

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII  
n. 225

## **RISOLUZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

**(Lavori pubblici, comunicazioni)**

*(Relatore MARGIOTTA)*

*approvata nella seduta del 27 novembre 2017*

SULLA

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO RELATIVO AI DIRITTI E AGLI OBBLIGHI DEI PASSEGGERI  
NEL TRASPORTO FERROVIARIO (COM (2017) 548 DEFINITIVO)**

*ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento*

—————

**Comunicata alla Presidenza il 5 dicembre 2017**

—————

## **INDICE**

Testo della risoluzione .....	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 <sup>a</sup> Commissione permanente .....	»	9

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto comunitario COM (2017) 548 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario,

premesso che esso è finalizzato a rafforzare i diritti dei passeggeri e a ridurre gli oneri che gravano sulle imprese ferroviarie, mediante la rifusione del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

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, un'importante serie di diritti, in conformità al diritto internazionale vigente in materia e contribuendo nel contempo al miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi offerti;

rilevato che la proposta in titolo apporta, in particolare, le seguenti modifiche al regolamento vigente:

la proposta interviene sull'ambito di applicazione del regolamento (articolo 2), limitando la possibilità di deroga solo per i servizi urbani, extraurbani e regionali che non operino a livello transfrontaliero, nonché per i servizi ferroviari in cui una parte significativa sia svolta al di fuori del territorio dell'Unione europea, solo nel caso in cui i diritti dei passeggeri siano comunque adeguatamente garantiti dal diritto nazionale dello Stato che concede la deroga;

all'articolo 5 si introduce una clausola generale di divieto di qualsiasi forma di discriminazione basata sulla nazionalità o sulla residenza del cliente finale o sul luogo di stabilimento dell'impresa ferroviaria e del venditore di biglietti all'interno dell'Unione europea;

in relazione alla crescente popolarità del ciclismo nell'Unione e alle sue implicazioni non solo sulla mobilità ma anche sul turismo e sull'ambiente, l'articolo 6 integra altresì le disposizioni per facilitare il trasporto di biciclette a bordo dei treni;

la proposta rafforza notevolmente i diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta per l'acquisto dei biglietti (articolo 10), nonché a ricevere informazioni (articolo 21) e assistenza (articoli 22 e 23). Oltre al risarcimento per l'eventuale danneggiamento delle attrezzature per la mobilità, l'articolo 25 prevede che le imprese ferroviarie e i gestori delle stazioni compiano rapidamente tutti gli sforzi ragionevoli

per fornire temporaneamente attrezzature e dispositivi sostitutivi di quelli danneggiati o smarriti. In base all'articolo 26, le imprese e i gestori sono infine tenuti a provvedere affinché il personale sia adeguatamente formato per rispondere alle esigenze dei passeggeri con disabilità o mobilità ridotta;

all'articolo 10 si impone poi alle imprese ferroviarie e ai venditori di compiere ogni sforzo per offrire «biglietti globali» (ovvero quelli che comprendono più servizi), anche per viaggi transfrontalieri o che coinvolgano più di un'impresa, e di assicurare che, qualora un passeggero riceva biglietti separati per un unico viaggio, i suoi diritti siano equivalenti a quelli riconosciuti ai possessori di un biglietto globale e coprano l'intero viaggio;

la proposta rafforza i diritti dei passeggeri nei casi in cui il viaggio non si svolge secondo le previsioni, ossia in caso di ritardi, perdite di coincidenza e soppressioni (articoli 16 e 17). In particolare, sono dettate norme specifiche per garantire itinerari alternativi per i ritardi già previsti alla partenza superiori a sessanta minuti e sono confermati gli obblighi di indennizzo vigenti per i ritardi sopraggiunti;

sullo stesso tema, le novità più significative riguardano l'obbligo di indennizzare i passeggeri per i casi di ritardo dovuto a cause di forza maggiore, obbligo che, fino ad un'opposta interpretazione delle norme da parte della Corte di giustizia del 2013, si era ritenuto non applicabile alle imprese ferroviarie. Al fine tuttavia di limitare la restrizione dei diritti dei passeggeri e assicurare nel contempo la certezza del diritto, l'articolo 17 della proposta in esame stabilisce che l'impresa ferroviaria non è tenuta a corrispondere un indennizzo qualora sia in grado di dimostrare che il ritardo è stato causato da condizioni meteorologiche avverse o gravi catastrofi naturali non prevedibili né evitabili;

l'articolo 18 introduce poi l'obbligo, per i gestori delle stazioni, di predisporre piani di emergenza per assistere i passeggeri nel caso di gravi perturbazioni del servizio;

la proposta prevede altresì (articolo 19) il diritto di regresso nei confronti di terzi, per le imprese ferroviarie che abbiano corrisposto un indennizzo od ottemperato ad altri obblighi a norma del regolamento;

in materia di reclami, all'articolo 28 si estende la possibilità di presentarli, oltre che alle imprese ferroviarie, anche ai venditori di biglietti e ai gestori delle stazioni e delle infrastrutture, agevolando nel contempo il ricorso agli organismi nazionali di applicazione, in caso di insuccesso dei reclami presentati in prima istanza;

specifiche norme (articolo 30) sono previste per garantire maggiori informazioni ai passeggeri in merito ai loro diritti, anche mediante avvisi apposti sui biglietti venduti;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e l'annesso documento redatto dall'Autorità di regolazione dei trasporti,

tenuto conto delle osservazioni rese dalla Commissione 14<sup>a</sup> in data 15 novembre 2017;

rilevato che la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura ordinaria per adottare le azioni della politica comune dei trasporti;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, 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'Unione, non può essere raggiunto dagli Stati membri singolarmente;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, 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;

e con le seguenti osservazioni:

in riferimento alle deroghe per l'applicazione della proposta di regolamento di cui all'articolo 2, paragrafo 2, previste per i servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali, appare necessario garantire che tali deroghe non si traducano, nel caso dei servizi con obbligo di servizio pubblico, in regimi immotivatamente difformi ed eterogenei tra una zona e l'altra del territorio nazionale degli Stati membri, in particolare per quanto riguarda le linee a carattere interregionale. Si ritiene quindi opportuno integrare il predetto paragrafo 2 prevedendo che gli Stati membri, d'intesa con le loro regioni, stabiliscono criteri omogenei e universali riguardanti i diritti dei passeggeri, da introdurre nelle clausole contrattuali stipulate con le imprese ferroviarie che gestiscono i servizi di trasporto regionali, interregionali, urbani ed extraurbani. La verifica circa la congruità dei criteri a tutela dei passeggeri dovrebbe preventivamente affidata agli organismi nazionali di applicazione (in Italia, l'Autorità di regolazione dei trasporti);

in riferimento al trasporto di biciclette di cui all'articolo 6, occorre chiarire meglio il significato delle «ragioni operative» in base alle quali l'impresa ferroviaria può rifiutare o limitare il trasporto stesso;

in riferimento al diritto di informazione in caso di soppressione dei servizi (articolo 8) e in caso di ritardo (articolo 18), appare opportuno prevedere per l'impresa ferroviaria l'obbligo di informazione «tempestiva» per via telefonica o elettronica a ciascuno dei passeggeri che abbia fornito al vettore i dati necessari per essere contattato, alla stregua di quanto pre-

visto dal regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, all'articolo 20;

in riferimento alle informazioni di viaggio previste dall'articolo 9, appare opportuno prevedere che le stesse debbano essere rese disponibili indipendentemente da una richiesta del passeggero e in una pluralità di formati, tali da essere accessibili a tutti gli utenti (ad esempio, a prescindere dal possesso di particolari dispositivi come gli *smartphone*). Inoltre, nell'Allegato II, tra le informazioni minime da fornire dovrebbero essere incluse nella parte II, per le «principali coincidenze» anche quelle operate da altre imprese ferroviarie, nonché (sia nella parte I che nella parte II) le informazioni sulle modalità per la richiesta di risarcimento e di dispositivi sostitutivi per le persone a mobilità ridotta;

in riferimento ai biglietti globali di cui all'articolo 10, al fine di garantire un'effettiva tutela ai viaggiatori, al paragrafo 6 si dovrebbero precisare i casi in cui non è possibile ricevere biglietti globali e, prima dell'acquisto, informare esplicitamente i viaggiatori (possibilmente per iscritto) dei casi in cui i biglietti separati non usufruiscono dei diritti previsti per quelli globali. Inoltre, al paragrafo 1 si dovrebbe prevedere che i biglietti globali possono comprendere sia servizi a mercato che servizi con obbligo di servizio pubblico;

sempre in riferimento all'articolo 10, in caso di accoglimento di reclami contro aumenti impropri o erronei delle tariffe, appare opportuno prevedere l'automatico rimborso agli utenti da parte delle imprese ferroviarie delle somme impropriamente incassate a pagamento di tariffe erroneamente calcolate;

in riferimento al rimborso e agli itinerari alternativi di cui all'articolo 16 per i ritardi superiori a sessanta minuti, si ritiene opportuno prevedere al paragrafo 1 che le imprese ferroviarie debbano offrire al passeggero la scelta tra il rimborso o la possibilità di proseguire il viaggio con un trasporto alternativo. Tale norma sarebbe conforme alle analoghe previsioni contenute nel regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus (articolo 19) e nel regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne (articolo 18);

in riferimento all'articolo 16, paragrafo 1, appare poi necessario precisare che gli indennizzi previsti in relazione ai ritardi, ivi compresi quelli computabili cumulativamente da parte dei titolari di abbonamento, si applicano anche ai servizi effettuati con mezzi sostitutivi automobilistici. Inoltre, in caso di allungamento dei tempi di percorrenza programmati su una tratta, deciso per qualunque ragione rispetto alla programmazione oraria previgente, la suddetta decisione dovrebbe essere preventivamente sottoposta agli organismi nazionali di applicazione, per verificare se l'allungamento non sia tale da richiedere una revisione della tariffa in favore dell'utenza;

sempre in riferimento all'articolo 16, al paragrafo 2 andrebbe chiarito se, al fine di offrire un'opzione di trasporto alternativo con un tempo di viaggio simile, l'impresa ferroviaria sia obbligata a prendere in considerazione anche il servizio offerto da un'altra impresa ferroviaria. In ogni caso, tale diritto dovrebbe valere per qualsiasi tipo di cancellazione. Inoltre, se i passeggeri sono costretti a viaggiare con mezzi di trasporto di classe inferiore, dovrebbero ricevere il rimborso della differenza di prezzo del biglietto. Infine, al paragrafo 3 appare opportuno formulare in maniera più stringente l'obbligo per i fornitori dei servizi di trasporto alternativo di fare ogni sforzo ragionevole per garantire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta lo stesso tipo di assistenza richiesta per il viaggio originario;

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. Inoltre, al fine di evitare interpretazioni arbitrarie e contenziosi tra le imprese ferroviarie, gli enti affidanti del servizio e gli utenti, occorre prevedere che la sussistenza delle cause di forza maggiore sia stabilita o confermata, su istanza dell'impresa ferroviaria, da autorità terze, statali o regionali secondo la rispettiva competenza;

in riferimento agli obblighi di assistenza di cui all'articolo 18, appare opportuno lasciare ai singoli Stati membri, in ragione delle frequenze medie delle stazioni nazionali, l'individuazione della soglia richiamata nel paragrafo 6, rispetto alla quale il gestore di una stazione ferroviaria deve predisporre un piano di emergenza per assistere i passeggeri rimasti a terra nel caso di gravi perturbazioni del servizio;

in riferimento alle informazioni alle persone con disabilità e a mobilità ridotta di cui all'articolo 20, si reputa opportuno che le imprese ferroviarie forniscano sul proprio sito *web* informazioni in merito alle stazioni accessibili, a quelle dotate di accompagnatori o, infine, alle stazioni più vicine dotate di personale e al tipo di assistenza disponibile;

in riferimento all'assistenza nelle stazioni ferroviarie alle persone con disabilità e a mobilità ridotta di cui all'articolo 22, nel paragrafo 1 si dovrebbe precisare che l'assistenza deve essere fornita non solo per salire e scendere dal treno ma anche per il trasbordo da un treno all'altro e per l'accompagnamento da/per il punto di ritrovo di cui all'articolo 24, punto *d*), mentre nel paragrafo 2 andrebbe inserita l'organizzazione di trasporti alternativi per raggiungere la più vicina stazione dotata di personale;

in riferimento all'assistenza a bordo alle persone con disabilità e a mobilità ridotta di cui all'articolo 23, appare opportuno che questa sia prestata anche in presenza di barriere temporanee a bordo del treno;

in riferimento al risarcimento per attrezzature e dispositivi rivolto alle persone con disabilità e a mobilità ridotta di cui all'articolo 25, si do-

vrebbe indicare il tempo massimo entro il quale deve essere corrisposto il risarcimento;

in riferimento alla formazione del personale di cui all'articolo 26, si ritiene opportuno che, al punto *d*), la presenza durante la formazione di dipendenti o passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta o di organizzazioni che li rappresentano non sia subordinata a specifiche richieste, ma prevista strutturalmente;

in riferimento alla gestione dei reclami di cui all'articolo 28, si ritiene opportuno che i passeggeri dispongano di canali accessibili e immediatamente reperibili per la presentazione dei reclami, prevedendo nel paragrafo 1 l'obbligo per le imprese ferroviarie di rendere reperibili le informazioni di contatto, oltre che nelle stazioni e a bordo del treno, anche sulla pagina iniziale del sito *web*;

in riferimento alle norme di qualità del servizio di cui all'articolo 29, dovrebbero essere previsti indicatori e parametri più specifici per la misurazione della stessa qualità del servizio, anche nell'Allegato III;

in riferimento al trattamento dei reclami da parte degli organismi nazionali di applicazione di cui all'articolo 33, al paragrafo 1 occorrerebbe precisare che l'organismo nazionale di applicazione può sempre agire per l'applicazione del regolamento individuale, anche se il reclamante ha ottenuto una riparazione individuale attraverso un organismo per la risoluzione alternativa delle controversie; inoltre andrebbe chiarito che cosa si intende per reclamo presentato «senza successo». Al paragrafo 2, si dovrebbe specificare che il passeggero deve indicare, all'atto della presentazione del reclamo, le eventuali procedure di risoluzione alternativa attivate e il loro esito; infine, al paragrafo 3, in merito alla durata della procedura di trattamento dei reclami, appare opportuno chiarire che il periodo di tre mesi decorre dall'ultima acquisizione istruttoria dell'organismo nonché sopprimere la previsione (non del tutto chiara) di durata della procedura superiore a sei mesi per i soli casi che prevedono azioni giudiziarie;

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;

il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

**PARERE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: CARDINALI)

15 novembre 2017

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che esso prevede la rifusione del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 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'Unione europea, 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;

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 sessanta 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 centoventi minuti, mentre introduce il computo cumulativo dei ritardi inferiori ai sessanta 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 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 24 dicembre 2012, n. 234, 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 Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 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'Unione, 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. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 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.