

Pescara PD; i tagli di Trenitalia umiliano l' Abruzzo

“I tagli dei treni e l'aumento delle tariffe isolano ed umiliano Pescara nell'indifferenza delle Istituzioni Locali”

Il PD comunale lo scorso dicembre ha tenuto un importante incontro in cui ricordava la coincidenza sottolineata dal Senatore Felicetti del 2011 come ricorrenza dei 150 anni dell'Unità D'Italia ma anche dei 150 anni dal regio decreto in cui venne istituita la linea ferroviaria Tronto-Taranto che passava per Pescara.

Se il 2011 è stato l'anno della ricorrenza dell'arrivo della ferrovia nella nostra città che ha significato per Pescara la fine dell'isolamento dobbiamo dire che dicembre 2011 è stato un anno nero per i tagli al trasporto ferroviario che rischiano di farci rituffare in un baratro chiamato isolamento.

Se la classe dirigente che governava l'Italia, l'Abruzzo, la Provincia di Pescara e il Comune di Pescara fosse stata una classe dirigente capace avrebbe lasciato il segno per il futuro, facendo squadra verso l'Europa per far inserire Pescara in un corridoio finanziabile. In Europa gli investimenti sulle infrastrutture passano per corridoi ed il corridoio più vicino è quello che da Helsinki arriva a Ravenna. Una classe dirigente notevole avrebbe fatto in modo di prolungare detto corridoio fino alla Puglia comprendendoci Pescara e l'Abruzzo.

Acclarato che non siamo dinanzi ad una classe dirigente capace, quanto meno tutelassero la parvenza stessa di classe dirigente lottando per il mantenimento dello status quo.

Il Presidente di ASSTRA Marcello Panettoni qualche tempo fa diceva che “senza crescita non si esce dalla crisi”, ma diceva anche che “senza trasporto non c'è crescita”.

Ad un mese di distanza dalla cd. Riorganizzazione ed efficientamento deciso da Trenitalia, registriamo come un'aggravante che i nostri livelli istituzionali erano all'oscuro di tutto e non certo come una esimente. Una classe dirigente che si lascia condizionare, sul proprio territorio su un aspetto vitale come quello del trasporto che è e deve restare una funzione sociale fondamentale per l'individuo, per i suoi spostamenti e per la stessa qualità della vita dei cittadini abruzzesi e la sostenibilità e lo sviluppo, dimostra di non essere all'altezza della stessa definizione di classe dirigente.

In altre Regioni (citiamo la Puglia di Michele Emiliano e di Vendola) la classe politica ritiene i trasporti la questione centrale dell'aver a cuore un territorio.

In Abruzzo e a Pescara invece, levata di scudi della classe amministrativa all'annuncio dei tagli e tanto inchiostro sprecato all'indomani dell'annuncio di Trenitalia, sia sulla stampa locale che registrava le prese di posizione di Mascia, Testa e Morra, sia nelle loro lettere inviate all'AD Moretti, ma poi il nulla.

Nessuna azione politica forte, nessuna manifestazione pubblica, nessun risultato portato a tutela del ristabilimento delle condizioni precedenti, nessuna proposta alternativa di razionalizzazione.

1) l'eliminazione di tutti i treni notturni ricadenti sulla cosiddetta linea adriatica e transitanti sul nostro territorio utili a spostarsi verso il nord del Paese dalle ore 18.00 alle ore 5.00 e l'eliminazione di tutti i treni che partivano verso nord direttamente da Pescara dalle ore 18.00 alle ore 5.00 significano isolamento del territorio e maggiori costi per i pendolari che devono trasferirsi per lavoro a nord e che sono costretti a rinunciare ad un giorno di permanenza di più a casa;

COLLEGAMENTI Treni Garantiti prima del 12 dicembre 2011 Treni Garantiti dopo il 12 dicembre 2011

Pescara - Bologna

18

18 (eliminate 4 corse notturne)

Pescara - Milano

13

8 (eliminate 3 corse notturne)

Pescara - Torino

11

8 (eliminate 2 corse notturne)

Pescara - Venezia

13

9 (eliminate 3 corse notturne)

Pescara - Verona

15

9 (eliminate 5 corse notturne)



2) la drastica riduzione dei più economici treni diretti intercity resi per lo più poco allettanti per via degli aumenti dei tempi di percorrenza diventati ormai simili ai treni locali di una volta.

Un solo esempio: Treno IC 624 in partenza alle 6.48 da Pescara raggiunge Bologna (distante appena 350km) alle 11.39 dopo 4h e 51 minuti ad una media di poco superiore ai 70km orari.

3) il sostanziale aumento delle tariffe. Sempre prendendo in esame le direttrici verso nord da un giorno all'altro la tariffa minima per un Pescara Milano è passata da 42€ a 62,50€ (48,8%)

per un Pescara Torino da 44,5€ a 69€ (55%)

per un Pescara Verona da 28€ a 51,75€ (84%)

per un Pescara Venezia da 35€ a 60,5 (72%)

4) drastica riduzione delle corse dirette cioè quelle che non necessitano di un cambio (quasi sempre a Bologna) che nei casi di Venezia e Verona è diventato obbligatorio su tutte le corse ma anche su Milano e Torino diventa sempre più presente con gli inevitabili sacrifici per l'utenza.

Trenitalia ci dice che quelle tratte di collegamento verso il nord durante le ore notturne provocano un deficit per i loro bilanci. E' ora che il trasporto recuperi la sua funzione sociale e che possa giustificare anche qualche deficit a fronte della privazione di collegamenti notturni verso il nord, specie per i pendolari e gli universitari fuori sede che, affrontando il viaggio notturno, magari guadagnavano un giorno in più per stare con la famiglia.

Ma anche altre proposte di razionalizzazione sono possibili:

Per esempio sostenendo un dialogo serrato con la Direzione regionale di Trenitalia per un efficientamento basato sulla ricerca dell'integrazione con altri vettori e con l'integrazione dei servizi su ferro e gomma accompagnato dall'integrazione delle tariffe. Nessuno per esempio perora il progetto di Sangritana. Dal 2009 la Sangritana (società regionale) si è candidata per i collegamenti sull'Adriatica in concorrenza con Trenitalia ma Trenitalia indugia a concedere l'assenso. Potrebbe essere una valida alternativa specie di notte come pure per l'accelerazione dei collegamenti Pescara Roma.

In un momento in cui la nostra città ha perso definitivamente il collegamento marittimo con la Croazia, trasferitosi l'anno scorso ad Ortona e che non ci sarà per il 2012, che vedrà forti tagli nel TPL su gomma a seguito della manovra Berlusconi, che vede aumentare accise sulla benzina, bollo auto e pedaggi autostradali a fronte di un'autostrada che aumenta a tre corsie sull'Adriatica A 14 ma solo fino al Tronto (snobbando l'Abruzzo) e che nel collegamento per Roma presenta la carreggiata più stretta d'Italia, che prende atto irrimediabilmente dell'insabbiatura del porto e della navigabilità del fiume, è ora che la classe dirigente inizi a farsi sentire.

In Puglia dove le corse notturne sono state ridotte ma non eliminate del tutto Regione Puglia e Comune di Bari portano avanti una class action contro Trenitalia. A Pescara dove i tagli sono stati completi e ben più gravi che in Puglia cosa si fa?