

Cgil: la Regione paga i treni lenti. Carafa punta l'indice sul contratto di servizio

PESCARA. «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». L'analisi della Filt Cgil sulla situazione del trasporto ferroviario appare spietata. E Giovanni Carafa, responsabile per il sindacato delle Attività ferroviarie, individua nella vetustà del materiale rotabile, negli scarsi investimenti di Trenitalia e nella carenza di capotreno e macchinisti le cause principali.

Soprattutto il rappresentante sindacale indica nel sistema di pagamento dei servizi a Trenitalia una spiegazione alla proliferazione dei treni-lumaca.

«Le Regioni pagano a tempo», afferma, «più tempo impiegano i treni ad effettuare un servizio, più è alto il corrispettivo da pagare. Quindi Trenitalia ha tutto l'interesse a far durare quanto più possibile il viaggio». «Teoricamente», aggiunge, «la programmazione dei servizi dovrebbe essere un compito della Regione, in realtà Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia decidono quanto deve durare il viaggio, quindi le tracce orarie ed il tempo di percorrenza, tanto è vero che ad ogni cambio d'orario la velocità commerciale dei nostri treni tende a peggiorare».

Un esempio arriva dagli orari degli anni '70: il collegamento Pescara-Teramo veniva coperto in 58', contro i 75' medi attuali; il treno Pescara-Roma impiegava 3 ore e 17', mentre oggi il collegamento più "veloce" è di 3 ore e 43': l'infrastruttura è migliorata i treni sono più avanzati ma i tempi di percorrenza si allungano.

«Ma Trenitalia rallenta la velocità dei treni anche per un'altra ragione», continua il sindacalista nella sua tesi, «nei contratti di servizio è prevista una penale se non rispettano gli impegni, fra 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 Trenitalia-Regione c'è una franchigia dello 0,8% (circa 400 treni) sulle soppressioni. Vuol dire che Trenitalia può sopprimere circa 400 treni ogni anno per ragioni varie senza pagare alcuna sanzione. Se viene soppresso meno dello 0,8% di treni, Trenitalia riceverà un premio di mille euro a decimale per un massimo di 60mila euro annui. «Quindi», conclude Agata, «allungando i tempi di percorrenza la comunità abruzzese paga di più per avere un servizio peggiore».