

Trasporto ferroviario in Abruzzo - Treni abruzzesi, più lenti oggi che negli anni '70 **Filt Cgil: «Trenitalia guadagna di più e rischia meno»**

PESCARA. Leggendo gli orari degli anni '70 si scopre che per il collegamento Pescara-Teramo bastavano 58 minuti, contro i 75' medi attuali. Sono passati quarant'anni e si sono aggiunti 17 minuti.

E se prima c'era un treno che collegava Pescara a Roma in 3h e 17', oggi il collegamento più "veloce" è di 3h e 43'. In questo caso si è dunque riusciti a far peggio con un più 26 minuti.

I dati li fornisce Giovanni Carafa, responsabile delle attività ferroviarie della Filt Cgil che ammette: «l'infrastruttura è migliorata, i treni sono più avanzati ma i tempi di percorrenza si allungano».

E secondo il sindacato c'è un preciso motivo: «nei Contratti di Servizio è prevista una penale se non si rispettano gli impegni assunti; tra i quali il più controllato è quello relativo alla puntualità. Per garantirsi la quale Trenitalia ha tutto l'interesse ad "allungare" sempre più i tempi necessari per il collegamento. Così dilatando all'infinito i tempi di percorrenza, si garantirà maggiori introiti, maggiore tutela da possibili penali, ed anche da eventuali rimborsi ai viaggiatori a causa dei ritardi».

Nell'ultimo contratto siglato tra Trenitalia e la Regione Abruzzo, vi è una franchigia dello 0,8% (circa 400 treni) nell'ambito delle soppressioni. Può cioè sopprimere circa 400 treni ogni anno per ragioni varie, ottenendo ugualmente il corrispettivo, senza pagare alcuna sanzione, illustra Carafa.

Se viene soppresso meno dello 0,8% di treni, Trenitalia riceverà un premio di 1000 euro a decimale per un massimo di 60.000 euro annui.

Quindi la comunità abruzzese, allungando i tempi di percorrenza, paga di più per avere un servizio peggiore, basterebbe far riportare i tempi di percorrenza a quelli di qualche decennio fa per avere un servizio migliore ad un prezzo minore.

«Lasciando gli stessi treni», analizza il responsabile della Fil, «portando i tempi di percorrenza a tempi reali e non fittizi, si andrebbe a spendere molto meno, e si avrebbero risorse per acquistare mezzi nuovi e assumere personale giovane. Anche in questo modo si potrebbero risolvere realmente i problemi, con i fatti e non con le parole e le promesse irrealizzabili utili solo per la campagna elettorale».

In Abruzzo si continuano a sopprimere treni, i pendolari si lamentano per il servizio scadente, le amministrazioni pubbliche chiedono interventi, i politici dicono di tutto e di più ma nessuno assume un provvedimento serio, veritiero e fattibile.

«Il materiale rotabile ha un'età media elevata rispetto alla media europea», spiega Carafa, «inoltre Trenitalia mira ad esternalizzare la manutenzione dei rotabili, quindi sta investendo poco nel settore della manutenzione e questo produce molti treni inservibili perché da sistemare, per finire le recenti nevicate hanno provocato dei danni pesanti all'apparato motrice elettrico di alcuni treni che si stanno faticosamente riparando».

Tra macchinisti e capitreno, la cui età media è molto elevata, vi è una carenza di oltre 30 lavoratori, ed il numero è destinato ad aumentare per i prossimi numerosi pensionamenti.

«Servono giovani macchinisti e capitreno», chiede la Filt Cgil, «e non aspettare che alcune eccedenze che sono in altre regioni vengano spostate in modo coercitivo da noi».