

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

14.

SEDUTA DI MARTEDÌ 14 GIUGNO 2011

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bendandi Pino, <i>Segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Lega Consumatori</i>	17
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Del Grosso Colonna Dario, <i>Responsabile settore trasporti di ADOC</i>	4
INDAGINE CONOSCITIVA SUL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI E MERCI		Desiderati Marco (LNP)	19
Audizione di rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori:		De Vita Luciano, <i>Consulente settore trasporti di Adusbef</i>	6
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6, 8 10, 11, 12, 14, 15, 17, 19	Gabriele Luigi, <i>Responsabile rapporti istituzionali di CODICI</i>	12
Bariletti Gabriele, <i>Componente delegazione Lazio ed esperto settore trasporti di Assoutenti nazionale</i>	10	Gallo Rosamaria, <i>Componente della presidenza nazionale ACU e presidente regionale ACU Emilia-Romagna</i>	3

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Italia dei Valori: IdV; Iniziativa Responsabile (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): IR; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.

	PAG.		PAG.
Garofalo Vincenzo (PdL)	18	Veroli Sergio, <i>Vicepresidente nazionale di Federconsumatori</i>	15
Giordano Pietro, <i>Segretario generale vicario di Adiconsum</i>	3		
Giuliani Livio, <i>Responsabile welfare di Codacons</i>	5	ALLEGATI:	
Lovelli Mario (PD)	17	<i>Allegato 1:</i> Documento depositato dai rappresentanti di Adusbef	23
Multari Monica, <i>Segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Movimento Consumatori</i>	14	<i>Allegato 2:</i> Documentazione depositata dai rappresentanti di CODICI	26
Napoli Immacolata, <i>Coordinatrice progetti politiche dei consumatori di Cittadinanzattiva</i>	11	<i>Allegato 3:</i> Documento depositato dai rappresentanti di Altroconsumo	36
Pierani Marco, <i>Responsabile relazioni esterne istituzionali di Altroconsumo</i>	8	<i>Allegato 4:</i> Documento depositato dai rappresentanti di Movimento Consumatori ..	51
		<i>Allegato 5:</i> Documentazione depositata dai rappresentanti di Codacons	57

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 16,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, l'audizione di rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori.

Sono presenti i rappresentanti di ACU (Associazione consumatori utenti), Adiconsum (Associazione difesa consumatori e ambiente), ADOC (Associazione per la difesa e l'orientamento dei consumatori), Adusbef (Associazione difesa utenti servizi bancari e finanziari), Altroconsumo, Assoutenti, Cittadinanzattiva, Codacons (Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori), CODICI (Centro per i diritti del cittadino), Federconsumatori, Lega Consumatori e Movimento Consumatori.

Do la parola all'avvocato Rosamaria Gallo, componente della presidenza nazio-

nale ACU e presidente regionale ACU Emilia-Romagna, per lo svolgimento della sua relazione.

ROSAMARIA GALLO, *Componente della presidenza nazionale ACU e presidente regionale ACU Emilia-Romagna*. Io rappresento ACU. Siamo soddisfatti dell'invito. Avremmo delle considerazioni da fare su questo argomento; tuttavia, vista la stringatezza dei tempi, ci riserviamo di inviare, successivamente, via mail, un documento che riassume la nostra posizione sulla questione dal punto di vista sia funzionale sia politico.

PRESIDENTE. Do ora la parola al dottor Pietro Giordano, segretario generale vicario di Adiconsum, per lo svolgimento della sua relazione.

PIETRO GIORDANO, *Segretario generale vicario di Adiconsum*. Anche noi, come Adiconsum, invieremo un documento, data la ristrettezza dei tempi. Ad ogni modo, cercando di sintetizzare al massimo, vorremmo proporre alcune riflessioni.

È chiaro che, in questo momento, da parte delle associazioni dei consumatori e di Adiconsum, c'è una particolare attenzione per il trasporto ferroviario, soprattutto per quanto riguarda il comparto passeggeri. Del resto, abbiamo ormai un rapporto consolidato con Ferrovie e Trenitalia poiché siamo riusciti a realizzare un protocollo di intesa che vede un tavolo permanente.

È necessario, però, sottolineare che la situazione si sta evolvendo verso la liberalizzazione, con tutto ciò che questa comporta in un mercato che consideriamo ancora monopolistico e molto diversificato. Infatti, vi sono almeno tre tronconi

da affrontare: l'area *business*, su cui immaginiamo che la privatizzazione si scaricherà come interesse prioritario; l'area del servizio universale, che soffre — io vengo dal Sud — una situazione non di eccellenza, per usare un eufemismo; e, infine, l'area del pendolarismo regionale, con tutte le questioni che riguardano i rapporti tra le aziende ferroviarie (che speriamo siano tante nel futuro) e le regioni.

Anche se fortemente voluta da Adiconsum, come credo da tutte le associazioni dei consumatori, la liberalizzazione non può avvenire soltanto nelle aree di *business*, quale la Salerno-Milano. Ciò, infatti, comporterebbe far gravare di tutta la parte meno appetibile sulla fiscalità generale, quindi anche sui soggetti che percepiscono la pensione minima, che pagherebbe per un settore che non riuscirà mai ad avere un'efficienza tale da soddisfare sia il pendolarismo sia le aree meno forti di questo Paese. Non è per fare populismo; di fatto è così.

Pertanto, Adiconsum pensa che un pezzo di queste aree meno appetibili vada ridistribuito equamente tra i soggetti che gareggeranno e che speriamo siano tanti. Torno a ripetere che i privati non devono entrare solo nelle aree di interesse commerciale perché il diritto alla mobilità deve essere garantito a tutti. Rispetto a questo, siamo, quindi, convinti che le aree disagiate debbano essere equamente ripartite tra coloro che assumono l'area *business* per non scaricare tutto sulla fiscalità generale, altrimenti ci troviamo di fronte a profitti privati e perdite socializzate.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare che il dottor Del Grosso Colonna, a cui a breve darò la parola, ci ha fatto avere, insieme a Codacons, Movimento difesa del cittadino e Unione nazionale dei consumatori, il cosiddetto «CASPER, contro la speculazione e per il risparmio», oltre a una diffida e alcune osservazioni sulla Carta dei servizi 2011, a cui si è fatta opposizione con un ricorso proposto presso il Tribunale amministrativo regionale del Lazio.

Do ora la parola al dottor Dario Del Grosso Colonna, responsabile settore trasporti ADOC, per lo svolgimento della sua relazione.

DARIO DEL GROSSO COLONNA, Responsabile settore trasporti di ADOC. Vi ringrazio, anzitutto, della convocazione. Esprimo, molto brevemente, alcune considerazioni sul programma di oggi, ferma restando la diffida che dovrà trovare una soluzione in quanto non vi può essere discriminazione nei confronti di una associazione che la pensa in modo diverso dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato.

Fatta questa considerazione vorrei proporre alcune riflessioni molto brevi, dati i tempi ristretti, sul trasporto regionale, a lunga percorrenza e merci.

In merito al trasporto regionale, dal momento che non è stata attuata la liberalizzazione, ci troviamo di fronte a contratti di servizio con le regioni della durata di sei anni, prorogabili di altri sei, in parte giustificati. Questo, però, va a discapito della qualità. Occorrerebbero, quindi, maggiori controlli da parte del committente, ovvero della regione. Non aggiungo altro su questo perché presumo che i comitati dei pendolari, che ogni giorno reclamano sulla qualità del servizio, abbiano richiamato l'attenzione non solo della regione, ma anche dello stesso Parlamento.

Per quanto riguarda il trasporto a lunga percorrenza, non mi soffermo sull'area *business*. Infatti, si sa che su quella c'è guadagno, quindi ci sarà la liberalizzazione e l'attenzione sulla qualità. Invece, l'area che è ancora coperta dal cosiddetto «contratto di servizio» andrebbe messa a gara perché vi è un'area grigia nella quale ci sono dei treni a lunga percorrenza (circa 150), non coperti da contratti di servizio, che Trenitalia minaccia di sopprimere e che, per contro, andrebbero ridistribuiti tra quelli che fanno *business* sull'alta velocità, sapendo che la struttura dell'alta velocità è stata costruita con i

soldi del popolo e dello Stato italiano e, di conseguenza, non può essere utilizzata semplicemente per fare profitto.

Vi chiedo scusa se mi soffermo qualche minuto in più sul trasporto merci, che è in agonia. Vi è una liberalizzazione di fatto, ma le numerose società che sono sorte non riescono a decollare per tante ragioni. Anzitutto, il costo del trasporto ferroviario, dal punto di vista del costo diretto, è più alto di quello su gomma; tuttavia, in termini di impatto ambientale oppure di risparmio energetico, è più conveniente. Occorre, quindi, un intervento da parte dello Stato, ovvero una politica dei trasporti che porti al riequilibrio tra gli incentivi dati al trasporto su gomma — che sono tanti; basti pensare che, in un momento in cui tutti hanno strillato, guarda caso, gli autotrasportatori sono stati accontentati — e il trasporto su ferro. Difatti, non è solo Trenitalia che reclama o protesta, ma anche le nuove società che sono sorte non riescono a decollare.

Non aggiungo altre considerazioni; sottolineo solo un aspetto, ovvero che il trasporto merci, di fatto, è in agonia. Se consideriamo, infatti, che 18 spedizionieri controllano l'80 per cento del mercato e che questi stessi stanno abbandonando la ferrovia, ci rendiamo conto che siamo ormai al capolinea. Vi ringrazio.

PRESIDENTE. Do ora la parola al dottor Livio Giuliani, responsabile *welfare* di Codacons, per lo svolgimento della sua relazione.

LIVIO GIULIANI, Responsabile welfare di Codacons. Signor presidente, innanzitutto la ringrazio della convocazione. Naturalmente faccio mie le considerazioni del collega di ADOC sulla questione della discriminazione da parte dell'amministratore delegato in ordine alle informazioni e anche alle consultazioni che, però, sono un dovere nei confronti di tutte le associazioni dei consumatori, in base all'articolo 130 del Trattato di Roma.

Vi sono alcuni aspetti inquietanti del monopolio di Ferrovie dello Stato o almeno della sua posizione dominante, che

tende a conservare il monopolio. In primo luogo, quel minimo di liberalizzazione introdotto nel trasporto viaggiatori, che si ritrova nel servizio di Cisalpino e di Deutsche Bahn, è in tutti i modi discriminato. Il viaggiatore che si trovasse nella stazione di Bolzano — a me è capitato più volte — non è informato sul fatto che esistono i treni di Deutsche Bahn, che, peraltro, fanno un ottimo servizio.

Alcuni comportamenti protervi, da posizione dominante, risulterebbero subito se si conoscesse meglio il servizio Deutsche Bahn. Per esempio, il fatto che su Deutsche Bahn si può acquistare il biglietto sul treno e non si devono pagare né 8 né 250 euro, come pretende Ferrovie dello Stato, attribuendosi un potere di sanzione che non è tipico della concessionaria dei trasporti. Le autostrade non possono prevedere una sanzione pari a 80 volte il costo del *ticket*; al più, possono applicare un diritto di esazione proporzionato, nel caso non riescano a esigere subito la somma.

È, quindi, incongruente che una compagnia come Trenitalia, che agisce nel trasporto secondo principi di mercato, in virtù dei quali pretende aumenti importantissimi (secondo, noi ingiustificati; infatti questo è un elemento del ricorso che abbiamo presentato al TAR), si arroghi poteri di pubbliche amministrazioni così sproporzionati, tanto da applicare multe che vanno da cinquanta a sessanta volte il costo del biglietto.

Oltre a questo, occorre dire che, secondo Codacons e CASPER, nelle nuove Carte dei servizi deve essere applicato il principio guida che l'unico obbligo del viaggiatore è il *ticket*. Non sono ammesse altre obbligazioni a fare, come, per esempio, il dover ricordare, nel caso del biglietto elettronico, la penultima cifra del PNR — incredibile; capita solo in questo Paese e forse per qualche oscuro scandalo del *software* delle Ferrovie — per poter aver riconosciuto il biglietto già pagato per via elettronica. Mi sono trovato all'aeroporto di Pechino, ho presentato il mio cognome e nome e mi hanno fatto viaggiare. È assurdo che questa compagnia pretenda di utilizzare il biglietto elettro-

nico, risparmiando la ricevuta cartacea e contravvenendo all'obbligo della legge sull'IVA — che serve anche a tutelare il consumatore, al quale spetta una ricevuta della prestazione per cui ha pagato — che impone di rilasciare documentazione sempre, non solo nel caso in cui debba essere applicato il calcolo dell'IVA, e poi pretenda che il consumatore debba ricordare la penultima cifra; e se questo non avviene, applica multe di 250 euro, con il biglietto pagato, e va in giudizio contro il consumatore che resiste perché, appunto, ha pagato il biglietto.

Questi comportamenti debbono cessare. Deve essere un principio sacrosanto da scrivere nella Carta dei servizi che l'unico obbligo del consumatore è il pagamento del biglietto. Non ci debbono essere obbligazioni a fare. Questo tipo di rapporto medievale, per cui accanto al pagamento del bene al nobile deve essere anche dovuto il lavoro sul terreno dominicale, deve cessare da parte di Trenitalia.

Inoltre, nella privatizzazione — questo è un problema più generale, che certamente riguarda la Commissione — devono essere evitate situazioni di duopolio per quanto riguarda i viaggiatori nella lunga percorrenza. Una situazione di duopolio, però, sembra si stia prospettando. Dovrebbero essere introdotte norme, in armonia con il principio della concorrenza, che considerino il fatto che un servizio come quello ferroviario viaggiatori è un servizio di rete, non di tratta. Non si può fare la concorrenza solo su Roma-Milano; quella è una concorrenza sleale, che porta l'operatore pubblico al disastro economico, come è successo per Alitalia, con le varie concorrenze proprio sulle uniche tratte buone (come Roma-Milano appunto), con la conseguenza che poi anche chi le faceva è fallito lo stesso, o comunque non ha conseguito gli obiettivi economici che si prefiggeva.

Allo stesso modo, bisogna introdurre norme perché la concorrenza sia leale e, per essere tale, deve essere adeguata al servizio che si propone, che è un servizio di rete. La concorrenza deve essere sulla rete, così come è stato richiesto, per esem-

pio, agli operatori di telefonia mobile. Sarebbe stato curioso se fosse stata data una concessione o anche un contratto di servizio solo per la città di Roma o la città di Milano. Sarebbe stato estremamente conveniente per un operatore privato che fosse entrato nel mercato. In quell'ambito, si è previsto, giustamente, che l'operatore doveva coprire il 98 per cento della popolazione e il 92 per cento della superficie del Paese. Poi, non è detto che si sia controllato che questo sia avvenuto, almeno per gli ultimi operatori; ma per il secondo operatore fu fatto. Ebbene, lo stesso deve valere per il trasporto. Non possiamo accettare che si continui a gabellare per libera concorrenza quella fatta sulla tratta che presenta maggiori vantaggi economici, senza presentare i costi che, invece, per un servizio a rete è necessario sostenere.

PRESIDENTE. Do la parola a Luciano De Vita, Consulente settore trasporti di Adusbef.

LUCIANO DE VITA, Consulente settore trasporti di Adusbef. Signor presidente, innanzitutto vi ringrazio della possibilità che ci è concessa di portare in questa sede le nostre considerazioni sul sistema ferroviario italiano. Per risparmiare tempo, leggerò una breve parte di un intervento che abbiamo preparato e che, poi, lascerò alla Commissione.

Il sistema di trasporto italiano è, oggi, di fronte a due grandi novità che ne modificheranno completamente le caratteristiche nei prossimi anni: l'apertura dei mercati nazionali, voluta dalle nuove norme europee, che danno la possibilità a nuovi soggetti stranieri di operare nel nostro Paese, e la liberalizzazione del mercato interno con la nascita di nuovi e agguerriti soggetti nazionali che rompono il precedente monopolio di Trenitalia.

Noi consumatori siamo da sempre favorevoli a ogni apertura del mercato e all'avvento della concorrenza poiché siamo convinti che maggiore competitività possa portare a un miglioramento del servizio e anche a un abbattimento delle tariffe.

Purtroppo, abbiamo dovuto constatare che in altri settori questo non è avvenuto perché ci siamo trovati di fronte a accordi di cartello tra i vari operatori che hanno distorto il mercato. Tali accordi sono stati, peraltro, denunciati e anche sanzionati dall'Autorità *antitrust*; tuttavia, nemmeno questo intervento è riuscito a riportare giustizia per i consumatori. Per questo motivo, oggi noi proponiamo — come ha già fatto, d'altronde, l'Autorità *antitrust* in una precedente audizione dinanzi a questa stessa Commissione — l'istituzione di un'Autorità specifica per il settore trasporti, che possa accompagnare il difficile processo della liberalizzazione verso un approdo virtuoso per il mercato.

Proponiamo, inoltre, che in questa Commissione siano rappresentate le istanze dei viaggiatori e le istanze dei consumatori.

Per quanto riguarda l'apertura dei mercati nazionali agli operatori stranieri e i tempi e modi di applicazione del Regolamento (CE) n. 1370/2007 nei diversi Paesi, si pone certamente un problema di reciprocità per evitare eventuali situazioni di svantaggio dell'operatore nazionale. Si pone, però, anche l'esigenza di prevedere regole certe per l'accesso al mercato interno sul fronte della sicurezza, della formazione professionale e dei diritti dei viaggiatori.

Il fatto che — ragionando, ad esempio, sul problema della sicurezza, che è il problema principe — in Italia la rete rimane in mano pubblica ci mette a riparo solo in parte da certi rischi, specialmente nel momento in cui sul nostro territorio opereranno società straniere che hanno ottenuto l'autorizzazione in un altro Paese dell'Unione. Per questo vanno individuate regole certe per l'intervento di società straniere sul terreno nazionale.

Altro elemento sicuramente sconvolgente per l'attuale settore ferroviario italiano è la rottura, anche sul mercato interno, del monopolio delle vecchie Ferrovie dello Stato, con l'avvento di nuove società di trasporto, sia viaggiatori che merci, ed in particolare la nascita di NTV

(Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA) che ha la presunzione di concorrere alla pari con Trenitalia.

Anche per quanto riguarda questa contesa sul fronte interno, noi consumatori siamo favorevoli a ogni aumento della concorrenza, ma siamo fortemente critici verso il semplice passaggio dal monopolio al duopolio, corredato magari da accordi tra le due società — Trenitalia e NTV — sulla divisione delle tracce orarie, poiché, se così fosse, si svilirebbe tutto l'impulso innovativo della liberalizzazione e avremmo soltanto una meschina operazione di divisione del mercato che non porterà nessun effetto benefico per i viaggiatori.

Purtroppo, per quanto riguarda lo stato attuale di questa liberalizzazione interna, non possiamo non denunciare che questa contesa si sta svolgendo solo sul fronte dell'alta velocità e sta portando a un ulteriore gravissimo minor impegno di Trenitalia sul trasporto regionale e delle merci. A noi preme molto, invece, ragionare di questi due segmenti, essendo totalmente d'accordo con quel passo del programma di indagine conoscitiva che ci avete inviato, in cui è scritto che «d'altra parte la questione del servizio pubblico, in particolare dei servizi regionali e interregionali destinati al trasporto pendolari, deve essere considerato in primo luogo sotto il profilo dell'adeguatezza e della qualità dei servizi, che sono stati spesso oggetto di polemiche e critiche». Purtroppo, oggi più di ieri, Trenitalia non si pone affatto il problema dell'adeguatezza e della qualità dei servizi locali e per averne conferma basta prendere un qualsiasi treno pendolari per scoprire che affollamento e sporcizia la fanno da padroni e a nulla valgono le nostre proteste, così come quelle dei viaggiatori, e le tante inchieste che sempre più spesso compaiono sulla stampa nazionale.

Sul trasporto pubblico locale non c'è stata, nei fatti, nessuna liberalizzazione. Difatti, Trenitalia ormai ha rinnovato i contratti di servizio con quasi tutte le regioni per un periodo di sei anni, prorogabile di altri sei. Con questa sicurezza

di mercato, il nostro operatore nazionale si è disinteressato completamente delle esigenze dei viaggiatori pendolari e ha impegnato tutte le sue energie nella disputa sull'alta velocità.

Per quanto riguarda, ad esempio, le Carte di servizio per il trasporto pubblico locale va ricordato che la legge finanziaria del 2008 prevede che tutte le aziende che si occupano di servizi pubblici locali debbano avere delle Carte di servizio redatte di concerto con le associazioni dei consumatori. Tuttavia, Trenitalia, che pure gestisce tratte locali con contratto di servizio regionale, non ottempera a questo obbligo.

L'ultima osservazione — e concludo — riguarda il traffico merci. Per quanto riguarda il segmento del trasporto merci, va ricordato che già trent'anni fa, quando si cominciava a parlare dell'alta velocità, si diceva che il raddoppio della dorsale appenninica avrebbe favorito la ripresa del traffico merci su ferro poiché liberava la vecchia linea, dove avrebbero potuto transitare più velocemente i treni merci. Ovviamente, così non è stato. Il traffico merci in ferrovia è andato sempre più sparendo perché non aveva bisogno solo di più binari, ma soprattutto di intermodalità, mentre quello su gomma è aumentato in maniera esponenziale, facendo aumentare in maniera esponenziale anche i costi per il danno ambientale.

La liberalizzazione in questo settore può essere una grandissima occasione per riequilibrare il trasporto su gomma e su ferro, ma solo se si costruisce effettivamente una intermodalità su tutto il territorio nazionale aperta a nuovi soggetti; infatti, solo in questo modo è possibile la nascita di tante nuove società che possono realizzare la stessa capillarità nel recapito delle merci a domicilio garantita dal trasporto su gomma.

PRESIDENTE. Do la parola all'avvocato Marco Pierani, responsabile delle relazioni esterne e istituzionali di Altroconsumo, per lo svolgimento della sua relazione.

MARCO PIERANI, *Responsabile relazioni delle esterne e istituzionali di Altro-*

consumo. Signor presidente, grazie per l'invito. Anch'io mi riservo, a nome di Altroconsumo, di inviare una nota scritta. In ogni caso, provo brevemente a entrare nel merito dell'indagine conoscitiva all'ordine del giorno.

Quest'anno Altroconsumo ha promosso una campagna dal titolo « Siamo uomini o pendolari? ». Purtroppo, non c'è nulla di ironico in questa domanda perché c'è in gioco la dignità delle persone. I pendolari sono sottoposti a indicibili *stress* cronici giornalieri in tutte le tratte del trasporto regionale ferroviario in tutta Italia. Ci sono dei picchi di disservizio in alcune zone, ma sostanzialmente la situazione è omogenea.

Come associazione di consumatori abbiamo la pretesa — e lo facciamo costantemente, ogni volta che Trenitalia ci critica e minaccia di portarci in giudizio — di andare a valutare qual è l'effettiva qualità del servizio di questo fornitore di servizio di trasporto. Dall'ultima inchiesta che abbiamo effettuato sulle 25 tratte più interessate dal fenomeno del pendolarismo intorno alle tre più grandi città italiane (Milano, Roma e Napoli) sono emersi dati abbastanza preoccupanti. I pendolari si lamentano, anzitutto, della pulizia: l'89 per cento è insoddisfatto della pulizia; il 76 per cento, dell'affollamento; il 71 per cento, della climatizzazione; il 68 per cento, delle informazioni a bordo in caso di disservizio; il 63 per cento, della puntualità; il 36 per cento, della cortesia e della disponibilità del personale. Insomma, non c'è un dato positivo.

Tali condizioni di trasporto, a dir poco umilianti e comuni a tutto il territorio nazionale, ci inducono a ritenere che gli *standard* previsti dai contratti di servizio firmati tra Trenitalia e ogni singola regione non siano assolutamente rispettati, sebbene i parametri siano molto bassi. Questo contribuisce, del resto, ad allontanarci sempre più dagli altri Stati membri dell'Unione europea. Si parlava prima dell'implementazione della direttiva sulla liberalizzazione. Ebbene, se andiamo a paragonare i livelli di qualità del servizio, è strano che dobbiamo implementare le

stesse norme perché siamo in condizioni veramente sfavorevoli. Mi sto riferendo alle tratte per i pendolari perché è su questo punto che prestiamo maggiore attenzione e chiediamo che venga messo all'ordine del giorno dell'agenda politica. Consideriamo anche che in altri Stati membri dell'Unione europea le tratte dei pendolari sono servite addirittura dall'alta velocità, come, peraltro, nei primi Piani doveva succedere anche in Italia.

Negli ultimi anni, in un quadro di liberalizzazione a dir poco parziale, ingentissimi investimenti pubblici sono stati indirizzati solo ed esclusivamente all'alta velocità, rafforzando la posizione dominante di Ferrovie dello Stato, che opera ancora in regime di sostanziale monopolio, senza che, a fronte di questo favore, si sia minimamente occupata di migliorare la qualità del trasporto delle tratte per i pendolari. Al contrario, l'introduzione dell'alta velocità ha comportato una consistente diminuzione dell'offerta di treni regionali. Ad aggravare questa già tragica situazione, si sono aggiunti gli ingenti aumenti tariffari e i rilevanti tagli ai servizi di trasporto locale, che hanno fatto sèguito alla riduzione dei trasferimenti dallo Stato, approvati dal Governo nella manovra economica.

Noi siamo consapevoli che la congiuntura economica negativa impone delle scelte, ma il servizio di trasporto pubblico locale per i pendolari è importantissimo, non solo per i diritti legittimi degli utenti, riconosciuti dal nostro ordinamento, ma perché questo significa una migliore vita per tutti e un ambiente rispettato in maniera più efficace.

Pertanto, ci troviamo sconsolati quando vediamo che c'è un rimpallo di responsabilità. Per esempio, andiamo spesso a trattare con le regioni che ci dicono di essere obbligate a tagliare o ad aumentare le tariffe perché i soldi dal centro non arrivano più. Anche Trenitalia, del resto, afferma che non è colpa sua. Insomma, è evidente che il sistema non può andare ulteriormente avanti così. Certo, ognuno ha i suoi problemi, però è impossibile che vi sia una liberalizzazione

e una regionalizzazione, quando le regioni che hanno il potere di contrattare con l'operatore di servizio non hanno il controllo totale sulle finanze a disposizione perché, in questo modo, non arriveremo mai alla quadratura del cerchio.

Allora, o si regionalizza il trasporto, e anche le finanze, oppure si torna indietro. Noi non abbiamo preclusioni, ma non è possibile continuare ad affrontare la tematica in questa maniera. Pertanto, in questo quadro, ci opponiamo e continuiamo a opporci, fino ad arrivare anche a promuovere azioni giudiziarie, contro ulteriori aumenti delle tariffe, senza che vi sia la possibilità effettiva di un miglioramento del servizio. Negli ultimi anni, infatti, il servizio è solo peggiorato.

Chiediamo, inoltre, la creazione di un'Autorità indipendente di settore, alla quale attribuire quelle funzioni regolamentari che non possono continuare a rimanere in capo a RFI, società del Gruppo Ferrovie dello Stato, se si vuole realizzare un mercato del trasporto ferroviario regionale effettivamente aperto alla libera concorrenza. Questo significa l'abbattimento delle posizioni di rendita di cui godono le Ferrovie dello Stato, attraverso l'adozione di concrete misure di liberalizzazione più volte auspiccate dall'Autorità *antitrust*, che prevedono un vero sblocco delle gare su ferro, con procedure ad evidenza pubblica.

Chiediamo altresì che sia avviato al più presto un Piano nazionale *ad hoc* di ristrutturazione del servizio ferroviario regionale, adeguatamente finanziato, affinché nelle tratte più utilizzate dai pendolari il sistema possa divenire finalmente efficiente e competitivo.

Chiediamo anche che sia approvato uno Statuto dell'utente dei servizi ferroviari che riporti quest'ultimo al centro del sistema, anche nel nuovo assetto del mercato liberalizzato, considerato che compete allo Stato determinare i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali, che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale, tra questi, quello alla mobilità.

Chiediamo che Ferrovie dello Stato, regioni e Governo, di fronte a questa situazione di disagio profondo, cessino il gioco del rimpallo di responsabilità e si adoperino, invece, per quanto rientra nell'ambito delle rispettive competenze, per un reale miglioramento del servizio di trasporto ferroviario locale e per garantire i sacrosanti diritti degli utenti.

Chiudo, presidente, dicendo che ho letto il programma della vostra indagine. Noi tuteliamo i consumatori e siamo molto favorevoli all'apertura del mercato, quindi a ipotesi di liberalizzazione che siano vere. Tuttavia, affinché possano essere vere occorrono delle regole e un'Autorità che le faccia rispettare. L'Autorità, però, deve essere autonoma.

Nella nota allegata all'invito che ci avete fatto, si introduce un tema che è sul tappeto. Infatti, è evidente che nel momento in cui si apre un mercato, anche nei confronti dei *partner* degli altri Stati membri dell'Unione europea o delle aziende pubbliche o private che vogliono entrare nel nostro mercato, si pone un problema di reciprocità. Tuttavia, questa è una questione secondaria, come vi verrà a raccontare l'azienda che ha questo problema. Invece, il nostro problema è poter usufruire — perché ne abbiamo il diritto — dei benefici che derivano dall'efficientamento del mercato e dall'introduzione della liberalizzazione. Per noi questa è la priorità.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Gabriele Bariletti, componente delegazione Lazio ed esperto settore trasporti di Assoutenti, per lo svolgimento della sua relazione.

GABRIELE BARILETTI, *Componente delegazione Lazio ed esperto settore trasporti di Assoutenti nazionale.* Ringrazio il presidente e gli onorevoli deputati. È la seconda volta che partecipo ai lavori in questa Aula; la prima volta fu esattamente otto anni fa, quando Assoutenti chiese alla Commissione di allora, un'audizione che portò dei frutti. Infatti, riguardava la deducibilità fiscale dell'IVA sugli abbonamenti ferroviari. Tuttavia, i frutti si videro

solo nell'anno fiscale 2009. L'audizione si svolse nel 2003 e dopo l'anno fiscale 2009 questo beneficio è svanito, sicché i viaggiatori, i pendolari, gli abbonati hanno già ricevuto un aumento effettivo, pari all'importo dell'IVA, che allora poteva essere dedotta. Potremmo anche dire, quindi, che in quanto a tariffe abbiamo già dato; certo, queste somme non le hanno ricevute le aziende, ma questo è per noi del tutto secondario.

Per quanto attiene alla nota che ci è stata inviata, la condivido quasi *in toto*, ma ho delle perplessità sulla parte che riguarda la reciprocità per l'apertura dei mercati. Le perplessità derivano dal fatto che, se si crede che l'apertura al mercato porti vantaggi ed efficienza, allora la si pratica. In questo caso, gli Stati competitori con il nostro, che non la praticano, a lungo andare avranno degli svantaggi perché rimangono in un regime monopolistico. Certo, possono anche avere degli immediati vantaggi dalla forza che il monopolio consente loro nella colonizzazione di mercati altrui, tuttavia questa forza deriva solo dalla eventuale efficienza delle loro aziende monopolistiche. In caso contrario, se, cioè, non si crede all'apertura al mercato e all'efficienza che questa potrebbe portare, allora non lo si pratici. Quest'ultima può essere una scelta, che non condivido, ma è pur sempre una possibilità.

Ciò detto, il problema della reciprocità è un falso problema. Se il mercato porta efficienza, noi saremo in *pole position* fra qualche anno rispetto ai nostri competitori. Purtroppo, però, i nostri competitori hanno praticato all'interno delle loro aziende efficienza. A questo proposito, faccio un piccolo esempio di inefficienza della nostra azienda monopolistica, con riferimento ai contratti di servizio esennali e al contratto a catalogo, laddove il monopolista fissa il prezzo che l'ente contribuente — nella fattispecie le regioni — deve pagare. Ebbene, il livello più basso di prezzo che prendo a riferimento per fare questo esempio è il C1 del catalogo, 518 euro l'ora — quindi è su base temporale — per il servizio offerto dai treni del tra-

sporto regionale. Di questi 518 euro l'ora, una parte considerevole, ma non maggioritaria, vale a dire 205 euro, sono costituiti dal costo del personale viaggiante a bordo treno, che, secondo il modulo minimo di condotta, si compone di un macchinista e di un capotreno. Sommato, il loro costo è di 205 euro all'ora, dall'inizio alla fine del viaggio che viene pagato con il contributo dalla Regione. In effetti, la paga che percepisce il cosiddetto « modulo di condotta » (un macchinista e un capotreno) è meno di 40 euro l'ora; dunque ciò che ritengo sia esempio di enorme inefficienza è che — se la matematica non è un'opinione — per ogni cinque ore pagate, questo personale produce un'ora di viaggio. Questo all'estero non succede, pertanto si genera maggiore efficienza e la possibilità, anche per i monopolisti esteri, di colonizzarci. Il problema non è, quindi, l'apertura al mercato bensì l'inefficienza interna e le rendite di posizione monopolistica che, comunque, Parlamenti e Governi illuminati hanno teso, tendono e tenderanno a ridurre per efficientare il mercato.

Vi è un terzo punto al quale Assoutenti tiene notevolmente. Su questo faccio una battuta, avendo udito da ADOC che loro non sono in linea con l'amministratore delegato e questi li ghetizza, posso dire che noi non siamo ghetizzati, ma siamo anche noi assolutamente fuori linea rispetto all'amministratore delegato del gruppo FS, come credo gran parte delle associazioni qui rappresentate.

Il punto riguarda l'assoluta separazione, non solo nominale, del gestore delle infrastrutture rispetto al gruppo che possiede o regola l'impresa ferroviaria. In soldoni, RFI deve essere estromessa dal Gruppo Ferrovie dello Stato. Se c'è necessità di sinergie di tipo industriale tra l'azienda Trenitalia e l'azienda autonoma Rete ferroviaria italiana quando si vanno a fare le gare all'estero è possibile l'istituto dell'associazione temporanea di imprese o altri strumenti che possano portare quei vantaggi che oggi l'amministratore delegato, di cui si diceva prima, pensa di

ottenere soltanto con il mantenimento del gestore dell'infrastruttura dentro il gruppo da lui amministrato.

Infine, se si vuole aprire veramente al mercato, bisogna considerare anche il trasporto regionale. Infatti, non è remunerativa solo l'alta velocità, che fa utili da domanda individuale, ma anche il trasporto regionale, che fa utili dalla somma degli introiti da domanda individuale e da contributi. Tuttavia, per l'apertura al mercato di tutto il settore è necessario che il materiale rotabile e i mezzi di trazione, acquistati dal pubblico in qualunque maniera, o direttamente dallo Stato nel tempo attraverso le Regioni, vengano passati a un'agenzia che li metta in *leasing* a chiunque voglia fare trasporto, secondo regole fisse stabilite da un'agenzia terza. Difatti, se non c'è la possibilità di utilizzo da parte di tutti, alle stesse condizioni, del materiale rotabile, che si può acquisire pagando un canone a un'agenzia esterna alle imprese ferroviarie, nessuno riuscirà a divellere il monopolio nel trasporto regionale. E questo costituirà una perdita di efficienza e competitività del sistema.

PRESIDENTE. Do la parola alla dottoressa Immacolata Napoli, coordinatrice progetti politiche dei consumatori di Cittadinanzattiva.

IMMACOLATA NAPOLI, Coordinatrice progetti politiche dei consumatori di Cittadinanzattiva. Grazie, presidente, di averci invitato. Cercherò di essere sintetica, anche perché molto è stato già detto. Anche io mi riservo di inviare una nota, ovvero il capitolo sui trasporti del nostro Rapporto PiT servizi, che è la relazione annuale sullo stato dell'arte dei servizi di pubblica utilità, visti dalle segnalazioni dei cittadini che arrivano ai nostri servizi di consulenza.

Vorrei partire proprio da qualche dato. Nonostante qualche mese fa sia stata presentata una ricerca di Federmobilità che afferma che nel nostro Paese la modalità del trasporto su rotaia è una delle più basse d'Europa e che nell'ultimo anno è sceso ancora di più, le segnalazioni dei

cittadini a proposito del trasporto ferroviario aumentano. Ecco, volevamo segnalare questa anomalia. Aumentano, infatti, i ritardi e aumentano le segnalazioni circa le carenze del servizio e l'aumento le tariffe. Su questa base, pensiamo — come da anni affermiamo nei nostri documenti ufficiali e negli eventi pubblici — che questo Paese ha bisogno di una vera liberalizzazione, anche per poter finalmente accettare e rilanciare le sfide europee. Per esempio, il Piano della Commissione europea trasporti 2050 pone gli obiettivi puntuali di sviluppo. Al di là della strategia sulla concorrenza nei trasporti, si tratta di puntare a ridurre del 60 per cento le emissioni di anidride carbonica nei trasporti.

La nostra associazione chiede di entrare in Europa, di parlare di liberalizzazione del mercato e di riflettere su come implementare il Piano della Commissione europea. Evidenzio che, dal nostro punto di vista, non è più accettabile — com'è stato ampiamente argomentato — che vi sia un sistema di trasporto a due velocità, quello che fa *business* e quello del trasporto regionale, dei pendolari. Occorrono, dunque, regole chiare e un sistema di standard di qualità per tutti.

Tuttavia, a proposito della liberalizzazione vorrei sottolineare anch'io due punti. Innanzitutto, vi è l'esigenza di un'Autorità di vigilanza che fissi le regole, altrimenti, dal nostro punto di vista, non si può parlare di liberalizzazione del mercato. Dobbiamo superare, pertanto, l'anomalia in cui versa questo settore. Il secondo punto, anch'esso già anticipato, riguarda i contratti di servizio e le Carte dei servizi. L'articolo 2, comma 461, della legge finanziaria del 2008 invita a definire gli standard di qualità dei servizi da Carta dei servizi e da contratto di servizio con le associazioni dei consumatori, quindi con i portatori di interesse finali. A mia memoria, però, questo non è stato applicato. Questo è, quindi, un Paese che ha le norme, ma non le applica. Ecco, vorrei sottolineare questo aspetto nella maniera più puntuale. Chiediamo che nei nuovi contratti di servizio venga applicata questa

norma; ciò, peraltro, vorrebbe dire portare in Europa il nostro Paese e sarebbe un segnale di trasparenza.

Inoltre, affinché vi sia un'efficace liberalizzazione — sto procedendo per *spot* — bisogna parlare di strumenti di tutela dei consumatori. Invece, ad oggi, abbiamo un protocollo di conciliazione con Trenitalia assolutamente inefficace, pertanto i milioni di cittadini italiani che viaggiano su tratte ferroviarie non hanno nessuna possibilità di tutela. Dal nostro punto di vista, quindi, non si può parlare di liberalizzazione senza regole e senza tutele per i consumatori, altrimenti ci ritroviamo, con nostro grande rammarico, a dover fotografare situazioni anomale. Per esempio, si parla tanto di liberalizzazione, quando ad aprile vi è stato un intervento che ha cambiato le regole di accesso nel prospetto informativo della rete, rimandando al 2012 l'entrata di nuovi gestori. Questa è una situazione anomala di cui gode benefici solo chi vive in una situazione di monopolio. Quindi, i consumatori italiani, in questo settore, pagano conseguenze altissime.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Luigi Gabriele, responsabile rapporti istituzionali di CODICI, per lo svolgimento della sua relazione.

LUIGI GABRIELE, *Responsabile rapporti istituzionali di CODICI*. Ringrazio il presidente e tutti i membri della Commissione. Colgo l'occasione per portarvi i saluti del segretario nazionale Giacomelli. Leggerò una brevissima nota, attenendomi quindi alle disposizioni.

L'Associazione CODICI ritiene prioritario rivisitare i parametri minimi di qualità del servizio previsto nel contratto di servizio stipulato con Trenitalia sia a livello nazionale che regionale, con modalità tali da non lasciare spazio a interpretazioni. Infatti, pensiamo sia indispensabile un intervento in questo ambito a fronte del servizio offerto da Trenitalia che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri, ormai da troppo tempo non corrisponde alle reali esigenze minime

dell'utenza. Va sottolineato che un intervento concreto in questa direzione, anche in relazione alla liberalizzazione del comparto che vede l'ingresso di nuove imprese ferroviarie, sarebbe un ulteriore elemento di tutela e di garanzia per il consumatore utente.

Riteniamo, quindi, necessario verificare la correttezza del comportamento di Trenitalia nei confronti delle imprese ferroviarie che hanno manifestato l'intenzione di fare il loro ingresso nel mercato. Infatti, favoriti dalla limitata autonomia e indipendenza di RFI, si sono ravvisati estremi di abuso di posizione dominante.

È necessario, pertanto, approfondire, nella fattispecie del comparto regionale, l'atteggiamento di Trenitalia che all'incremento della domanda pendolare oppone il graduale e costante abbandono dei servizi a essa legati, al quale si aggiunge la totale assenza di investimenti e di una concreta programmazione.

La condizione di estremo disagio alla quale il pendolare è quotidianamente costretto determina un sensibile e progressivo peggioramento della qualità della vita, con ripercussioni sociali e sanitarie, orientando il trasporto verso l'auto privata, con tutte le conseguenze in termini di incidenti e ambientali. Non ci sembra difficile immaginare che la ragione di tale disinteresse sia da ricondurre non solo alla scarsa redditività del mercato chiuso monopolistico, quale è quello regionale, ma anche all'inadeguatezza delle risorse disponibili, a causa dei tagli e della razionalizzazione che ha colpito un comparto in forte sofferenza da dieci anni.

Occorrerebbe altresì valutare l'opportunità di scindere il gestore della rete infrastrutturale RFI dal gruppo in cui è presente il gestore del servizio, al fine di definire una strategia volta a garantire una parità di trattamento fra tutti gli utilizzatori della rete.

Bisognerebbe, inoltre, operare per far rientrare lo sviluppo del trasporto ferroviario merci in una strategia di crescita del sistema dei trasporti e della logistica più complessiva, non deputando tutto al gestore attualmente esistente. Ci sembre-

rebbe, infatti, opportuno coinvolgere il gestore stesso e gli altri protagonisti ferroviari del sistema nella definizione del Piano di sviluppo di medio e lungo periodo in cui anche altri operatori possano dimostrare quali possono essere le strategie vincenti.

Sarebbe necessario anche intervenire concretamente sul gestore affinché ampie fasce della popolazione del Mezzogiorno e delle isole — tuttora impossibilitati ad accedere al trasporto ferroviario per la totale assenza del servizio — possano vedere garantito il diritto alla mobilità e alla circolazione che oggi è negato. Lo stesso vale per il trasporto merci, per il quale viene utilizzata, nella maggior parte dei casi, la gomma. Questa scarsità di investimenti e di programmazione genera un vero e proprio deficit strutturale che penalizza un settore che ha enormi potenzialità.

Trenitalia ha trovato la soluzione migliore nel suo piano di impresa, socializzando le perdite verso i cittadini, senza assumersi l'onere di svolgere il ruolo di impresa nazionale al servizio del Paese. Di converso, ha scelto la strada della privatizzazione pura, muovendosi esclusivamente nei comparti che potrebbero essere oggetto di concreta attività di mercato. Parliamo, quindi, di un'azienda di Stato che opera contro lo Stato e i suoi cittadini.

Difatti, è paradossale, oggi più che mai, constatare che, mentre assistiamo, da un lato, a un grande sviluppo del mercato internazionale in relazione alla liberalizzazione dei servizi e, dall'altro, alla promulgazione di normative europee tese a favorire la crescita e la qualità dei servizi passeggeri e merci su ferro, nel nostro Paese, con un comparto aereo in crisi, non solo esercita un unico vettore, ma allo stesso viene permesso di far ricadere le perdite e le inefficienze sui bilanci dello Stato, consentendogli altresì di scegliere quali tratte condividere e quali, invece, debbano restare a suo appannaggio esclusivo.

Infine, ci chiediamo e vi chiediamo come sia possibile che il Ministro dell'economia abbia elargito, di recente, 128 mi-

lioni di euro a Ferrovie dello Stato per un servizio che ormai è un simulacro: il trasporto pubblico delle merci. Formalmente, la causale a favore di Ferrovie è il contratto di servizio tra lo Stato e Trenitalia, divisione cargo, per il trasporto merci su tutto il territorio nazionale. Tuttavia, ci risulta che il servizio cosiddetto universale non esista più, o quantomeno non è più universale.

Tutto ciò premesso, nel ringraziarvi dell'opportunità che ci avete concesso, auspichiamo che l'atteggiamento del legislatore sia il più possibile teso al superamento delle criticità sin qui elencate, inserendo in agenda la necessità di adottare provvedimenti normativi diretti all'adeguamento alle discipline comunitarie e internazionali finalizzate a favorire un concreto processo di liberalizzazione sia del comparto viaggiatori che merci; provvedere alla costituzione di un organismo di garanzia con poteri di monitoraggio, di controllo e di indirizzo nel settore; consentire, in ottemperanza alle disposizioni europee e alla dichiarazione di Varsavia del BEUC del 2011, la piena partecipazione delle associazioni consumatori agli indirizzi programmatici nelle attività di monitoraggio nei confronti delle istituzioni, con tutti i passaggi necessari affinché le reali esigenze degli utenti consumatori siano recepite dagli organi decisionali per una piena attuazione del mercato in un contesto di efficienza, qualità e universalità.

PRESIDENTE. Do la parola all'avvocato Monica Multari, segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Movimento Consumatori, per lo svolgimento della sua relazione.

MONICA MULTARI, Segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Movimento Consumatori. Ringrazio il presidente della Commissione e tutti gli onorevoli deputati dell'invito. Cercherò di essere molto breve, vista l'ora, anche perché gran parte degli argomenti che avrei voluto affrontare sono già stati toccati negli interventi dei colleghi che mi hanno pre-

ceduto. Fra l'altro, la qualità delle precedenti audizioni ci consente di focalizzare l'attenzione su un aspetto, già annunciato da alcuni oratori, che preferirei approfondire e che riguarda la necessità di istituire un'Autorità dei trasporti.

Questa è necessaria — permettetemi la vena leggermente polemica — per un sostanziale fallimento della regolazione ministeriale. Dobbiamo prendere atto che, al momento, il trasporto ferroviario versa in una situazione di anarchia e che, molto spesso, le scelte sono dettate da ragioni di natura prettamente politica, senza tenere conto, alle volte, degli interessi dei cittadini, dei viaggiatori e della stessa impresa che attualmente opera in regime di monopolio.

Credo che questo problema sia legato all'esistenza di un conflitto di interessi esistente fra i vari ministeri, nel senso che il Ministero dei trasporti è, al tempo stesso, cliente e soggetto controllore di Trenitalia e il Ministero dell'economia ne è l'azionista unico. Tutto ciò non consente di avere un quadro regolatorio per avviare un serio percorso di liberalizzazione e, quindi, di apertura al mercato.

A questo proposito portiamo l'esempio dell'aumento dei prezzi dei biglietti del trasporto ferroviario. Ebbene, i prezzi dei biglietti, come sapete, sono stati bloccati per cinque anni — dal 2001 al 2006 — per ragioni di natura non imprenditoriale, bensì politica (che fossero condivisibili o meno, non è questo il senso del mio intervento). Voglio dire che, poi, a partire dal 2007, vista la situazione catastrofica in cui versavano i conti del Gruppo, è stato consentito un aumento indiscriminato dei prezzi dei biglietti, senza rispettare minimamente l'assetto regolatorio vigente, che per noi risulta ancora rappresentato dalle delibere CIPE del 1996 e del 1999, le quali stabilivano dei requisiti precisi a livello di aumenti ammessi (il cosiddetto « metodo del *price cap* »), collegando questi ultimi a un aumento correlativo della qualità del servizio.

Gli aumenti ai quali abbiamo assistito dal 2007 ad oggi — l'ultimo è dell'aprile 2011 — sono avvenuti nel totale silenzio e

nell'inerzia degli organismi che dovrebbero regolare e controllare; infatti, si è lasciato che si potesse giocare su un equivoco normativo, mai ancora chiarito, nel senso che non si capisce quale sia il fondamento di questo potere discrezionale di aumentare il prezzo dei biglietti da parte del cosiddetto *incumbent*; in tal modo, si è completamente ignorato il percorso previsto.

Tutto ciò porta a ritenere indispensabile, per un serio processo di liberalizzazione, la creazione di un'autorità dei trasporti veramente indipendente poiché, come abbiamo visto, non c'è stata o non è stata possibile una seria regolazione da parte degli organismi attualmente incaricati di svolgere questo compito.

Ci sarebbe un'altra questione, affrontata nel documento che vi è stato inviato, relativa all'adeguamento normativo. Mi limito, velocemente, a rinviare alla documentazione che ho consegnato.

In linea generale, dobbiamo tenere presente che la liberalizzazione deve andare di pari passo con l'eliminazione di alcune norme anacronistiche, esistenti in materia di trasporto ferroviario. Mi riferisco, ovviamente, al regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, che è stato ripescato dal provvedimento cosiddetto « taglialeggi » e che non ha nessuna ragione di esistere in quanto comporterebbe una discriminazione nei confronti degli altri operatori, i quali, trattandosi di una legge speciale, non potrebbero vedersi applicate le esenzioni di responsabilità che questo regio decreto prevede. Mi permetto di segnalare che lo stesso vale per il decreto del Presidente della Repubblica dell'11 luglio 1980, n. 753, che disciplina, fra l'altro, anche le sanzioni e che è applicato da Trenitalia anche ai servizi a libero mercato, in relazione ai quali non vi è nessun trasferimento di poteri amministrativi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o delle regioni, pertanto riteniamo anche illegittimo questo potere di cui si ammantava Trenitalia.

Quindi, ribadiamo che riteniamo fondamentale guidare questo processo di liberalizzazione attraverso regole chiare, va-

lide per tutti gli operatori, applicate senza discriminazioni e sotto il controllo di un organismo indipendente che persegue l'obiettivo di garantire ai cittadini servizi efficienti, di qualità e a costi sostenibili, in modo da consentire anche uno sviluppo ulteriore del trasporto ferroviario, che noi auspichiamo.

Ben venga, dunque, la manifestazione di disponibilità dimostrata dal presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Antonio Catricalà, a svolgere temporaneamente questo ruolo in attesa dell'istituzione di una vera e propria Autorità indipendente dei trasporti, sperando, però, che l'atteggiamento sia meno timido rispetto a quello dimostrato sinora in materia di trasporto ferroviario dalla stessa *Antitrust*.

Inoltre, visti i problemi finanziari, questa nuova autorità potrebbe essere finanziata attraverso un fondo costituito dalle somme derivanti dalle sanzioni irrogate alle imprese nel caso di violazione delle norme che regolano la materia, come previsto in altri settori. Peraltro, proprio oggi è uscito un articolo su *Italia oggi* che riporta che questo è previsto dallo schema di decreto legislativo che attua il regolamento comunitario in materia di diritti e doveri dei passeggeri e che prevede, appunto, delle sanzioni in caso di violazione delle norme previste.

Concludo, auspicando che con questa famosa legge sulla concorrenza, che sarebbe bello vedere nascere, si dia un concreto avvio a tale percorso. Vi ringraziamo per l'attenzione, augurandovi buon lavoro.

PRESIDENTE. Do la parola al dottor Sergio Veroli, vicepresidente nazionale di Federconsumatori, per lo svolgimento della sua relazione.

SERGIO VEROLI, Vicepresidente nazionale di Federconsumatori. Cercherò di ripetere il meno possibile, quindi sarò breve.

Il problema di fondo concerne l'*Authority*. Non so perché in altri ambiti — come l'energia o le telecomunicazioni — prima si istituisce un'autorità per regolare il settore

e poi si procede alla liberalizzazione, o perlomeno alle privatizzazioni, e in questo caso non si procede in questo modo. È una situazione scandalosa, sotto questo aspetto, che riguarda il settore sia ferroviario che autostradale, nel quale la situazione è ancora peggiore perché il monopolio è privato. Difatti, ogni anno assistiamo agli aumenti dell'autostrada senza nessun controllo. È scandaloso che ciò avvenga, e lo è altrettanto che nel settore delle ferrovie ci siano aumenti senza nessun controllo.

Porto un esempio su tutti: il treno Roma-Fiumicino che va all'aeroporto è il treno più caro del mondo; costa 14 euro e in un solo giorno è aumentato di 4 euro, ovvero del 40 per cento. Ebbene, chi lo ha deciso? Chi lo ha controllato? In base a che cosa c'è l'aumento? Ciò dimostra che le ferrovie possono fare quello che vogliono; questo è il discorso.

Riguardo al trasporto ferroviario vi è una riduzione dei servizi — da ultimo, in Lombardia — e un aumento delle tariffe. Prima i contratti di servizio si rinnovavano e una parte andava anche per l'aumento del materiale rotabile, ora non bastano neanche i soldi per rinnovare il contratto di servizio. Vi è un decadimento del trasporto regionale e del servizio universale. O meglio, non sappiamo cosa ne sarà del servizio universale nel settore sia dei trasporti sia delle poste. In relazione a queste ultime, abbiamo visto quello che è successo, dal momento che finora nessuna autorità controlla quel settore. Relativamente all'acqua, per fortuna è passato il referendum, altrimenti ci sarebbe stata, anche in quel caso, una privatizzazione senza *Authority* e senza controllo. Non si capisce cosa facciano lo Stato e il Governo su queste materie.

Non comprendiamo, per esempio, perché non si faccia una commissione per indagare sui costi dell'alta velocità, che è costata quattro, cinque o sei volte in più rispetto agli altri Paesi. Bisogna aspettare Milena Gabanelli di *Report* che ci dica queste cose. Non capiamo perché non si voglia indagare su queste questioni e non si vogliano scoprire i responsabili dell'au-

mento dei costi che hanno pagato tutti i cittadini. Paghiamo cinque o sei volte in più l'alta velocità e poi non bastano i soldi per il trasporto ferroviario destinato a pendolari, che rappresentano il 90 per cento delle persone che tutti i giorni prendono il treno. L'alta velocità riguarda, invece, soltanto l'8-9 per cento dei passeggeri che viaggiano sempre meglio, anche se i servizi sono più cari. La grande maggioranza per andare, per esempio, da Milano a Cremona impiega tre ore, mentre per andare da Roma a Milano occorrono due ore e cinquantanove. Sono cose scandalose. Non servono le associazioni dei consumatori per denunciare questi fenomeni.

Vi è, poi, un problema che riguarda il regolamento europeo. Non capiamo perché non venga subito adottato questo decreto di cui si sta discutendo per attuare il regolamento europeo che prevede sanzioni molto pesanti su tutti gli aspetti che riguardano il funzionamento delle ferrovie. Sappiamo che deve essere istituito un organismo che controlli l'attuazione delle sanzioni, secondo l'articolo 30 del decreto in attuazione; ebbene, vorremo sapere come è composto questo organismo, se è indipendente e se è in grado di stabilire delle sanzioni serie o meno. D'altra parte, le sanzioni erogate attualmente nei confronti di chi viola il servizio universale e realizza pratiche scorrette sono assolutamente insufficienti; anche quelle comminate dall'*Antitrust* non sono un deterrente nei confronti di un'azienda che spende milioni in pubblicità.

Occorre, quindi, un regolatore più forte e un sanzionatore che abbia dei poteri reali su queste questioni. C'è bisogno di estendere il discorso della conciliazione, che abbiamo cominciato a sperimentare per la lunga percorrenza e per l'alta velocità, a tutto il sistema regionale. Attualmente esistono delle multe applicate dalle regioni nei confronti delle aziende che, poi, dovrebbero ristorare i cittadini. Tuttavia, quando si fanno delle società miste, come in Lombardia, si gioca tutto in casa e non si capisce chi è il controllore, chi è il controllato e chi il contraente.

Siamo di fronte a un sistema in cui lo Stato deve intervenire, oppure si lasci il monopolio pubblico, come in Francia. Si facciano le cose in modo più trasparente; si ritorni al *price cap*, sulla base del quale gli aumenti potevano intervenire solo in rapporto alla qualità dei servizi, agli investimenti e al numero degli utenti. Non si sa perché questa misura sia sparita, lasciando tutto all'arbitrio dell'*incumbent* e di chi gestisce i trasporti.

Se i vari governi — non solo questo — hanno fatto la scelta di liberalizzare, allora si attuino le conseguenze di questa liberalizzazione e si faccia tutto ciò che è necessario in questi casi.

PRESIDENTE. Do infine la parola a Pino Bendandi, segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Lega Consumatori, per lo svolgimento della relazione.

PINO BENDANDI, *Segretario nazionale e responsabile settore trasporti di Lega Consumatori.* Anch'io ringrazio di averci invitato a questa audizione. Ovviamente sarò molto breve perché mi pare che i miei colleghi abbiano prospettato diverse obiezioni e proposte a 360 gradi.

Volevo, però, dire che anche noi concordiamo sul fatto che la liberalizzazione non possa riguardare solo le tratte *business*, ma le deve coinvolgere tutte. Devono essere, quindi, garantiti la qualità dei servizi, le norme che debbono tutelare il consumatore e soprattutto il rispetto delle norme stabilite dalla legge finanziaria del 2008, da parte non solo delle Ferrovie, ma anche degli eventuali concorrenti, proprio in virtù della reciprocità.

Credo, inoltre, sia necessario un intervento serio per promuovere la concorrenza in quei settori che Ferrovie dello Stato ha quasi abbandonato; peraltro, non si tratta solo del comparto delle merci, ma, guarda caso, anche di un altro settore che poteva portare un vantaggio rispetto al trasporto su gomma, ovvero quello dei treni con la macchina al seguito, che sono pressoché scomparsi e che avrebbero contribuito ad alleggerire il traffico delle au-

tostrade, soprattutto nei periodi di maggiore affluenza.

Detto questo, vi è un ulteriore aspetto che qui non è stato trattato, anche se, a mio giudizio, non è minore. Infatti, al di là della qualità dei servizi — cioè le pulizie, gli orari e via dicendo — occorre considerare anche il discorso della comunicazione, che è un problema importante. Non può essere che, se si verifica un incidente, sulle diverse tratte vengano date tre o quattro comunicazioni diverse; oppure la comunicazione arrivi sempre in ritardo, all'ultimo momento; o ancora, non raggiunga tutti. D'altra parte, quando si fermano i treni lungo i binari e non si sa perché, questo determina nelle persone, sul piano psicologico, delle gravi perturbazioni interne. Pertanto, la questione della comunicazione è fondamentale e deve riguardare non solo il monopolio di Ferrovie dello Stato, ma anche i concorrenti.

Allo stesso modo, la questione delle Carte dei servizi non vale solo per Trenitalia, ma anche per i concorrenti, così come la conciliazione che faticosamente stiamo cercando di portare avanti con Ferrovie dello Stato dopo almeno dieci anni di contrattazione, di incontri e di dibattiti.

Mi pare che riguardo al resto i colleghi abbiano ampiamente illustrato i vari problemi. Ecco, mi sembrava che fosse rimasto in ombra l'aspetto della comunicazione, che ritengo non meno importante degli altri.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MARIO LOVELLI. Grazie, presidente. Il mio intervento è soprattutto per ringraziare le associazioni che abbiamo ascoltato. Oggi, infatti, abbiamo avuto senz'altro dei contributi importanti per il proseguimento e la conclusione della nostra indagine. Abbiamo avuto la conferma dei molti punti su cui è aperto il dibattito nella nostra Commissione, anche dal punto di vista legislativo.

Innanzitutto, vi è il tema della regolazione e dell'istituzione di un'Autorità dei trasporti che, per quanto mi riguarda, è un pallino fin dall'inizio della legislatura. Forse domani apriamo il secondo tempo dell'*iter* parlamentare su questa questione con un'altra proposta di legge della maggioranza che si associa a quella iniziale del Partito Democratico. Credo che la Commissione si renda conto che bisogna andare in questa direzione se vogliamo tentare di recuperare il tempo perduto. In realtà, molti danni sono stati fatti negli ultimi anni e non sarà facile riparare.

Ho sentito, in un intervento, il riferimento alla legge annuale sulla concorrenza. Anche su questo aspetto, prendo questa richiesta come una spinta che rilancio volentieri ai banchi della maggioranza perché aspettiamo la legge annuale sulla concorrenza dal settembre del 2010, prevista dalla legge 23 luglio 2009, n. 99. Del resto, questo è un tema fondamentale quando parliamo di servizi.

La questione dei contratti di servizio è l'altro aspetto che, giustamente, interessa le associazioni dei consumatori, ma sta a cuore anche a noi, nei termini di un controllo delle spese del bilancio dello Stato. Del resto, le sorprese sono continue, tuttavia, il dato che riscontriamo è che i contratti di servizio hanno un onere annuo molto cospicuo. Per esempio, quello per i passeggeri ammonta a più di 200 milioni all'anno e quello per le merci a 128 milioni. La verifica dei risultati, però, è sotto gli occhi di tutti; se ci fosse un'*authority* si potrebbe fare un'analisi corretta; ad ogni modo, se guardiamo il quadro dell'offerta del servizio pendolare a media e lunga percorrenza siamo di fronte a tagli dei servizi abbastanza evidente.

Per quanto mi riguarda, quindi, credo che dovremmo, come Commissione, prendere spunto dalle osservazioni che abbiamo ascoltato oggi, innanzitutto per inserire, nel documento finale di questa indagine, dati molto puntuali e poi, nell'attività legislativa, per riprendere i temi che ho appena ricordato.

Qualcuno ha fatto riferimento al tema dell'alta velocità. Ora, la nostra Commis-

sione non si interessa delle infrastrutture, di cui si occupa la Commissione VIII, tuttavia, anche sulla base di quanto abbiamo sentito dall'Autorità nazionale per la vigilanza nei contratti pubblici, credo che dovremmo porvi attenzione perché la questione dell'utilizzo delle infrastrutture già realizzate sulle tratte ormai aperte è competenza della nostra Commissione.

Ringrazio nuovamente i nostri interlocutori, per i quali non ho domande specifiche. Penso, però, che quanto abbiamo sentito ci possa essere veramente utile.

VINCENZO GAROFALO. Anch'io desideravo prendere la parola per ringraziare i numerosi rappresentanti delle associazioni dei consumatori i cui interventi hanno costituito un'importante occasione per arricchire e completare le nostre informazioni.

L'obiettivo della Commissione e dei gruppi di maggioranza è di lavorare su una proposta di legge che, come ha detto il collega, è stata presentata e si incardinerà nel lavoro già iniziato per l'istituzione di un'autorità che ha lo scopo di regolamentare il settore sotto il profilo non solo industriale, ma soprattutto dei servizi. Mettiamo, infatti, al primo posto la soddisfazione dell'utente, in termini del servizio, con tutte le sue caratteristiche, e dell'economicità, quindi della corretta applicazione delle tariffe. Difatti, uno dei problemi che riscontriamo è proprio questo. Forse, in questo ambito, i vari Governi – di diverso colore politico – avrebbero potuto sviluppare meglio il ruolo di controllo e regolamentazione. Tuttavia, la tendenza è quella di allontanare dall'azionista – quindi dal Governo, che è azionista della società e del comparto infrastrutturale ferroviario – e dall'erogatore delle prestazioni il compito di regolazione di tutte le attività, come anche la questione della corretta remuneratività. Nel futuro, infatti, si potrebbe verificare, nella realizzazione di infrastrutture con il sistema del *project financing* o del coinvolgimento dei privati, il problema di stabilire qual è la corretta remuneratività rispetto alla realizzazione stessa.

D'altronde, sono temi che avete illustrato e approfondito in maniera molto efficace e

che saranno oggetto delle relazioni che ci invierete, che costituiranno un ulteriore momento di riflessione. Speriamo di poter recuperare, come ha detto il collega, il tempo perso perché sapete bene che, spesso, al primo posto non si pone il cittadino, utente o consumatore che sia, ma — come dicevamo in una precedente audizione — la questione dell'impegno sociale dell'azienda statale, che impiega tanto personale da tutelare. Questo è sempre stato, infatti, uno degli elementi che hanno influenzato le scelte, anche nel passato. Crediamo, invece, che una sana, corretta e equilibrata liberalizzazione — che non vuol dire sfrenata, sull'onda della moda — possa far crescere, anche sotto il profilo occupazionale, un comparto che, nel processo di efficientamento, possa sviluppare servizi migliori, non riducendo bensì incrementando il personale e conducendo a un equilibrio anche ambientale del nostro Paese, che si basi soprattutto su scelte modali più adeguate agli obiettivi che dobbiamo raggiungere.

Rinnovo il ringraziamento, nell'attesa di ricevere i documenti che avete anticipato verbalmente.

MARCO DESIDERATI. Grazie, presidente e grazie anche a voi che avete condotto un'analisi impietosa, ma assolutamente realistica, della situazione in cui versa il trasporto ferroviario. Peraltro, i treni italiani li conosciamo anche noi. Dopodiché devo dire che, se sull'analisi siamo tutti d'accordo, è sulle soluzioni che bisogna confrontarsi.

Per esempio, due ore fa, il rappresentante di Confetra, con qualche ragione da parte sua, ha affermato che, per liberalizzare nel settore delle merci, bisogna consentire di assumere personale con contratti non ferroviari, ma del trasporto su strada. È evidente che questo è una sorta di *dumping* sociale rispetto al personale di Ferrovie.

Un'ora e mezza fa, poi, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ci ha consegnato una relazione in cui sostiene che — leggo testualmente — «in considerazione del fatto che i prezzi non sono correlati ai

costi, si rende necessario bilanciare le tariffe nel processo di privatizzazione dei servizi. In questo caso, il servizio universale potrebbe essere pagato dagli utenti». Ecco, se capite che cosa vuol dire, comprendiamo perché sull'analisi concordiamo perfettamente, mentre sulla soluzione si apre il dibattito.

Del resto, è anche vero che, dal punto di vista dei consumatori, occorrerebbero — com'è naturale che sia — treni eccezionali, sempre in orario e a costi bassi. Sull'altro versante, vi è la preoccupazione del Governo che ha un'azienda con decine di migliaia di occupati, per cui tenta di tenere in piedi le diverse situazioni.

Vi è, inoltre, la questione, che condivido assolutamente, delle aziende private che entrano in questo settore, che non possono mangiare la carne e lasciare gli ossi sulle spalle degli italiani. Ecco, credo questo sia un dibattito aperto nella Commissione. Non so se sarà di facile soluzione, ma la problematica è evidente.

Infine, concordo che queste aziende dovrebbero cominciare a occuparsi non solo dell'alta velocità, che evidentemente è l'unica che remunera, ma anche delle altre tratte. Bisogna, quindi, trovare una formula per far entrare queste aziende anche nelle tratte che gli italiani effettivamente usano. L'alta velocità, difatti, fa concorrenza all'Alitalia su Milano-Linate, ma poco altro.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti delle associazioni di tutela dei consumatori per le loro relazioni e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna (*vedi allegati*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 17,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 25 luglio 2011.

PAGINA BIANCA

A L L E G A T I

PAGINA BIANCA

Osservazioni ADUSBEF sul trasporto ferroviario Dei passeggeri e delle merci

SIGNOR PRESIDENTE , ONOREVOLI DEPUTATI

L'ADUSBEF è grata a codesta commissione per l'invito a intervenire nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Il sistema di trasporto italiano è oggi di fronte a due grandi novità che ne modificheranno completamente le caratteristiche nei prossimi anni.

* L'apertura dei mercati nazionali voluta dalle nuove norme europee che danno la possibilità a nuovi soggetti stranieri di operare nel nostro paese.

* La liberalizzazione del mercato interno con la nascita di nuovi e agguerriti soggetti nazionali che rompono il precedente monopolio di Trenitalia.

Noi consumatori siamo da sempre favorevoli ad ogni apertura di mercato ed all'avvento della concorrenza poiché siamo convinti che maggior competitività possa portare ad un miglioramento del servizio ed anche ad un abbattimento delle tariffe. Purtroppo abbiamo dovuto constatare che in altri settori questo non è avvenuto ed invece ci sono stati accordi di cartello tra i vari operatori che hanno distorto il mercato. Accordi che sono stati denunciati e sanzionati anche dall'autorità antitrust ma nemmeno tale intervento è riuscito a riportare giustizia per i consumatori.

Per questo motivo oggi noi proponiamo, come ha già fatto l'autorità antitrust, una Autorità specifica per il settore che possa accompagnare il difficile processo di liberalizzazione verso un approdo virtuoso per il mercato e proponiamo anche che in questa commissione siano rappresentate le istanze dei consumatori.

Per quanto riguarda l'apertura dei mercati nazionali agli operatori stranieri e ai tempi e modi di applicazione del regolamento europeo 1370 / 2007 nei diversi paesi, si pone certamente un problema di reciprocità per evitare eventuali situazioni di svantaggio dell'operatore nazionale ma si pone anche l'esigenza di prevedere regole certe per l'accesso al mercato interno sul fronte della sicurezza, della formazione professionale e dei diritti dei viaggiatori.

Tutti ricordano l'esperienza inglese negli anni della lady di ferro quando i privati gestirono le ferrovie pensando solo al proprio guadagno e non facendo i dovuti investimenti in termini di ammodernamenti, tecnologia e soprattutto sicurezza e tutti ricordano anche i risultati catastrofici di quella scelta. Il fatto che in Italia la rete rimane in mano pubblica ci mette al riparo solo in parte da certi rischi specialmente nel momento in cui opereranno sul nostro territorio società straniere che hanno ottenuto l'autorizzazione in un altro paese dell'unione.

Occorre mettersi al riparo da pericolosi abbassamenti dei livelli di sicurezza oltretutto della qualità del servizio che possono annidarsi sotto offerte di prezzi fin troppo scontati per non finire come nel trasporto aereo dove spesso incolpevoli viaggiatori che hanno acquistato pacchetti turistici chiusi rimangono ostaggi di improvvisate compagnie pronte a sparire qualora si dovesse verificare un evento spiacevole.

Altro elemento sicuramente sconvolgente per l'attuale settore ferroviario italiano è la rottura, anche sul mercato interno, del monopolio delle vecchie ferrovie dello stato con l'avvento di nuove società di trasporto sia viaggiatori che merci ed in particolare la nascita di N.T.V. che ha la presunzione di concorrere alla pari con Trenitalia.

Anche per quanto riguarda questa contesa sul fronte interno noi consumatori siamo favorevoli ad ogni aumento della concorrenza ma siamo fortemente critici verso il semplice passaggio dal monopolio al duopolio corredato da accordi sulla divisione delle tracce orarie poiché se così fosse si

svilirebbe tutto l'impulso innovativo della liberalizzazione ed avremmo soltanto una meschina operazione di divisione del mercato che non porterà nessun effetto benefico per i viaggiatori.

Purtroppo, per quanto riguarda lo stato attuale di questa liberalizzazione interna, non possiamo non denunciare che questa contesa si sta svolgendo solo sul fronte dell'alta velocità e sta portando ad un ulteriore, gravissimo, minor impegno di Trenitalia sul trasporto regionale ed in quello merci.

A noi preme molto, invece, ragionare di questi due segmenti e siamo totalmente d'accordo con quel passo del programma di indagine conoscitiva che ci avete inviato dove si dice- D'altra parte la questione del servizio pubblico e in particolare dei servizi regionali ed interregionali destinati al trasporto di pendolari, deve essere considerata in primo luogo sotto il profilo dell'adeguatezza e della qualità dei servizi, che sono stati spesso oggetto di polemiche e critiche.

Purtroppo oggi più che ieri Trenitalia non si pone affatto il problema dell'adeguatezza e della qualità dei servizi locali e per averne conferma basta prendere un qualsiasi treno pendolare per scoprire che affollamento e sporcizia la fanno da padroni e a nulla valgono le nostre proteste così come quelle dei viaggiatori e le tante inchieste che sempre più spesso compaiono sulla stampa nazionale.

Sul trasporto pubblico locale non c'è stata, nei fatti, nessuna liberalizzazione e Trenitalia ha ormai rinnovato i contratti di servizio con quasi tutte le regioni per un periodo di sei anni più sei anni, con questa sicurezza di mercato il nostro operatore nazionale si è disinteressato completamente delle esigenze dei viaggiatori pendolari e ha impegnato tutte le sue energie nella disputa sull'alta velocità. Per quanto riguarda le carte dei servizi per il trasporto pubblico locale va ricordato che la legge finanziaria del 2008 prevede che tutte le aziende che si occupano di servizi pubblici locali debbano avere delle carte dei servizi redatte di concerto con le associazioni dei consumatori e Trenitalia, che pure gestisce tratte locali con contratto di servizio regionale, non ottempera a questo obbligo.

Per quanto riguarda il segmento del trasporto merci va ricordato che già trenta anni fa, quando si cominciava a parlare dell'alta velocità, si diceva che il raddoppio della dorsale appenninica avrebbe favorito la ripresa del traffico merci su ferro poiché liberava la vecchia linea dove avrebbero potuto transitare più velocemente i treni merci.

Ovviamente così non è stato ed il traffico merci in ferrovia è andato sempre più sparendo perché non aveva bisogno solo di più binari ma soprattutto di intermodalità, mentre quello su gomma è aumentato in maniera esponenziale aumentando in maniera esponenziale anche i costi per il danno ambientale.

La liberalizzazione in questo settore può essere una grandissima occasione per riequilibrare con la gomma ma solo se si costruisce effettivamente una intermodalità ubicata su tutto il territorio nazionale e aperta ai nuovi soggetti perché solo così si permette la nascita di tante nuove società che possono realizzare la stessa capillarità nel recapito delle merci a domicilio che è garantita dal trasporto su gomma.

E per concludere vorrei tornare ai regolamenti europei ed in particolare al 1371/2007 che affronta le tematiche dei diritti dei viaggiatori e vorrei approfittare di questa occasione per denunciare un atteggiamento singolare tenuto da Trenitalia in sede di sua applicazione chiedendo, per quanto è possibile, a questa commissione un aiuto per sbloccare una vicenda che noi giudichiamo poco onorevole per l'immagine di Trenitalia.

Il regolamento 1371/2007 prevede per tutto il territorio europeo dei criteri di minima per i rimborsi dei ritardi e stabilisce che anche in quei paesi dove non preesisteva nessuna norma si dovrà pagare un rimborso del 25% per ritardi superiori ad una ora e un rimborso del 50% per ritardi superiori a due ore. E' ovvio ed è stato anche specificato che questa norma, sicuramente innovativa per quei paesi dell'unione dove nulla era riconosciuto, rappresenta una misura minima che lascia intatti tutti i regolamenti migliorativi che già preesistevano in tanti paesi dell'unione.

Trenitalia invece, unica in Europa, ha cassato il precedente regolamento migliorativo che prevedeva un rimborso del 50% dopo 25 minuti di ritardo maturati da un eurostar ed ha adottato le misure peggiorative previste dal regolamento europeo per i paesi che non prevedevano nessun rimborso. Noi crediamo che con questa vicenda Trenitalia faccia una pessima figura ma crediamo anche che questo non è il modo migliore per chiedere agli altri reciprocità specialmente se vogliamo rapportarci a quei paesi europei che hanno i sistemi di trasporto più avanzati e non a quelli che purtroppo sono indietro nel treno europeo. .

Luciano De Vita - ADUSBEP



Centro per i Diritti del Cittadino

Alla
COMMISSIONE IX
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

CAMERA DEI DEPUTATI

Oggetto: Indagine conoscitiva trasporto ferroviario - Audizione 14 giugno.

L'ASSOCIAZIONE CODICI ritiene prioritario

- **Rivisitare** parametri minimi di qualità del servizio previsti nel Contratto di Servizio, stipulato con Trenitalia sia a livello nazionale che regionale, con modalità tali da non lasciare spazio ad interpretazioni. Pensiamo ormai indispensabile un intervento in questo ambito a fronte del servizio offerto da Trenitalia che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri, ormai da troppo tempo non corrisponde alle reali esigenze “minime” dell’utenza. Va sottolineato che un intervento concreto in questa direzione, a fronte della liberalizzazione del comparto e quindi con l’ingresso di nuove imprese ferroviarie, sarebbe un ulteriore elemento di tutela e di garanzia per il consumatore - utente.
- **Verificare** la correttezza del comportamento di Trenitalia S.p.A nei confronti delle Imprese Ferroviarie che hanno manifestato l’intenzione di fare il loro ingresso nel mercato. Si sono ravvisati infatti, favoriti dalla limitata autonomia ed indipendenza di RFI Nazionale, estremi di abuso di posizione dominante.
- **Approfondire**, nella fattispecie, nel comparto regionale, l’atteggiamento di Trenitalia che all’incremento della domanda pendolare oppone il graduale e costante abbandono dei servizi ad essa legati, al quale si aggiunge la totale assenza di investimenti e di una concreta programmazione. La condizione di estremo disagio alla quale il pendolare è quotidianamente costretto, determina un sensibile e progressivo peggioramento della qualità della vita con ripercussioni sociali, sanitarie, e, orientandolo verso l’auto privata, anche incidentali e ambientali. Non ci sembra difficile immaginare che la ragione di tale disinteresse sia da ricondurre non solo dalla scarsa redditività di un mercato chiuso e monopolistico, quale è quello regionale, ma anche all’inadeguatezza delle risorse disponibili, causa tagli e razionalizzazioni, da dedicare ad un comparto che è in forte sofferenza da ormai più di 10 anni.
- **Valutare** l’opportunità di scindere il gestore della Rete infrastrutturale (RFI) dal gruppo in cui è presente anche il gestore del servizio, al fine di definire una strategia volta a garantire una parità di trattamento fra tutti gli utilizzatori della rete.
- **Operare** per far rientrare lo sviluppo del trasporto ferroviario merci in una strategia di crescita del sistema dei trasporti e della logistica più complessiva, non deputando tutto al gestore attualmente esistente. Ci sembrerebbe, infatti, opportuno coinvolgere il gestore stesso e gli altri protagonisti ferroviari del sistema, alla definizione di un piano di sviluppo di medio – lungo periodo in cui anche gli altri operatori possano mostrare e dimostrare quali

possano essere le strategie vincenti

- **Intervenire** concretamente sul gestore affinché ampie fasce della popolazione del mezzogiorno e delle isole, tuttora impossibilitate ad accedere al trasporto ferroviario per la totale assenza del servizio, possano vedere garantito il diritto alla mobilità ed alla circolazione che oggi gli è negato. Lo stesso vale per il trasporto merci per il quale viene utilizzata nella maggior parte dei casi la gomma. Questa scarsità di investimenti e di programmazione genera così un vero e proprio deficit strutturale che penalizza un settore dalle enormi potenzialità. Trenitalia ha trovato la soluzione migliore nel suo piano d'impresa socializzando le perdite proprio con i cittadini senza assumersi l'onere di svolgere il ruolo di impresa nazionale al servizio del paese. Di converso, ha scelto la strada della privatizzazione pura per ogni comparto che invece potrebbe essere oggetto di concreta attività di mercato; parliamo di un'azienda di stato che opera contro lo stato e i suoi cittadini.

E' paradossale, oggi più che mai, constatare che in un'epoca di grande sviluppo sia del mercato internazionale (in ambito di liberalizzazione dei servizi) che di promulgazione di normative europee tese a favorire la crescita e la qualità del servizio passeggeri e merci su ferro, nel nostro paese con un comparto aereo in crisi, non solo esercita un unico vettore, ma allo stesso viene consentito di far ricadere le perdite e le inefficienze sui bilanci dello Stato consentendogli, altresì, di scegliere quali tratte condividere e quali, invece, debbano restare di appannaggio esclusivo dello stesso.

Ci chiediamo e chiediamo, infine, come sia possibile, che il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, abbia elargito di recente 128 milioni di euro alle Ferrovie dello Stato di Mauro Moretti per un servizio che ormai è un simulacro: il trasporto pubblico delle merci.

Formalmente la causale dello stanziamento a favore delle Ferrovie è il contratto di servizio tra lo Stato e Trenitalia Divisione Cargo per il trasporto delle merci su tutto il territorio nazionale.

Tuttavia, ci risulta che il servizio cosiddetto “ universale” non esiste più o quanto meno non è più universale da tempo avendo le Ferrovie dello Stato rinunciato, quasi del tutto, a trasportare merci in Sardegna e in Sicilia e poco in tutto il Sud e nel resto d'Italia. I dati ufficiali dicono che negli ultimi anni il trasporto merci delle Fs ha perso complessivamente circa il 40 % dei volumi trasportati dal 2006 al 2010.

Poiché tutte le tratte sono aperte al mercato e Trenitalia Cargo ha ormai praticamente abbandonato tutte le attività giudicate non economicamente sostenibili (Sud, Sardegna, traffico diffuso) non si riesce a comprendere a cosa si riferiscano questi contributi.

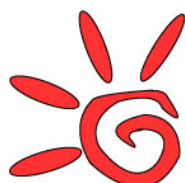
Tutto ciò premesso, nel ringraziare la Commissione per l'importante attività di consultazione cogliamo l'occasione per dare qualche utile indicazione dal lato utente-consumatore, cercando il più possibile di contestualizzare il Trasporto Ferroviario ed il Trasporto Merci e rinviando ogni ulteriore approfondimento il documento allegato alla presente. L'associazione consumatori CODICI auspica che l'atteggiamento del legislatore sia il più possibile teso al superamento delle criticità fin qui sollevate ponendo in agenda la necessità di adottare:

1. Provvedimenti normativi tesi all'adeguamento delle discipline comunitarie ed internazionali finalizzate a favorire un corretto processo di liberalizzazione sia del comparto viaggiatori che merci;
2. Costituzione di un organismo di garanzia con poteri di monitoraggio, controllo ed indirizzo del settore;

3. In ottemperanza alle disposizioni europee e alla dichiarazione di Varsavia del BEUC 2011, la piena partecipazione delle associazioni agli indirizzi programmatici nelle attività di monitoraggio nei confronti delle istituzioni con tutti i passaggi necessari affinché le reali esigenze degli utenti-consumatori vengano recepite dagli organi decisionali per una piena attuazione del mercato in un contesto di efficienza, qualità e universalità.

Roma 13 Giugno 2011

CODICI NAZIONALE



Centro per i Diritti del Cittadino

Alla
COMMISSIONE IX
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

CAMERA DEI DEPUTATI

Oggetto: Indagine conoscitiva trasporto ferroviario - Audizione 14 giugno – *Allegato*.

PREMESSA

Il tema da trattare, non è semplice, poiché una vera liberalizzazione nel mercato del TPL nel nostro paese non è mai partita.

E gli esempi, di buone pratiche finora realizzate, sono oggettivamente pochi.

In realtà si è assistito ad una consapevole (e colpevole ???) frenata, delle autorità locali e delle aziende, nel realizzare realmente ciò che alcune norme già esistenti potevano consentire.

Con l'approvazione ed il recepimento, da parte della legislazione nazionale di settore, del Regolamento europeo sui servizi di trasporto pubblico passeggeri su gomma e su ferro è stato finalmente possibile dare al legislatore italiano una visione prospettiva più definita all'interno di regole più chiare.

Guardando al panorama europeo non si può non notare come in questi anni si siano comunque sviluppate aggregazioni importanti di società di trasporto, all'interno di gruppi industriali, che hanno partecipato alle varie competizioni che di volta in volta sono state lanciate dalle varie autorità dei singoli paesi europei (First Group, Arriva, Transdev, Veolia ecc..). Ognuno di questi gruppi presentandosi con una massa critica importante e comunque superiore a quella che oggi può essere rappresentata dalla somma delle principali aziende di trasporto italiane, rappresenta inevitabilmente un forte e importante competitore sul mercato.

Questo purtroppo perché gli anni trascorsi, se da un lato per diverse imprese europee hanno rappresentato un momento di crescita e di acquisizione di settori di mercato, dall'altro per le aziende italiane sono stati, nell'immobilismo evolutivo, la conferma di un nanismo industriale che è uno dei principali handicap che il settore nazionale deve necessariamente superare se intende diventare realmente competitivo non solo in Italia ma anche in Europa.

Questo è il vero tema sul quale il legislatore nazionale, il legislatore regionale le imprese e i rappresentanti dell'utenza si devono concentrare in futuro.

Riteniamo che nella politica dei Trasporti nazionali un concreto sviluppo del trasporto ferroviario sia una priorità. Per questo oggi desideriamo portare il nostro contributo con spirito costruttivo all'aggiornamento dell'attuale quadro di regole del sistema ferroviario, in un contesto quale è quello di un mercato liberalizzato; ponendoci come interlocutore propositivo in un rapporto di massima collaborazione con le Istituzioni e con il Gestore dell'Infrastruttura.

In quest'ottica riteniamo quanto mai urgente, tra le varie cose, risolvere con tempestività l'anomalia di una liberalizzazione, quella del mercato ferroviario, che unica tra i servizi, è avvenuta in assenza di un soggetto di controllo indipendente (al contrario di energia e telecomunicazioni). Ciò affinché possano essere garantiti tre criteri fondamentali: il principio della certezza delle regole; il principio della cooperazione e il principio della trasparenza.

Sarebbe auspicabile, pertanto, la creazione di un'Authority di settore, indipendente, per il controllo e la regolazione del mercato. L'Authority, potrebbe essere realizzata in breve tempo, per esempio trasferendo a una delle stesse Autorità esistenti l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), prevista dal DI 188/2007, che oggi opera nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per ciò che riguarda il PIR di RFI (la normativa che regola l'accesso delle imprese ferroviarie all'infrastruttura pubblica) considerato da FS un "giro di vite" necessario per tutelare il gestore ma che nella realtà si traduceva in un palese tentativo di ostacolare le imprese private con mezzi limitati attraverso la predisposizione di regole di accesso alla rete con scadenze più stringenti, maggiori oneri di servizio per le imprese e penali più severe in caso di inadempienza, le modifiche sostanziali apportate sono valutate positivamente ai fini di una corretta regolamentazione in ambito infrastrutturale.

LE CORREZIONI AL PIR
Ottenimento di licenza/certificati e richiesta tracce (per le IF già titolari di un accordo quadro con RFI, come è per NTV, sarà sufficiente "possedere la licenza e tutti i certificati di sicurezza 45 giorni solari prima dell'avvio del servizio")
Soccorso in linea e mezzi in dotazione (tra le varie "disporre di almeno un convoglio di riserva, con le stesse caratteristiche prestazionali del materiale utilizzato per l'attività commerciale, in ciascuno dei nodi di Milano, Firenze (anziché Bologna) e Roma, nonché di almeno una locomotiva diesel in ciascuno degli impianti di Torino, Firenze (anziché Bologna), Roma e Napoli")
Penalità (Nella bozza, la mancata disponibilità di adeguati (secondo il GI) mezzi di soccorso era causa di risoluzione del contratto; con le nuove regole dopo aver certificato una inosservanza nel soccorso, l'URSF può autorizzare il GI alla risoluzione del contratto ma solo in caso di violazione successiva. Compare, inoltre, esplicitamente una supervisione ministeriale, insieme al concetto di "recidività")

Ancora, si considera positivamente la previsione esplicita nel documento ufficiale della figura di "IF estera" e "IF partner", ovvero la situazione di LeNORD/DB/OeBB.

Riguardo l'impianto normativo alla base del trasporto ferroviario, le normative che regolano la sicurezza, gli scambi commerciali ferroviari, sono aggiornate da due diverse organizzazioni, l'Unione europea, che attua la regolazione attraverso le direttive, i regolamenti e il MoU (Memorandum of Understanding) sull'ECM (Entity in Charge of Maintenance), con il quale ci si prefigge di armonizzare i livelli di qualità della manutenzione dei carri merci sul piano europeo e l'OTIF, che ha emanato la convenzione sui trasporti internazionali per ferrovia (Cotif 99). Le ultime direttive, come anche il Memorandum che entrerà in vigore nel 2013 e la Cotif non sono ancora state recepite nell'ordinamento nazionale e di fatto l'Italia è disallineata rispetto al resto dell'Europa. Ad esclusione di pochi tra cui la Svezia e l'Irlanda, tutti gli altri Paesi hanno recepito queste norme. Per questa ragione, a nostro giudizio, il nostro Paese, deve provvedere a recepirle con urgenza.

A sostegno di quanto finora sostenuto si ricorda uno studio sul livello di liberalizzazione dei mercati ferroviari europei condotto con cadenza triennale da IBM Global Research, secondo il quale il nostro paese è fermo dal 2004 nella categoria dei paesi in cui il grado di apertura del mercato è ancora poco significativo.

Se, infatti, ad oggi guardiamo ai concreti risultati del processo di liberalizzazione, si osserva che l'incumbent nazionale continua a possedere una quota di mercato di circa il 95% nel settore del trasporto passeggeri e che una pluralità di incumbent regionali (ad esempio Ferrovie Nord) gestiscono il servizio di trasporto passeggeri sulla base di contratti di servizio con le Regioni; mentre sono presenti una pluralità di operatori, a tutti gli effetti qualificabili come nuovi entranti, seppur limitatamente al settore ferroviario cargo, settore in cui si è assistito ad un maggior grado di apertura.

In particolare, il trasporto pubblico locale, che in Italia rappresenta il business più grande, rimane il settore dove si stanno riscontrando le maggiori difficoltà nel percorso di liberalizzazione, sia a causa dei vincoli insiti nel sistema che del contesto normativo.

Al momento i segnali di apertura sono stati limitati, da ricordare l'esperienza dell'Emilia Romagna e del Piemonte. In Emilia Romagna è stata completata la gara per l'affidamento di tutti i servizi gestiti dalla Regione, aggiudicati al Consorzio Trasporti Integrati, formato da Trenitalia, FER e altri operatori regionali. In Piemonte è allo studio la possibilità di avviare le procedure competitive per affidare il servizio di trasporto passeggeri regionale.

In conclusione, qualora perdurasse la situazione attuale di sostanziale chiusura del mercato, ciò che è più probabile attendersi è che gli operatori che si troveranno a gestire il servizio restino quelli attuali, pur con forme proprietarie diverse da oggi (ad esempio TLN in Lombardia), il che presumerebbe un forte sforzo degli operatori incumbent per adeguare l'offerta alla domanda. Uno scenario in cui difficilmente si innescherà il circolo virtuoso osservato nei paesi più "aperti" e si raggiungeranno condizioni di economicità più sostenibili.

La situazione, è ancora da definirsi per quanto riguarda il trasporto a media e lunga percorrenza sia domestico che internazionale, un segmento che in Italia è già formalmente liberalizzato e aperto alla concorrenza.

Si tratta, infatti, di un settore che ha potenzialmente un'alta attrattività, ma che così come offerto oggi da Trenitalia non garantisce un servizio efficace a 360°, in quanto tende a soddisfare prevalentemente il comparto business. Resta da verificare se con l'ingresso di nuove imprese ferroviarie sul mercato generi una concorrenza "pura" così come auspicabile in tutto il servizio passeggeri.

ORGANISMO DI REGOLAZIONE : ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO

Oggi

- 1) l'assenza di una discussione pubblica soddisfacente su come rendere gli interventi maggiormente conformi ai bisogni degli utenti.
- 2) la scarsa cura e attenzione innovativa per la comunicazione (con alcune eccezioni) e il monitoraggio pubblico in caso di innovazioni e in caso di lavori nel corso del loro avanzamento;
- 3) i difetti di condivisione (come metodo) e la poca trasparenza complessiva delle scelte;
- 4) la carenza di strumenti valutativi e analitici accurati (es. la sottovalutazione dello studio della domanda di mobilità e delle sue trasformazioni) che fa parte certamente delle lacune riguardanti i meccanismi decisionali più complessivi, sono elementi che comportano due conseguenze negative, prima e dopo la fase di esecuzione.

Per primo la tendenza a sovrastimare l'entità di passeggeri potenziali del sistema rispetto ai dati effettivi, fatto che impedisce decisioni ponderate, basate su elementi oggettivi e su stime realistiche anche delle possibili alternative (es. sviluppo di potenzialità e patrimoni esistenti in luogo di nuove, complesse e costosissime opere).

Altra conseguenza è la difficoltà di cogliere l'insieme di effetti positivi e negativi che l'entrata in servizio di un'opera può produrre dal punto di vista dei comportamenti di trasporto privato, della domanda di mobilità pubblica, dei costi per l'amministrazione e dell'accoglienza complessiva dei cittadini. Risultando carente in molti punti questa attività di osservazione, mancano talvolta le analisi e i dati sui quali impostare una strategia di adeguamento e progettare sviluppi utili alla funzionalità dell'opera.

TRASPORTO MERCI

Nonostante, non molto tempo fa (2008), il Commissario Europeo Tajani a Berlino all'inaugurazione della Fiera internazionale del traffico su rotaia, abbia detto “ più trasporto merci su rotaia per la mobilità sostenibile “ e mobilità sostenibile, “per scindere l'aumento dei fattori nocivi per la salute dallo sviluppo delle vie di trasporto”, e ancora entrando nel merito dell'importanza che riveste il trasporto intermodale, ha ricordato la caratteristica principale del trasporto merci su rotaia, che vede proprio nella ferrovia un risparmio di energia ben quattro volte superiore rispetto al traffico su gomma, resta molta strada da percorrere prima che il trasporto merci ferroviario acquisti solidità e competitività, soprattutto, quando c'è pigrizia nei pubblici poteri quando arriva il momento di intervenire.

I treni merci sono sempre più rari in Italia. A differenza di quanto avviene in tanti altri Paesi Europei, infatti, soltanto il 10% delle merci italiane vengono trasportate su rotaia. La parte da padrone, la fa il trasporto su gomma: secondo il Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato dal Ministero, oltre il 60% delle merci movimentate in Italia vengono caricate sui Tir. Una stima che invece Eurostat rivede al rialzo addirittura fino al 90%.

Gli ultimi dati ufficiali sono relativi al 2007, e mostrano un livello di trasporti su treni merci identico a quello del 2002. Negli ultimi due anni, poi, il trend è stato addirittura negativo.

Ma perché in Italia il trasporto su rotaia, che consuma oltre cinque volte meno carburante rispetto alla gomma, non si è sviluppato? Il problema è anzitutto infrastrutturale: la nostra rete ferroviaria è vecchia, intasata e lenta.

L'alta velocità è per ora riservata soltanto ai treni passeggeri, mentre alcuni capoluoghi non sono neanche attrezzati per fungere da scali-merci.

Oltre alle infrastrutture, poi, c'è una mancanza di volontà politica nel sostegno al trasporto su rotaia. Difatti, la gestione del servizio merci è stata demandata completamente alle Ferrovie dello Stato, che però non investe sul servizio merci perché non redditizio. L'unica soluzione, probabilmente, sarebbe agire a livello statale con il meccanismo degli incentivi e dei disincentivi.

Qualche altro dato potrebbe essere d'aiuto:

Italia oggi

7,8% delle merci viaggiano a bordo dei treni

86,7% delle merci viaggiano su gomma.

Europa

12% delle merci viaggiano a bordo dei treni

76,6% delle merci viaggiano su gomma

alla fine degli Anni Settanta nel nostro paese la quota su ferro era superiore al 30%

Andamento mercato merci in Europa:

Germania -30%,

Francia -35%,

Italia -55%;

Traffico containers porti

La Spezia -18%,

Genova -21%,

Livorno -29%;

Costi in Euro per treno KM:

Germania 19,9 euro a Km,

Francia 18,5 euro a Km,

Azienda Europea TX Logistic 12,0 euro al Km,

Italia FS-Trenitalia 25,8 euro al Km.

Un situazione assolutamente difficile, aggravata anche da una politica rinunciataria da parte del Gruppo FS.

Facciamo il caso della Regione Toscana, dove dal 2010 Trenitalia non effettua più traffico diffuso, che da solo rappresenta il 20% del trasporto totale, perché più interessata a sviluppare l'offerta tra Bologna e il Brennero concentrando gli sforzi organizzativi sulla formazione/effettuazione di treni completi, spostando la manutenzione dei locomotori di trazione da Livorno a Milano/Verona, prevedendo nello stesso tempo, di ammodernare l'officina di Livorno per poi cederla a Terzi.

Non basta, sono stati chiusi gli scali ferroviari di Grosseto, Chiusi, Empoli, Arezzo, San Giovanni ed a seguire, anche le postazioni logistiche di Pisa San Rossore e Massa Zona Industriale,

In tutto questo contesto bisogna smascherare e bloccare il progetto delle ferrovie che, da una parte fa passare messaggi rassicuranti attraverso i mass-media sia per gli investimenti che per lo sviluppo delle infrastrutture e, dall'altra invece nel più assoluto silenzio, chiude gli scali merci, riduce l'offerta e rinuncia al trasporto delle merci su ferro in quella Regione.

Tutto questo risulta ancora più incomprensibile se, dopo aver realizzato l'AV/AC fra Firenze e Bologna, la realizzazione anche dei raccordi ferroviari per il porto di Livorno non si ha più nessun treno merci da farci passare perché nel frattempo Trenitalia ha rinunciato al trasporto merci.

Una riforma complessiva del trasporto merci (gomma, ferro, aereo, navi ecc.) in tempi brevi, in modo da portare equilibrio in una ventina di anni, si rende pertanto inevitabile; prioritariamente bisogna mirare ad arrivare intorno al 15/20% di trasporto sia su ferro che via mare e poi passare ad altri vettori. Nel frattempo è indispensabile rimodulare gli incentivi tipo (riduzione premi assicurativi, deduzione delle spese forfettarie, eco trasporto, riduzione dell'iva alle imprese, ecc.), al fine di garantire perlomeno che gli stessi vantaggi che vengono previsti per la gomma siano usufruibili anche dagli altri vettori e in primis a partire dal ferro. In secondo luogo è necessario anche che le Regioni prestino attenzione a questo segmento di trasporto, non solo dal punto di vista degli investimenti infrastrutturali che sì, sono urgenti e indispensabili, ma anche dal punto di vista degli incentivi e agevolazioni che potrebbero usufruire le aziende che decidono di scegliere il treno.

Il tutto a favore di un'economia realmente sostenibile della green economy in tema di rumore, inquinamento e consumi.

TRASPORTO SU GOMMA : LE CARATTERISTICHE IN ITALIA

Il Trasporti su gomma vede l'Italia al vertice, siamo secondi solo alla Gran Bretagna, ma non c'è da esserne particolarmente fieri, quando a rimetterci è il servizio di trasporto merci su rotaia.

Nel nostro paese ci sono 731 autocarri per ogni km di autostrada.

In Gran Bretagna si concentrano in media in un kmq 16,79 autocarri, mentre **in Italia sono 15,71**. Negli altri paesi si scende di molto: in Spagna sono 10,81, in Francia appena 9,34 e in Germania 7,86. Ma il dato più reale è quello che riguarda la concentrazione di autoveicoli in relazione alla lunghezza delle rete autostradale: nel Regno Unito si contano 1115,25 autocarri merci, speciali e motrici per ogni km di autostrada, **in Italia sono 730,95/km**, in Francia 584,20/km, in Spagna 477,57/km e in Germania solo 222,83/km.

Numeri impressionanti che si legano al tema della **sicurezza stradale**. Molti automobilisti infatti ritengono i mezzi pesanti una delle principali cause di incidente, anche se dati Istat dicono che in Italia gli incidenti nei quali sono coinvolti i **veicoli pesanti** rappresentano solo il 7% del totale. Inoltre, circa la metà degli incidenti gravi che coinvolgono gli autocarri sulle autostrade potrebbe essere evitati se la maggior parte di essi adottasse i più recenti [dispositivi di sicurezza](#). Strumenti che il più delle volte debuttano prima sui camion e poi sulle auto. Piuttosto il problema è il traffico generato, con il conseguente inquinamento.

Secondo i dati Eurostat 2009 **in Italia circolano 4.735.111 veicoli** adibiti al trasporto delle merci, ma **il paese con il parco più ampio è la Francia** (6.309.390), seguita dalla Spagna (5.459.641) e appunto dall'Italia, in terza posizione. Gran Bretagna (4.091.868) e Germania (2.806.351) sono invece dietro di noi, anche perché i tedeschi nel 2007 hanno introdotto un nuovo sistema di rilevazione, ma soprattutto limitano il trasporto su gomma grazie ad una rete di **trasporti ferroviari e fluviali** particolarmente sviluppata. In totale fanno 23,4 milioni di automezzi, appunto l'80% del totale europeo.

Numeri impressionanti soprattutto se si pensa che in Italia il trasporto su rotaia non si è sviluppato nonostante **consumi oltre cinque volte meno carburante rispetto alla gomma**.

La causa è da ricondurre ad un problema anzitutto **infrastrutturale**: la nostra rete ferroviaria è vecchia, intasata e lenta. Ora si sta cercando di riconvertire i progetti dell'alta velocità (con i suoi folli costi) al "trasporto merci su ferrovia", appunto ad alta velocità (originariamente pensata per il trasporto passeggeri e ora ci si accorge che per certi tratti, come la "Torino-Lione" i passeggeri sono ben pochi...). Linee di trasporto ferroviario che escludono perfino alcuni capoluoghi (che non sono neanche attrezzati per fungere da scali-merci).

C'è poi una questione del **numero molto alto di "padroncini"**, proprietari di un solo automezzo, che si confrontano con un mercato che si va sempre più liberalizzando (un autista di Tir della Romania costa 15.000 euro all'anno, uno italiano 45.000) che vivono una condizione di perenne sfida alla concorrenza, e che diventano un interlocutore difficile per provare ad attuare una riconversione verso il traffico di merci su rotaia che sia concordato e accettabile anche a loro. Ad esempio è ben chiaro che, se la mobilità di merci a lunga distanza non può che divenire (piaccia o meno) di competenza delle ferrovie e del trasporto via mare, è pur vero che parti considerevoli del territorio nazionale hanno bisogno dei camion per trasportare, nelle brevi distanze, le merci, per distribuirle diffusamente. Ma la politica delle Ferrovie, di questi ultimi decenni, è stata quella di **dismettere gli scali-merci** in stazioni ferroviarie di media-piccola grandezza: inficiando così forme di virtuosa **intermodalità tra il treno che trasporta le merci a lunga distanza, e il camion, il furgone, che "le prende in carico" nelle brevi distanze** per la distribuzione.

L'incapacità del trasporto autostradale di servire il traffico a medie-brevi percorrenze (che è preponderante rispetto alle lunghe distanze) è dimostrato poi da una rete autostradale rigidamente chiusa, con caselli molto lontani l'uno dall'altro, come è stata pensata e voluta già dagli anni '60 del secolo scorso (e sintomatico della necessità di tratti "a breve distanza" è che **i percorsi medi in autostrada di un veicolo, da decenni vanno diminuendo come percorrenza chilometrica**). Insomma pare che determinate linee guida sul trasporto delle merci (e delle persone) confusamente sviluppatosi in questi

ultimi anni, abbia bisogno di ritrovare una maggiore chiarezza di obiettivi (ci si chiede, quindi, perché spendere una montagna di soldi nell'Alta velocità quando servirebbe una rete ramificata ed efficiente di collegamento tra centri?).

I VANTAGGI DEI CORRIDOI INTERMODALI

Pensiamo inoltre che per il nostro paese siano di fondamentale importanza i corridoi intermodali che presentano almeno tre vantaggi.

Innanzitutto **funzionale**, perché trasferendo le merci dalla gomma alle rotaie **si superano meglio gli ostacoli geografici**. L'altro beneficio è rappresentato dall'**adattabilità**, perché **gli snodi rendono più facili i collegamenti alla rete**. Infine c'è il vantaggio **ambientale**, perché questi corridoi fluidificano il traffico, **contribuiscono a ridurre l'inquinamento, migliorano la vivibilità di un territorio** e la qualità della vita

Pensiamo per esempio al completamento entro il 2020 del Corridoio 24, che collegherà Genova a Rotterdam. Il potenziamento dell'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa, consentirà se portato a termine di collegare in maniera efficiente ed ecologicamente sostenibile il Mediterraneo con le ricche aree portuali del Mare del Nord.

Allo stato attuale, infatti, il traffico merci sviluppato lungo questa direttrice è effettuato per il 75% via gomma e l'obiettivo della Ue è raddoppiare entro il 2020 la capacità di trasporto nella modalità ferroviaria. Esclusi gli interventi in territorio svizzero, il progetto contempla 1688 km di linea ferroviaria (di cui 395 già completati e 240 in corso), per un costo complessivo di 22,6 miliardi di euro (di cui 2,1 già investiti e 5,4 da impiegare entro il 2013). **La parte italiana dell'opera prevede sostanzialmente l'accesso ai tunnel ferroviari del Lotschberg e del Gottardo con il raddoppio o il quadruplicamento delle linee esistenti**, il loro adeguamento al traffico merci, il miglioramento di alcuni nodi critici (Genova e Novara) e il superamento della barriera appenninica (Terzo valico), per un costo complessivo di oltre 12 miliardi di euro, di cui solo 1,7 (14,1%) risultano attualmente disponibili.

I DANNI DI UN EVENTUALE RITARDO

L'Italia, insomma, è in ritardo sul Corridoio 24, mentre le altre nazioni interessate hanno stabilito che entro il 2020 tutte le opere previste saranno entrate in esercizio. Un eventuale slittamento dei progetti italiani comporterebbe una drastica perdita di competitività per il sistema portuale ligure nei confronti dei porti del Nord; inoltre, occorre considerare che il completamento dei tunnel ferroviari svizzeri comporterà un notevole aumento del tonnellaggio di merci trasportate via rotaia **(da 22,4 milioni l'anno a 55 milioni)** che, in mancanza di un potenziamento delle linee italiane di comunicazione ferroviaria, viaggerebbe sulla rete stradale, portando a una quasi completa saturazione della circolazione lombarda.

In un'economia sempre più influenzata dalla multimedialità e dalle reti di conoscenza globali il rischio è quello di perdere di vista le infrastrutture fisiche indispensabili a far viaggiare persone e, soprattutto, merci.

Roma 13 Giugno 2011

CODICI NAZIONALE

Viale Guglielmo Marconi, 94 – 00146 Roma - Tel.06.55301808 – Fax 06.55307081
C.F. 96237770589

contact@codici.org – www.codici-org



Oltre 330.000 soci in tutta Italia
Membro del Consiglio Nazionale Consumatori e Utenti
Membro BEUC, Bureau Européen des Unions de Consommateurs
Membro di Consumers International

Milano, 23 giugno 2011

Alla c.a.
IX Commissione
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
Camera dei Deputati

**Indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di passeggeri e merci
Camera dei Deputati – Roma 14 giugno 2011**

Contributo Altroconsumo

A partire dal 2010 Altroconsumo, associazione indipendente di consumatori, ha promosso la campagna “*Siamo uomini o pendolari?*”. Con questa campagna abbiamo voluto puntare i riflettori su una condizione di disagio che riguarda milioni di persone, con l’obiettivo di far rispettare i diritti dei passeggeri ferroviari. I pendolari sono sottoposti a indicibili stress cronici, che incidono pesantemente sulla qualità della vita. La mancanza di concorrenza e i continui tagli al settore non fanno che peggiorare la situazione.

Abbiamo raccolto le opinioni degli utenti del servizio del trasporto ferroviario sulle 25 tratte più interessate dal fenomeno del pendolarismo intorno a tre grandi città: Milano, Roma e Napoli. Hanno risposto al questionario più di 1.400 pendolari, i cui giudizi si sono rivelati alquanto negativi. I dati relativi all’indagine sono disponibili sul sito <http://www.altroconsumo.it/campagna-trasporti/>

Ciò di cui si lamentano maggiormente i pendolari è la pulizia praticamente inesistente (89%): sporcizia sui sedili e nelle carrozze, cattivo odore, vetri e bagni in condizioni antigieniche, presenza di rifiuti. Ma molte altre sono le cause di malcontento tra i pendolari che ogni giorno sono costretti a viaggiare su treni vecchi e in costante ritardo: affollamento (76%), climatizzazione (71%), informazioni a bordo in caso di disservizio (68%), puntualità (63%), sicurezza (48%), cortesia e disponibilità del personale (36%). L’insoddisfazione per il servizio nel suo complesso è pari al 72%.



Tali condizioni di trasporto a dir poco umilianti, comuni a tutto il territorio nazionale, ci inducono a ritenere che gli standard previsti dai contratti di servizio firmati tra Trenitalia e ogni singola Regione, sebbene i parametri siano molto bassi, non siano assolutamente rispettati e questo contribuisce ad allontanarci sempre più dagli altri Stati europei dove esistono tratte utilizzate dai pendolari che sono servite addirittura dall'alta velocità, cosa che sarebbe dovuta accadere anche in Italia.

Negli ultimi anni, in un quadro di liberalizzazione ancora parziale, ingentissimi investimenti pubblici sono stati indirizzati solo ed esclusivamente all'alta velocità rafforzando la posizione dominante delle Ferrovie dello Stato che operano ancora in regime di sostanziale monopolio senza che, a fronte di questo favore, le FS si siano minimamente occupate di migliorare la qualità del trasporto nelle tratte per i pendolari, al contrario l'introduzione dell'alta velocità ha comportato una consistente diminuzione dell'offerta di treni regionali.

Ad aggravare questa già tragica situazione si aggiungeranno ben presto gli ingenti aumenti tariffari e i rilevanti tagli ai servizi di trasporto locale già preannunciati da molte Regioni a fronte della consistente quanto assurda riduzione dei trasferimenti dallo Stato approvati dal Governo nella manovra economica. Pur consapevoli della congiuntura economica negativa e della conseguente necessità di tenere sotto particolare controllo la spesa pubblica riteniamo miopi, inappropriati e contrari all'interesse generale tali tagli che nei prossimi mesi contribuiranno vieppiù a peggiorare i servizi fatiscenti offerti ai pendolari e ad inasprire e radicalizzare le loro legittime proteste, considerato che i costanti disservizi provocano ormai conseguenze non solo sulla qualità della loro vita ma, molto spesso, anche direttamente economiche sulle loro tasche.

Per tali motivi Altroconsumo:

a) si oppone fermamente ad ogni ipotesi di aumento tariffario che non sia contestuale ad un consistente miglioramento della qualità del servizio, misurabile da parte di soggetti indipendenti e terzi rispetto al fornitore monopolista;

b) chiede la creazione di un'Autorità indipendente di settore alla quale attribuire quelle funzioni regolamentari che non possono continuare a rimanere in capo a RFI, società del Gruppo Ferrovie dello Stato, se si vuole realizzare un mercato del trasporto ferroviario regionale effettivamente aperto alla libera concorrenza. Questo significa l'abbattimento delle posizioni di rendita di cui godono le Ferrovie dello Stato attraverso l'adozione di concrete misure di liberalizzazione più volte auspiccate dall'Autorità Antitrust che prevedano un vero sblocco delle gare su ferro con procedure ad evidenza pubblica;



c) chiede che sia avviato al più presto un piano nazionale ad hoc di ristrutturazione del servizio ferroviario regionale, adeguatamente finanziato, affinché anche nelle tratte più utilizzate dai pendolari, il sistema possa divenire finalmente efficiente e competitivo;

d) chiede che sia approvato uno Statuto dell'utente dei servizi ferroviari che riporti quest'ultimo al centro del sistema anche nel nuovo assetto del mercato liberalizzato, considerato che compete allo Stato determinare i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale e, tra questi, quello alla mobilità.

e) chiede che Ferrovie dello Stato, Regioni e Governo, di fronte a questa situazione di disagio profondo, cessino il gioco del rimpallo di responsabilità e si adoperino, invece, per quanto rientra nell'ambito delle rispettive competenze, per un reale miglioramento del servizio di trasporto ferroviario locale e per garantire i sacrosanti diritti degli utenti.

Allegati: 1) *Alta inaffidabilità* – Altroconsumo n° 246 marzo 2011

2) *La tratta dei pendolari* – Altroconsumo n° 143 dicembre 2010

🎯 Inchiesta

Alta inaffidabilità

L'allergia alla puntualità di Trenitalia non risparmia i convogli nazionali: il 57% arriva in ritardo. Nonostante i trucchi per sgonfiare i numeri della vergogna.

A Trenitalia piace sempre di più il jet set internazionale. Si allea con il colosso francese Veolia, per occuparsi di futuri collegamenti ad alta velocità tra Milano e Parigi. Fa shopping in Germania, dove ha rilevato, con un investimento di 350 milioni di euro, il primo operatore privato tedesco sulle tratte regionali. C'è da scommettere che non avrà difficoltà a stare al passo con i ben più elevati standard transalpini. Bye-bye Italia: noi possiamo pure aspettare. Perdi più si fa largo l'ipotesi secondo cui Trenitalia sarà presto suddivisa in due società, da una parte la gallina dalle uova d'oro (la Tav), fatta per attirare lauti investimenti privati e arrivare alla quotazione in Borsa, dall'altra il brutto anatroccolo, quello delle tratte in perdita (soprattutto dei pendolari), condannato a un destino che



non prevede la metamorfosi in cigno. È la solita storia dell'Italia a due velocità: i Frecciarossa (che comunque non si fanno mancare una buona dose di ritardi, seppur meno consistenti) e i "frecciarotta".

Attriti sui binari

E la concorrenza? Sull'alta velocità arriverà a settembre, con il debutto dei supertreni Alstom AGV, acquistati dalla società Ntv di Montezemolo, Della Valle e Co. Si tratta di bolidi ad altissima velocità, che arrivano a sfiorare i 600 km/h. Ma viaggeranno a "mezza velocità", perché le linee italiane prevedono una velocità massima di esercizio di 300 km/h. In questo modo non sfigureranno neppure i meno potenti Etr500 (Frecciarossa) di Trenitalia. Dopo mesi di attriti ferroviari, in cui Ntv non ha mai nascosto l'ostruzionismo di Trenitalia, denunciando continui impedimenti al collaudo dei

propri treni e invocando provvedimenti da parte di Antitrust e Governo, per il momento sembra sancita la pace. O forse si tratta di un accordo? Infatti si teme che, oltre alla velocità, anche il prezzo dei biglietti non si discosterà, per non disturbare gli equilibri esistenti. Intanto, una cosa è certa: sulla lunga percorrenza le Ferrovie hanno già tagliato più di 150 treni (sui 600 totali), non si sa se per cominciare a far spazio ai concorrenti o solo per mancanza di risorse.

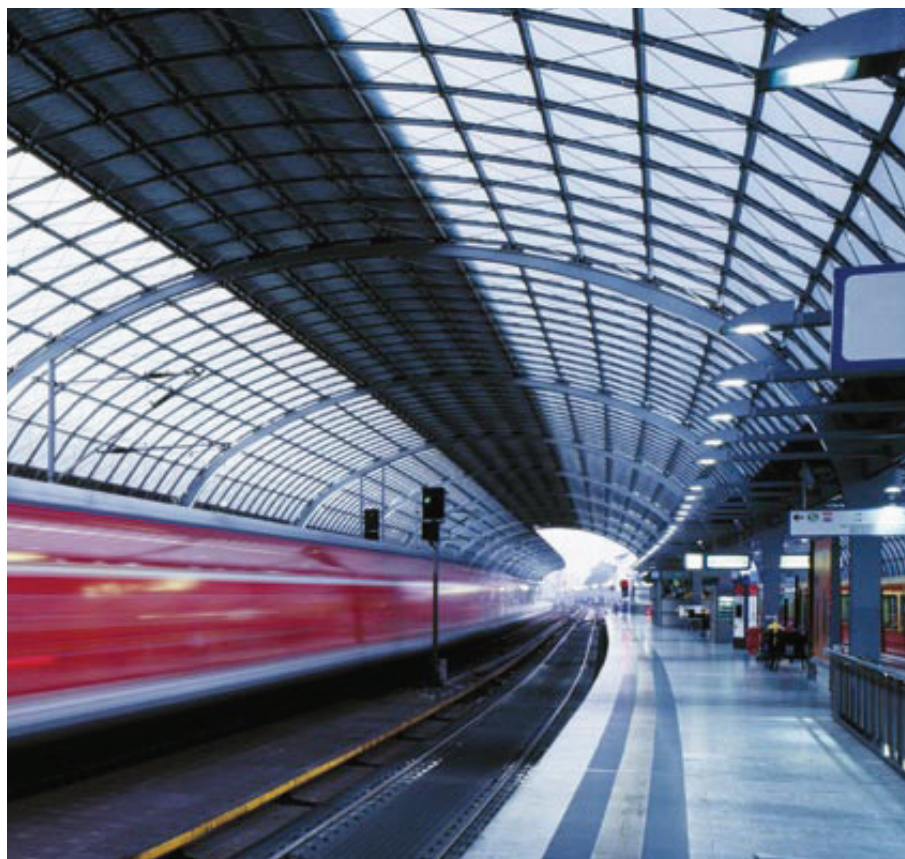
L'altra velocità

In tutto questo fervore, gli sforzi di Trenitalia per curare la propria allergia alla puntualità si sono risolti in un buco nell'acqua. I ritardi sui binari sono una tale granitica certezza che quelle poche volte in cui il treno arriva in orario si grida al miracolo. In altre parole, decenni di inefficienza sono stati capaci di

ribaltare le normali aspettative dei passeggeri. Una reputazione così compromessa da andare ben oltre i confini nazionali.

Ma noi non smettiamo di sperare: anche quest'anno siamo tornati a monitorare centinaia di treni, confidando in dati incoraggianti. Lo abbiamo fatto in un periodo caldissimo per il trasporto ferroviario, cioè nei giorni immediatamente precedenti il Natale e quelli subito dopo Capodanno, quando è tutto un via vai da Nord a Sud del Belpaese e viceversa. Niente di nuovo sui binari. Su 510 treni a lunga percorrenza monitorati, il 57% è arrivato fuori orario, con un ritardo medio di 13 minuti: non poco, se si tiene conto che entrambi i dati considerano anche l'Alta velocità (AV). Inoltre, nel 14% dei casi il ritardo è stato superiore al quarto d'ora, mentre nel 7% è andato oltre la mezz'ora.

>>



LA NOSTRA INCHIESTA

Lo scopo dell'inchiesta è verificare la puntualità dei treni a lunga percorrenza. L'indagine si è svolta nei periodi critici delle feste natalizie (dal 22 al 24 dicembre e dal 3 al 5 gennaio), in cui è prevedibile un forte afflusso di passeggeri da Nord a Sud del Paese e viceversa.

MONITORATI 510 TRENI

In stazione abbiamo aspettato dalle ore 7.00 alle 20.00 l'arrivo dei 510 convogli previsti. Gli orari di arrivo dei treni sono stati calcolati tenendo come riferimento l'orologio principale della stazione.

TRATTE E DESTINAZIONI

Abbiamo considerato le principali tratte da Nord a Sud, quindi i treni con destinazione Bari, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma, in partenza da Bologna, Milano, Torino, Roma e viceversa, dopo Capodanno, da Sud verso Nord nelle stazioni principali.

Inchiesta



ALTA VELOCITÀ ALL'ITALIANA

Delusione anche per l'alta velocità: una volta su due arriva in ritardo. Nel 27% dei casi l'attesa supera i 5 minuti. Sei volte su cento è superiore al quarto d'ora. Nell'1,5% va oltre la mezz'ora.

Con la loro fiammante livrea e il muso che fende il vento, i Frecciarossa hanno scalato le preferenze dei viaggiatori che da Milano sono diretti verso Roma. In un paio di anni si sono assicurati il 55% dei passeggeri. Sono ormai una minoranza quelli che scelgono l'aereo (37%) o l'automobile (8%). Non è un caso che su questa tratta strategica i treni veloci, dovendo gareggiare con i bolidi dei cieli, abbiano fatto registrare ritardi inferiori alla media. Insomma, Trenitalia quando vuole dimostra di potercela

fare. Secondo le prime stime delle Ferrovie sono stati 20 milioni i viaggiatori che nel 2010 hanno scelto di viaggiare con l'Alta velocità, segmento che ha garantito i margini di guadagno più alti. Ma non c'è da andarne fieri, l'Italia arriva buon'ultima nei club dei paesi che hanno messo una marcia in più. E rimane una Cenerentola sia per quanto riguarda la potenza dei mezzi, sia per l'estensione della rete (che è meno della metà rispetto a quelle di Germania, Francia e Spagna).

DACCI OGGI IL NOSTRO RITARDO QUOTIDIANO

Alta velocità o no, le rotte del nostro Paese continuano a essere il trionfo della lentezza. Il 57% dei treni (290 su 510) è arrivato in ritardo: il 14% dopo un quarto d'ora e il 7% addirittura dopo mezz'ora.

- Le corse che vanno peggio sono quelle dirette verso Sud, dove i convogli si fanno attendere più spesso (65%) e l'entità dei ritardi è più consistente. Tuttavia i treni che raggiungono il Nord non possono sorridere, perché comunque fanno registrare ritardi record (48%).

- Tra una stazione e l'altra ci sono differenze notevoli, anche se in generale lo scenario è sempre deludente. Palermo è il caso più critico, il 100% dei treni ha sgarrato sui tempi previsti per l'arrivo; la seguono a ruota le stazioni di Roma Termini, Bari Centrale e Reggio Calabria. Il capoluogo pugliese è quello che fa registrare un ritardo medio maggiore (23 minuti) ed è anche la destinazione dei treni arrivati più frequentemente in ritardo nei giorni in cui abbiamo condotto la nostra inchiesta.

- A Milano Centrale abbiamo rilevato il ritardo più elevato, pari a oltre due ore. Nelle altre stazioni i ritardi massimi sono stati intorno all'ora, fatta eccezione per Bologna, dove hanno sfiorato la mezz'ora.



Quale tipo di treno è più in ritardo?

Sintetizziamo in questa scheda i risultati sui ritardi a seconda del tipo di treno. A una prima occhiata sembrerebbe che la situazione peggiore sia quella degli Euronight (EN), i vecchi Espressi, dato che nel 100% dei casi sono arrivati in ritardo. Tuttavia, leggendo meglio, si nota che l'entità dei ritardi non è così elevata. Più critica è la situazione degli Escity, che, arrivati in ritardo tre volte su quattro, si sono fatti attendere in media 23 minuti. Frequenti i ritardi importanti anche per Intercity (IC), Intercity Notte (ICN) ed Espressi (E).

	Treni arrivati in ritardo	Ritardo medio	Ritardo massimo
EN Euronight	100%	6 min	8 min
ESCITY Eurostar City	75%	23 min	1h 4 min
ICN Intercity Notte	69%	17 min	1h 30 min
RV Regionale Veloce	67%	7 min	12 min
E Espresso	64%	21 min	2 h 3 min
IC Intercity	60%	19 min	1h 16 min
R Regionale	60%	11 min	35 min
ES* Eurostar	55%	6 min	12 min
AV Alta velocità	50%	8 min	1h 6 min

>>

Andante, ma non troppo

Il viaggio di andata è stato più drammatico di quello di ritorno: infatti i ritardi sotto Natale (65% dei treni) hanno superato di gran lunga quelli del dopo Capodanno (48%). Non solo il numero di ritardi, anche la loro consistenza riflette lo stesso rapporto. Due treni su dieci diretti verso Sud sono arrivati a destinazione con più di 15 minuti di ritardo, e in un caso su dieci addirittura con più di mezz'ora.

È Palermo la destinazione che merita la maglia nera: tutti i treni sono arrivati ben oltre i tempi stabiliti, e quasi la metà (47%) più di mezz'ora dopo l'orario previsto. Altre situazioni critiche da sottolineare quelle delle stazioni di Roma (71%) di

ritardi in andata e 51% al ritorno) e l'entità dei ritardi dei convogli rilevati a Bari (il 17% è arrivato più di 30 minuti dopo l'orario previsto).

Lentezza in carrozza

Se invece parliamo delle punte più elevate di ritardo, in cima a questa indecorosa classifica troviamo Milano Centrale: il treno Espresso E1626, che collega Palermo al capoluogo lombardo, il 4 gennaio è arrivato 123 minuti dopo l'orario previsto. Seguono l'Intercity notte Bari-Milano (ICN780) arrivato a Milano con 90 minuti di ritardo il 5 gennaio, e l'omologo che da Milano giunge a Bari (ICN615) giunto a destinazione con 76 minuti di ritardo il 23

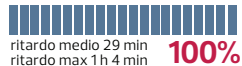
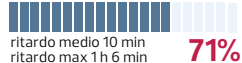
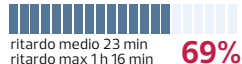
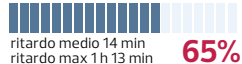
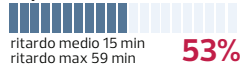
dicembre. Trenitalia si giustificherà, dicendo che si tratta di incidenti, ma poco si potrà replicare di fronte ai dati sui treni a maggior rischio di ritardo (vedi i tre convogli nel riquadro "A maggior rischio ritardo"), per i quali conviene affidarsi al cielo prima di salire. Importante è anche capire quali tipi di treno sono soliti ritardare di più (classifica a pag. 14).

Se tutte le toilette sono fuori uso

Sebbene lo scopo dell'inchiesta fosse quello di rilevare i ritardi - e su questo ci siamo fin qui concentrati - non possiamo non ricordare un gravissimo episodio, che fa passare in secondo piano il problema tempo. La vigilia di Natale, sull'Intercity >>

Come i treni a vapore, di stazione in stazione

Per individuare le situazioni più critiche non basta guardare la percentuale di treni in ritardo, ma anche la media dei ritardi accumulati. Insieme a Palermo, tra le peggiori vanno annoverate le città di Roma e Bari.

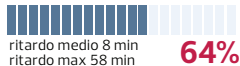
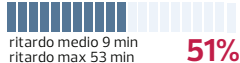
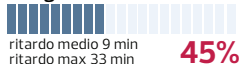
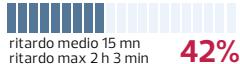
Verso Sud**Palermo****Roma Termini****Bari Centrale****Reggio Calabria****Napoli Centrale**

65% dei treni diretti verso Sud è in ritardo

19% superiore ai 15 min **10%** superiore ai 30 min



ritardo medio 15 min

Verso Nord**Torino Porta Nuova****Roma Termini****Bologna****Milano Centrale**

48% dei treni diretti verso Nord è in ritardo

8% superiore ai 15 min **4%** superiore ai 30 min



ritardo medio 10 min

A maggior rischio ritardo

Non sono i treni che hanno realizzato il maggiore ritardo in assoluto, ma quelli che più frequentemente arrivano oltre l'orario previsto, accumulando ritardi consistenti. A loro va la nostra maglia nera.

MILANO - BARI
IC 615 delle 8.42

52 min
ritardo medio



MILANO - BARI
Freccia Bianca 9803 delle 9.10

46 min
ritardo medio



TORINO - PALERMO
E 1943 delle 10.07

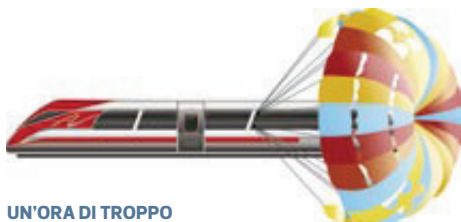
39 min
ritardo medio



🎯 Inchiesta

I trucchetti di Trenitalia

Rincari e giochetti sporchi sulla Bologna-Milano. Trenitalia può certo fregiarsi di aver aumentato l'offerta di treni sulla tratta (da 40 a 47), purtroppo quelli aggiunti sono solo convogli ad alta velocità, che garantiscono maggiori introiti all'azienda, ma aumentano il divario tra viaggiatori di serie A e viaggiatori di serie B. I rincari invece non fanno distinzioni: riguardano le tariffe di tutti i treni e vanno ben oltre l'inflazione. Registriamo in due anni un più 17% sulle tariffe dell'AV (da 35 a 41 euro), stessa percentuale su quelle degli Espressi, più 16% per ESCity e più 13% sui biglietti di Intercity (IC) e Intercity Notte (ICN). In alcuni casi per diminuire i ritardi Trenitalia ha aumentato sulla carta i tempi di percorrenza necessari. E poi definisce "veloci" treni che vanno più lenti.



UN'ORA DI TROPPO

È così assurdo che sembra uno scherzo. Invece basta collegarsi al sito di Trenitalia per scoprire che è vero. Il Frecciarossa 9591 che parte da Milano Centrale alle 5.45 arriva a Bologna alle 7.50. Ci mette più di due ore, mentre in altri orari solo una. Com'è relativo il tempo per le FS...



VELOCE UN CORNO

Due anni fa il regionale Milano-Bologna impiegava 2 ore e 32 minuti per raggiungere Bologna. Oggi il Regionale Veloce (RV) ci mette (sulla carta) 2 ore 48 minuti e costa 1,7 euro in più. Cara Trenitalia, sai bene che non basta l'aggettivo "veloce" per mettere il turbo a un treno.



COME TI SGONFIO I RITARDI

Perché sforzarsi di arrivare puntuali, se si può spostare l'ora dell'appuntamento? È la nuova filosofia di Trenitalia, che non fa altro che allungare la durata delle percorrenze. Si è concessa 19 minuti in più per l'Intercity, 6 minuti per ESCity, 5 minuti per l'ICN e così via. Come per magia i ritardi calano...



Ritardo matematico per il 100% dei treni diretti a Palermo

» IC1589, che da Milano abbiamo seguito fino a Napoli, erano inagibili non uno, due o tre, ma tutti i bagni del treno. Per sette ore e mezza non c'erano necessità fisiologiche che potessero essere soddisfatte. I passeggeri sono infatti partiti alle 7.05 da Milano e sono potuti andare in bagno solo alle stazioni di Roma e Formia, dopo essere stati avvisati con un colorito annuncio dall'altoparlante: «Chi vuole usufruire delle ritirate si rechi al binario 1». Queste pause liberatorie hanno chiaramente contribuito a far accumulare ritardo al treno, che è infatti arrivato a Napoli quasi un'ora dopo il previsto: ma per i viaggiatori era diventato ormai un problema secondario.

PER I DIRITTI DEI PASSEGGERI

Continua "Siamo uomini o pendolari?", la nostra campagna per i diritti dei passeggeri, che ci vede impegnati in inchieste, petizioni, assistenza legale ai pendolari, guida ai rimborsi. Partono anche le cause civili davanti al Giudice di pace. Abbiamo raccolto i casi dei pendolari che hanno deciso di affidarsi all'assistenza legale (gratuita) di Altroconsumo per portare in giudizio Trenitalia. Sono pendolari delle due tratte che, secondo la nostra inchiesta pubblicata sul numero di dicembre di Altroconsumo, erano risultate "a soddisfazione zero": Piacenza-Milano e Bergamo-Carnate-Milano. Abbiamo anche aperto una petizione (vai sul sito per firmarla) per esigere l'avvio al più presto di un piano nazionale di ristrutturazione del servizio ferroviario regionale, e per chiedere che venga istituita un'Autorità indipendente di settore al posto di Rfi (società del Gruppo Ferrovie dello Stato).



**SIAMO UOMINI
O PENDOLARI?**



ON LINE

altroconsumo.it/campagna-trasporti

Pendolari sulla graticola

Dimenticati e bistrattati da tutti, dal governo e da Trenitalia. Non resta che ricorrere ai giudici.

Si finisce per sentirsi precari anche quando si ha un lavoro stabile. Essere tra i 2 milioni e 700mila pendolari che ogni giorno viaggiano sui treni regionali comporta anche questo rischio. Non si può contare su tempi certi, è difficile organizzare la giornata se in agguato ci sono i ritardi di Trenitalia. Sono sudori freddi se ci fissano un incontro di lavoro al mattino presto: per minimizzare il rischio di mancarlo ci si deve alzare all'alba. E poi ci sono le ore di lavoro perdute, gli appuntamenti saltati, le trattenute sulla busta paga, i giorni di permesso o ferie sprecati... Perfino i più seri e scrupolosi finiscono per percepirsi inaffidabili, di certo ingiustamente. Viaggiare in carrozze lerce, sovraffollate, con servizi igienici inagibili, porte rotte, condizionatore e riscaldamento fuori uso nella stagione in cui servono sono tutte condizioni che hanno un impatto fortissimo sulla vita dei pendolari.

Partono le cause civili

Non è un caso che già alcuni magistrati (giudici di pace) abbiano riconosciuto un danno esistenziale ai pendolari che hanno fatto causa, e stabilito con sentenze che ciascuno fosse risarcito con mille euro. Per questo, ai pendolari di alcune tratte particolarmente disagiate, abbiamo deciso di offrire assistenza legale gratuita per portare in giudizio Trenitalia. Le cause civili partono proprio in questo mese. Vi terremo aggiornati sui loro sviluppi.

Indietro nel tempo

Intanto siamo tornati a monitorare la puntualità dei treni pendolari nelle stazioni di sei grandi città. Com'era prevedibile, i risultati (in dettaglio nella tabella a pag. 18) sono sconcertanti. Il 65% dei convogli non è riuscito ad arrivare nei tempi previsti, uno su cinque ha un ritardo tra i 5 e i 15 minuti, il 5% va oltre il quarto d'ora. Nonostante ciò, hanno avuto il coraggio di aumentare le tariffe.

LA NOSTRA INCHIESTA

Per valutare quanto siano puntuali i treni usati dai pendolari abbiamo preso in esame 600 convogli regionali e interregionali che arrivano nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Torino Porta Nuova, Bari Centrale e Bologna Centrale. L'indagine si è svolta dal 10 al 15 gennaio e dal 17 al 21 gennaio.

MATTINA E SERA

Le fasce orarie considerate sono quelle in cui le esigenze dei pendolari sono più forti: quando si va a lavoro (dalle 7 alle 9 di mattina) e al rientro a casa (dalle 17 alle 19). Gli orari di arrivo dei treni sono stati calcolati tenendo come riferimento l'orologio principale della stazione.

Abbiamo controllato anche se sui treni ci fossero porte guaste, pericolose in caso di incidenti, soprattutto se il convoglio è affollato.



Inchiesta

PUNTUALISSIMO RITARDO

La stazione di Milano Centrale batte ogni record negativo: il 92% dei treni pendolari arriva in ritardo, in pratica una certezza. Non va molto meglio a Napoli Centrale, che ha come aggravante quella di avere ritardi più consistenti: quasi un treno su dieci ritarda più di un quarto d'ora. Bologna è la meno ritardataria.

TRENI PENDOLARI IN RITARDO						
	92%	82%	76%	58%	56%	24%
	Milano C.le	Napoli C.le	Torino P.N.	Bari C.le	Roma T.	Bologna C.le
Più di 5 minuti di ritardo	26%	29%	18%	18%	18%	12%
Più di 15 minuti di ritardo	4%	8%	4%	3%	5%	5%

DAI SOCI



“Otto carrozze, una porta”

Quando il treno arriva in orario è un evento storico. Ogni giorno il ritardo minimo è di 10 minuti. E ogni pretesto, dall'accenno di neve al ghiaccio, è buono per giustificare intoppi e soppressioni. E poi la sporcizia, le porte rotte, il gelo d'inverno e il condizionatore rotto d'estate. Una volta, durante una protesta, ci è stato risposto che con il biglietto si paga il trasporto e non il resto. Ci trattano come bestie. A inizio anno è arrivato un treno con otto carrozze e solo una porta funzionante. Una porta... Davvero uno scandalo.

Roberta Di Carlo, Codogno (LO)



“Neanche in Siberia”

I sedili dei treni sono così sporchi da far vomitare. Il sudiciume delle carrozze è vecchio di anni, mai ripulito. Tutto è fatiscente. D'estate sui vecchi treni si soffoca. I treni a due piani, che non permettono l'apertura dei finestrini poiché teoricamente dotati di aria condizionata, sono una forno. Appena c'è qualche fiocco di neve ci sono ritardi clamorosi. È umiliante il confronto con i treni di altri Paesi degni di essere definiti europei e civili. Un'amica venuta a trovarmi da Parigi pensava che treni di questo genere esistessero solo in Siberia.

Gerardo Russomando, Arcore (MB)



CHE ROTTURA DI PORTE...

Quella delle porte rotte sui treni locali sta diventando una vera emergenza. Negli anni la situazione va peggiorando, sia perché il fenomeno diventa più diffuso (dato l'invecchiamento dei treni), sia perché la manutenzione è sempre più carente. Avere porte guaste incide, oltre che sulla velocità dei trasbordi, sulla sicurezza. In caso di emergenza una porta bloccata può essere molto pericolosa. Su 48 treni presi in esame ben 41 (nel 2007 erano 33) avevano almeno una porta guasta e tra questi 36 hanno avuto la porta fuori uso per più giorni (erano 23 nel 2007). Milano Centrale è la stazione dove arrivano i convogli peggiori: 8 treni su 8 avevano almeno una porta guasta, rimasta tale per più giorni. Seguono Torino Porta Nuova, Roma Termini, Bari Centrale e Napoli Centrale: 7 treni su 8 erano guasti. Il convoglio peggiore è il regionale 10241 da noi controllato nella stazione di Torino Porta Nuova, che ha avuto porte non funzionanti (da una a tre) per 9 giorni su 10.



ONLINE

La video-denuncia integrale dei nostri due soci la trovate sul sito di condivisione di filmati che Altroconsumo ha realizzato per permettere ai pendolari di documentare i disservizi sui treni e nelle stazioni usando il proprio telefonino. Carica anche tu la tua video-denuncia. Gerardo e Roberta sono due dei tanti pendolari che hanno deciso di far causa a Trenitalia.

www.ultimotreno.com

Inchiesta **LA NOSTRA
INCHIESTA**

L'inchiesta ha lo scopo di valutare il livello di soddisfazione degli utenti abituali (pendolari) del servizio ferroviario locale.

TRE CITTÀ

Abbiamo individuato 25 tratte tra le più interessate dal fenomeno del pendolarismo intorno a tre grandi città: Milano, Roma e Napoli. Hanno risposto al nostro questionario 1.407 pendolari, tra il 20 e il 29 settembre 2010.



La tratta dei pendolari

Treni sporchi, affollati, insicuri e in perenne ritardo. Prenderli ogni giorno è una condanna all'inferno. A bassissima velocità.

Lasciate ogni speranza voi che entrate. Siete nel girone dei pendolari. La bolgia dei condannati a soffrire pene ferroviarie insostenibili. Il catalogo dei disagi è amplissimo. Ritardi e soppressioni. Sporcizia e cattivo odore. Riscaldamento rotto e gelo d'inverno, caldo rovente d'estate. Insicurezza e sovraffollamento. Porte bloccate, sedili sudici e sbrindellati. Bagni luridi o fuori

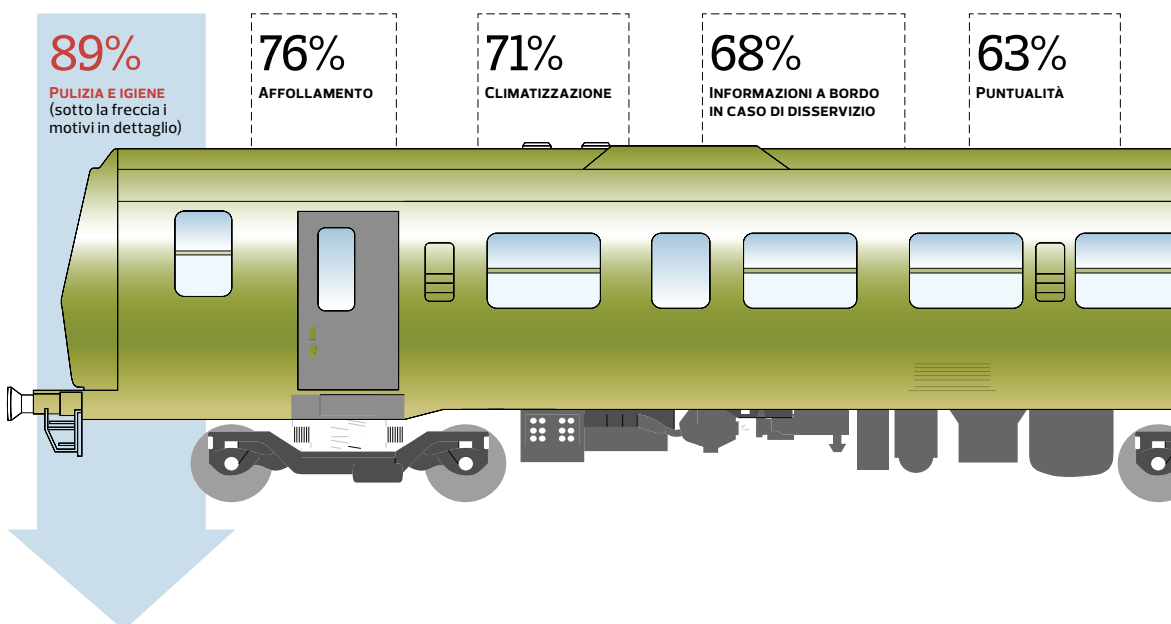
servizio. Le condizioni di trasporto sono umilianti. È l'universo dei "Frecciarotta", così sono stati ribattezzati con amara ironia i treni locali, quelli a bassa velocità e ad alta vetustà, su cui quotidianamente si spostano, per ragioni di lavoro e di studio, due milioni e mezzo di italiani. Pendolari esasperati, indignati, stremati. Lo stress è cronico: disagi a catena, ore di lavoro perse e da recuperare, trattenute sullo stipendio, ferie e permessi utilizzati

>>

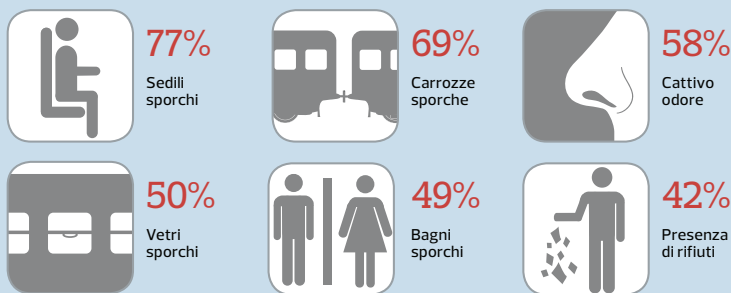
Inchiesta

Cosa rende più insoddisfatti i pendolari

I pendolari non ne possono più di treni sporchi, affollati e con temperature poco confortevoli d'estate e d'inverno. Il livello di criticità di questi parametri – pulizia, affollamento e climatizzazione – è maggiore di quello della puntualità. L'affollamento poi incide anche sulla sicurezza a bordo. Nella pagina a fianco, trovate la tabella coi risultati in dettaglio per ciascuna delle 25 tratte.



PULIZIA E IGIENE: I PUNTI CRITICI



SICUREZZA: COSA NON VA



LE PEGGIORI TRATTE PER ZONA

Nel complesso è la zona di Roma a creare più malcontento (79%). Per ogni zona segnaliamo le prime tre tratte a cui i pendolari assegnano la maglia nera.

ZONA DI ROMA insoddisfatti

79%

Le peggiori

Frosinone-Roma
Fara Sabina-Roma
Avezzano-Roma

ZONA DI NAPOLI insoddisfatti

70%

Le peggiori

Formia-Napoli
Salerno-Napoli
Sarno-Napoli

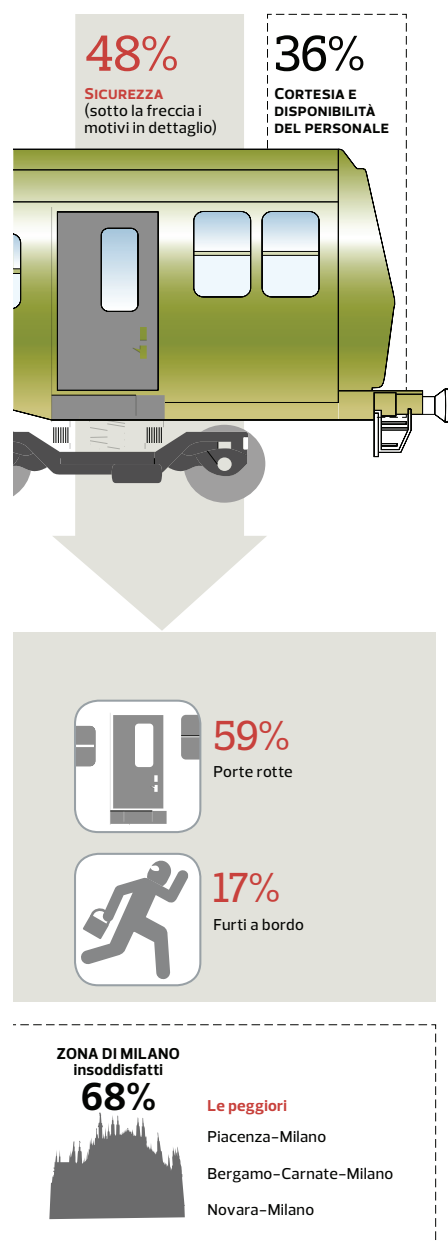


TABELLA COME LEGGERLA

Numeri su sfondo verde Sono contrassegnati dallo sfondo verde i risultati (relativamente) più positivi: aspetti su cui le percentuali di insoddisfazione sono inferiori alla media.

Numeri su sfondo beige Si tratta delle percentuali di insoddisfazione che si collocano nella media (più o meno 5%).

Numeri su sfondo nero Sono i risultati peggiori, quelli che registrano percentuali di insoddisfazione maggiori.

Tratte Il gestore del servizio è in tutti i casi Trenitalia (o Trenitalia-LeNord), tranne che per 4 tratte della zona di Napoli, che sono gestite dalla Circumvesuviana: Sorrento-Napoli, Sarno-

Napoli, Poggioreale-Torre A.-Napoli, Balano-Napoli).

Servizio nel complesso Non è il risultato di una media, né di alcuna elaborazione da parte nostra. Ma è la percentuale di chi ha risposto di non essere soddisfatto del servizio nel complesso. Le tratte sono ordinate in base a questo parametro.

PERCENTUALE (%) DI INSODDISFATTI IN OGNI ASPETTO DEL SERVIZIO

Tratte	Pulizia e igiene	Affollamento	Climatizzazione	Informazioni a bordo in caso di servizio	Puntualità	Sicurezza	Cortesia e disponibilità personale	Servizio nel complesso
VARESE NORD-MILANO	77	63	51	68	60	19	25	47
BRESCIA-MILANO	90	66	73	59	33	17	17	48
COMO NORD-MILANO	79	83	67	71	50	28	10	50
SORRENTO-NAPOLI	74	69	84	73	47	60	31	60
BERGAMO-TREVIGLIO-MILANO	93	66	88	59	31	29	24	60
NETTUNO-ROMA	91	67	70	82	70	76	61	64
PAVIA-MILANO	96	81	83	69	56	42	26	64
LATINA-ROMA	65	67	63	67	65	67	49	65
COMO-MILANO	93	84	83	72	50	38	33	66
BAIANO-NAPOLI	85	73	85	66	51	59	34	66
POGGIO MARINO-TORRE ANNUNZIATA-NAPOLI	82	81	79	66	51	55	43	67
CASERTA-NAPOLI	88	44	60	56	74	46	21	70
SARNO-NAPOLI	84	75	80	75	64	59	37	72
SALERNO-NAPOLI	80	40	69	69	66	46	30	73
TIVOLI-ROMA	86	91	77	71	74	77	60	74
VELLETRI-ROMA	89	68	63	89	82	84	66	76
VARESE-MILANO	94	65	76	82	74	43	31	76
ORTE-ROMA	97	85	32	37	72	30	30	80
FORMIA-NAPOLI	96	76	75	72	71	55	25	81
NOVARA-MILANO	97	88	89	83	72	60	36	83
AVEZZANO-ROMA	95	92	47	39	67	38	42	86
FROSINONE-ROMA	95	97	63	62	78	50	37	87
FARA SABINA-ROMA	95	93	47	57	72	25	33	87
BERGAMO-CARNATE-MILANO	96	84	90	78	74	58	36	88
PIACENZA-MILANO	98	98	80	90	100	82	92	100
COMPLESSIVO	89	76	71	68	63	48	36	72

Inchiesta

COSA MIGLIORA O PEGGIORA RISPETTO AL 2004

Rispetto alla nostra inchiesta del 2004, è nettamente peggiorata la percezione del livello di pulizia e igiene e di climatizzazione. Meglio invece sui versanti della puntualità e delle informazioni a bordo.

PULIZIA E IGIENE	↓	PUNTUALITÀ	↑
AFFOLLAMENTO	=	SICUREZZA	=
CLIMATIZZAZIONE	↓	CORTESIA DEL PERSONALE	=
INFORMAZIONI IN CASO DI DISSERVIZIO	↑	SERVIZIO NEL COMPLESSO	=



»

invano, tensioni logoranti, tempo sottratto alla famiglia. Ci si sente ostaggio di Trenitalia. Ognuno reagisce come può: petizioni e raccolta di firme, proteste nei forum online o sui blog. Chi blocca i binari o rifiuta di mostrare al controllore l'abbonamento. Chi ricorre alla class action, come ha annunciato di recente un gruppo di Nettuno. E chi fa causa a Trenitalia per farsi riconoscere il danno esistenziale, e vince (vedi intervista alla pagina a lato). Nonostante i limiti normativi e le difficoltà a sfidare un monopolista, anche noi stiamo studiando azioni per tutelare i diritti dei pendolari.

Il gioco delle parti

L'Italia questa volta è unita – Nord, Centro, Sud – non si scampa alla dannazione dei treni locali, su cui le Ferrovie dello Stato da molto tempo hanno deciso di non investire. Il business si fa con la Tav. Non a caso, dal prossimo settembre, la concorrenza dei treni di Montezemolo e Co. arriverà solo sull'alta velocità. I convogli a corto raggio, invece, sono considerati zavorra e non fanno guadagnare il becco di un quattrino: così la pensano ai piani alti delle Fs. Peccato che il trasporto ferroviario locale sia servizio pubblico, per assicurare il quale Trenitalia riceve dalle regioni finanziamenti dello Stato. Sì, perché dal 2000 le competenze su questo comparto vanno alle regioni. Trenitalia si è impegnata con le regioni e ha firmato contratti di servizio, che prevedono penali nel caso in cui gli standard (definiti anche nella carta dei servizi) non vengano rispettati. Ma il gioco delle parti è fin troppo facile: le regioni contestano i disservizi, Trenitalia si lagna dell'irrisorio contributo regionale. E il giorno dopo tutto continua come prima. Ancora una



Il 72 per cento, quasi tre quarti degli intervistati, si dichiara insoddisfatto del servizio

AL VOSTRO FIANCO

Siamo uomini o pendolari? Non c'è nulla di ironico nello slogan della nostra campagna per la tutela dei diritti dei passeggeri, perché in gioco c'è la dignità delle persone. Siamo uomini e donne, e pretendiamo di essere trattati come tali. Sul nostro sito, all'indirizzo altroconsumo.it/campagna-trasporti trovate tutte le inchieste, le passate e le nuove iniziative in programma e una guida ai rimborsi.



**SIAMO UOMINI
O PENDOLARI?**

volta siamo lontanissimi dall'Europa. All'estero ci sono delle tratte di breve percorso, utilizzate dai pendolari, che sono servite dall'alta velocità. Del resto Trenitalia, al momento della costruzione della Tav, ha sottoscritto dei patti con le comunità locali in cui si parla espressamente del fatto che l'alta velocità sarebbe stata messa al servizio anche dei pendolari. Una partita aperta, che le Fs fanno finta di dimenticare.

Il sudiciume in carrozza

E l'insoddisfazione monta. I mille e quattrocento pendolari da noi interpellati sulle 25 tratte – che collegano l'hinterland alle tre grandi città di Milano, Roma e Napoli – puntano il dito soprattutto sulla sporcizia. La puntualità diventa secondaria (63%) se si viaggia su una specie di vagone bestiame. Il sudiciume è sempre lì, ogni giorno, sotto gli occhi di tutti: difficile farci l'abitudine. Sono nove su dieci, in pratica quasi tutti, a deprecare standard igienici da medioevo. Patacche sui sedili e sui poggiatesta, vetri sporchi, carrozze lerce, bagni sozzi, arredi a pezzi. Le percentuali relative a questo imbarazzante campionario sono visualizzate a pag. 20. Condizioni decisamente peggiorate rispetto alla nostra analoga inchiesta del 2004. Lo stesso per la climatizzazione (gli insoddisfatti erano il 52%, oggi sono il 71%): gli impianti vanno sempre più frequentemente in panne. I risultati peggiori si registrano sulle tratte di Bergamo-Carnate-Milano (90%), Novara-Milano (89%) e Bergamo-Treviglio-Milano (88%).

Meno treni, più sovraffollati

Uno dei maggiori elementi di scontento è il sovraffollamento (se ne lamentano sette pendolari su dieci). Un aspetto che incide

L'INTERVISTA

“Ho fatto causa a Trenitalia e il giudice ha riconosciuto che c'è danno esistenziale”

«A furia di sentire quella vocina che a fine viaggio avvisa che il treno arriva con un tot di ritardo e aggiunge “ci scusiamo del disagio arrecato”, tre anni fa ho detto basta. Non potevo più accontentarmi di quelle scuse vuote».

E da avvocato qual è, oltre che pendolare, ha deciso di usare lo strumento che conosce meglio, il diritto.

«Bisognava trovare una sanzione più forte di quelle scuse. Volevo una sentenza che condannasse Trenitalia per violazione delle norme che regolano l'erogazione dei servizi pubblici, ma soprattutto volevo che fosse riconosciuto che un disagio protratto per 365 giorni all'anno supera la soglia della tollerabilità e lede i diritti fondamentali dei cittadini, sanciti dalla nostra Costituzione».

Ha però scelto la strada del giudice di pace.

«Infatti era l'unica che mi avrebbe garantito la possibilità di un giudizio rapido, pur sapendo che questa scelta non avrebbe portato a un risarcimento di importo adeguato a quello effettivo».

Trenitalia ha pagato 1.000 euro per un “danno esistenziale”.

«Più la condanna a pagare altri 1.500 euro per le spese processuali. Non l'ho fatto certo per arricchirmi. Ma dal punto di vista morale, il risarcimento è stato più che soddisfacente e mi ha ripagato dello stress di tutti i viaggi andati male nel corso dell'anno. Ho ottenuto dalla magistratura la certificazione che Trenitalia arreca danni esistenziali a molti viaggiatori e che gestisce questo servizio, non solo non rispettando i contratti e i diritti delle

persone, ma incidendo su valori personali molto ben tutelati dall'ordinamento, come l'intangibilità della dignità dei cittadini».

Impegnarsi in una causa non è facile.

«È chiaro che non tutti i viaggiatori affrontano il rischio di un contenzioso, che in termini di impegno psicologico e di tempo è abbastanza oneroso. Non dal punto di vista finanziario, però, visto che abbiamo calmierato i costi con meccanismi associativi (Umberto Fantigrossi è tra gli animatori dell'Associazione pendolari di Piacenza, ndr), ma sotto il profilo dell'impegno si: bisogna recuperare i testimoni e raccogliere la documentazione e il materiale di prova».

Com'è il bilancio finora?

«Sostanzialmente molto favorevole a noi, nel senso che sono arrivate una ventina di

sentenze e i casi negativi sono nell'ordine di due o tre, ma non per problemi riguardanti il principio, ma per via della documentazione e della insufficienza di prove. Siamo in attesa dell'esito di altre venti cause, ancora una volta presso il giudice di pace di Piacenza. Poi ce ne sono altre a Venezia e a Cremona. Bisognerà verificare come si attesta la giurisprudenza anche in altre sedi».

Trenitalia però non si arrende allo smacco.

«E ricorre in appello. Questi appelli ci sono e vedremo come andranno a finire. Però siccome la nostra causa è ben impostata e si basa su principi sacrosanti siamo ottimisti anche per i gradi successivi».

I pendolari di Nettuno hanno annunciato una class action. Che idea si è fatto?

«Anche noi abbiamo valutato l'ipotesi di una class action. Ma abbiamo concluso che non fosse la strada giusta. Il legislatore è stato molto timoroso di questo strumento e ne è uscita una class action zoppa, visto che per le aziende pubbliche non prevede risarcimenti: si fa l'azione per sentirsi dire da un giudice che c'è un disservizio, cosa che i pendolari già sanno. Suona come una beffa. Invece la causa individuale, seppure con un risarcimento minimo, è comunque più di una pacca sulla spalla».

Sa che la sua tratta, Milano-Piacenza, è risultata la peggiore della nostra inchiesta?

«È la dimostrazione che il livello di criticità del servizio è molto forte. Da un certo punto di vista questo risultato ci rafforza e conferma le ragioni del contenzioso».



Umberto Fantigrossi

anche sulla sicurezza: il 64% dei pendolari insoddisfatti percepisce l'uscita dal treno in caso di emergenza come problematica in caso di sovraffollamento. L'introduzione dell'alta velocità ha coinciso con una diminuzione, anche del 30%, dell'offerta di treni regionali, stimano le associazioni dei pendolari. Strano, visto che la Tav libera delle tratte e aumenta la capacità di trasporto sulla rete normale. I treni rimasti continuano ad avere la composizione di prima, motivo per cui a bordo aumentano le chance di provare lo

spiacevole effetto sardina. Inoltre, le possibilità di rientro a casa la sera si sono ridotte, con il risultato che se si perde la corsa giusta si arriva quando ormai il resto della famiglia ha finito di cenare.

Puntualissimo ritardo

Ma spesso è la corsa a saltare, il treno a far ritardo o a bloccarsi nel bel mezzo della campagna. Arriverò a lavoro in orario? Tornerò a casa a un'ora decente stasera? Sono interrogativi che per i pendolari diventano enigmi quotidiani.

La puntualità è da sempre il tasto dolente di questi treni, nonostante sembri che siano stati fatti passi in avanti da sei anni a questa parte. Infatti, se nel 2004 gli insoddisfatti erano il 69%, oggi sono scesi a 63%. Notevoli sono le differenze tra le tratte e dobbiamo annoverare tra le migliori Milano-Treviglio-Bergamo e Brescia-Milano, nonostante a essere scontento sia un pendolare su tre. La peggiore è Milano-Piacenza, la tratta più odiata dai pendolari, con il 100% di insoddisfazione. ●



Audizione IX Commissione
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

*Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di
passeggeri e merci*

Camera dei Deputati

Roma, 14 giugno 2011



Onorevole Presidente e onorevoli deputati,

la qualità e quantità dei contributi apportati nelle precedenti audizioni, ci consente di limitare il nostro intervento al tema che riteniamo più urgente nonché di fondamentale importanza per un corretto ed efficace svolgimento del processo di liberalizzazione in corso.

Da tempo la nostra associazione evidenzia la necessità di istituire, anche nel settore dei trasporti, un'**Autorità indipendente**, visto il sostanziale fallimento, almeno per ciò che concerne il trasporto ferroviario, della regolazione ministeriale, legato al conflitto di interessi esistente: lo Stato è contemporaneamente regolatore – attraverso il Ministero dei Trasporti nelle sue articolazioni – finanziatore e azionista unico di Ferrovie dello Stato S.p.A. – attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e cliente – quando stipula contratti di servizio con Trenitalia S.p.A.

Tale sovrapposizione di ruoli ha portato, in alcuni casi, a privilegiare scelte dettate da contingenze di natura politica rispetto a quelle finalizzate a perseguire l'interesse dei viaggiatori e della stessa impresa che (ad oggi) svolge il servizio di trasporto ferroviario nazionale in regime di sostanziale monopolio.

Si pensi, ad es., al continuo aumento dei prezzi dei titoli di viaggio (l'ultimo risale al 1° aprile u.s.: dopo un blocco tariffario



durato circa cinque anni (dal 2001 al 2006) per ragioni di natura sicuramente non imprenditoriale, a partire dal 2007, a seguito delle insistenti dichiarazioni pubbliche dell'allora Presidente di Ferrovie dello Stato e del suo amministratore delegato, che paventavano il sicuro fallimento della società, si è consentito all'*incumbent* di aumentare i prezzi indiscriminatamente, prescindendo dall'assetto regolatorio esistente che prevedeva limiti di natura quantitativa (cd. *price cap*) legati anche alla verifica di un corrispondente aumento della qualità servizio.

Occorre, infatti, evidenziare che tutti i principali servizi di pubblica utilità risultano sottoposti a meccanismi di regolazione esterna a tutela del consumatore – utente.

Per quanto concerne, in particolare, i servizi sottoposti al controllo delle Autorità di settore, è stato attribuito alle stesse *Authorities* il potere di regolazione e controllo, compresa la fissazione di alcune tariffe.

Con riferimento ai servizi di pubblica utilità in relazione ai quali non è stata istituita una specifica Autorità indipendente, si è proceduto ad un'armonizzazione della normativa in materia di determinazione e adeguamento delle tariffe, vincolando gli adeguamenti tariffari al rispetto di determinati parametri (si veda, sul punto, la delibera CIPE del 24 aprile 1996, n. 65 e, specificamente, per il trasporto ferroviario, la delibera CIPE del 5 novembre 1999, n.



173, relativa alle *“Tariffe ferroviarie per la media e lunga percorrenza”*).

Gli aumenti dei prezzi dei biglietti, operati nella totale indifferenza dei Ministeri competenti, sono stati accompagnati dall'aumento delle sanzioni (fino a 200 euro) a carico dei viaggiatori sprovvisti di biglietto o con biglietto non valido per il treno utilizzato e la riduzione (potremmo dire eliminazione, vista l'esiguità della somma “concessa” – pari al 25% del prezzo del biglietto, in luogo del 50% previsto in precedenza - e il ritardo minimo richiesto, pari ad almeno 60 minuti!) degli indennizzi riconosciuti in caso di ritardo del treno.

A fronte di tale mortificazione dei diritti dei viaggiatori, nessuna concreta reazione si è registrata, ad oggi, da parte degli attuali controllori/regolatori: il Ministero dei Trasporti ha addirittura recepito supinamente tali revisioni nel nuovo contratto di servizio con Trenitalia S.p.A., sconfessando il proprio precedente operato.

Occorre poi, a nostro modo di vedere, **eliminare definitivamente leggi anacronistiche, dettate per disciplinare il trasporto ferroviario quando questo era svolto da un'azienda di stato e che, avendo, natura speciale non sono applicabili ai nuovi operatori, creando evidente disparità di trattamento:** ci riferiamo, in particolare, al R.D.L. n. 1948/1934, *“Nuovo testo delle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle ferrovie dello Stato”*, convertito nella



legge speciale n. 911/1935, che prevede esenzioni di responsabilità che reputiamo incostituzionali (ripescata *in extremis*, senza serie motivazioni di natura giuridica, in Commissione Affari Costituzionali della Camera, salvandola dalle misure cd. “taglia leggi”) ed al D.P.R. n. 753/80, “*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*”, di cui Trenitalia S.p.A. si avvale anche per i cd. treni a mercato, esercitando poteri (propri della P.A.) di irrogazione di sanzioni amministrative e di emissione di ordinanze – ingiunzioni che possono essere riconosciuti solo ove trasferiti dalle competenti Amministrazioni che ne sono, appunto, titolari (Ministero dei Trasporti e Regioni).

Riteniamo fondamentale guidare il processo di liberalizzazione attraverso **regole chiare, valide per tutti gli operatori, applicate senza discriminazioni**, sotto il controllo di un organismo indipendente che persegua l'obiettivo di garantire ai cittadini servizi **efficienti, di qualità ed economicamente sostenibili**, in modo da favorire sempre più lo sviluppo del trasporto ferroviario.

Ben venga, in tale direzione, la disponibilità, ad assumere temporaneamente tale ruolo, manifestata dal Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che, confidiamo, potrebbe abbandonare le cautele eccessive adottate sinora in materia, in attesa della istituzione di vera e propria Autorità dei Trasporti, che potrebbe



essere finanziata tramite un fondo costituito dalle somme derivanti dalle eventuali sanzioni irrogate alle imprese in caso di mancato rispetto delle norme adottate, come previsto in altri settori.

Auspichiamo, quindi, che, magari con la legge sulla concorrenza, si dia concreto avvio a tale percorso.

Vi ringraziamo per l'opportunità concessa e per la cortese attenzione.

avv. Monica Multari
Segreteria Nazionale
Movimento Consumatori

ALLEGATO 5



Spett.le
FERROVIE DELLO STATO S.P.A.
Direzione Centrale Comunicazione Esterna di Gruppo
Politiche Sociali e Rapporti con le Associazioni
Piazza della Croce Rossa n. 1
00161 Roma

Alla c.a. del Dott. **Amedeo Piva**

DIFFIDA-OSSERVAZIONI SULLA CARTA DEI SERVIZI 2011**PER**

CASPER- *Comitato contro la speculazione e per il risparmio* - in persona di: Giuseppe Ursini, legale rappresentante **CODA CONS**, Antonio Longo, legale rappresentante **MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO**, Amelia Buratti Simonetti, legale rappresentante **UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI**, Carlo Pileri, legale rappresentante **ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA E ORIENTAMENTO CONSUMATORI**, ed elettivamente domiciliato presso l'Ufficio Legale Nazionale del CODA CONS in Viale G. Mazzini n. 73, Roma,

PREMESSO CHE

- L'ultima convocazione da parte del gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a., cui ha fatto effettivamente seguito un incontro con le principali associazioni dei consumatori (ACU, ADICONSUM, ADOC,



ADUSBEF, ALTROCONSUMO, ASSOUTENTI-UTP, CITTADINANZATTIVA, CODACONS, CODICI, CONFCONSUMATORI, FEDERCONSUMATORI, LEGA CONSUMATORI ACLI, MOVIMENTO CONSUMATORI, MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO, UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI), risale al **1° dicembre 2010**: si è trattato di una riunione di approfondimento sulla Carta dei Servizi 2011 di Trenitalia.

- Faceva seguito la convocazione per il **13 gennaio 2011** per la valutazione delle osservazioni formulate dalle principali associazioni dei consumatori in merito alla **bozza della Carta dei Servizi 2011 della Divisione Passeggeri N/I di Trenitalia**.

- In data **11 gennaio 2011** le associazioni aderenti a **CASPER** - Comitato contro le speculazioni ed il risparmio (Adoc, Codacons, Movimento Difesa del Cittadino e Unione Nazionale Consumatori)- annunciavano che, nel corso dell'incontro a Roma tra Trenitalia e le associazioni dei consumatori, avrebbero consegnato un water simbolico ai vertici delle Fs presenti all'incontro, come gradito dono da parte degli utenti ferroviari, e per richiamare l'attenzione della società verso un problema che è tutt'altro che secondario e che è indice dello stato in cui versa il trasporto su rotaie in Italia. Nel comunicato stampa si chiariva infatti che: *"Gli utenti sono sempre più insoddisfatti del trasporto ferroviario italiano. Ad assillare i passeggeri non sono solo guasti, disservizi e continui ritardi dei treni, ma è anche la qualità del servizio una volta saliti a bordo. In particolare il*



problema maggiormente segnalato dai viaggiatori è lo stato delle toilette nei convogli: troppi i bagni guasti o inagibili, mentre quelli utilizzabili versano in condizioni pietose”.

- Il successivo **12 gennaio** Trenitalia comunicava che l’incontro era stato annullato, senza tuttavia fornire alcuna motivazione in merito.

- Seguivano ulteriori incontri fissati da Ferrovie dello Stato, dai quali in verità venivano completamente escluse le associazioni cd. “dissidenti”, tra cui certamente quelle aderenti a CASPER.

In particolare, si ha notizia di **almeno due riunioni**, di cui la seconda è stata convocata per il **7 marzo**, della quale CASPER non ha ricevuto alcuna notizia.

- Con comunicazione trasmessa via mail in data 31 marzo 2011, le sottoscritte associazioni venivano invitate a trasmettere eventuali osservazioni in merito alla bozza della Carta dei Servizi 2011 di Rete Ferroviaria Italiana, in vista della sua ormai prossima pubblicazione.

Facendo seguito al suddetto invito, CASPER intende pertanto presentare le seguenti:

OSSERVAZIONI



1. In primis, in ordine ai **ritardi compresi tra i 60 e i 119 minuti**, Ferrovie dello Stato continua a prevedere **un'indennità pari al 25 % del costo del biglietto e al 50% per ritardi superiori a 120 minuti**, in palese contrasto con quanto disposto dell'**art. 17 del Regolamento CE 1371/2007**.

Tale normativa, avente ad oggetto la disciplina dei diritti e degli obblighi dei passeggeri del trasporto ferroviario, sancisce infatti il diritto del passeggero a vedersi riconosciuto *“un indennizzo in caso di ritardo tra il luogo di partenza e il luogo di destinazione indicati sul biglietto”*, precisando che tale indennizzo deve essere adeguato e proporzionato al prezzo del biglietto.

Al contrario, Ferrovie dello Stato, individuando come **indennizzi dovuti ai viaggiatori vittime dei ritardi dei treni** quelli corrispondenti ai minimi previsti dalla normativa comunitaria, ha di fatto adottato una regolamentazione della **tutela del viaggiatore che si attesta su un livello insoddisfacente, anche considerando che i ritardi dei treni sono, come tristemente noto a tutti, all'ordine del giorno per questa società.**

Ma v'è di più! A fronte di quanto disposto dallo stesso art. 17 del regolamento UE sopra richiamato, ovverosia che: *“Qualora il contratto di trasporto riguardi un viaggio di andata e ritorno, il risarcimento in caso di ritardo nella tratta di andata o in quella di ritorno è calcolato rispetto alla metà del prezzo del biglietto. Analogamente il prezzo di un servizio in ritardo in base*



a qualsiasi altro tipo di contratto di trasporto che consenta di effettuare varie tratte successive è calcolato in rapporto al prezzo totale”, **Ferrovie dello Stato non considera affatto il viaggio effettuato con due treni come un unico viaggio, ai fini del calcolo dell’indennizzo in caso di ritardo.**

A ciò si aggiunga che ad imporre un atteggiamento più attento nei confronti delle esigenze del viaggiatore è stato lo stesso legislatore comunitario, il quale, parlando proprio di risarcimenti minimi, ha voluto imporre la garanzia di un minimo di tutela, auspicando al contempo la previsione di tutele più intense.

D'altra parte, questa politica di assicurare solo un'indennità minima in caso di ritardo entra in vistoso contrasto con la politica adottata dagli altri paesi comunitari, ed in particolare dalla **Spagna, dove l'indennità prevista in caso di ritardo dei treni ad Alta velocità scatta a partire dai 15 minuti di ritardo e raggiunge il 50 % del costo del biglietto, diventando pari all'importo dello stesso biglietto, a partire da 30 minuti di ritardo.**

A ciò si aggiunga che **Ferrovie dello Stato nega del tutto il diritto all'indennità** di cui sopra:

- a. se al momento dell'acquisto del biglietto si era informati del ritardo (informazione diffusa tramite media, in stazione e sul sito prima dell'acquisto del biglietto);



- b. se il ritardo nell'ora di arrivo prevista proseguendo il viaggio su un servizio diverso o in base ad un percorso alternativo è inferiore a 60 minuti;
- c. se il ritardo è dovuto a scioperi o a lavori in linea programmati di cui si era adeguatamente informati;
- d. se il ritardo è dovuto a responsabilità dell'utente (ad es. inosservanza dei tempi di cambio dei treni, attesa sul marciapiede sbagliato ecc.) o a circostanze esterne all'attività ferroviaria (ad es.: catastrofi naturali come tempeste, inondazioni, smottamenti, frane) o a comportamenti di terzi (ad es. :manifestanti sui binari, suicidio, incidente a passaggio a livello, uso improprio del freno di emergenza, interventi dell'autorità di polizia o doganali).

Ebbene, a norma dell'articolo 32 del Regolamento CE 1371/2007, il trasportatore può andare esente da responsabilità solo qualora provi che la soppressione, il ritardo, ovvero la mancanza di una corrispondenza siano state dovute a *“circostanze esterne all'esercizio ferroviario che il trasportatore, malgrado la diligenza richiesta dalle particolarità del caso di specie, non poteva evitare o alle cui conseguenze non poteva ovviare”*. In altre parole, la disposizione regolamentare prevede un'esenzione di responsabilità in favore del trasportatore solo se questi abbia adottato quel



grado di diligenza che ragionevolmente ci si può aspettare e che di regola evita il verificarsi del danno che, invece, si è prodotto.

Al contrario, **la politica ad oggi praticata da Ferrovie dello Stato è nella direzione di allargare a dismisura, in assenza di criteri ben precisi, l'elenco degli eventi straordinari, al verificarsi dei quali non è dovuta l'indennità da ritardo.**

A tal proposito, si pensi alle numerose occasioni in cui Trenitalia ha dichiarato di non ritenersi responsabile dei disagi causati dal maltempo, laddove invece la stessa avrebbe dovuto essere ritenuta responsabile della cattiva e inappropriata gestione del servizio e dell'incapacità di far fronte a situazioni in verità prevedibili ed evitabili con largo anticipo, una per tutte la recente "nevicata" dello scorso dicembre, che ha letteralmente paralizzato l'intero traffico ferroviario.

In quella occasione, infatti, Ferrovie dello Stato e in particolare Trenitalia s.p.a. non hanno fatto nulla per prevenire i disagi dei consumatori, costretti a passare ore ed ore al gelo senza ricevere informazioni, o in stazione in attesa di un treno, anche per percorrere solo 30km, ovvero all'interno di un vagone, spesso ammassati e senza poter usufruire di servizi igienici.

Ebbene, in quella occasione, a fronte di una simile inefficienza complessiva, Trenitalia ha pensato bene di **risarcire** -a seguito di apposita richiesta da parte di una associazione dei consumatori- **soltanto i passeggeri del treno Freccia Argento Roma – Venezia del 16 dicembre 2010** per i



gravi disagi procurati dai ritardi di oltre 4 ore (di cui circa 3 ore in galleria) a causa di disagi tecnici, con buona pace dei diritti di tutti gli altri viaggiatori, che ad oggi non hanno ancora ottenuto il giusto ristoro per i danni subiti.

2. I disagi che continuamente vengono segnalati dai fruitori del servizio offerto da Ferrovie dello Stato riguardano in modo consistente altresì **i continui e ingenti guasti, disservizi e ritardi dei treni, nonché la scarsissima qualità del servizio offerto una volta saliti a bordo.**

In particolare, il problema maggiormente segnalato dai viaggiatori riguarda **lo stato delle toilette nei convogli**: troppi i bagni guasti o inagibili, mentre quelli utilizzabili versano in condizioni pietose.

Dalla stampa è infatti emerso che, sulla linea Venezia-Milano, una delle tratte più trafficate e strategiche d'Italia parte del corridoio europeo numero 5, circolano tuttora treni del tutto privi di servizi igienici.

3. Palesemente insoddisfacente è altresì apparsa **la politica sui prezzi dei biglietti.**

Premesso, infatti, che nel prezzo del biglietto è compreso tutto il servizio (puntualità, condizionamento, pulizia), i continui aumenti praticati negli ultimi anni non appaiono certamente giustificati agli occhi delle migliaia di fruitori del servizio di trasporto su rotaie che in questa sede si rappresentano.



A questo proposito, si intende appunto evidenziare che negli ultimi due anni gli aumenti dei treni sono saliti del 26 %: un bel 7% in più sui Frecciabianca (Escity), Intercity (IC), Intercity notte (ICN) ed Espressi. Un po' meno (2%) su Alta velocità (AV), solo per fare l'esempio della tratta di Milano-Bologna.

In due soli anni, dal febbraio del 2009 a oggi, se sommiamo tutti i ritocchi all'insù, gli aumenti vanno dal 20% dei treni ad Alta velocità al 26% degli Espressi.

Raggiungere Milano da Bologna, e viceversa, su un Frecciabianca costava 24 euro e 50 centesimi nel 2009, oggi il 24% in più: 28 euro e 50 centesimi. Sull'Alta velocità l'aumento in due anni è stato di 7 euro, cioè si è passati da 35 a 42 euro.

Trenitalia ha infatti approfittato del trambusto causato dai rincari dei treni pendolari, per far lievitare anche i biglietti di tutti gli altri treni.

Tutto ciò, peraltro, è avvenuto completamente in sordina, senza che venisse diffusa la notizia su giornali e tv, né tantomeno informando la clientela tramite il sito internet.

Una situazione dunque intollerabile, tanto più che i rincari non sono affatto giustificati da un concreto miglioramento del servizio.



4. Si lamenta altresì la scarsa trasparenza e garanzia della politica pubblicitaria di reclamizzazione delle offerte.

Le offerte appaiono infatti riduttive, oltre che anticoncorrenziali (si veda AGCM6-10-2008, n. 19897), poiché di fatto le tariffe premiali sono solo un meccanismo pubblicitario, che difficilmente detiene i caratteri della stabilità e certezza propri delle tariffe.

5. Si segnala altresì che il nuovo orario dei convogli praticato dalle società di Ferrovie dello Stato ha portato alla soppressione, in alcuni casi, ovvero alla notevole riduzione, in altri, dei treni maggiormente utilizzati dai pendolari, ovverosia dei treni regionali.

Numerosissime sono infatti risultate le lamentele dei consumatori, specie nel territorio calabrese, a seguito della soppressione dei treni freccia Argento per la tratta che interessa la Calabria.

Solo per fare un esempio, è infatti saltata dopo pochissimi mesi la coppia di Freccia Argento che dal mese di aprile 2010 collegava Lamezia Terme a Roma.

I veri motivi del cambio di strategia di Trenitalia non sono mai stati resi chiari, il che non toglie il disagio che si è venuto a creare per gli utenti calabresi a fronte anche di una serie di disservizi e di un'effettiva mancanza di competitività in termini di costi di biglietti.



Questa assurda politica ha dunque costretto gli utenti sulla tratta ferroviaria calabrese a dover usufruire, per raggiungere la Capitale, dello scalo aeroportuale, con tutti i disagi, non solo in termini di maggior esborso economico, che ne sono conseguiti per tutti gli utenti del servizio di trasporto per questa tratta.

La natura discriminatoria delle scelte operate da Trenitalia ha peraltro un confronto anche statistico, laddove in tutte le Regioni d'Italia il potere di sopprimere treni senza preavviso e non prevedendo conseguenze risarcitorie è dello 0,5%, mentre in Calabria arriva al 2%.

**** * * * *

Salve le osservazioni sin qui esposte, a seguito di una attenta analisi della Carta dei servizi per il 2011 e delle condizioni di trasporto praticate da Ferrovie dello Stato, CASPER intende inoltre segnalare **la complessiva carenza di adeguate forme di tutela del viaggiatore**, nonché **la necessità di un intervento fattivo della società nei seguenti ambiti:**

- a. **disciplina che attualmente regola l'acquisto dei biglietti a bordo treno**, che, lungi dal contrastare il fenomeno dell'evasione, spesso finisce col colpire soltanto i clienti in buona fede;
- b. **sanzioni previste in caso di mancanza di biglietto**, avvertite da tutti i viaggiatori come palesemente eccessive;



- c. informazioni, sia a bordo treno, sia in stazione, riguardanti ritardi o soppressioni: si esprime l'esigenza che le stesse siano puntuali ed esaustive, in modo da comprendere anche soluzioni alternative atte a minimizzare il disservizio;
- d. servizio del trasporto di bagagli in stazione: si chiede il ripristino di tale servizio, considerandone l'utilità concreta per i viaggiatori;
- e. rapporto delle associazioni dei consumatori con Trenitalia: si chiede il rafforzamento di un dialogo e di un confronto dal quale possano derivare soluzioni condivise, anche attraverso un'informativa costante sul ruolo che esse possono svolgere nella difesa dei diritti dei viaggiatori.

In definitiva, ci sia consentito di osservare che, nonostante la rete ferroviaria sia stata finanziata interamente dallo Stato e, dunque, con denaro pubblico, la situazione in cui verte oggi il trasporto su rotaie è a dir poco riprovevole: i treni sulla maggior parte delle tratte risalgono agli anni '70, mentre la sola linea che ha visto il rinnovo delle vetture è stata l'alta velocità, che però ha ricevuto sino ad oggi critiche durissime quanto ai prezzi dei biglietti, alla carenza complessiva dei servizi igienici e, tristemente, anche alla puntualità.

**** * * * *



Ciò nonostante, su questo e su tutti gli altri punti messi in evidenza in questa sede, Ferrovie dello Stato continua a rifiutare un democratico quanto necessario confronto con le associazioni dei consumatori, **in totale spregio dei più basilari principi che governano l'agere amministrativo in tema di partecipazione delle associazioni dei consumatori** alla formazione della volontà espressa dagli organi della P.A., **e altresì dei fondamentali principi sanciti dal codice del consumo e dal codice civile** in tema di obbligo a contrarre del monopolista.

Tutto ciò premesso ed osservato, **CASPER -Comitato contro la speculazione e per il risparmio-**

DIFFIDA

Ferrovie dello stato s.p.a., in persona del Legale rapp.te p.t., a convocare una apposita riunione con tutte le associazioni dei consumatori ad oggi escluse dai tavoli di confronto, **al fine di consentire un dialogo effettivo sulla qualità del servizio di trasporto su rotaie prestato dalla società a tutti gli utenti e consumatori dalle stesse rappresentati.**

Si avverte che in caso di protratta inerzia da parte dell'adita società si ricorrerà all'Autorità giudiziaria competente, al fine di sentir accertare l'interesse delle associazioni odierne istanti a partecipare ai tavoli di confronto organizzati da Ferrovie dello Stato con le più rappresentative associazioni dei consumatori presenti in Italia.



Con Osservanza.

Roma, li 11 aprile 2011

Giuseppe Ursini

n.q. Rappresentante Legale CODACONS

f.to

Antonio Longo

n.q. Rappresentante Legale MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO

f.to

Amelia Buratti Simonetti

n.q. Rappresentante Legale UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI

f.to

Carlo Pileri

n.q. Rappresentante Legale ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA E ORIENTAMENTO
CONSUMATORI

ECC.MO TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE PER IL LAZIO**SEDE DI ROMA****RICORSO**

Per: **CASPER- Comitato contro la speculazione e per il risparmio** - in persona di: Giuseppe Ursini, legale rappresentante **CODACONS**, Antonio Longo, legale rappresentante **MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO**, Amelia Buratti Simonetti, legale rappresentante **UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI**, Carlo Pileri, legale rappresentante **ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA E ORIENTAMENTO CONSUMATORI**, ed elettivamente domiciliato presso l'Ufficio Legale Nazionale del CODACONS in Viale G. Mazzini n. 73, Roma, tutti rappresentati e difesi dall'avv. prof. Carlo Rienzi – C.F. RNZCRL46R08H703I - con studio in Roma in V.le delle Milizie n. 9 - 00192, e dall'avv. Gino Giuliano – C.F. GLNGNI65A02D636M, giusta delega in calce al presente atto, con domicilio eletto presso l'Ufficio Legale Nazionale del CODACONS, in Viale G. Mazzini n. 73, 00195 Roma;

- RICORRENTI -

CONTRO

- **TRENITALIA S.P.A.**, in persona del legale rappresentante pro tempore e avente sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1;
- **FERROVIE DELLO STATO S.P.A.**, in persona del legale rappresentante pro tempore, e avente sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1;

- RESISTENTI -

NONCHE' NEI CONFRONTI DI

- **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**, in persona del Ministro pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, e per legge domiciliato presso gli uffici di quest'ultima, in Roma, Via dei Portoghesi, n. 12;

- **MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE**, in persona del Ministro pro tempore, rappresentato e difeso dall'Avvocatura Generale dello Stato, e per legge domiciliato presso gli uffici di quest'ultima, in Roma, Via dei Portoghesi, n. 12.

- *CONTROINTERESSATI*-

AVVERSO E PER L'ANNULLAMENTO,

PREVIA SOSPENSIVA,

- **dei provvedimenti di estremi ignoti di esclusione e non ammissione delle associazioni aderenti a CASPER ai tavoli di confronto** indetti da Trenitalia sulla qualità del servizio erogato;

- **della deliberazione, di estremi ignoti, assunta da Trenitalia S.p.a. in virtù della quale veniva deliberato l'aumento delle tariffe verificatosi a partire dal 1 aprile 2011;**

- **della comunicazione di Trenitalia S.p.A. Divisione Passeggeri N/I, Vendite Mercato N/I, Vendite Mercato Centro N/I Lazio Umbria Sardegna di disposizione degli aumenti nella divisione passeggeri centro Lazio, Umbria, Sardegna;**

- **delle comunicazioni di analogo contenuto**, ove presenti, diramate da altre direzioni passeggeri di Trenitalia **con riferimento ad altre aree geografiche del territorio nazionale;**

- nonché di ogni altro atto, anche endoprocedimentale, ad essi preordinato, collegato, connesso e conseguente.

NONCHE' PER

**L'INIBITORIA DELLA CONDOTTA SINO AD OGGI TENUTA DALLE
RESISTENTI E PER LA CONDANNA DELLE STESSE ALL'ADOZIONE DELLE
MISURE IDONEE A TUTELARE GLI INTERESSI RAPPRESENTATI DALLE
ASSOCIAZIONI RICORRENTI AI SENSI DEGLI ARTT. 140 CODICE DEL
CONSUMO E 34 C.P.A.**

FATTO

- Con comunicazione del **23 dicembre 2010**, le associazioni ricorrenti venivano convocate da Trenitalia s.p.a. per un incontro fissato al successivo **13 gennaio 2011** finalizzato a consentire la valutazione delle osservazioni formulate dalle principali associazioni dei consumatori in merito alla bozza della Carta dei Servizi 2011 della Divisione Passeggeri N/I di Trenitalia.

- In data **11 gennaio 2011**, **CASPER -Comitato contro le speculazioni ed il risparmio** (Adoc, **Codacons**, Movimento Difesa del Cittadino e Unione Nazionale Consumatori) - annunciava che, nel corso dell'incontro fissato per il 13 gennaio 2011, avrebbe consegnato un water simbolico ai vertici delle Fs presenti all'incontro, *“come gradito dono da parte degli utenti ferroviari”*, per richiamare l'attenzione della società verso un problema che è tutt'altro che secondario e che è indice dello stato in cui versa il trasporto su rotaie in Italia.

Nel comunicato stampa si chiariva infatti che: *“Gli utenti sono sempre più insoddisfatti del trasporto ferroviario italiano. Ad assillare i passeggeri non sono solo guasti, disservizi e continui ritardi dei treni, ma è anche la qualità del servizio una volta saliti a bordo. In particolare il problema maggiormente segnalato dai viaggiatori è lo stato delle toilette nei convogli: troppi i bagni guasti o inagibili, mentre quelli utilizzabili versano in condizioni pietose”*.

- Il successivo **12 gennaio** Trenitalia comunicava che l'incontro era stato annullato, **senza tuttavia fornire alcuna motivazione in merito.**

- **Seguivano ulteriori incontri fissati da Ferrovie dello Stato e da Trenitalia s.p.a.**, dai quali però venivano completamente escluse le associazioni cd. “dissidenti”, tra cui certamente quelle aderenti a CASPER.

In particolare, si ha notizia di **almeno due riunioni**, di cui la seconda è stata convocata per il **7 marzo**, delle quali CASPER e le sue associate non ha ricevuto alcuna notizia.

- Ad oggi, l'ultima convocazione da parte del gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a., cui ha fatto effettivamente seguito un incontro con le principali associazioni dei consumatori (ACU, ADICONSUM, ADOC, ADUSBEF, ALTROCONSUMO, ASSOUTENTI-UTP, CITTADINANZATTIVA, CODACONS, CODICI, CONFCONSUMATORI, FEDERCONSUMATORI, LEGA CONSUMATORI ACLI, MOVIMENTO CONSUMATORI, MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO, UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI), risale infatti al **1 dicembre 2010**.

**** * * * *

A distanza di mesi, e soltanto dalle segnalazioni di numerosi cittadini, CASPER è venuto a conoscenza del grave disagio in cui versano i pendolari e ne ha denunciato, in più circostanze, le conseguenze negative anche davanti all'intestata Giustizia.

Nonostante la notoria situazione deficitaria del servizio ferroviario offerto da Trenitalia, tanto sul traffico nazionale quanto su quello locale, sono giunte varie segnalazioni circa l'indiscriminato aumento che ha colto molte relazioni e che sembrano non essere altro che l'indice di un aumento generalizzato delle tariffe in ambito nazionale e regionale. A titolo d'esempio si vedano le modifiche occorse sulla seguenti tratte prima e dopo il giorno 1 aprile 2011:

Roma-Milano e vv.	ES* /AV	2	€ 89,00	€ 91,00
Roma-Milano e vv.	ES* AV	1	€ 114,00	€ 116,00
Roma-Bologna e vv.	ES* AV	1	€ 80,00	€ 81,00
Roma-Firenze e vv.	ES* AV	2	€ 44,00	€ 45,00
Roma-Napoli e vv.	ES* AV	1	€ 57,00	€ 58,00
Roma-Napoli e vv.	ES* AV	2	€ 44,00	€ 45,00

Roma-Napoli e vv.	IC	2	€ 20,50	€ 22,00
Roma-Arezzo e vv.	Reg	2	€ 10,20	€ 12,45

Dai dati emerge che si registrano aumenti medi del 2% sui treni a lunga e media percorrenza, ma anche dell'ordine del 23% sui treni interregionali.

Tale aumento prosegue nel solco tracciato da Trenitalia negli ultimi due anni, anni nei quali le tariffe dei treni sono salite mediamente oltre il 20%, aumento cui va aggiunto un ulteriore 7% in più sui Frecciabianca (EScity), Intercity (IC), Intercity notte (ICN) ed Espressi e un ulteriore 2% sull'Alta Velocità (AV).

In due soli anni, dal febbraio del 2009 a oggi, se sommiamo tutti i ritocchi all'insù, gli aumenti vanno dal 20% dei treni ad Alta velocità al 26% degli Espressi.

Ad esempio, raggiungere Milano da Bologna, e viceversa, su un Frecciabianca costava 24 euro e 50 centesimi nel 2009, oggi il 24% in più: 28 euro e 50 centesimi. Sull'Alta velocità l'aumento in due anni è stato di 7 euro, cioè si è passati da 35 a 42 euro.

- Ebbene, tutto ciò è avvenuto completamente in sordina, senza che venisse diffusa la notizia su giornali e tv, né tanto meno informando la clientela tramite il sito internet che a tutt'oggi non espone chiaramente gli aumenti imposti.

Ciò appare tanto più grave ove si consideri che **l'esclusione delle ricorrenti dai tavoli di confronto predisposti proprio al fine di pervenire a soluzioni condivise, anche in merito alla definizione delle tariffe praticate, avrebbe consentito un dialogo su questi aumenti ingiustificati e certamente avrebbe potuto offrire elementi di valutazione utili a limitarne l'entità, quando non escluderne in toto l'ammissibilità, considerata la scarsa qualità dei servizi offerti.**

- A ciò si aggiunga che, anche laddove le proposte avanzate in quelle sedi dalle associazioni consumeristiche non fossero state accolte, **gli utenti ne avrebbero comunque tratto un considerevole beneficio in termini di conoscenza anticipata della notizia e di maggiore consapevolezza al momento dell'acquisto del biglietto.**

Una situazione dunque intollerabile, tanto più che **i rincari non sono affatto giustificati da un concreto miglioramento del servizio e non sono stati autorizzati come avrebbero dovuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

- Preso atto di tale illecita ed ingiusta condotta, le associazioni aderenti a CASPER provvedevano pertanto a diffidare **Ferrovie dello Stato s.p.a.** e **Trenitalia s.p.a.** a convocare un'apposita riunione con tutte le associazioni dei consumatori ad oggi escluse dai tavoli di confronto, **al fine di consentire un dialogo effettivo sulla qualità del servizio di trasporto su rotaie prestato dalla società, nonché sulla definizione delle tariffe praticate,** avvertendo che in caso di protratta inerzia si sarebbe fatto ricorso all'Autorità giudiziaria ai sensi dell'art. 140 Codice del Consumo e dell'art. 34 c.p.a.

A tale diffida non faceva tuttavia seguito alcun riscontro.

Tutto ciò premesso, le associazioni scriventi ritengono che la deliberazione di cui in oggetto sia contestabile per i seguenti motivi di

DIRITTO

1. Violazione e falsa applicazione degli artt. 2, 5, 20, 23 e 101 del Codice del Consumo.

Violazione del procedimento di concertazione previa alla modifica delle tariffe.

Le finalità dichiarate all'art. 2 del Codice del Consumo, di "garantire e riconoscere i diritti e gli interessi individuali e collettivi dei consumatori" e la loro "tutela in sede nazionale e locale, anche in forma associativa e collettiva", trovano attuazione nelle disposizioni che regolano la legittimazione ad agire delle associazioni riconosciute (art. 139 e art. 140 del Codice del Consumo).

In base all'art. 140 del Codice del Consumo, **le associazioni iscritte all'elenco di cui all'art. 137**

hanno il potere di agire in giudizio a tutela dei diritti collettivi dei consumatori, con la possibilità di chiedere al giudice competente:

- 1) di inibire gli atti ed i comportamenti lesivi degli interessi dei consumatori;
- 2) di far adottare tutte le misure idonee ad eliminare gli effetti dannosi delle violazioni accertate;

I risultati che si raggiungono attraverso l’emanazione del provvedimento inibitorio sono pertanto due: far cessare il comportamento lesivo già verificatosi e, in secondo luogo, imporre all’autore dell’illecito un obbligo di astensione per il futuro da ulteriori comportamenti dei quali sia stata accertata l’antigiuridicità.

Ebbene, in via preliminare le odierne ricorrenti intendono proprio lamentare l’antigiuridicità della condotta tenuta da Ferrovie dello Stato e Trenitalia s.p.a., nonché la lesione degli interessi degli utenti che ne è derivata, per avere Trenitalia escluso del tutto dai tavoli di confronto alcune tra le associazioni dei consumatori più rappresentative.

In particolare, si intende rilevare la palese violazione dell’art. 23 del Codice del Consumo (con specifico riguardo al disposto di cui alle lettere c e d), laddove si consideri che, in evidente spregio del divieto di pratiche commerciali scorrette contenuto nella normativa in esame, Trenitalia ha eluso gli obblighi di trasparenza, imparzialità e di partecipazione ad essa imposti dalla legge nel solo interesse degli utenti, ingannando gli stessi sul fatto che le scelte imprenditoriali in ordine alle condizioni di trasporto e alla gestione del servizio sarebbero state frutto di un preventivo confronto e accordo con le associazioni dei consumatori.

A ciò si aggiunga la violazione e falsa applicazione dell’art. 101 del Codice del Consumo, il quale dispone che:

“1. Lo Stato e le regioni, nell’ambito delle rispettive competenze, garantiscono i diritti degli utenti dei servizi pubblici attraverso la concreta e corretta attuazione dei principi e dei criteri previsti della normativa vigente in materia.

2. Il rapporto di utenza deve svolgersi nel rispetto di standard di qualità predeterminati e adeguatamente resi pubblici.

3. Agli utenti e' garantita, attraverso forme rappresentative, la partecipazione alle procedure di definizione e di valutazione degli standard di qualità previsti dalle leggi.”

Da queste norme emerge infatti chiaramente il ruolo che deve essere assicurato alle associazioni rappresentanti degli interessi degli utenti che, in tale frangente, non sono state affatto consultate né rispetto agli aumenti, né rispetto al controllo del rispetto degli standard di qualità. Eppure, come emergerà chiaramente nel seguito del ricorso, l'aumento può essere disposto solo previo controllo degli standard di qualità. Senza tale passaggio, nel quale si ribadisce deve essere garantita la partecipazione dei rappresentanti degli utenti, il provvedimento di aumento delle tariffe è, in realtà, privo di basi fattuali, logiche e giuridiche.

Pertanto le associazioni ricorrenti, proprio al fine di assicurare una compiuta tutela ai fondamentali diritti dei cittadini che rappresentano e difendono, intendono chiedere a Codesto Tribunale **l'inibitoria** della condotta sino ad oggi tenuta dalle società resistenti e, per l'effetto, di **ordinare** alle stesse **di attivarsi per assicurare una concreta partecipazione ai tavoli di confronto** delle associazioni dei consumatori escluse, e **un dialogo effettivo** sulle condizioni alle quali viene attualmente prestato il servizio ferroviario e sui criteri per la determinazione delle tariffe praticate.

* * * * *

2. Violazione e falsa applicazione degli artt. 1, 7, 9 e 12 legge 241/90. Violazione degli artt. 3 e 97 Cost. Eccesso di potere nelle sue figure sintomatiche del difetto di istruttoria, arbitrarietà e disparità di trattamento. Sviamento di potere.

L'art. 7 del nuovo codice del processo amministrativo, nel radicare la giurisdizione del G.A. in tutte le controversie nelle quali si faccia questione di interessi legittimi e, nelle particolari materie indicate dalla legge, di diritti soggettivi, concernenti l'esercizio o il mancato esercizio del potere amministrativo, riguardanti provvedimenti, atti, accordi o **comportamenti riconducibili anche**

mediatamente all'esercizio di tale potere, posti in essere da pubbliche amministrazioni, specifica che devono essere considerati tali anche “i soggetti ad esse equiparati o comunque tenuti al rispetto dei principi del procedimento amministrativo”.

A questo riguardo, due dati devono essere tenuti fermi: in primis, che Trenitalia s.p.a. – società controllata al 100% da Ferrovie dello Stato S.p.a.- è posseduta al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e, in secondo luogo, che la stessa società è affidataria del servizio di trasporto pubblico, tanto dei passeggeri quanto delle merci.

Ebbene, con specifico riferimento all'attività svolta da Trenitalia S.p.a., la giurisprudenza amministrativa ha avuto modo di affermare che si tratta di *“un soggetto che opera in un settore che, come quello dei trasporti, deve ritenersi di rilevanza strategica e, quindi, di spiccato rilievo pubblicistico.”* (cfr. Cons. Stato n. 7798/2003).

Infatti, in coerenza con quanto oramai pacificamente sostenuto dalla giurisprudenza: “il servizio pubblico si qualifica tale, non perché gestito da una pubblica amministrazione o da un concessionario, ma innanzitutto per le sue finalità di interesse pubblico. Ed invero, l'art. 33 d.lgs. n. 80/1998, nel testo introdotto dalla l. n. 205/2000, ha attribuito al G.A. la giurisdizione esclusiva in materia di pubblico servizio, e tale deve essere considerato quello svolto da Ferrovie dello Stato” (cfr. T.A.R. Lazio, n. 6130/2006). E', dunque, ormai pacifico che: *“fino a che permanga la partecipazione maggioritaria o esclusiva dello Stato, la Ferrovie dello Stato s.p.a. non potrà essere o agire alla pari di una normale società di diritto privato.* (Cons. Stato n. 498 del 1995).

In quest'ottica, non v'è chi possa revocare in dubbio il fatto che Trenitalia è tenuta all'osservanza dei principi che regolano il procedimento amministrativo e che, in forza di ciò, è responsabile della loro violazione alla pari di ogni pubblica amministrazione.

Ebbene, nel caso di specie si intende rilevare in particolare la violazione da parte di Trenitalia del principio di trasparenza -per avere la società precluso alle ricorrenti associazioni la partecipazione e, dunque, il fondamentale apporto propulsivo alle proprie scelte imprenditoriali in ordine alla

gestione del servizio pubblico di cui è affidataria- e **di imparzialità**, per avere la stessa operato una **disparità di trattamento** del tutto arbitraria ed ingiustificata ai danni delle associazioni escluse dai tavoli di confronto.

**** * * * *

L'art. 1 della legge 241/90, stabilendo che “L'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza”, indica le nuove regole che devono indirizzare l'azione amministrativa, facendo emergere, accanto ai diritti tradizionali (diritti di libertà, diritti della persona, diritti sociali), i cdd. diritti di seconda generazione, quali sono, appunto, quelli all'informazione, alla trasparenza e alla pubblicità dell'azione amministrativa.

La trasparenza dell'azione amministrativa costituisce la qualità con la quale un organo o un ente pubblico è tenuto ad eseguire le scelte in vista del perseguimento dell'interesse pubblico.

In quest'ottica, la trasparenza rappresenta un tutt'uno con **l'imparzialità e il buon andamento della Pubblica Amministrazione.** Infatti, in ossequio al principio di imparzialità contenuto nell'art. 97 Cost., l'attività dell'amministrazione dovrebbe svolgersi sempre in un ideale contraddittorio con tutti gli interessati, in modo da assicurare la pubblicità dell'azione amministrativa.

Nel caso di specie, invece, l'esclusione dai tavoli di confronto che proprio Trenitalia aveva predisposto su impulso delle maggiori associazioni di tutela dei consumatori, al fine di pervenire a soluzioni il più possibile condivise in ordine alla gestione del servizio di trasporto ferroviario, ha chiaramente frustrato le esigenze poste alla base dei su richiamati principi.

Questa grave presa di posizione da parte delle odierne resistenti è peraltro apparsa come una vera e propria **ritorsione nei confronti delle associazioni aderenti a Casper**, se si considera che **la programmatica esclusione dai tavoli di confronto da parte di Trenitalia ha avuto inizio proprio dal giorno successivo a quello in cui è stata annunciata l'originale e più che legittima iniziativa di Casper.**

Si trattava, come anticipato, di un'iniziativa volta ad attirare l'attenzione dell'azienda e dei media su una serie di problemi, quali il pessimo stato dei servizi a bordo di tutti i treni, il mancato rispetto degli orari previsti, i rimborsi e i risarcimenti riconosciuti dalle società senza l'osservanza dei criteri e dei principi di cui all'art. 12 della legge 241/90.

Dunque, **nonostante l'obiettivo delle associazioni aderenti al comitato fosse chiaramente quello di promuovere il miglioramento complessivo del servizio di trasporto ferroviario attraverso un confronto costruttivo con l'azienda, Trenitalia ha colto, come si suol dire, "la palla al balzo" per penalizzare le associazioni "dissidenti", precludendo loro ogni possibilità di dialogo, a solo danno degli utenti del servizio di trasporto pubblico in questa sede rappresentati.**

* * * * *

3. Violazione degli artt. 2597 e 1679 c.c. in tema di obbligo a contrarre

L'obbligo a contrarre costituisce una categoria descrittiva adottata in dottrina per configurare quella fattispecie in base alla quale un soggetto è obbligato a porre in essere un vincolo contrattuale, che trova la sua fonte sia in un accordo d'origine pattizio, sia in una fonte legale.

La dottrina italiana delinea l'obbligo legale a contrarre come una figura unitaria, nella quale possono rientrare ipotesi eterogenee, che possono dipendere da esigenze sostanziali di vario genere, valutate in sede legislativa. I due casi più noti contenuti nel codice civile sono l'obbligo di contrattare in caso di monopolio, previsto dall'art. 2597.c.c. e quello di accettare le richieste di trasporto, introdotto dall'articolo 1679 c.c. (applicabile al caso di specie), mentre altri si rinvencono nella disciplina speciale.

Con particolare riguardo all'art. 1679 c.c., che disciplina l'obbligo di contrarre nei confronti di coloro che per concessione amministrativa esercitano servizi di linea per il trasporto di persone o di cose, secondo le condizioni generali stabilite o autorizzate nell'atto di concessione e rese note al

pubblico, si è sottolineato che la **ratio della norma è da ricercarsi nell'organizzazione di pubblico servizio di quell'attività**, piuttosto che nell'eventuale mancanza di concorrenza.

Questa rielaborazione ha un'importanza fondamentale perché distingue lo spazio nel quale ha efficacia l'art. 2597 c.c. da quello dell'art 1679 c.c., precisando che la situazione monopolistica è un aspetto non essenziale, giacché l'esclusiva è un carattere normale ma non necessario della concessione, e che i trasporti di linea, in molti campi, subiscono una concorrenza effettiva da parte dei trasporti privati non di linea.

Ebbene, con riguardo al caso che ci occupa, **la violazione dell'obbligo di contrarre da parte di Trenitalia s.p.a. deve essere ravvisata proprio nella violazione dei doveri preparatori in ordine alla prestazione del servizio pubblico di trasporto del quale la società risulta affidataria.**

A questo riguardo, la soluzione prevalsa in dottrina e in giurisprudenza è stata quella favorevole ad includere nel più generico obbligo di contrarre anche il necessario rispetto di questi doveri, alla luce proprio delle finalità che gli obblighi di contrarre impongono alle imprese, anche in conformità con i dettami della Costituzione in tema di libertà di iniziativa economica.

L'esigenza fondamentale che la normativa in questione vuole raggiungere consiste infatti nell'evitare che gli utenti siano discriminati nel momento in cui propongono la domanda di acquisto di un bene o di un servizio, fissando una serie di limiti, il primo dei quali è il trattamento paritario realizzato mediante la predisposizione di condizioni generali del contratto, vincolanti di fronte a tutti i consumatori.

Ciò determina la necessità che si attivi un controllo di merito su di esse, in quanto, se così non fosse, l'impresa obbligata potrebbe liberamente predisporre qualsiasi tipo di condizioni, anche vessatorie.

L'obbligo di parità di trattamento è peraltro imposto da norme imperative, che danno vita ad un diritto soggettivo perfetto dell'utente.

Tutto ciò, in ossequio anche dei principi generali in tema di obbligazioni e, più precisamente, dei doveri generali di correttezza e buona fede oggettiva previsti dagli artt. 1175, 1375 cod. civ.. **La buona fede, infatti, esige che il debitore compia tempestivamente tutti gli atti necessari per la realizzazione del risultato dovuto e vale, quindi, a determinare il contenuto del rapporto obbligatorio in modo che vi sia corrispondenza tra il comportamento dovuto e le finalità che il rapporto obbligatorio vuole soddisfare.**

Il rispetto di questo principio evita pertanto, ogni forma di discriminazione attuale e potenziale.

Ebbene, nella vicenda esposta nelle premesse del presente ricorso, la condotta antigiuridica tenuta da Trenitalia ha, per un verso, **precluso in radice ogni possibilità di controllo preventivo sulle condizioni praticate dalla società da parte delle associazioni ricorrenti** e, per altro verso, ha **determinato un'inammissibile disparità di trattamento tra le associazioni ammesse e quelle escluse dal confronto**, disparità che si andrà a ripercuotere inevitabilmente sugli utenti finali del servizio, i quali vedranno **pregiudicato il loro interesse a chè le condizioni generali di prestazione del servizio pubblico di trasporto siano predisposte tenendo conto di tutte le voci, e non soltanto di quelle “NON DISSIDENTI”!**

* * * * *

4. Violazione e falsa applicazione dell'art. 1 della l. n. 481/1995.

La normativa essenziale che regola l'esercizio dei servizi pubblici e la definizione delle loro tariffe è prevista dalla legge n. 481/1995.

Preliminarmente si deve riconoscere la validità essenziale della legge n. 481/1995 poichè garantisce anche la previsione della riserva di legge imposta dall'art. 23 Cost. relativamente alle prestazioni imposte di carattere patrimoniale. Infatti, senza soffermarsi sulla natura impositiva o meno delle tariffe dei servizi pubblici, la sentenza della Corte Costituzionale n. 72 del 1969 ha comunque stabilito come, per la definizione delle tariffe dei servizi pubblici, debba essere rispettata la riserva di legge ex art. 23 cost. perché l'imposizione possa essere ritenuta rispettosa dei principi

costituzionali. A tale scopo, la Consulta ha riconosciuto la validità della riserva di legge relativa, ammettendo che la legge primaria possa rimandare ad altro strumento normativo (anche regolamentare) il procedimento di definizione delle tariffe in oggetto .

La legge n. 481/1995 ha assolto, tra le altre, anche a questa funzione stabilendo all'articolo 1 i principi che regolano la materia e prevedendo un meccanismo procedimentale nel quale sono messi a parte tutti gli attori coinvolti: sia gli esercenti le attività di pubblico esercizio, sia i rappresentanti degli utenti, tra i quali certamente rientrano le associazioni istanti, in virtù dei propri fini statutari e giusto il riconoscimento prefettizio e l'inserzione dell'elenco delle associazioni riconosciute.

Ha chiarito il Consiglio di Stato (VI Sez. 28 novembre 2003 n. 7798) che Trenitalia non è soggetto concessionario perché espleta l'attività di trasporto in virtù di licenze. Essa, tuttavia, gestisce pur sempre un servizio pubblico, quale è il trasporto su rotaie, anche se non in forza di concessione e, pertanto, trova applicazione la disciplina *de qua*.

L'art. 1 l. 481/1995 prevede che *“Le disposizioni della presente legge hanno la finalità di garantire la promozione della concorrenza e dell'efficienza nel settore dei servizi di pubblica utilità, di seguito denominati "servizi", nonché adeguati livelli di qualità nei servizi medesimi in condizioni di economicità e redditività, assicurandone la fruibilità e la diffusione in modo omogeneo sull'intero territorio nazionale, definendo un sistema tariffario certo, trasparente e basato su criteri predefiniti, promuovendo la tutela degli interessi di utenti e consumatori, tenuto conto della normativa comunitaria in materia e degli indirizzi di politica generale formulati dal Governo.*

Il sistema tariffario deve altresì armonizzare gli obiettivi economico-finanziari dei soggetti esercenti il servizio con gli obiettivi generali di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse.”

Sugli adeguati livelli di qualità si giungerà più tardi, sulla base dei criteri individuati dalla delibera CIPE n. 173/1999.

Sul principio di adozione di un sistema tariffario certo e trasparente è legittimo avanzare molti dubbi. Il caso controverso è un esempio perfetto tanto di scarsa trasparenza, quanto di assenza di certezza. L'unica certezza è che Trenitalia ormai dispone aumenti con cadenza semestrale (per quanto le verifiche di qualità debbano essere annuali, v. *infra*), ma tanto l'entità quanto la giustificazione di tali aumenti sono tutto fuorché certi. Quanto alla trasparenza, essa non ha alcuno spazio nella vicenda che occupa non essendo stati pubblicizzati gli aumenti e non essendo stati convocati i rappresentanti degli utenti, tanto che sono perfino ignoti gli estremi del provvedimento adottato da Trenitalia per disporre l'aumento tariffario.

Le stesse censure possono essere estese ai criteri predefiniti. Quanto agli interessi degli utenti e dei consumatori, essi saranno esposti più estesamente nel proseguio del ricorso, ma sin da ora è evidente che non risponde minimamente all'interesse degli utenti vedersi aumentare i biglietti a parità di servizio scadente.

Da un lato i prezzi aumentano da anni, dall'altro non si vede mai il miglioramento del servizio. L'unica novità significativa è rappresentata sì dall'AV, ma questa costituisce un mercato rilevante differente e che non riassorbe la nozione di trasporto ferroviario, restando estranea alle dinamiche del trasporto locale, regionale ed interregionale (quando non essendone anzi la concausa di disservizi). L'osservazione è tanto più pertinente se si considera che gli investimenti della rete AV delle cui prestazioni Trenitalia si giova, sono stati sopportati dalla finanza pubblica negli anni passati.

In sintesi, nel binomio miglioramento del servizio – aumento delle tariffe, Trenitalia inverte l'ordine dei fattori ed il risultato cambia. Se infatti l'aumento delle tariffe può solo conseguire al rispetto di alcuni criteri, il principale dei quali è il miglioramento del servizio (o quantomeno la sua decenza), il rispetto della qualità prevista diviene la premessa dell'aumento tariffario. Trenitalia, invece, sostanzialmente ribalta la prospettiva: aumentare le tariffe per migliorare il servizio, ove migliorare significherebbe semplicemente renderlo accettabile. A tale proposito sono state

rivelatrici le dichiarazioni dell'AD di Trenitalia, ing. Moretti, il quale ha dichiarato che un aumento del 50% delle tariffe porterebbe il servizio a standard di servizio migliori delle Deutsche Bahn, dimentico del fatto che, ad esempio su ogni tipo di treno gestito da DB il capotreno si premura di annunciare le stazioni e le coincidenze dei successivi 15 minuti, si occupa di reprimere l'evasione e, in caso di imprevisto, non lascia mai i viaggiatori sprovvisti di informazioni. Sono questi servizi che già oggi potrebbero (anzi dovrebbero, stanti le Carte dei Servizi) essere perfettamente offerti agli utenti italiani senza alcun bisogno di ulteriori investimenti, eppure l'esperienza comune rivela l'esatto contrario.

* * * * *

5. Violazione e falsa applicazione della deliberazione CIPE n. 173/1999. In subordine, difetto di istruttoria.

Dal 1° gennaio 2002, la società Trenitalia S.p.a. è autorizzata a praticare aumenti tariffari per i servizi di trasporto passeggeri sulla media e lunga percorrenza, con le modalità e secondo le procedure di cui alla deliberazione C.I.P.E. n. 173/99.

Nonostante alcuni abbiano ravvisato un superamento della cogenza della delibera CIPE n.173/99 che sarebbe da ricondurre al mutamento del quadro giuridico che regola l'esercizio dei servizi ferroviari per effetto del passaggio da un regime concessorio a un regime meramente autorizzativo, da cui deriverebbe un restringimento della potestà d'intervento in materia tariffaria da parte del CIPE alle sole attività gravate da obblighi di servizio pubblico e, come tali, individuate da un apposito contratto di servizio, tale riflessione non coglie nel segno perché fa riferimento unicamente al dato normativo, ma non a quello fattuale dove Trenitalia continua a godere del monopolio del trasporto passeggeri. Affermare che, vigente la concorrenza tra operatori, i servizi ferroviari di trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza sono disciplinati dalle regole del libero mercato e che le relative tariffe sono stabiliti dalle imprese ferroviarie titolari di licenza e sono comunicati alle competenti autorità pubbliche, significa confondere quanto desiderato con quanto realmente

presente. Ove mai vi fosse un'effettiva possibilità di scelta per il consumatore-utente tale ragionamento potrebbe avere un pregio, ma dove, come nel caso di specie, tale scelta non esista né in teorie né nei fatti, il suddetto ragionamento non è che un sillogismo fondato su una premessa errata in fatto.

Pertanto si deve ritenere che sia tutt'ora valido il sistema procedurale previsto dalla delibera CIPE n.173/99 ove si definiscono i procedimenti di verifica periodica (annuale) del rispetto degli *standard*, previsti dalla delibera CIPE 173/99, al cui esito positivo resterà condizionata l'approvazione delle future manovre tariffarie sui servizi ferroviari di media e lunga percorrenza.

Preliminarmente si osserva che desta qualche perplessità il fatto che gli aumenti disposti da Trenitalia avvengano su base semestrale mentre la delibera CIPE pianifica la verifica periodica su base annuale.

La stessa delibera ha canonizzato il vincolo tra variazioni tariffarie e rispetto degli standard di qualità del servizio offerto e ormai appartiene alla storia recente del trasporto ferroviario italiano. Il primo provvedimento con cui tale vincolo è stato definito è quello emanato dal C.I.P.E. con la citata deliberazione n° 173 del 5 novembre 1999, che ha introdotto nel settore ferroviario il principio del price-cap già delineato, in generale, nella deliberazione C.I.P.E. del 24 aprile 1996, recante le linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità.

Come disposto dalla prima deliberazione, il Ministero ha quindi definito, con il Decreto n.88 del 4 luglio 2000, previo parere del N.A.R.S. espresso nella seduta del 20/4/2000, gli standard di qualità per un primo gruppo di dodici indicatori che sono stati ritenuti sufficientemente rappresentativi del livello qualitativo d'insieme dei servizi in oggetto eserciti da F.S. S.p.A. in relazione sia al disposto del D.P.C.M. 30.12.1998, sia alle profonde e significative trasformazioni in corso nel contesto aziendale della F.S. S.p.A., imposte dai regolamenti di recepimento delle direttive comunitarie in materia, sia in relazione al breve lasso di tempo intercorrente tra la data di definizione dei relativi

standard e la data delle verifiche (31 ottobre 2000). Quest'ultimo inciso può ritenersi superato, però, dal fatto che sia ormai passato un decennio dall'adozione di tale schema.

La stessa delibera, oltre a stabilire il sistema e la formula di calcolo dell'aumento delle tariffe su base annuale stabilisce la formula di calcolo del price cap, del limite cioè al di là del quale l'aumento non potrà estendersi. Il sistema delineato con la formula di aumento e la formula del price cap non rappresenta che il procedimento meramente matematico di definizione del *quantum* ipotetico delle nuove tariffe (condizione necessaria), ma non incide sull'*an*, sulla possibilità effettiva di pervenire a imporre un aumento delle tariffe, la quale resta vincolata al raggiungimento degli indici di qualità del servizio offerto (condizione necessaria e sufficiente).

In particolare l'art. 3 della delibera in parola assume quali indici:

- a) velocità commerciale (da considerare per singole categorie di servizi e globalmente);
- b) puntualità (da considerare per singole categorie di servizi e globalmente);
- c) età media del materiale rotabile;
- d) quantità dei punti vendita informatizzati.

Alla luce dell'esperienza comune non si comprende come tali indici siano stati rispettati. La velocità commerciale, fatta salva l'AV, è restata stabile quando non peggiorata su alcune relazioni, come si può evincere da semplici raffronti degli orari pubblicati da Trenitalia nel corso degli anni. Quanto al fatto che l'incremento della velocità commerciale registrata sulle relazioni AV possa essere "spalmata" anche alle relazioni regionali per di più in aree non toccate dall'AV, è questo un criterio sulla cui validità e coerenza si potrebbe sollevare più di un dubbio.

Quanto alla puntualità, Trenitalia detiene un record negativo di relazioni cronicamente in ritardo, treni cancellati e disservizi. Se poi Trenitalia consideri puntuale un treno giunto a destinazione fino a 15 minuti di ritardo, la contraddizione in termini è lampante. Tanto più che il raggiungimento di un tale (invero poco) lusinghevole risultato è misurato al termine del viaggio, e non rispetto alle fermate intermedie ove pure potrebbero essersi registrati ritardi superiori al quarto d'ora. Ad ogni

buon conto anche un ritardo foss'anche di soli 10 minuti, dopo gli investimenti statali dei decenni passati per la realizzazione di linee AV (ove, al di là della velocità commerciale raggiunta, l'elemento qualificante è il percorso su linea dedicata, esente dalle interferenze cioè del traffico merci e del traffico locale) non sono tollerabili ritardi di sorta, tanto più che si pagano tariffe esorbitanti proprio per godere di tali “privilegi”. Tale riflessione non di meno è paradossale: essere disposti a pagare di più per arrivare puntuali. La puntualità non dovrebbe essere considerata da un'impresa di trasporti come un optional, quanto piuttosto parte del core business.

Per quanto concerne l'età media del materiale rotabile, essa è andata aumentando negli ultimi anni. Pochi gli interventi di rinnovo del parco rotabile tanto nella lunga come nella breve percorrenza. Sulla lunga percorrenza sono stati introdotti solo alcuni nuovi ETR 600, il grosso della flotta rimanendo composto di ETR 500, ETR 460 ed ancora ETR 450 tanto che in occasione dell'apertura della dorsale AV Torino-Napoli, occorsa nel 2009, non fu prevista la messa in circolazione di nuovi treni AV, ma la riadattazione dei precedenti ETR 500 con nuova livrea, divenuti i c.d. Freccia Rossa e degli ETR460-480 divenuti i c.d. Freccia Argento. A tutt'oggi gli esiti della gara di appalto per la fornitura del nuovo parco rotabile AV sono incerti e la consegna è già prevista con gravi ritardi (ricorso Alstom).

Quanto al traffico locale, l'introduzione dei convogli Vivalto è ancora esigua e non sufficiente ad attendere le necessità dei pendolari.

Come possano essere stati soddisfatti i criteri detti pocanzi non è dato sapere. Evidentemente si ritiene che i livelli di servizio erogati da Trenitalia siano riusciti a migliorare costantemente, se costantemente sono disposti gli aumenti delle tariffe. Eppure l'utenza non ha giovato di alcun miglioramento.

* * * * *

6. Violazione e falsa applicazione del d. lgs. n. 422/1997

Per quanto concerne l'aumento delle tariffe dei trasporti pubblici locali la disciplina di riferimento è il d. lgs. 422/1997 nel quale vengono ulteriormente chiariti alcuni dei principi che presiedono in generale alla definizione delle tariffe dei servizi pubblici.

In particolare, è stato osservato che *“l'adeguamento delle tariffe e dei contributi di esercizio non sono frutto di meccanismi automatici, ma di previa verifica del ricorrere dei presupposti di legge, alla luce di parametri che devono tener conto di svariati interessi ed esigenze, e non del solo interesse delle società concessionarie: in particolare, occorre tener conto del costo del servizio, del costo della vita, delle risorse disponibili stanziare in bilancio, della efficacia del servizio e degli altri servizi di trasporto con altri mezzi”*. (Cons. Stato, Sez. VI sent. n. 438/2003)

Quanto in particolare al servizio per i pendolari, l'art. 20, [D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422](#), *“1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto”*.

Dispone inoltre l'art. 16, [D.Lgs. n. 422/1997](#) che *“i servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:*

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;*
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;*
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;*
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.*

Valgono in questa sede le stesse diffuse argomentazioni esposte nelle altre parti del ricorso. A ciò si aggiunga come in tale materia, i cui principi sono sovrapponibili anche in ambito nazionale, la giurisprudenza amministrativa abbia sottolineato come gli aumenti non siano affatto automatici, ma debbano essere vincolati a procedura di verifica e di concertazione con le controparti interessate.

* * * * *

7. Violazione dell'art. 82 TUE e art. 3 legge 287/90. Abuso di posizione dominante

L'innalzamento costante e persistente delle tariffe di Trenitalia, una politica tariffaria arcigna sostanziatasi nell'aumento dei prezzi dei biglietti ogni semestre in coincidenza del passaggio dall'orario invernale all'estivo negli ultimi 3 anni, sostanzia altresì un abuso di posizione dominante.

Non v'è dubbio infatti che Trenitalia operi in una posizione dominante nel mercato del trasporto passeggeri tanto a livello azionale sulla lunga e media percorrenza, quanto sul trasporto locale di moltissimi centri urbani dove praticamente l'interezza dei collegamenti pendolari è esercitato da Trenitalia.

L'apertura alla concorrenza è ancora estremamente esigua sul mercato della lunga e media percorrenza ed è avviata, tutt'ora, solo a livello teorico-autorizzativo ma non pratico, non essendo già in esercizio la NTV sulle tratte ad alta velocità. Unico timido tentativo di affacciarsi sul mercato nazionale è quello posto in essere da appena 5 mesi da Arenaways sulla sola tratta Milano-Torino, tentativo peraltro gravemente osteggiato da Trenitalia e RFI; bracci operativi della stessa conglomerata FS, operante in aperto conflitto di interessi.

Per quanto concerne il traffico pendolare regionale ed interregionale, Trenitalia opera di fatto e di diritto in monopolio. Infatti, Arenaways aveva intenzione di esercitare sulla linea Milano-Torino in servizio al traffico pendolare. RFI e FS hanno denegato tale ipotesi poiché, loro argomentazione, il traffico locale non è liberalizzato in Italia e le direttive europee nulla prevedono al proposito, concentrandosi piuttosto sul traffico transfrontaliero e nazionale. Nel ricorso pendente tra Arenaways, questa stessa difesa, RFI e FS (controllante di Trenitalia), FS dichiara espressamente non esistere, nè essere prevista, la concorrenza per il traffico locale sulla rete gestita da RFI.

Orbene, ammesso e non concesso che la ricostruzione da FS sia corretta in punto di diritto, è certamente purtroppo vero che in punto di fatto Trenitalia operi come sostanziale monopolista nel

traffico passeggeri. La modalità con la quale Trenitalia abbia raggiunto, o per meglio dire conservato tale posizione di vantaggio assoluto, tanto più corroborata dalla posizione all'interno del gruppo FS controllante della stessa RFI che dispensa le concessioni delle tracce orarie a favore di eventuali competitors di Trenitalia, non ha rilevanza in questa sede. Ciò che più conta è che Trenitalia goda della posizione dominante nel mercato rilevante. È principio risaputo che la condotta che il dominante non possa alterare ulteriormente la struttura nel mercato (ad esempio con vendite sottoprezzo per periodi tali da impedire l'affacciarsi di eventuali concorrenti) né trarre un ingiusto profitto dalla struttura del mercato già profondamente alterata rispetto al canone auspicabile e proprio in virtù di tale alterazione.

La politica dei prezzi al rialzo costante, slegato da qualunque contenuto aggiuntivo del servizio e irrispettoso degli standard richiesti dagli stessi contratti di servizio e delle carte dei servizi, rientra a pieno titolo tra quelle pratiche di sfruttamento abusivo della posizione dominante. Non v'è dubbio che, ove la struttura del mercato non fosse quella di un monopolio, la clientela sarebbe libera di scegliere se continuare ad utilizzare o no gli insufficienti servizi offerti da Trenitalia a costi maggiorati, e potrebbe rivolgersi piuttosto ad altri esercenti.

Il risultato dell'imposizione di prezzi maggiorati su tutte le linee, e per tutti i tipi di treno, priva di scelte il consumatore: l'aumento imposto su tutti i treni, infatti, rende priva di effettiva utilità la scelta del consumatore anche in ordine all'eventuale cambio di treno, tanto più che per i pendolari non v'è scelta (essendo unica la tariffa del treno regionale o interregionale che sia) ed essendo assai limitata la scelta dei treni a lunga percorrenza ove la stragrande maggioranza dei convogli in fasce orarie utili è costituito dai dispendiosi AV/ES. Ebbene, quale è la scelta che residua al consumatore se non quella secca tra non spostarsi e spostarsi a costi maggiorati sempre e comunque perché, intanto, non vi sono alternative possibili tanto per quanto concerne il prezzo, quanto per qualità di servizio? Il rapporto non si struttura in una libera determinazione del sinallagma, quanto piuttosto in

un atto di forza della parte contrattuale già normalmente più forte (il professionista), reso ancor più forte dalla posizione dominante, quando non addirittura dal monopolio.

La struttura innaturale del mercato, e l'impatto inevitabile e pesante che incide sugli utenti, può far apprezzare una volta di più il passaggio previsto dalla stessa l. n. 481/1995 che prevede una fase di confronto con la rappresentanza degli utenti.

* * * * *

8. Eccesso di potere. Irragionevolezza, ingiustizia manifesta contraddittorietà con i fini della legge

Tra i principi che dovrebbero presiedere alla materia v'è quello di tener conto delle esigenze degli utenti e dell'ambiente. Ebbene la scelta dell'aumento unilaterale delle tariffe vanifica entrambe i fini.

8.1. La tutela degli utenti

Da un lato è evidente come l'aumento indiscriminato, lineare e continuo delle tariffe incida negativamente sugli interessi degli utenti che, alla prova dei fatti, continuano a ricevere un servizio scadente in termini assoluti e ugualmente negativo in termini relativi (nonostante gli aumenti occorsi negli anni passati).

A tale proposito è disarmante constatare come Trenitalia abbia perseverato negli stessi clamorosi disservizi negli ultimi tre anni, cioè prima e dopo gli ingenti aumenti, prima e dopo l'entrata in esercizio della dorsale dell'AV: ad esempio, gli eventi del 17 dicembre 2010 sono perfettamente sovrapponibili a quelli del 19 dicembre 2009. Lo stesso può dirsi degli indici di "qualità" relativi alla pulizia ed alla puntualità dei treni regionali, i quali, oltre ad uno standard di servizio infimo per puntualità, pulizia ed offerta di informazione, hanno subito il costante taglio di tratte.

Quindi, se da un lato l'aumento delle tariffe, ad invarianza di (scarsa) qualità dei servizi, costituisce già di per sé una lesione dei diritti degli utenti, lo è tanto più se si prende in considerazione il quadro macroeconomico.

Infatti, le spinte inflazionistiche colpiscono più forte proprio nel settore dei trasporti, legato come è anche al prezzo del petrolio. Il prezzo del greggio, come noto, è aumentato violentemente negli ultimi due mesi a seguito della crisi nordafricana e del terremoto giapponese, gli effetti dei quali sono stati immediati sul mercato delle *commodities*. A valle, l'utente viaggiatore ha già subito un'impennata dei prezzi di benzina alla pompa, ulteriormente aggravata dalla decisione del Governo di aumentare le accise sugli idrocarburi (e conseguentemente l'IVA). Contemporaneamente sono in discussione anche piani di aumento delle tariffe aeroportuali di importo rilevante (si discute di aumenti dell'ordine di 6/7 € a tratta). L'utente, quindi, viene colpito tanto nel traffico locale (prezzo benzina per automobile) quanto sul traffico nazionale (tanto nel prezzo della benzina, come nel prezzo del trasporto aereo).

Eppure, se v'è un settore del trasporto che è più indipendente dell'andamento del prezzo del petrolio è proprio il trasporto ferroviario che gode di contratti di fornitura forfettari con i fornitori di energia elettrica. Alla luce di tali riflessioni gli aumenti si rivelano non solo ingiustificati, ma anche punitivi per il consumatore. Questi infatti, non solo non dispone di alternative all'interno del traffico ferroviario, ma è sottoposto dalla congiuntura economica a rialzi dei prezzi altrettanto penosi negli altri settori del trasporto. Trenitalia arriva buona ultima all'innalzamento delle tariffe per quanto non possa accampare le medesime ragioni adducibili dagli altri. Trenitalia sembra cioè accodarsi approfittando degli effetti nefasti degli aumenti altrui, sfruttando ulteriormente il suo vantaggio di monopolista ferroviario. Tale scelta, priva di fondamento economico, ha anche l'effetto di soffiare sul fuoco dell'inflazione contravvenendo ad uno dei primari interessi dell'ordinamento in generale, e degli utenti in particolare.

8.2. La tutela dell'ambiente

L'aumento delle tariffe ferroviarie in un momento di possibile contrazione dei consumi automobilistici e aerei (in virtù dell'aumento dei prezzi dei derivati del petrolio e della leva fiscale

in entrambe quegli ambiti) frustra altresì la finalità di tutela ambientale che pure la legge individua tra i principi cardine.

È noto che in corrispondenza di un ciclo economico negativo o degli aumenti dei prezzi di un settore di consumo, gli utenti si orientino verso beni succedanei che possano ristabilire un equilibrio economico ritenuto soddisfacente dall'utente. Se ciascuna di tale premesse è valida, tanto più lo sarà la loro somma: data la situazione attuale ove i prezzi di automobile e aereo salgono e il ciclo economico attraversa una fase stagnante successiva a una forte recessione, il trasporto ferroviario dovrebbe giovare fortemente in comparazione agli altri settori. Ciò porta a due censure:

- a. da un lato, l'aumento si rivela infondato perché è facile prevedere che il giro di affari di Trenitalia aumenti nel numero di passeggeri. Se ciò non avviene è probabile che dipenda dalle inefficienze e dalla stesse politiche dei prezzi di Trenitalia;
- b. dall'altro, l'aumento dei prezzi di Trenitalia fa perdere proprio il vantaggio competitivo del trasporto su ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Tale politica si rivela controproducente in termini economici e può essere mantenuta sul lungo periodo solo grazie alla posizione dominante di Trenitalia nel mercato, l'abuso della quale si richiede nuovamente di reprimere.

Al di là delle considerazioni economiche, ugualmente pregnanti, si rileva come la neutralizzazione del vantaggio competitivo del treno attraverso l'innalzamento delle tariffe, incida negativamente anche su un orientamento di lungo termine dei consumi rivolto ad uno sviluppo più sostenibile, in linea con il principio di tutela ambientale. L'aumento della tariffe (unitamente all'inaffidabilità ed insufficienza dei servizi) scoraggia l'abbandono dell'automobile nella mobilità locale, proprio quando sarebbe stato legittimo attendersi il contrario.

Tali riflessioni sono confermate anche dai rilevamenti statistici Eurostat che fotografano una situazione di forte arretratezza dell'offerta Trenitalia, incapace di intercettare la domanda degli utenti. Nell'anno 2010, e quindi anche dopo l'apertura dell'AV Torino-Napoli, il traffico ferroviario

europeo (media della UE a 27) raccoglieva il 7,1 degli spostamenti, in Italia il dato si ferma al 5,7, mentre in paesi di analoghe dimensioni e peso economico raggiunge livelli ben maggiori: 7,8% Germania, 9,6% Francia, 6,4 Regno Unito.

Lo stesso osservatorio Eurostat nel rapporto 2010 rileva come la penetrazione del mezzo ferroviario Italiano sia tra i più bassi d'Europa: il rapporto passeggeri/chilometri per abitante posiziona prima dell'Italia Francia, Germania, Regno Unito, Svezia, Belgio, Paesi Bassi, Ungheria, Austria e Danimarca.

L'analisi dei trend di volume del traffico passeggeri forniti dall'ufficio Eurostat conferma nel lungo periodo le stesse osservazioni. Se la Germania è passata da poco meno di 76 milioni di passeggeri/chilometro a più di 81 milioni nel periodo 2004/2009, nello stesso periodo la Francia è passata da 74 milioni a 88 milioni con un autentico boom, la Spagna è passata da 19 milioni a quasi 22 milioni, il Regno Unito da 43,5 milioni a quasi 53 milioni. In Italia il trasporto ferroviario è invece rimasto al palo, aggirandosi sempre tra i 45,5 e i 46 milioni di passeggeri/chilometro.

A conferma di quanto accennato sopra sull'effetto del ciclo economico, si può vedere come in tutti i paesi presi in considerazione l'aumento più considerevole si sia registrato tra il 2007 e il 2008, hanno di esplosione delle crisi e dell'avvio della recessione. Gli utenti hanno sostituito il mezzo privato con il treno. Non in Italia.

Dal punto di vista economico finanziario, inoltre, Trenitalia è l'impresa ferroviaria che ha maggiormente beneficiato in termini relativi del rapporto ristrutturazioni/aumento dei passeggeri. Gli anni '90/2000, come noto, sono stati caratterizzati da profondi processi di riorganizzazione delle imprese di trasporto pubblico con riduzione del personale e del parco mezzi. Il fatto che si sia conseguito il mantenimento del volume dei passeggeri con un numero inferiore di addetti e di treni indica un aumento della produttività delle imprese coinvolte. Eppure tale aumento della produttività ha avuto effetti ben diversi. Infatti, ammessa che la riduzione dei mezzi e degli addetti abbia analoghe dimensioni in ciascun paese, il semplice mantenimento o l'aumento dei passeggeri

trasportati saranno indici di una minore o maggiore efficienza raggiunta dai concessionari. In tal senso Trenitalia non brilla neanche in comparazione con i propri omologhi di oltreconfine.

ISTANZA DI SOSPENSIONE

I motivi di ricorso illustrati rendono l'evidenza del *fumus boni iuris*: vizi di legittimità formale relativi al procedimento di adozione del provvedimento e da vizi di legittimità sostanziale rispetto alla ragionevolezza, proporzionalità nonché per il sostanziale abuso della posizione dominante di Trenitalia.

Quanto al *periculum in mora*, esso già appare *in re ipsa*, considerato l'impatto sull'utenza, e in termini di esborso personale per ciascun passeggero, e in termini cumulativi per tutti i milioni di passeggeri dei cui interessi le associazioni ricorrenti sono portatrici. La mancata sospensione del provvedimento sarebbe portatrice di un danno immediato e sicuro per i consumatori, conseguenza grave e di difficile soluzione, una volta giunto il ricorso alla discussione di merito.

ISTANZA ISTRUTTORIA

Come già si è avuto modo di ricordare in precedenza, le società resistenti si sono limitate a dare conto ad alcuni esercenti che a partire dal 1 aprile 2010 sarebbe entrato in vigore un nuovo impianto tariffario aumentato, senza minimamente rendere disponibile, o quantomeno far conoscere gli estremi identificativi, dei contratti ovvero degli atti che hanno reso possibile ciò.

A tal fine si chiede l'esibizione dei seguenti documenti:

1. Atti istruttori compiuti al fine di disporre l'aumento delle tariffe di viaggio per Eurostar Frecciarossa e Frecciaargento nonché la determinazione dei nuovi orari di viaggio dei treni Eurostar Frecciarossa e Frecciaargento, dei treni Intercity e dei treni Regionali;
2. atti di approvazione e/o documenti relativi all'aumento delle tariffe di viaggio per Eurostar Frecciarossa e Frecciaargento e dei treni locali;

P.Q.M.

Voglia codesto Ill.mo Tribunale Amministrativo Regionale, *contrariis reiectis*, in accoglimento del presente ricorso:

- 1) **annullare**, previa sospensione, gli atti impugnati;
- 2) **inibire** ai sensi dell'art. 140 Codice del Consumo e **ordinare** ai sensi dell'art. 34 c.p.a. a Ferrovie dello Stato s.p.a. e a Trenitalia s.p.a., in persona dei Legali rapp.ti p.t., **l'indizione immediata di incontri con tutte le associazioni dei consumatori ad oggi escluse dai tavoli di confronto, al fine di consentire un dialogo effettivo sulla qualità del servizio di trasporto su rotaie prestato dalla società e sulla definizione delle tariffe praticate;**
- 3) **disporre**, ai sensi dell'art. 34, comma 2, lett. e), le misure idonee ad assicurare l'attuazione della sentenza da emanarsi in esito al presente giudizio, ivi compresa la nomina di un commissario *ad acta*, con effetto a decorrere dall'eventuale inutile decorso del termine di 30 giorni, o del diverso termine di giustizia che codesto Giudice riterrà di assegnare, ai fini dell'ottemperanza a tale sentenza.

Con vittoria di spese, competenze ed onorari.

Con ogni conseguenza di legge.

Roma, 4 maggio 2011

Avv. prof. Carlo Rienzi

Avv. Gino Giuliano

PROCURA AD LITEM

I sottoscritti: Giuseppe Ursini, Antonio Longo, Amelia Buratti Simonetti, Carlo Pileri, nelle rispettive qualità, delegano a rappresentarli e difenderli nel presente giudizio in primo ed in secondo grado sia di merito che cautelare ed in fase di opposizione ed esecuzione, l'avv. prof. Carlo Rienzi - C.F. RNZCRL46R08H703I, con studio in Roma in V.le delle Milizie n. 9, 00192 e l'avv. Gino Giuliano - C.F. GLNGNI65A02D636M, conferendogli tutte le facoltà di legge, ivi compresa quella di firmare il seguente atto, presentare istanze, memorie, motivi aggiunti, appello in sede cautelare e di merito, conciliare, incassare, quietanzare e transigere, formulare nuove domande rinunciare agli atti del giudizio, intervenire in altri procedimenti di cognizione e di esecuzione, designare e delegare altri difensori, chiamare terzi in causa, **ed elegge domicilio presso la sede dell'Ufficio legale nazionale del Codacons, in Roma, Viale Mazzini, 73.**

Roma, 4 maggio 2011

Giuseppe Ursini

n.q. Rappresentante Legale **CODACONS**

Antonio Longo

n.q. Rappresentante Legale **MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO**

Amelia Buratti Simonetti

n.q. Rappresentante Legale **UNIONE NAZIONALE CONSUMATORI**

Carlo Pileri

n.q. Rappresentante Legale **ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA E
ORIENTAMENTO CONSUMATORI**

LA FIRMA È AUTENTICA

Avv. prof. Carlo Rienzi

Avv. Gino Giuliano

RELATA DI NOTIFICA

Io sottoscritto avv. Prof. Carlo Rienzi, in virtù dell'autorizzazione del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma n. 162 del 2004, rilasciata l'11/3/2004, previa iscrizione ai nn. 7356, 7357, 7358 e 7359 del mio registro cronologico, ho notificato per conto di CASPER copia autentica e conforme dell'antescritto atto e delega a:

1) MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, in persona del Ministro pro tempore, rappresentato e difeso *ex lege* dall'Avvocatura Generale dello Stato, con sede in Roma, Via dei Portoghesi, n. 12, 00186 Roma ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76399975342-6 (n. cron. 7356) spedita dall'ufficio postale di Roma – Poste Business Roma 5, in data corrispondente a quella del timbro postale;

Avv. Prof. Carlo Rienzi

2) MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE, in persona del Ministro pro tempore, rappresentato e difeso *ex lege* dall'Avvocatura Generale dello Stato, con sede in Roma, Via dei Portoghesi, n. 12, 00186 Roma ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76399975341-5 (n. cron. 7357) spedita dall'ufficio postale di Roma – Poste Business Roma 5, in data corrispondente a quella del timbro postale;

Avv. Prof. Carlo Rienzi

3) TRENITALIA S.P.A., in persona del legale rappresentante pro tempore e avente sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1 ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76399975340-4 (n. cron. 7358) spedita dall'ufficio postale di Roma – Poste Business Roma 5, in data corrispondente a quella del timbro postale;

Avv. Prof. Carlo Rienzi

4) FERROVIE DELLO STATO S.P.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, e avente sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1 ivi trasmettendone copia per mezzo del servizio postale con raccomandata a.r. n. 76399975339-2 (n. cron. 7359) spedita dall'ufficio postale di Roma – Poste Business Roma 5, in data corrispondente a quella del timbro postale;

Avv. Prof. Carlo Rienzi

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 6,00



16STC0013930