



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.**