infatti, l'obiettivo di rafforzare nel trasporto ferroviario: la sicurezza, la puntualità, la pulizia, i servizi a bordo per i viaggiatori disabili, e ciò a beneficio dell'intera collettività.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno successivamente di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Per ciò che attiene agli indicatori, sulla base dei reclami ricevuti, gli eventi più ricorrenti che si vanno attualmente a sanzionare sono quelli relativi alla puntualità, la pulizia, il confort, l'affidabilità, i servizi a bordo per i passeggeri disabili.

Questi i dati emersi, relativi al periodo di rilevazione 2009/2010, per i quali, data l'esiguità delle cifre, non è opportuno l'indice di percentuale. Si tratta di reclami, indirizzati alla competente Direzione del Ministero, elaborati su un data base e raggruppati per categorie di disservizi tratte dalla "Carta dei Servizi".

	RECLAMI
BIGLIETTERIA	9
NORMATIVA E TARIFFE	19
PULIZIA	3
RAPPORTI CLIENTI	7
RITARDO	31
COMFORT	15
DISABILI	3
	87

Come si può evincere da questa sintetica statistica, i dati più significativi in termini numerici che hanno indotto gli utenti a segnalazioni e reclami, riguardano principalmente i disservizi relativi ai ritardi, alle tariffe e alla mancanza di confort, soprattutto pulizia.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio sono tutte le imprese ferroviarie titolari di licenza ai sensi della normativa vigente, i gestori delle stazioni e delle infrastrutture, i passeggeri del trasporto ferroviario nonché l'Autorità dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto legge n.201/2011, il Ministero delle infrastrutture e trasporti e le Regioni per i servizi di trasporto ferroviario di competenza regionale e locale .

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Procedure di consultazione sono state attivate in sede europea durante la fase ascendente di stesura del regolamento 1371/CE da parte del Parlamento europeo e del Consiglio.

A livello nazionale, considerato che il regolamento prevede la facoltà per gli Stati membri di stabilire deroghe ed esoneri dall'applicazione di alcune disposizioni del regolamento stesso,



rispettivamente per i servizi di trasporto ferroviario nazionali e per i servizi urbani, suburbani e regionali, nella fase preliminare di predisposizione dell'intervento regolatorio sono state consultate le Regioni, che hanno nel merito condiviso il testo. Inoltre, è stata sentita, informalmente, la più rappresentativa associazione di categoria per la tutela dei diritti dei consumatori (CODACONS) ed a seguito di tali consultazioni nell'intervento regolatorio è stata prevista la facoltà dell'Amministrazione di stipulare apposite convenzioni con le predette associazioni, per la disciplina delle modalità di raccolta dei reclami presentati dai passeggeri per segnalare le violazioni degli obblighi imposti dal regolamento comunitario, che hanno condiviso anch'esse il testo.

Sull'intervento regolatorio saranno acquisiti i pareri delle competenti Commissioni parlamentari e della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO").

In mancanza dell'intervento, verrebbe meno l'effettività degli istituti sanzionatori, con la previsione di aumenti nel tempo dei reclami, come riportati nella sezione I e non adeguamento alla disciplina comunitaria e conseguente venir meno delle tutele del consumatore. Si rileva, infine, che allo stato risulta aperta una procedura di infrazione da parte della Commissione.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

Non sono emerse nell'ambito della stessa Amministrazione opzioni alternative, visti anche i limiti stringenti della delega legislativa che non consentono alternative effettivamente praticabili.

L'intervento regolatorio rappresenta, pertanto, lo strumento più idoneo, sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità, per adempiere agli obblighi imposti all'Italia quale stato membro della Comunità europea dal regolamento 1371/CE, entrato in vigore il 3 dicembre 2009, consentendo di introdurre nell'ordinamento interno un sistema di tutele dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario. Inoltre il testo è stato condiviso con le parti consultate. Per quanto riguarda le fattispecie sanzionabili, le stesse sono già state tipizzate nel regolamento e l'equità delle stesse è stata graduata in funzione della gravità delle condotte, tenuto anche conto della gradualità delle sanzioni già in vigore aventi disciplina con finalità analoghe.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA - E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

L'intervento regolatorio è motivato dalla necessità di dare attuazione al disposto degli articoli 30 e 32 del regolamento 1371/CE, che prevedono l'istituzione di un organismo responsabile dell'applicazione del regolamento medesimo e la definizione del regime sanzionatorio applicabile per l'inosservanza del regolamento stesso.

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

L'intervento regolatorio costituisce atto necessario di attuazione delle disposizioni del regolamento 1371/CE in materia di diritti ed obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario.

Non si ravvisano svantaggi specifici legati all'opzione prescelta ma, al contrario, l'intervento regolatorio consentirà di introdurre nell'ordinamento interno un sistema di tutele dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, in grado di dare risposta certa e nei tempi previsti alle istanze degli stessi, concorrendo contestualmente al miglioramento delle condizioni generali del trasporto ferroviario anche in termini di qualità del servizio, tramite l'effetto deterrente che l'intervento dovrebbe avere rispetto alla commissione di violazioni degli obblighi imposti, in particolare, alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria dal citato regolamento 1371/CE.



B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Per quanto riguarda l'individuazione e la stima degli effetti sulle micro, piccole e medie imprese, si fa presente che le fattispecie sanzionabili sono già tipizzate nel regolamento comunitario 1371/2007. Le sanzioni, peraltro, sono state graduate tra un minimo ed un massimo ed ovviamente l'organismo di regolazione individuato per l'irrogazione delle stesse potrà, secondo le vigenti condizioni ordinamentali, tenere conto della dimensione aziendale dell'impresa ai fini dell'applicazione delle sanzioni.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.

L'intervento non prevede nuovi obblighi informativi, in quanto è volto a delineare la disciplina sanzionatoria a tutela di obblighi previsti dal regolamento CE già in vigore; l'andamento dei costi discendenti da tali obblighi, per le imprese interessate, e la valutazione dei riflessi sull'utenza, saranno oggetto di monitoraggio anche ai fini della successiva verifica dell'impatto della regolamentazione.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

L'Amministrazione ha accertato che l'attuazione delle nuove norme è immediatamente realizzabile dalle strutture con le risorse umane, finanziarie e strumentali già esistenti senza alcuna incidenza sulla finanza pubblica. Non risultano quindi esistenti condizioni e fattori negativi incidenti sugli effetti dell'intervento regolatorio. Per quanto riguarda la parte delle imprese, le stesse sono tenute a conformarsi alla disciplina comunitaria vigente già dal 2009.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento regolatorio, migliorando i servizi e la sicurezza delle ferrovie, indirettamente crea benefici e incide sul livello di competitività del Paese. Non si introducono comunque con l'intervento regolatorio livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione comunitaria. Con riferimento alle sanzioni, essendo le stesse gradualità, sarà cura dell'erogatore prevenire effetti discorsivi.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

Autorità dei Trasporti, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

E' prevista la pubblicazione sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

C) Strumenti e modalità per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti effettuerà il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio, tramite la relazione annuale che l'Organismo di controllo, responsabile dell'attuazione delle disposizioni del regolamento 1371/CE e dell'irrogazione delle sanzioni in caso di violazione delle stesse, deve presentare allo stesso Ministero in ordine all'applicazione del predetto regolamento e all'attività espletata con riferimento all'anno solare precedente.



D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

E' prevista la possibilità di adottare decreti legislativi correttivi entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore dell'intervento regolatorio, in quanto la legge n.217 del 2011, contenente la delega per l'emanazione dell'intervento regolatorio in esame rinvia alle disposizioni della legge n. 96 del 2010, in quanto compatibili.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti, sulla base della relazione ricevuta dall'Organismo di controllo istituito con l'intervento regolatorio, per la vigilanza sull'attuazione delle disposizioni del regolamento 1371/CE e per l'irrogazione delle sanzioni in caso di violazione delle stesse, provvederà alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando nella VIR i benefici da esso prodotti, anche con riferimento ai costi sostenuti ed apportando, qualora ne ravvisi la necessità e l'opportunità, le conseguenti modifiche normative.

SEZIONE 8 – Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non si introducono, con l'intervento regolatorio, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione comunitaria



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministro per le politiche europee e Ministro della giustizia

Titolo: DISCIPLINA SANZIONATORIA DELLE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL 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.

Indicazione del referente di Amministrazione concertante: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio legislativo.

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

L'intervento regolatorio è finalizzato a dettare la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento comunitario n. 1371/2007 (entrato in vigore il 3 dicembre 2009), che impone una serie di obblighi in particolare a carico delle imprese e dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria a tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, ai sensi degli articoli 30 e 32 del regolamento stesso.

L'intervento regolatorio attua la delega legislativa contenuta nell'art. 3 della legge 7/7/2009 n. 88 (Legge comunitaria 2008), per l'emanazione, entro due anni dall'entrata in vigore della stessa legge, di disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi contenuti in regolamenti comunitari per i quali non sono già previste sanzioni penali o amministrative.

L'articolo 30 ("Applicazione") del regolamento 1371/2007 dispone che ogni Stato membro designa uno o più organismi responsabili dell'applicazione del Regolamento e che l'organismo adotta le misure necessarie per garantire il rispetto dei diritti dei passeggeri, svolgendo le proprie funzioni in piena indipendenza da "qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dall'organismo preposto all'imposizione dei diritti, dall'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall'impresa ferroviaria".

L'articolo 32 ("Sanzioni") fa carico agli Stati membri di definire il regime sanzionatorio applicabile per inosservanza delle disposizioni stabilite dal Regolamento, e "adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione". La disposizione sancisce anche l'effettività, la proporzionalità e la capacità dissuasiva delle sanzioni previste.

Dunque l'intervento regolatorio istituisce l'organismo responsabile dell'applicazione del Regolamento (denominato "Organismo di controllo") e disciplina il regime sanzionatorio applicato dall'Organismo di controllo, individuando le fattispecie sanzionabili, l'entità delle sanzioni, le procedure per l'applicazione.

Coerentemente con il programma di governo l'intervento persegue obiettivi di tutela dei diritti dei passeggeri e ottimizzazione della qualità del servizio di trasporto ferroviario.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*



L'intervento regolatorio dà attuazione alle disposizioni del 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, che rappresenta l'unica fonte normativa vigente in materia.

Attualmente in Italia i servizi svolti in autonomia commerciale di trasporto ferroviario passeggeri espletati dalle imprese ferroviarie titolari di licenza non hanno alcun quadro normativo specifico di riferimento per quanto concerne i diritti dei passeggeri. La "carta dei servizi" che le società adottano a tal fine rappresenta, infatti, l'unico strumento attraverso cui le stesse imprese autonomamente e unilateralmente stabiliscono i principi regolatori a cui attenersi a garanzia dei diritti dei passeggeri e della qualità del servizio.

Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli sono state inserite nella Convenzione internazionale relativa ai trasporti per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980, e successive modificazioni, in corso di ratifica da parte dell'Italia.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

L'intervento regolatorio non innova leggi o atti aventi forza di legge in vigore ed è conforme alle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689, in materia di sanzioni amministrative pecuniarie.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

L'intervento regolatorio reca la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del Regolamento 1371/2007 relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario effettuato su tutta la rete sia nazionale che regionale e locale.

Il regime sanzionatorio recato dall'intervento regolatorio attiene pertanto ai livelli essenziali delle prestazioni di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera m), della Costituzione, al fine di garantire uniformi livelli di tutela su tutto il territorio nazionale dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario indipendentemente dalla tipologia e dall'ambito territoriale in cui il trasporto è effettuato.

In particolare per i servizi di competenza regionale e locale, entro i limiti di cui all'art. 30 del Regolamento 1371/2007, l'intervento regolatorio prevede che i passeggeri possono presentare i reclami alle competenti strutture regionali (che saranno individuate dalle stesse regioni) che provvedono, a seguito di un preliminare esame che ne accerti la non manifesta infondatezza, all'inoltro all'Organismo di controllo con periodicità mensile.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

L'intervento regolatorio rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

L'intervento regolatorio rappresenta il primo intervento normativo in materia di tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario. Non è stato possibile utilizzare strumenti di delegificazione o



semplificazione normativa trattandosi di individuare le sanzioni amministrative pecuniarie conseguenti a violazioni del Regolamento n. 1371/CE. Peraltro, l'intervento regolatorio rappresenta attuazione della delega legislativa contenuta nella legge n. 88 del 2009 (legge comunitaria per il 2008).

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

L'intervento regolatorio è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario in quanto è coerente con i principi di effettività, proporzionalità e dissuasività del regime delle sanzioni applicabili e realizza l'adempimento degli obblighi imposti all'Italia quale Stato membro dell'Unione Europea dal regolamento n. 1371/CE, entrato in vigore il 3 dicembre 2009.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Risulta aperta una procedura di infrazione n.2013/2074 da parte della Commissione Europea sul mancato rispetto da parte delle autorità italiane del disposto dell'art. 30 che prevede la designazione di un organismo nazionale di controllo e dell'art. 32 che prevede l'istituzione di un regime sanzionatorio applicabile per inosservanza delle disposizioni del regolamento in questione. Si impone pertanto con urgenza l'adozione del decreto legislativo per giungere all'archiviazione della procedura.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento regolatorio risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali, realizzando l'adempimento degli obblighi imposti all'Italia quale Stato membro dell'Unione europea dal regolamento n. 1371/CE, entrato in vigore il 3 dicembre 2009.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*



Sulla base di una informativa pervenuta dalla Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'UE, a seguito di specifica richiesta della Commissione europea (MOVE/A4/JS/2010) dell'ente al quale ai sensi dell'art. 30 del Regolamento CE n. 1371/2007, i passeggeri del trasporto ferroviario si possono rivolgere in caso di reclami, risulta che negli altri Stati membri l'Organismo di controllo sia stato individuato nell'ambito della struttura ministeriale competente in materia di trasporto ferroviario.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sono state introdotte ed utilizzate nuove definizioni se non quella del "gestore di stazione" ovvero il soggetto che lo Stato membro ha incaricato della gestione di stazioni ferroviarie e che può essere il gestore dell'infrastruttura.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa in quanto l'intervento regolatorio rappresenta il primo intervento normativo in materia di tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario, in attuazione delle disposizioni del regolamento n. 1371/CE.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti derivanti dall'intervento regolatorio.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica o di deroga di norme vigenti.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

L'intervento regolatorio prevede l'emanazione dei seguenti atti attuativi:

a) decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti di attribuzione delle funzioni di organismo di controllo ai sensi dell'art. 30 del regolamento n. 1371/CE ad uno degli uffici di livello dirigenziale non generale della direzione generale del trasporto ferroviario, nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità dei trasporti;



- b) relazione annuale dell'Organismo di controllo da presentare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in ordine all'applicazione del Regolamento e all'attività espletata con riferimento all'anno solare precedente;
- c) decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'individuazione con periodicità annuale delle strutture regionali deputate a ricevere i reclami dei passeggeri per i servizi di trasporto ferroviario di ambito regionale e locale;
- d) decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'individuazione delle modalità tecniche in base alle quali ogni passeggero può presentare un reclamo per presunte infrazioni al regolamento anche avvalendosi di strumenti telematici e di semplificazione;
- e) decreto del Ministro dell'economia e delle finanze per la disciplina delle modalità di riparto dei proventi rivenienti dal pagamento delle sanzioni;
- f) qualora necessario, emanazione da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori delle infrastrutture e dei gestori delle stazioni di misure idonee, stabilite di concerto con le autorità pubbliche, allo scopo di assicurare la sicurezza personale dei passeggeri;
- g) qualora necessario, emanazione da parte delle imprese ferroviarie di atti recanti la disciplina del trattamento dei reclami presentati dai passeggeri;
- h) qualora necessario, emanazione da parte delle imprese ferroviarie di misure in materia di qualità del servizio di trasporto ferroviario.
- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Non sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici, conseguentemente non è emersa la necessità di commissionare l'elaborazione di apposite statistiche all'Istituto nazionale di statistica.

