RACC. A/R

Egr. Presidente Antonio Catricalà
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
Via G. Verdi, 6/a
00198 Roma (RM)

e, p.c.:

- Ferrovie dello Stato SpA
  Direzione Generale e Presidenza
  Piazza della Croce Rossa, 1
  00161 Roma

- Trenitalia SpA
  Direzione Generale e Presidenza
  Piazza della Croce Rossa, 1
  00161 Roma

- Regione Lombardia
  Direzione Generale e Presidenza
  Via Filzi, 22
  20124 Milano

Brescia, 27/03/2009

ESPOSTO DENUNCIA
per inadempimenti contrattuali ed abuso di posizione dominante (L. 10.10.1990 n. 287)

Le scriventi Associazioni:

- Federconsumatori Brescia
  Con domicilio in Brescia, 25126, Via F.lli Folonari 7, Tel. 030.3729251
- Pendolari "IN ORARIO"
  Con domicilio in Milano, 20099, Sesto S. Giovanni, Viale Fulvio Testi 42, Tel. 02.24426221

in rappresentanza di cittadini, consumatori ed utenti del Servizio di trasporto ferroviario gestito da TRENITALIA SPA per la linea n. 17, tratta Brescia – Milano,

Premesso che:

Lo stravolgimento del servizio ferroviario adottato da Trenitalia nella regione Lombardia con decorrenza 14.12.2008 ha de facto reso obbligatorio l'utilizzo di treni "EuroStarCity" anche da parte della clientela pendolare, in quanto mentre prima il servizio di collegamento "veloce" tra Milano e le province come Brescia, Como, Pavia ecc…, era offerto dai treni Intercity cui si accedeva tramite specifico supplemento (ICpass) o tramite specifiche forme di abbonamento integrato emesse dalla Regione Lombardia (TrenoMilano, Carta Regionale Trasporti), dalla data sopra indicata, Trenitalia ha in modo unilaterale "riclassificato" gli stessi treni Intercity, senza per

altro apportare nessun tipo di migliorie al servizio offerto, in una "nuova classe" di treni, gli "EurostarCity".
Attraverso questo sistema di apportare solo novità "virtuali" al servizio, Trenitalia avvalendosi della mancanza di concorrenti e dopo aver per altro contribuito a penalizzare i treni Regionali che, per converso, aumentano le fermate ed i tempi di percorrenza divenendo ancora meno funzionali ed "appetibili" rispetto alla situazione precedente, di fatto con un semplice cambio di "denominazione" ad una categoria di treni, mette fuori gioco tutte convenzioni tariffarie valide sino al 13 dicembre per i treni di categoria Intercity. A causa della "riclassificazione" dei precedenti Intercity in EurostarCity, dal 14 dicembre gli utenti della Lombardia per poter utilizzare gli "stessi e identici" treni utilizzati sino al giorno prima, stanno subendo un raddoppio "effettivo" dei costi di trasporto.
Le scriventi Associazioni, con lo scopo di tutelare i diritti dell'utenza di Brescia, che per motivi di lavoro e studio sono "obbligati" ad utilizzare il treno per recarsi a Milano, hanno deciso di inoltrare alla vostra attenzione la documentazione allegata, al fine di verificare l'esistenza dei presupposti per un vostro intervento.

EVIDENZIANO CHE

- Trenitalia si colloca nel mercato dei trasporti ferroviari della Regione Lombardia in posizione dominante, essendo concessionaria sia del trasporto regionale che di quello nazionale.

Inoltre, in concomitanza dell'avvio del nuovo orario ferroviario e del nuovo piano tariffario attivati a decorrere dal 14.12.2008,

RILEVANO

- Un incremento dei prezzi abnorme ed ingiustificato, con gravosi riflessi per il consumatore in relazione sia alle condizioni del servizio offerto, sia alle condizioni contrattuali, disattendendo l'accordo per il Trasporto Pubblico Locale sottoscritto il 28.11.08 tra Trenitalia, regione Lombardia, Associazioni pendolari, sindacati e enti territoriali (vd. all. A).
  Tali aumenti tariffari vengono giustificati da Trenitalia con l'introduzione di "nuovi" treni categoria "EurostarCity" in sostituzione dei "vecchi" treni categoria "Intercity", adducendo quindi incrementi della qualità del servizio per l'utilizzo di convogli più nuovi, veloci e performanti: in realtà trattasi dei precedenti locomotori "intercity" ristilizzati che non hanno comportato alcun miglioramento del servizio né in termini di velocità/puntualità del trasporto né in termini di confort e pulizia delle carrozze;

- un servizio dimezzato causa la mancata permeabilità del circuito "commerciale" gestito direttamente da Trenitalia, rispetto al circuito "Regionale" gestito dalla Regione Lombardia tramite concessione del Servizio di trasporto sempre alla medesima Trenitalia. Tale

sovrapposizione si evidenzia anche nelle fasce di maggiore utenza pendolare (6-9 e 18-21) che dovrebbero essere considerate fasce protette e di garanzia di un servizio di trasporto di

pubblica utilità, causando notevoli limitazioni al diritto al lavoro allo studio ed alla libera circolazione sanciti dalla Costituzione Italiana. Tale situazione è tra l'altro aggravata dalla mancata emissione di abbonamenti unidirezionali;

- una modifica unilaterale, da parte di Trenitalia, del contratto di gestione con Regione Lombardia volta ad offrire esclusivamente servizi commerciali nella fascia 9:30 – 12:30, per la tratta Brescia-Milano, rivolgendosi quindi ad una fascia di clientela economicamente medio-alta ed escludendo in maniera penalizzante le stazioni intermedie alla tratta;

- che l'immissione sulla medesima traccia oraria di treni commerciali veloci e treni regionali meno veloci si è tradotta in un danno enorme in termini di tempi di percorrenza che risultano congestionati in maniera strutturale, causando stress, perdite di tempo socialmente ed economicamente prezioso, discredito sul lavoro o limitazione al diritto allo studio, causa l'elevata varianza dei tempi di percorrenza i cui orari ufficiali sono raramente rispettati proprio nella fasce orarie di punta.

A supporto delle affermazioni sopra riportate, utilizzando anche i dati raccolti da numerose segnalazioni pervenute all'associazione pendolari "in orario" (www.pendolaribs.org/wordpress/),

ALLEGANO

i seguenti documenti:

- Allegato 1:
  Tabulato delle puntuali segnalazioni dell'utenza con i ritardi subiti dai treni sulla tratta 17, completo di eventuali note riguardanti la qualità dei materiali e del servizio offerto. Tutte le rilevazioni, raccolte tramite il sito web dell'associazione "in orario" http://www.pendolaribs.org/wordpress/rilevazione-problemi/, risultano sufficientemente numerose per un campionamento statistico e sono tutte nominative. La situazione rilevata è a dir poco sconcertante e suffraga il disagio segnalato da migliaia di utenti pendolari.

- Allegato 2:
  Analisi statistica dei dati ricavati dalle segnalazioni ed effettuata su due livelli, per giornata e per convoglio:

  1. **Statistica per giornata:**
     Ritardo Giornaliero (A+R) Minimo: 12 minuti (il 24.12.2008)
     Ritardo Giornaliero (A+R) Massimo: 135 minuti (il 07.01.2009)
     Ritardo Giornaliero (A+R) Medio: 38 minuti
     Range minimo ritardo (confidenza 95%): 32 minuti
     Range massimo ritardo (confidenza 95%): 44 minuti

Nota: in base alla deviazione standard rilevata nel periodo 15.12.08 -16.01.09, si ha una probabilità del 95% di subire un ritardo giornaliero compreso tra 32 e 44 min..

2. Statistica per convoglio:

Ritardo Treno Minimo:	0,00 minuti	(R-10602 Part. 5.44 Bs, Arr. 7.21 Mi GP)
Ritardo Treno Massimo:	117,50 minuti	(ES-9727 Part. 14.35 Mi C., Arr. 15.21 Bs)
Ritardo medio per Treno	26,00 minuti	
Treni con ritardo < 5 minuti:	3,23%	
Treni con ritardo tra 5 e 15 minuti:	16,13%	
Treni con ritardo tra 15 e 30 minuti:	58,06%	
Treni con ritardo > 30 minuti:	22,58%	

- Allegato 3:
  Cercando di comprendere come mai la situazione sia così drasticamente decaduta proprio a far data dal giorno dell'avvio del nuovo orario studiato da Trenitalia, tramite l'associazione pendolari "in orario" è stato interpellato un esperto in materia che ci ha chiaramente illustrato, con dati e osservazioni di natura tecnica, che l'impostazione di percorrenza adottata per la direttrice 17 è strutturalmente inadeguata rispetto al materiale rotabile ed alle infrastrutture disponibili. Non si tratta quindi di un temporaneo decadimento del servizio dovuto alla novità e che può rientrare tramite aggiustamenti di tipo organizzativo, ma di un decadimento dovuto ad errate scelte strutturali che, col tempo, possono leggermente migliorare ma non certo risolversi.

- Allegato 4 (a e b):
  Trenitalia giustifica gli aumenti tariffari adottati tramite alcune argomentazioni tra cui, la principale, è l'introduzione di NUOVI treni Eurostar. Tramite l'ausilio di esperti abbiamo riportato nell'allegato alcune note tecniche che evidenziano la "vera composizione" dei materiali che compongono i treni EUROSTAR, da cui risulta che altro non sono che i medesimi INTERCITY offerti prima del 14 Dicembre 2008 ad un prezzo nettamente inferiore all'attuale.
  Ricordiamo che tale scorretta pratica commerciale attraverso un semplice "revamping" e successiva riclassificazione del materiale circolante, che continua ad essere perpetrata ai danni di migliaia di utenti studenti e lavoratori pendolari, era già stata sanzionata dal Vs. Istituto con Provvedimento n. 18997 del 16/10/2008 (punto IV.4).
  Nell'allegato b si riporta una completa documentazione sull'argomento specifico, affrontata da fonte autorevole e indipendente http://www.miol.it/stagniweb/

- Allegato 5:
  Trenitalia giustifica gli aumenti generalizzati delle tariffe sostenendo un miglioramento della qualità e della pulizia del materiale rotabile messo a disposizione dell'utenza successivamente al 14.12.08. Purtroppo non risulta invece alcun miglioramento, trovando i medesimi treni di prima, sporchi, freddi e sovraffollati. Si Allegano al riguardo alcune foto che, sebbene non possano rendere pienamente idea delle sofferenze ed umiliazioni psicologiche, cercano di fornire un quadro oggettivo della situazione.

- Allegato 6 (*a* e *b*):
  Analisi dei problemi tariffari che il nuovo orario ha creato all'utenza. La situazione tariffaria è drasticamente peggiorata, con aumenti assolutamente ingiustificati che arrivano a rendere più che doppia la spesa a carico dell'utente, rispetto alla situazione precedente.
  Non è nostro compito definire dove finisca la responsabilità di Trenitalia e dove inizi la responsabilità della Regione Lombardia, ma non riteniamo in ogni caso giusto né

giustificabile un incremento del costo del servizio di simile portata a carico di utenti che hanno necessità di raggiungere il posto di studio o di lavoro: bisogni primari e non voluttuari, tutelati dalla Costituzione Italiana.

CONSIDERATO CHE

- il servizio di cui usufruisce l'utenza rappresentata non è migliorato in termini di qualità;
- il servizio non è migliorato in termini di puntualità e velocità del viaggio;
- il servizio viene ora offerto a cifre nettamente più alte e non giustificabili né dall'incremento della qualità del servizio né dall'incremento del costo della vita;
- lo stress fisico-psicologico ed i danni economici, professionali, relazionali ed esistenziali divengono sempre più rilevanti per un numero consistente di persone;

CHIEDONO

All'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

valutati gli articoli 3, 8, 12 della Legge n. 287/90 di aprire specifica istruttoria ai sensi dell'art. 14 della medesima normativa, nei confronti di Trenitalia, verificando:

1 - il probabile abuso di posizione dominante con particolare relazione agli spropositati aumenti tariffari del tutto inadeguati rispetto al servizio offerto;

2 - i rapporti commerciali e di affari tra Trenitalia e Regione Lombardia al fine di comprendere eventuali abusi e pratiche negoziali scorrette che si sono tradotte, ad oggi, esclusivamente in un danno al cittadino sia in termini di servizi offerti che di esorbitanti costi aggiuntivi per un imprescindibile servizio di pubblica utilità;

3 - di attivarsi, ai sensi dell'art. 15 della L. n. 287/90, per porre fine ad una situazione INSOSTENIBILE per migliaia di pendolari utenti del servizio di trasporto ferroviario per la tratta 17 Bs-Mi, intimando a Trenitalia il ripristino di orari, treni e tariffe in vigore fino al 13 Dicembre 2008 valutando, ove necessario, eventuali sanzioni amministrative;

4 – Visto il danno grave ed irreparabile per la concorrenza, alla luce dell'urgenza di procedere a tutela della medesima e degli interessi legittimi dei cittadini, deliberare l'adozione di misure cautelari immediatamente esecutive, ai sensi dell'art. 14-bis L. 287/1990.

Ringraziando per il Vs. cortese interessamento ed in attesa di sollecito riscontro porgiamo distinti saluti.

Per Associazione FEDERCONSUMATORI Brescia Filippini Fausto

Per Associazione Pendolari “IN ORARIO” Barbieri Luigi

ALLEGATI

Allegato 1:
rilevazione ritardi raccolti dall'utenza trasporto ferroviario Bs-Mi

Allegato 2:
analisi statistica ritardi su deviazione standard fasce di punta Bs-Mi

Allegato 3:
note tecniche nuovo Orario Linea 17, Bs-Mi

Allegato 4a; 4b
nuovi EurostarCity = vecchi InterCity – Note tecniche sull'argomento e sul processo di "revamping" del materiale rotabile messo in atto da Trenitalia, ulteriore peggioramento del servizio offerto; riduzione dello spazio per passeggero (da 6 a 8 posti per scomparto), problemi rimasti irrisolti…

Allegato 5:
foto convogli tratta n. 17

Allegato 6a:
situazione tariffaria ante/post 14 Dicembre 2008 (analisi casi campione)

Allegato 6b:
situazione tariffaria ante/post 14 Dicembre 2008 (articolo di Stampa)

Allegato A:
accordo TPL del 28.11.2008