

Il valore incide nelle buste paga per cifre variabili tra quattrocento e quattromila euro. Lo sfogo: «Dovrebbero pagarci per usare le ferrovie»

I ritardi dei treni costano 8 milioni di ore di lavoro

Gli esperti regionali di mobilità hanno calcolato quanto perdono in un anno i duecentomila viaggiatori veneti abbonati

Venezia

Quanto costa un ritardo ferroviario? Quanto ci rimette il singolo pendolare ogni volta che il suo treno parte in ritardo, oppure è puntuale ma cammin (pardon, binario) facendo succedere un inconveniente - solitamente un guasto - motivo per cui il tempo si allunga? Costa, eccome. Fatti due conti, in Veneto sono otto milioni di ore di lavoro perse all'anno grazie ai ritardi ferroviari. E siccome un'ora di lavoro ha un valore variabile a seconda del tipo di lavoro che si fa - un operaio prende meno di un libero professionista, una colf non ha lo stipendio di un impiegato - il quantum, finora, non l'ha quantificato nessuno. Ci sono solo stime. Che sono comunque impressionanti. Anche per uno studente.

Ma come si arriva agli 8 milioni di ore di lavoro perse all'anno? Ieri, dopo il ritardo ferroviario di lunedì causa un guasto capitato a Marghera, un pendolare ha fatto due conti all'assessore regionale alla Mobilità Renato Chisso. «Sono dipendente pubblico, abito a Padova, lavoro a Venezia - racconta il pendolare - Ogni mattina prendo il treno regionale delle 7.17, dovrei arrivare alla stazio-

ne di Santa Lucia alle 8.02. Non succede quasi mai. La media, molto ma molto al ribasso, è di un ritardo medio di 5 minuti al giorno. Moltiplicati per 5 giorni lavorativi e per 45 settimane, fanno 1.125 minuti di ritardo all'anno. Quasi 19 ore. E siccome timbro il cartellino, il tempo che perdo causa ritardi di Trenitalia lo pago io. Perché o me lo scalano dallo stipendio, oppure recupero, ma fermandomi ovviamente di più al lavoro. Dovrebbero pagarmi per usare i treni, altroché». In realtà, la media dei 5 minuti al giorno è estremamente riduttiva, roba da metterci la firma. Molto più realistico - secondo alcuni esperti della mobilità regionale - un ritardo medio sui 10 minuti, così che le ore perse all'anno diventano 38 se non 40. Arrotondiamo, e moltiplichiamo per il numero di pendolari. Quanti sono? Di preciso non si sa: in Veneto ci sono 17 linee e 200 convogli per circa 650 servizi ferroviari al giorno. Dati su chi compra i biglietti giornalieri non ne ha nemmeno la Regione Veneto, così come base resta solo il numero degli abbonati: duecentomila. Per quaranta ore di ritardo all'anno, fanno 8 milioni di ore perse all'anno. Per un valore di? Dipende. Se un lavoratore prende 10 euro (lordi) all'ora, sono 400 euro persi

all'anno. Se un professionista ne prende 100, sono 4.000. E c'è chi ha ipotizzato che degli 8 milioni di ore di lavoro perse, un milione riguarda professionisti da 100 euro all'ora. Che, complessivamente, perdono 100 milioni di euro.

Fanta-conti? Walter Rigobon, segretario veneto e nazionale di Adiconsum, era arrivato a quantificare il costo di un treno Udine-Venezia arrivato in laguna con un ritardo di un'ora: «Ventimila euro persi. Li avevo calcolati stimando che dei 500 viaggiatori a bordo, metà fossero lavoratori da 50 euro lordi all'ora e metà studenti da 30 euro all'ora». Studenti? «Certo - dice Rigobon - anche per gli studenti i ritardi ferroviari hanno un costo: perdono la lezione e in qualche modo devono recuperarla». Aggiunge Davide Grisafi, delegato veneto di Assoutenti: «Arrivare in ritardo al lavoro è ovviamente un costo. Per l'azienda. E per il lavoratore che, se non recupera il tempo perso, si trova qualche soldino in meno in busta paga». Talvolta si trova anche una sanzione da pagare: «Lo prevedono i contratti collettivi di lavoro - dice Rigobon - In fine dei conti quando il ritardo diventa sistematico, il datore di lavoro fatica ad accettare giustificazioni sui continui disservizi di Trenitalia: "alzati prima", gli vien da

dire al dipendente».

Però ci sono le multe: i treni arrivano in ritardo e la Regione "pesta" Trenitalia, così agli abbonati va un bonus da scalare sul costo dell'abbonamento. È successo anche quest'anno: rimborsi giusto pochi mesi fa. «E cosa me ne faccio di uno sconto una tantum se arrivo in ritardo tutto l'anno? - chiede Grisafi - Semmai, sarebbe meglio un bonus differenziato a seconda delle linee che accumulano troppi ritardi. Se l'obiettivo è la qualità, i rimborsi siano automatizzati». Rigobon è di tutt'altro avviso: «La multa a Trenitalia di cui tanto si vanta l'assessore Chisso in realtà è un modo per lavarsi le mani della faccenda. Trenitalia dice di essere disponibile a mettere tutti i treni che la Regione vuole, purché la Regione paghi. È un problema di soldi, ma anche di infrastrutture: a Ponte delle Alpi due treni contemporaneamente non possono passare, uno deve fermarsi e aspettare il proprio turno». Il segretario di Adiconsum dice che con il rinnovo delle convenzioni tra Trenitalia e le Regioni si dovrà parlare di tutto: «Solo che noi, associazioni di tutela dei consumatori, al tavolo di trattativa preferiscono non averci. Certo che fra tutti i servizi all'utenza, luce, acqua, telefono, quello ferroviario è il peggiore. Anche delle banche». Il che è tutto dire.

Alda Vanzan

