

Penali per il servizio, Trenord dice che i dati sono sbagliati o mal interpretati

Pubblicato: Venerdì 7 Luglio 2023



“Non è vero che «nei primi sei mesi di quest’anno le penali incassate dalla Regione sono aumentate di sette volte, passando da 1,5 a 11,2 milioni di euro»”.

Trenord si difende e puntualizza, dopo che sui giornali lombardi sono apparse dichiarazioni di diversi consiglieri regionali del Pd (ad esempio [Samuele Astuti](#)), sulla qualità del servizio, all’indomani di una commissione sul tema.

Perché le dichiarazioni del Pd non sono vere? “Gli 11 milioni di euro citati fanno riferimento ad assestamenti di bilancio Regionale per penali/detrazioni relative al 2022. **La cifra delle penali e detrazioni per il 2022 non è però ancora consuntivata con Trenord**, tenuto anche conto che 5 milioni di euro sono riferiti alla necessaria [sospensione del servizio nel Passante Ferroviario, tra luglio e agosto 2022](#), per il consumo anomalo dei bordini delle ruote a contatto con un tratto di rotaia”. Una dinamica esterna che comunque – va notato – è stata contestata comunque a Trenord dalla Regione, secondo il contratto di servizio (che consente poi di rifarsi sui gestori della rete, come viene peraltro richiamato in seguito nella nota).

Ma **Trenord contesta la lettura del Pd anche per un’altra ragione: il dato di partenza**. Che viene considerato – sostanzialmente – non valido perché fa riferimento a u momento straordinario: “Gli 1,5 milioni sono la somma di penali e detrazioni pagate da Trenord nel 2021 poiché, per il decreto *Cura*

Italia, durante l'emergenza Covid non venivano applicate penali e riduzioni di corrispettivo per la diminuzione del servizio".

Terzo dato contestato: il numero di bonus riconosciuti. "Sbagliato, nella comunicazione del PD, anche il **numero delle volte in cui sono stati riconosciuti i bonus: 145 e non 160 su 456** analisi. Ricordiamo che per definire le linee "in bonus" vengono sommati mensilmente i minuti di ritardo superiori ai 5 minuti accumulati dalle singole corse ai minuti delle corse soppresse. Il dato così ottenuto viene rapportato alla durata complessiva di tutte le corse di quella direttrice, secondo quanto previsto dal Contratto di Servizio. L'attuale assetto contrattuale rende difficile per Trenord rivalersi nei confronti di RFI e FerrovieNord, per soppressioni e ritardi dovuti a cause riconducibili alle infrastrutture e alla gestione della circolazione, e porta a identificare Trenord come unico responsabile dell'affidabilità". Insomma: da questo punto di vista le colpe non sono solo di Trenord, ma anche di chi gestisce i binari (un tema su cui Regione ha litigato spesso in passato con la "statale" Rfi, gruppo Fs).

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it