

Le Ferrovie alla Regione: «Trattiamo»

Pochi treni al mattino, Rfi si difende: «Non è colpa delle manutenzioni diurne. Se ce lo chiedono, siamo pronti a modificare i nostri piani». Fissato un vertice

VENEZIA — Rfi, la società del Gruppo Fs che si occupa della manutenzione della rete ferroviaria, è pronta a ridiscutere con la Regione le «fasce di interruzione programmata», ossia le parentesi di sospensione del servizio dedicate all'ispezione ed alla cura dei binari, così da adeguarle alle nuove esigenze dettate dall'orario cadenzato. Ma non ci sta a passare per la colpevole di quello che, spiegano dall'ufficio stampa, «non è affatto un disservizio, per due semplici ragioni. La prima è che da sempre la manutenzione si svolge al mattino, quando la richiesta dell'utenza è minore; la seconda è che nella fasce orarie "incriminate" non risultano da parte della Regione richieste di convogli». Per cui se anche non ci fossero gli operai al lavoro, comunque su quelle tratte, in quegli orari, non circolerebbe alcun treno.

Ieri era stato il consigliere regionale di Verso Nord Diego Bottacin, interprete del malumore di molti pendolari, a chiedere perché la manutenzione

dei binari e delle linee non si possa concentrare durante la notte, come accade in molti altri Paesi, così da non limitare il servizio nella mattinata, già di per sé abbastanza magro. L'abitudine delle «interruzioni programmate», pur risalente nel tempo, ha finito infatti per acuire i disagi provocati in questi giorni dall'avvio dell'orario cadenzato, che com'è noto ha comportato uno spostamento dei convogli dal cosiddetto orario «di morbida» a quello «di punta». Col risultato che oggi, su alcune importanti tratte come la Venezia-Verona, la Treviso-Portogruaro, la Vicenza-Treviso o la Belluno-Padova, si registrano buchi di due, tre, talvolta perfino quattro ore, senza alcun treno in partenza. «Il servizio ferroviario è fatto per soddisfare i bisogni dei cittadini mica quelli dei dipendenti» aveva chiosato Bottacin, ricordando come la manutenzione mattutina sia il retaggio della contrattazione dei ferrovieri, restii a lavorare di notte (il segretario della Filt-Cgil Ilario Simonaggio ha

avvertito: «E' una questione di sicurezza, oltre che di costi per l'azienda»).

Pare che a Palazzo Balbi la questione dei «buchi» dovuti alla cura dei binari sia stata presa in considerazione nelle scorse settimane, tanto che un primo contatto con Rfi vi sarebbe già stato con l'ipotesi di istituire un tavolo per valutare come e quando modificare le interruzioni programmate, magari sulla scorta di quanto fatto in Lombardia, come ha raccontato ieri al *Corriere del Veneto* Federico Gitto di Ferrovie a Nordest. Il tavolo, però, non sarebbe ancora stato convocato. «Le ragioni per cui la manutenzione della rete viene fatta di giorno e non di notte sono state anticipate dal sindacato - dicono dalla sede di Rfi - si tratta di motivi riconducibili prevalentemente alla sicurezza dei lavoratori, posto che l'attività notturna è assai più faticosa, ed ai costi per l'azienda, dal momento che un cantiere alle 4 del mattino costa com'è ovvio assai di più di un cantiere alle 11. A questo si aggiungono poi al-

tri aspetti, come la rumorosità: alcuni interventi non possono essere fatti di notte perché disturberebbero il sonno dei residenti, che a loro volta protesterebbero. E' un equilibrio difficile da trovare, nella consapevolezza che la rete dev'essere mantenuta efficiente per cui ad una qualche ora questa deve pur essere aggiustata». Il che, comunque, non esclude che i dipendenti di Rfi e Trenitalia lavorino dopo il calar della sera, impegnati negli interventi straordinari oppure nella sistemazione di motrici e vagoni, come accade nel deposito di Verona. «Se con l'avvio del nuovo orario cadenzato, che ricordiamo ha elevato il numero dei treni in servizio in Veneto da 600 a 800, la Regione dovesse ritenere opportuno la revisione delle fasce di interruzione programmata - ribadiscono in chiusa da Rfi - noi diamo la massima disponibilità e siamo pronti a fare la nostra parte per individuare la soluzione più adeguata».

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I fronti aperti

Dalla rotaia alla gomma

Orario cadenzato

Molte le proteste seguite all'avvio dell'orario cadenzato. Secondo i pendolari ed il sindacato il numero dei convogli resta insufficiente

Bus senza soldi

Da tempo le aziende del trasporto pubblico locale lamentano la carenza ed i ritardi nell'erogazione dei fondi da parte della Regione

Stangata sui pedaggi

Dal primo gennaio sono aumentati i pedaggi in tutta la rete autostradale del Veneto. Sono giustificati come «necessari per gli investimenti»

Il caso Venezia-Padova

Tra il casello di Dolo e Padova Est, complice l'esigenza da parte di Cav di eliminare il «tornello di Vetrego», l'aumento è stato del 250%

Da Zaia a Lupi, le proposte

La politica, chiamata in causa, studia possibili soluzioni. Il ministro Lupi ha proposto gli abbonamenti, il governatore Zaia la «vignetta»

Sconti per pendolari e camionisti

Cav studia possibili sconti per i pendolari e gli autotrasportatori ma deve garantire l'equilibrio finanziario necessario per ripagare il Passante