

Trasporto ferroviario in Abruzzo - Sul treno a passo di gambero. I tempi di percorrenza sono aumentati rispetto agli anni '70 Un motivo c'è: la Regione paga in base alla durata del viaggio

PESCARA Meno treni, più lenti e più costosi. La storia insegna che il fluire del tempo viaggia di pari passo all'avanzare del progresso. In Abruzzo, invece, il trasporto ferroviario sembra andare nella direzione opposta. Nonostante le infrastrutture siano migliorate, i servizi sono più scadenti e i tempi di percorrenza risultano dilatati. Sulla linea Teramo-Pescara si è passati dai 58 minuti di viaggio degli anni Settanta ai 75 minuti attuali. Per raggiungere Roma da Pescara, un tempo occorrevano 3 ore e 17 minuti, mentre oggi si arriva nella capitale dopo 3 ore e 43 minuti. L'arcano è subito svelato: se prima le Regioni acquistavano le tratte ferroviarie pagandole in base ai chilometri percorsi dai treni, i nuovi accordi prevedono che i corrispettivi da versare siano calcolati in base ai tempi di percorrenza. «Naturale, dunque, che Trenitalia abbia tutto l'interesse a far durare il viaggio il più a lungo possibile», punta il dito Giovanni Carafa, responsabile Attività Ferroviarie della Cgil abruzzese, che mette sotto accusa il nuovo contratto di servizio. «Sono previste penali in caso di mancato rispetto degli impegni - prosegue il sindacalista - e poiché uno degli standard più controllati è quello relativo alla puntualità, Trenitalia si tutela allungando i tempi di collegamento». Carafa tira in ballo anche le responsabilità della Regione: «Teoricamente dovrebbe programmare il servizio ferroviario regionale e imporlo a Trenitalia, ma in realtà sono Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana a decidere quanto deve durare il viaggio e a stabilire le tracce orarie, tanto che a ogni cambio d'orario la velocità commerciale dei nostri treni tende a peggiorare». L'ultimo contratto di servizio siglato dalla Regione appare decisamente sbilanciato a favore di Trenitalia, come dimostra la franchigia dello 0,8% che rende possibile sopprimere circa 400 treni l'anno, per varie ragioni, senza che scatti alcuna sanzione. «Restando al di sotto della soglia - aggiunge l'esponente della Cgil - Trenitalia riceverà addirittura un premio, di 1.000 euro a decimale, per un massimo di 60 mila euro annui». Il deficit di efficienza è aggravato dallo scadimento qualitativo dei servizi. «Il parco treni è composto da mezzi vecchi e malandati, con un'età media troppo elevata rispetto alla media europea - rimarca Carafa - inoltre Trenitalia, che intende esternalizzare la manutenzione, sta investendo poco su questo aspetto, e molti treni sono inservibili». Il quadro è completato dalla carenza di personale. «Siamo sotto organico di almeno 30 unità - nota il sindacalista - si rischia la soppressione di altri treni e lo spostamento del lavoro verso regioni limitrofe». Le conseguenze più immediate, come spesso accade, si riversano sul cittadino, nella duplice veste di utente e contribuente. «Basterebbe - suggerisce Carafa - riportare i tempi di percorrenza a qualche decennio fa, per avere un servizio migliore a un prezzo minore».