

di **Lorenzo Colantonio**  
 di **PESCARA**

Sarà il Tar dell'Aquila a decidere se il costo del biglietto dei treni può aumentare o no. È se il contratto da 846 milioni sottoscritto dalla Regione e Trenitalia spa è viziato da irregolarità amministrative. Ad impugnare l'accordo decennale firmato dal presidente **Marco Marsilio** e l'amministratore delegato di Trenitalia, **Luigi Corradi**, sono state sette associazioni abruzzesi che difendono i diritti dei consumatori. Il loro ricorso, curato dall'avvocato di Napoli, **Felice Pettilo**, è stato depositato al Tar pochi giorni fa. E chiede di annullare la delibera con cui la giunta regionale ha approvato «lo schema di contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra la Regione e Trenitalia spa per il periodo 1/12/2023-30/11/2033».

**CHI È RICORSO**

Le sette associazioni sono le seguenti: Federconsumatori aps Abruzzo, rappresentata da **Francesco Trivelli**, Protezione consumatori aps (**Giulio Amicosante**), Arco consumatori Abruzzo (**Carla Rascente**), Centro per i diritti del cittadino (**Codici Abruzzo**), **Giovanni D'Andrea**, Aco Abruzzo aps (**Luigi Di Corcia**), Adoc aps Abruzzo (**Monica Di Cola**) e Guardiavicinia (**Claudio Latteco**). Il ricorso si basa su otto motivi e un precedente significativo: è identico al ricorso presentato in giunta **D'Alfonso**, che, nel vecchio contratto, stabilì i primi aumenti del costo dei biglietti senza tener conto sia del «*price cap*» (tetto dei prezzi) sia dell'obbligo di coinvolgere nelle decisioni le associazioni che oggi ricorrono contro **Marsilio**.

**GLI OTTO MOTIVI**

Il **Centro** ha potuto leggere l'atto depositato al Tar. Ecco quindi gli otto punti su cui è strutturata la richiesta di annullare il contratto millenario

- 1) «Per non essere stata precluduta l'approvazione dello schema del contratto di servi-



Il contratto di servizio siglato da Trenitalia spa e la Regione Abruzzo ha una durata di dieci anni e un costo complessivo di 846,1 milioni di euro (di cui 152,6 in capo a Trenitalia e 28,8 alla Regione) e prevedono anche con l'acquisto di cinque nuovi treni Alstom Coradia Pop, da circa 300 posti e con una velocità massima di 160 km/h. La Regione corrisponderà a Trenitalia 57 milioni di euro per ciascuno dei primi due anni e 63,8 nei successivi. In cambio otterrà la garanzia del trasporto pubblico su rotaie lungo le direttrici Pescara-Roma; Ancona-Pescara-Teramo; Giulianova-Teramo; L'Aquila-Sulmona e Azzano-Cassino, per un totale di 4.115.983 chilometri/treno (che dal 2027, in concomitanza anche l'avvio della linea ferroviaria veloce Pescara-Roma, saranno incrementati di 50mila km/treno); 72.550 ore di percorrenza; 51.995 collegamenti e 1.017.958.793 posti treno l'anno. Ma anche il costo dei biglietti aumenterà progressivamente fino a toccare un più 35% nel 2033. Nel dettaglio il prezzo salirà del 15 per cento nel 2028 e poi di un ulteriore 5 per cento a cadenza biennale fino al termine del contratto. (l.c.)

## Treni, impugnato al Tar l'accordo da 846 milioni

Sette associazioni di consumatori contestano l'aumento del costo dei biglietti e chiedono di annullare il contratto sottoscritto dalla Regione e Trenitalia

zio dall'obbligatoria consultazione delle associazioni dei consumatori (come viene previsto da una legge, la numero 244, del 2007).

2) «Lo schema del contratto approvato non prevede un'offerta dei servizi adeguata alla domanda (come viene invece stabilito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti)».

3) «Non prevede un criterio di aggiornamento delle tariffe del servizio in conformità al metodo del «*price cap*» ancorando l'aumento annuale all'andamento dei parametri di qualità del servizio da monitorare anche con la partecipazione delle associazioni dei consumatori».

4) «Non prevede un'indagine sulle motivazioni di non utilizzo del servizio (che è un obbligo e, in sintesi, permette sia di



Luigi Corradi, di Trenitalia, e a destra Francesco Trivelli di Federconsumatori

individuare i motivi che inducono un utente a preferire altri mezzi di trasporto sia di monitorare l'evoluzione della domanda potenziale di mobilità del territorio. ndr».

5) «Non prevede una verifica periodica delle condizioni mi-



nime di qualità del servizio».

6) «Non prevede le condizioni minime di qualità conformi ai livelli minimi di puntualità del servizio».

7) «Non prevede condizioni minime di qualità conformi ai livelli minimi di accessibilità

del pubblico al servizio di trasporto».

8) «Non prevede un sistema di penalità e mitigazione delle stesse (nei confronti di Trenitalia, ndr) in caso di mancato rispetto degli indicatori di qualità».

**CORSI E RICORSI**

«Va infine precisato», scrive l'avvocato delle sette associazioni, «che la tematica qui in esame è stata, in parte, già portata all'attenzione del Tar con un precedente giudizio promosso da alcuni degli odierni ricorrenti (che, come si diceva, impugnavano il contratto di servizio sottoscritto sempre tra la Regione e Trenitalia spa, ma relativo al periodo 2015/2023, ndr), concluso con sentenza che ha annullato la parte in cui non prevedeva un

Il contratto di servizio siglato da Trenitalia spa e la Regione Abruzzo ha una durata di dieci anni e un costo complessivo di 846,1 milioni di euro (di cui 152,6 in capo a Trenitalia e 28,8 alla Regione) e prevedono anche con l'acquisto di cinque nuovi treni Alstom Coradia Pop, da circa 300 posti e con una velocità massima di 160 km/h. La Regione corrisponderà a Trenitalia 57 milioni di euro per ciascuno dei primi due anni e 63,8 nei successivi. In cambio otterrà la garanzia del trasporto pubblico su rotaie lungo le direttrici Pescara-Roma; Ancona-Pescara-Teramo; Giulianova-Teramo; L'Aquila-Sulmona e Azzano-Cassino, per un totale di 4.115.983 chilometri/treno (che dal 2027, in concomitanza anche l'avvio della linea ferroviaria veloce Pescara-Roma, saranno incrementati di 50mila km/treno); 72.550 ore di percorrenza; 51.995 collegamenti e 1.017.958.793 posti treno l'anno. Ma anche il costo dei biglietti aumenterà progressivamente fino a toccare un più 35% nel 2033. Nel dettaglio il prezzo salirà del 15 per cento nel 2028 e poi di un ulteriore 5 per cento a cadenza biennale fino al termine del contratto. (l.c.)

schema di aggiornamento delle tariffe secondo il metodo del «*price cap*», nonché per la mancata previsione di tutti gli standard - quali - quantitativi del servizio e per la mancata previsione di un sistema di monitoraggio del servizio aperto alla partecipazione delle associazioni dei consumatori». Ma c'è di più perché, in seguito a quella sentenza, l'ex giunta D'Alfonso, l'attuale esecutivo **Marsilio**, il 18 ottobre del 2022, ha approvato uno schema di protocollo d'intesa tra la Regione, le associazioni dei consumatori e le imprese affidatarie, rivolto all'attuazione della normativa in tutti i servizi di trasporto locale oggetto di contratti. «Malgrado ciò», si legge in coda al ricorso, «il nuovo contratto fra la Regione e Trenitalia è stato approvato senza la previa consultazione delle associazioni dei consumatori». Come andrà a finire?