

Ferrovie/Le richieste della Filt-Cgil

Investire sulla sicurezza

“ Il trasporto ferroviario delle merci è stato liberalizzato, ma siamo ancora nel mezzo della transizione. I risultati non sono confortanti: il sistema di certificazione e di controllo è stato disarticolato, la concorrenza tra le aziende è esasperata, la competizione sul noleggio dei vagoni si è inasprita. Di conseguenza, l'interesse dei proprietari dei carri a ridurre i costi di esercizio è sempre più forte”. La tragedia di Viareggio ha scosso il sindacato. Che ora, raffreddata l'emozione, prova a ragionare. Alessandro Rocchi, segretario nazionale Filt Cgil e responsabile del settore Mobilità locale e ferroviaria, punta l'indice sulla liberalizzazione: “Non ha neanche prodotto l'espansione del settore. La

conquista di quote di mercato da parte degli operatori privati è avvenuta a scapito di Trenitalia. E sulle merci si continua a preferire l'autotrasporto”.

Altro punto dolente è la nuova Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, nata nell'ottobre 2007 con il compito di sorvegliare sulla sicurezza del trasporto su rotaia e sulla rete italiana: “Non è stata dotata delle risorse necessarie, è sotto organico, questo limita la sua capacità operativa. Anche il trasferimento di competenze procede in modo lento. La liberalizzazione sta andando avanti più velocemente dell'adeguamento delle regole e dei controlli”. L'ultima battuta è per Fs, società che dall'inizio degli anni duemila ha

speso molto nel potenziamento della rete, seppur privilegiando le tratte più redditizie. “Il vero problema non è l'infrastruttura, ma ciò che vi circola sopra” conclude il segretario Filt: “Negli ultimi otto anni a Trenitalia è stato imposto dal ministero dell'Economia un progressivo indebitamento che ha raggiunto un valore di sei volte superiore al capitale sociale. La società non è oggi in condizioni di sostenere un piano di investimenti sui treni, in particolare su quelli del trasporto locale, dove pure le direttive dell'Unione consentirebbero contributi pubblici. Inoltre, mentre si attivano le nuove tratte dell'alta velocità, non sono ancora pronte le infrastrutture dei grandi nodi metropolitani, provocando l'inevitabile conflitto tra treni veloci e treni locali”. ♦

