

Tagli al trasporto ferroviario - Trenitalia taglia i costi di manutenzione degli scali ferroviari. La Filt-Cgil segnala il progressivo ridimensionamento della rete regionale. Pescara centrale avrà funzioni sempre più residuali Chieti farà a meno del capo stazione

PESCARA. Le stazioni abruzzesi sono sempre più scali ferroviari fantasma: servizi chiusi, nessun capostazione nè personale disponibile per le informazioni. Tutto automatizzato. Regolato da un'unica regia del movimento dei convogli che, per la direttrice Adriatica, fa capo alla direzione ferroviaria di Bari. La stazione centrale di Pescara avrà compiti progressivamente residuali, mentre a Chieti, dove ancora resiste la figura del capostazione che scende sul marciapiede a fischiare la partenza del treno, in meno di un anno scomparirà anche quella, e la stazione teatina sarà trasformata, come la gran parte degli scali disseminati lungo la fascia litoranea, da Giulianova a Vasto, o quelle dell'Abruzzo interno fino a Sulmona, in un luogo anonimo completamente automatizzato. Unica ad avere qualche chance di resistenza è la stazione di Avezzano, ma solo perché è la meno aggiornata per funzionare nella totale assenza di figure umane.

L'aggiornamento tecnologico degli scali ferroviari è un processo che va avanti da più di un decennio. Dalla fine degli anni Novanta, le stazioni si stanno trasformando in siti di archeologia industriale, tracce di un passato che affiora solo come memoria. Del resto, le politiche di Trenitalia non lasciano pensare a un'inversione di rotta, nonostante che, come strategia a lungo termine, la Comunità Europea preveda che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma per distanze superiori a 300 chilometri venga trasferito su altri vettori, in primis quello ferroviario. Insomma, se l'Europa chiede di potenziare la rete ferrata, Trenitalia va nella direzione opposta. «Non tutti sanno», dice il responsabile per le attività ferroviarie della Filt-Cgil, Giovanni Carafa, «che i tagli sono previsti, oltre che con la eliminazione dei treni, proprio sui costi della rete». Rete ferroviaria italiana (Rfi) è infatti costretta, sulla base della riduzione dei finanziamenti messi a disposizione dal ministero dei Trasporti, a disabilitare parzialmente le stazioni, riducendone la capacità operativa.

«Le disabilitazioni», spiega Carafa, «determinano l'impossibilità di realizzare incroci e precedenze dei treni nelle stazioni, con la conseguenza inevitabile di rallentarne ulteriormente la velocità commerciale». Nel gergo manageriale, si chiama razionalizzazione. Ed equivale alla capacità di adeguare le possibilità di spesa ai tagli finanziari imposti dal governo. «L'obiettivo», riprende Carafa, «è quello di aumentare la lunghezza delle tratte ferroviarie, quindi di eliminare in alcune stazioni tutti i binari, a esclusione di quelli destinati al transito dei treni, riducendo così la presenza di deviatori, segnali, circuiti. Tutte infrastrutture che necessitano di continua manutenzione, quindi di costi. Il danno subito dalla comunità sarà duplice: da una parte, la contrazione delle attività di manutenzione comporterà la riduzione dei posti di lavoro; dall'altra, inciderà negativamente sulla qualità del servizio».