

FAST CONFESAL Abruzzo al D.P.E.F.R. - Cap. IV - Vers. 15.10.2007

4.1.8– LA POLITICA DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA'

Encomiabile la tenacia politica dell'Assessore Ginoble ed oltremodo apprezzabile lo staff tecnico che ha lavorato su questo Capitolo della Politica dei Trasporti e sul PRIT.

Nonostante ciò, ed in considerazione delle note difficoltà di bilancio della Regione (Sanità), riteniamo limitative e fortemente parziali le scelte “obbligate” previste negli investimenti infrastrutturali e tecnologici in tutti i settori: strade, ferrovie, porti ed aeroporti.

L'attuale momento storico di trasformazione nell'assetto federativo della gestione dei servizi tutti, per quanto riguarda i trasporti trova contemporaneamente in atto una trasformazione epocale “liberalizzazioni” delle maggiori Aziende nazionali quali le Ferrovie dello Stato, l'Alitalia, l'ANAS, il tutto nell'assoluta incertezza Amministrativa, economica e politica.

Citiamo:

1. La Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è parte integrante del Gruppo FS e quale AD ha avuto, per otto anni, l'ing. Moretti, lo stesso attuale AD del Gruppo FS, inoltre, RFI dipende dal Ministro dei Trasporti e non da quello delle Infrastrutture.

2. Le Società ex Gestione Governativa Penne-Pescara e FAS prendono fior di soldi ancora dal Ministero del Tesoro. Non è facile in queste condizioni arrivare ad un riordino ed a un nuovo assetto Societario di tutte le entità aziendali che comunque erogano servizi alla collettività, principalmente con le casse regionali.

Con questa premessa intendiamo richiamare l'attenzione sulla semplice questione dello “strapotere” dei vari AD delle ex Aziende statali che comunque attingono una quantità enorme di denaro dalle casse dello Stato ma, in questa fase storica, non investono in Abruzzo.

Eppure, in tutti i Piani Industriali triennali di queste Aziende è evidente il Loro potere economico tale da incidere nell'economia di un territorio.

Dal Piano Industriale 2007 – 2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato:

(.... è inoltre in grado di sviluppare un indotto con ricadute occupazionali molto elevate sia in zone ad elevata densità di lavoro che in zone “meno avvantaggiate”).

LE DECISIONI DELLE FERROVIE SONO “AZIONI POLITICHE” VERE, CHE INTACCANO E MODIFICANO LA VITA DELLE PERSONE E DELLE IMPRESE

Con questo pensiero perseveriamo nel sensibilizzare gli Amministratori e le Istituzioni regionali affinché non “BEVANO”, in silenzio, le decisioni delle Ferrovie dello Stato, anche quando queste intaccano ambiti che modificano profondamente il tessuto sociale, economico e produttivo di un territorio, espropriando di fatto le rappresentanze elettive del loro ruolo di guida politica.

L'unico investimento previsto dalle FS in Abruzzo è al 2010 con il raddoppio della linea a nord di Ortona. Un tratto di circa 500 metri che, tra l'altro, sulle stesse pubblicazioni di servizio delle FS “virtuali” è già a doppio binario.

Invece:

- **nella nuovissima galleria San Giovanni di Km 9.311 a sud di Ortona, per un chilometro mancano nicchie, nicchioni, cameroni, telefoni fissi, pulsanti di emergenza, ecc... SU questo tratto di linea abruzzese (Pescara a Vasto) è indispensabile il Beacc (Blocco elettrico automatico a corrente codificate) ovvero la Ripetizione Segnali Continua in**

macchina che interfacciato con SCMT garantisce un buon livello di sicurezza ed è altrettanto indispensabile imporre ad RFI la messa in regola di queste nuovissime opere infrastrutturali;

- *nella nuova stazione di Fossacesia - Torino di Sangro, sulla linea Adriatica, la situazione è risibile: bagni e sale d'aspetto per i "clienti" sono stati occupati da Trenitalia. Da questa stazione partono, tra l'altro, i treni merci (Trenitalia e FAS/FNM) di pianali Lais con i furgoni Sevel (Fiat/Citroen/Peugeot), peccato che i nuovi binari di presa e consegna siano stati realizzati più corti dei treni a composizione storica bloccati (ci scommettiamo che entro dicembre c.a. accorceranno i treni ad una lunghezza massima di 470 metri). Almeno per questo bastava ricopiare, così com'era, la vecchia stazione di Torino di Sangro e rendere i segnali luminosi a terra fruibili dai treni e non disposti a via impedita perennemente;*
- *a Pescara, la stessa nuova e bella Stazione di Centrale è in completo abbandono ed è rimasta un'opera incompiuta con non poche criticità infrastrutturali ed impiantistiche, che rasentano la "beffa" con scale mobili ferme da 18 anni;*
- *per finire, in Abruzzo siamo di fatto rimasti senza uno scalo merci. Quello di Pescara Porta Nuova deve essere a breve completamente dismesso e attualmente è ridotto al limite della sopravvivenza e del futuro Interporto di Manoppello non ci sono speranze per l'immediato e non è certo RFI che si preoccupa di sollecitare i lavori o investire per il raddoppio della linea sino a Manoppello;*

In sintesi:

- Investimenti per una maggiore sicurezza delle linee (gallerie, viadotti, GPRS, ecc.);
- velocizzazione della Pescara –Roma per lotti funzionali, e della Sulmona - L'Aquila con l'elettrificazione della linea;
- raddoppio della tratta fino a Manoppello, sede dell'Interporto Merci, e prolungamento della linea ferroviaria all'interno del comune di Teramo.
- realizzazione del Sistema di comando centralizzato del traffico (CTO) sulla Sulmona – Roma. Questo sistema metterebbe in grado un solo operatore di comandare le stazioni da Sulmona a Roma;
- riqualificazione della Stazione di Pescara Centrale e realizzazione della sala Eurostar;
- mantenimento dei collegamenti con le Regioni limitrofe (Napoli e Terni) da Sulmona e da Avezzano e treni interregionali sull'Adriatica (Bari-Bologna).

Per finire, a pag. 34 del D.P.E.F.R. Cap. IV vers. 15.10.2007 dove si parla di “...possibilità di incrocio contemporanei...” “...in attesa della realizzazione del grande intervento della velocizzazione dell'intera tratta Pescara-Roma” non vogliamo pensare che abbiano usato un'altra terminologia per dire: “R.F.I. affronta il problema degli incroci su linee a semplice binario come se fossero normali movimenti su binari indipendenti” (Si ripristini la procedura di incrocio ad itinerari dei treni non convergenti, ben nota dai ferrovieri da sempre e conosciuta da tutti dopo l'incidente di Crevalcore (BO), con 17 vittime).

Abbiamo insistito esclusivamente sulla questione ferroviaria perché riteniamo impensabile che si possa sopperire dal territorio alle negligenze del Gruppo FS, anzi, la collettività che vive questo territorio con le sue Istituzioni è stato ed è vittima di angherie e soprusi a favore di Regioni politicamente meno disposte a “bere in silenzio” le decisioni delle Ferrovie dello Stato anche quando queste intaccano ambiti che modificano profondamente il tessuto sociale, economico e produttivo di un'intera Regione. Ovvero, queste Società devono investire anche in Abruzzo nelle indispensabili infrastrutture, in tecnologia, in impianti, nei vettori, perché, al momento, investono in nome e per conto della Nazione Italia e devono investire in Abruzzo anche in termini di risorse umane se non altro perché siamo di fronte a quella che potremmo definire “eutanasia occupazionale”, con l'aggravante della premeditazione!