

Intervista a Cesare Spedicato(*) - «Nuovi treni in Abruzzo, ora pensiamo al contratto. Firmeremo con la Regione solo se c'è la sostenibilità economica. Il “Libro nero delle ferrovie”? Molte inesattezze e leggende metropolitane».

PESCARA Tra qualche anno sulle ferrovie abruzzesi potremmo vedere sfrecciare treni gestiti da società tedesche, svizzere o francesi. E forse ai viaggiatori (perennemente scontenti), si chiederà di spedire le lettere di protesta a Francoforte, Parigi o Lugano, sperando di essere ascoltati. Oggi, in attesa che la Regione bandisca le gare europee per il bacino ferroviario abruzzese, i reclami arrivano prevalentemente a Trenitalia. A prescindere dal tipo di disservizio. Perché «per scarsa conoscenza o impreparazione», come dice al Centro l'ingegner Cesare Spedicato, il direttore regionale della società che fa capo a Ferrovie dello Stato, Trenitalia funziona da parafulmine per tutto ciò che accade sulla rete. Ignorando, appunto, che il sistema del trasporto su ferro è un «sistema integrato», dove, su rotaie di proprietà Rfi (società del gruppo Ferrovie dello Stato), circolano treni della concorrenza, come Ntv o Sangritana, treni a lunga percorrenza o di altre regioni, che fermano in stazioni gestite da Grandi Stazioni o da Centostazioni, società miste pubblico-private. Ma alla fine è a Trenitalia che si va per il reclamo, sottolinea l'ingegner Spedicato, sfogliando la quarta edizione del “Libro nero delle Ferrovie”, redatto da Federconsumatori Abruzzo. E' proprio così ingegner Spedicato? Trenitalia è il parafulmine di tutti i disservizi abruzzesi? «C'è una grossa confusione, a volte impreparazione e poca conoscenza del problema. Bisogna sapere che Trenitalia è un vettore: cioè è quello che è l'Arpa rispetto al sistema autostradale. Addebitare a Trenitalia certe presunte carenze, per esempio sulla rete, è una forzatura. Eppure dagli enti locali continuo a ricevere decine di lettere in cui si chiedono interventi sulle infrastrutture, ma su quelle proprio non possiamo intervenire. Si può protestare con Trenitalia se il treno si rompe, se le carrozze sono sporche se il personale è maleducato...senza correre dietro a strane teorie o a vere e proprie leggende metropolitane». Per esempio ingegner Spedicato? «Per esempio il fatto che il costo del biglietto si basa sulla durata della corsa e non sul chilometraggio. Chi si stupisce non sa nulla di gestione industriale: oggi il 60% dei costi di Trenitalia riguarda il personale. Se la Regione, che programma il servizio, chiede a Trenitalia di fare più fermate lungo un determinato percorso, è evidente che il costo, a parità di chilometraggio, aumenti». Altra leggenda metropolitana? «Il fatto che in Abruzzo non assumiamo. Faccio presente che recentemente abbiamo fatto 20 assunzioni: 6 capitreno, 6 operai a Sulmona, 8 manovratori a Pescara, tutti giovani. Di questi tempi non è poco». Anche quella dei ritardi è una leggenda metropolitana? Penso ai pendolari di Sulmona... «La Sulmona-L'Aquila è un gioiellino, lì facciamo il 98% di puntualità. Poi se capita un ritardo, apriti cielo...». C'è anche la Pescara-Roma, da trent'anni non si fanno progressi sui tempi di percorrenza». «Quello della Pescara-Roma è un tema atavico non attribuibile solo a Trenitalia, ma al fatto che circoliamo su una rete che non ha avuto modifiche infrastrutturali significative da 50 anni, da quando la rete è stata elettrificata. E soprattutto questa rete entra nel nodo di Roma: lì quarant'anni fa circolavano 30 treni al giorno, oggi ne circolano 100, in un tessuto urbano di 800 mila abitanti. Questo cambiamento pone qualche problema e la velocità commerciale ne risente. Però va anche detto che la velocità commerciale è legata anche al numero di fermate che il treno fa. Se la Regione ci chiedesse di fare la Pescara-Roma senza fermate intermedie, noi lo faremmo, ma serviremmo solo quei 3-400 viaggiatori che ogni giorno vanno da Pescara a Roma, lasciando fuori gli altri. Sarebbe un controsenso». Un altro appunto che si fa a Trenitalia è sulla vetustà del materiale rotabile. «Posso anticipare che il 5 dicembre presenteremo i nuovi treni e al quel punto avremo tutto il parco rotabile nuovo, a parte alcuni diesel». L'Abruzzo è un mercato interessante per Trenitalia o per un qualsiasi altro vettore? «È interessante l'area metropolitana di Pescara che assomma a circa 500 mila persone. Sulla Pescara Roma avrei qualche remora a investire, teniamo conto che già l'autostrada non viene utilizzata come dovrebbe». A che punto siete con

il contratto con la Regione? «Siamo in fase di trattativa». Quello in corso è stato disdetto. «Scade a fine 2014, la Regione ha disdetto il rinnovo, una vicenda che ci ha lasciati perplessi». Parliamo dell'ex giunta. Perché siete perplessi? «Tutte le Regioni hanno sottoscritto contratti di 6 anni più 6 che prevedevano un impegno di Trenitalia a fare investimenti. La formula 6 6 consentiva a noi di avere tempo per l'ammortamento degli investimenti e alla Regione dava modo di attivarsi per le gare europee. Il rinnovo dopo i primi sei anni per noi era scontato. C'è stato un cambiamento di linea e la Regione ha deciso di disdire. Ci è dispiaciuto il fatto che la cosa sia stata annunciata prima sui giornali e poi a Trenitalia». E ora? «Stiamo lavorando a un contratto ponte di sei anni per arrivare alle gare. Tutte le Regioni si stanno orientando in questa maniera per poter poi arrivare alle gare. Ma noi porremo dei paletti». Quali? «Trenitalia rinnoverà il contratto solo ove il conto economico che deriva dal contratto sia in pareggio. Negli ultimi anni la società Ferrovie ha messo in opera un processo di efficientamento che l'ha portata da un debito di gruppo di 2 miliardi a un attivo di 400 milioni. Non possiamo permetterci rinnovi di contratti che prevedano un rosso alla fine». Siete preoccupati per l'imminenza delle gare? «No, fare le gare per noi è un modo per fare trasparenza nella gestione del sistema. Perché con la scusa che Trenitalia è il cosiddetto monopolista, i rapporti con le Regioni non sempre sono così lineari».

(*) Direttore regionale Trenitalia

