

“GTM si muove per te”. I sindacati: “Ma perché muoversi se i risultati sono questi?”

Filt Cgil – Fit Cisl – Faisa Cisl – Ugl Autoferro: “Sui servizi non si può sperimentare all’infinito”

Lo scorso luglio, dopo aver atteso gli esiti di un breve ma necessario periodo di assestamento, commentammo i nuovi servizi di trasporto locale messi in atto dalla Gtm per il periodo estivo. Pur nel pieno rispetto delle competenze e dei ruoli, evidenziammo le criticità e sottolineammo come l’azienda avesse badato più ad una roboante campagna pubblicitaria che a verificare i presunti benefici annunciati per soddisfare l’esigenze dell’utenza. Lo affermano le segreterie provinciali delle OO SS in un comunicato.

Con questo incauto slogan l’azienda ha voluto enfatizzare i nuovi servizi, ma alla luce dei risultati, rappresentano quasi una beffa per l’utenza al punto che qualche viaggiatore, inveendo contro il malcapitato autista, si è posto un legittimo quesito: “Ma perché muoversi se i risultati sono questi?”

I cambiamenti improvvisi disorientano l’utenza. Ovviamente siamo assolutamente convinti che i servizi vadano costantemente monitorati ed adeguati in base alle reali esigenze dei portatori di interesse, ma crediamo altresì che non si possa sperimentare all’infinito e soprattutto che non si debba sfasciare ciò che invece funziona. Infatti temiamo che i continui cambiamenti dei tragitti attuati dall’azienda senza una vera programmazione, senza un approfondito studio di settore in grado di intercettare la reale domanda di mobilità dell’utenza, rischino di produrre un boomerang dagli effetti disastrosi, tra i quali non va esclusa anche una possibile riduzione dei viaggiatori che rappresenterebbe davvero uno strano paradosso in un contesto di crisi economica e di forti impennate dei prezzi dei prodotti petroliferi. Ciò che si è prodotto questa estate e che la Gtm, con ulteriori e preoccupanti modifiche intende riproporre per il periodo invernale/scolastico, non ci trova affatto convinti e lo affermiamo da “addetti ai lavori” ovvero rappresentando quelle istanze e quelle esperienze dirette di chi vive quotidianamente a bordo dei mezzi pubblici, confrontandosi sistematicamente con l’utenza e con i problemi della viabilità cittadina.

La politica si occupi anche di trasporto locale e non solo dello stadio – Ci limitiamo pertanto a fare alcune brevi considerazioni e suggerimenti auspicando che anche sul trasporto pubblico locale (e non soltanto sulla funzionalità e sulle problematiche dello stadio Adriatico

di Pescara), la politica eserciti quel diritto/dovere di controllo su un servizio altamente sociale come è quello della mobilità che da qualche anno a questa parte non è affatto rispondente alle aspettative dei cittadini.

La scissione della linea 38 – La divisione della linea 38 in 3 e 8, è in linea di massima condivisibile e ripristina di fatto una condizione preesistente risalente ad oltre un decennio fa. Quello che invece non è condivisibile è che si siano divise le due linee 3 e 8 pretendendo di ottenere gli stessi risultati lasciano complessivamente invariate le corse giornaliere da effettuare. Così facendo i tempi di attesa tra una corsa e l’altra passati in alcuni tratti (Tiburtina per la linea 8 e Via Vestina per la linea 3) da 10 a 20 minuti rischiano di vanificare i buoni propositi della scissione e quindi i benefici per l’utenza. Oltretutto l’entrata in vigore dei nuovi servizi (16/9), coincideranno con alcuni importanti lavori sul manto stradale all’altezza della via Vestina, previsti dal Comune di Montesilvano e che, ovviamente, aumenteranno non di poco disagi e disservizi.

Aeroporto: dietro front su shuttle e servizi dedicati – Sono anni che sindacalmente stiamo insistendo affinché venga istituito un servizio dedicato di trasporto che assicuri collegamenti veloci tra l’Aeroporto di

Pescara e i rispettivi punti di interesse turistico (stazione centrale, alberghi, ecc), alla stregua di quanto avviene ad esempio all'Aeroporto Orio al Serio di Bergamo dove atterrano e decollano numerosi voli tra i quali anche quelli provenienti e diretti a Pescara e dove si registra un puntuale ed efficiente servizio navetta in coincidenza con proprio con i voli. Quando a Giugno la Gtm annunciò lo shuttle bus pensammo che finalmente fosse stato andato a segno un nostro suggerimento. Purtroppo è stata un'illusione peraltro durata appena 3 mesi. Oggi dello Shuttle bus non c'è più traccia. I tempi di attesa in Aeroporto, nel frattempo, si sono raddoppiati (da 10 a 20 minuti) e per lo più i malcapitati utenti dello scalo, in alcuni casi, saranno costretti anche ad estenuanti tragitti aggiuntivi verso i centri commerciali (Ipercoop) per poi tornare indietro e ripassare da dove sono atterrati, prima di raggiungere le agognate mete. Non ci sembra un bel servizio per turisti e passeggeri!

L'ultima corsa della linea 38 in partenza dall'Aeroporto è prevista per le 22.30. Peccato che dopo o intorno a quell'ora atterrino e decollino ancora tanti voli tra i quali (Milano, Bergamo, Londra, Oslo, Bruxelles, Cagliari solo per fare alcuni esempi). Lo scenario che si prospetta è un terminal desolante vuoto senza mezzi pubblici disponibili e con l'unica alternativa rappresentata dal taxi, da un amico/parente o dal proprio mezzo privato.

Linea 6: perché rovinare un servizio lineare? – Fino a pochi mesi fa, la Linea 6 assicurava, con un tragitto assai lineare, il collegamento tra la zona Nord di Pescara e il comune di Sambuceto percorrendo la SS16 (S.Filomena – Viale Bovio – C.so Vitt.Emanuele – Via Marconi) fino all'altezza dello stadio per poi tagliare verso l'interno percorrendo via Tirino fino al confine con il Comune di San Giovanni Teatino raggiungendo per l'appunto la località di Sambuceto. Con la modifica in vigore a partire dal 16 settembre, avremo un tragitto assai contorto e tortuoso che determinerà l'isolamento di un'importante area abitativa nei pressi della stessa via Tirino, impedendo altresì agli utenti della zona interna di raggiungere via Marconi.

Linee 1 e 2 – Il problema delle sovrapposizioni ovvero del contemporaneo passaggio di più linee sulla stessa tratta, di norma riguarda le diverse aziende di tpl che operano sullo stesso territorio. Nel caso delle linee 1 e 2, si tratta invece di un'annosa sovrapposizione di linee espletate dalla stessa azienda di trasporto. La Gtm infatti da tempo non riesce ad individuare una soluzione al problema delle due linee che raggiungono entrambe il Comune di Francavilla. L'idea di far partire gli autobus in orari atipici (es. 8.03 – 8.23) non ci sembra il massimo.

Le paline intelligenti – “Servizio momentaneamente sospeso” è il testo che campeggia da qualche giorno sulle 80 paline intelligenti alle fermate. Un progetto assai ambizioso che mirava a fornire informazioni dettagliate sugli orari dei passaggi degli autobus alla fermate, in stile metropolitana per intenderci, ma che per motivioscuri ha cominciato ad evidenziare elementi di inaffidabilità al punto che la Gtm, in previsione di una situazione organizzativa non proprio facile debuttata lo scorso 16 settembre, ha deciso cautelativamente di sospendere evitando così altre brutte figure.