

Quale futuro ferroviario in Abruzzo?

Pescara – Non usano mezzi termini le segreterie Regionali di Filt Cgil e Fit Cisl Abruzzo unitamente ai Responsabili Regionali con delega al trasporto ferroviario, stante l'attuale situazione che caratterizza l'insediamento ferroviario in Abruzzo.

“L'aria che si respira è quella della smobilitazione. Si fa a gara per giustificare un disimpegno che, al contrario, non ha alcuna motivazione logica se non quella di sacrificare l'Abruzzo sull'altare del riordino degli investimenti ferroviari, ovviamente a vantaggio di altre realtà regionali. La cosa più deprimente è il disinteresse sul tema da parte di chi, invece, dovrebbe reagire con sdegno avendo la ragione dalla propria parte e che per decenni ha sottovalutato il problema”.

Per i Sindacati i dati sono eloquenti:

“Da aprile l'Alta Velocità raggiungerà anche le Marche. Trenitalia lo ha annunciato ufficialmente in questi giorni proprio mentre contestualmente il gestore privato Ntv si appresta a garantire – in tempi altrettanto brevi – l'arrivo ad Ancona del treno ad alta velocità “Italo”. In una regione confinante con l'Abruzzo, distante poco più di un'ora di viaggio, persistono addirittura due gestori che si contendono a suon di spot e di offerte, la presenza dell'alta velocità sul territorio. In Abruzzo stranamente tutto ciò non accade e viene giustificato con un raffronto non veritiero in termini di passeggeri e di densità demografica. Sarà forse che il bacino demografico dell'area metropolitana che insiste su Pescara è di circa 280.000 abitanti a fronte dei 103.000 riscontrabili su Ancona? Scontiamo inoltre una cronica arretratezza infrastrutturale che, specie sulla Pescara – Roma, penalizza il territorio regionale, senza dimenticare il disimpegno di Trenitalia in termini di materiale rotabile utilizzato con tutto ciò che ne consegue sui tempi di percorrenza. Se in questo Paese non la si smette di ragionare solo in termini commerciali su questioni che invece hanno un carattere di tutela costituzionale, come il diritto alla mobilità (anche se è bene ricordare che la Biglietteria di Pescara fa registrare incassi di gran lunga superiori a quelli di Ancona e Foggia) le problematiche non verranno mai affrontate con il giusto punto di vista. E a tutto questo si aggiunga che paghiamo tariffe uguali al resto d'Italia pur avendo il peggior servizio del Paese. E' il momento di dire basta e di invertire una tendenza, anche in termini occupazionali”.

Per i rappresentanti dei lavoratori vi è inoltre la questione relativa all'abbandono della Stazione di Pescara Centrale:

“E' dal 1988 che la Stazione di Pescara è in continuo degrado rispetto al contesto urbano per incapacità ed inefficienze di chi avrebbe dovuto curarne l'utilizzo. L'intero immobile ha una potenzialità di circa 19.000 metri quadri locabili (fonte Centostazioni) ma ad oggi ne risultano affittati solo circa 2.000. Riteniamo che vi sia anche una non corretta politica dei prezzi perché si prendono a riferimento i canoni di locazione di Corso Vittorio Emanuele piuttosto che quelli di Via Ferrari e questo produce una inevitabile fuga da parte di potenziali locatari. Certo non si può sottacere sulla non vivibilità di ambienti che, in alcuni casi, stanno tornando nella disponibilità della natura o fungono da bivacchi incontrollati e potenzialmente pericolosi. Il problema quindi è serio ma guai a confondere la problematica commerciale dell'immobile con il servizio ferroviario offerto. Sono due aspetti distinti e separati e chi tende a metterli in relazione lo fa con premeditata superficialità.”

Per chiudere, le Segreterie Regionali di Filt Cgil e Fit Cisl Abruzzo unitamente ai Responsabili Regionali con delega al trasporto ferroviario indicano quelle che possono essere le azioni minime da realizzare per dare all'Abruzzo quanto costituzionalmente gli spetta:

“Il Paese non può andare a due velocità, specie se le Regioni bistrattate hanno anche i numeri per rivendicare servizi e qualità. Chiediamo quindi con forza che Pescara venga inserita tra le località collegate

con l'Alta Velocità, attraverso l'utilizzo di materiale rotabile adatto, e che torni ad avere una presenza adeguata di vendita e di Assistenza alla Clientela. Sarebbe opportuno infine che le Società del Gruppo FS e chi le rappresenta ottemperino concretamente al mandato al quale sono chiamati, ognuno per quanto di competenza. Confondere il ruolo di Gestore dell'Infrastruttura (RFI) con quello delle Imprese Ferroviarie (Trenitalia, NTV ecc.), come accaduto recentemente, non fa altro che dare ragione a chi vede nella prevaricazione campanilistica l'unico elemento a supporto di scelte illogiche.”

