

Abruzzo e Molise: «Per i trasporti siamo al Medioevo» di Carmine Ranieri e Franco Rolandi

Pesanti tagli ai servizi, una rete ferroviaria imbarazzante, convogli vetusti, continue inefficienze e (come se non bastasse) aumenti tariffari. Inevitabile il crollo dell'utenza. E l'autonomia differenziata non farà che peggiorare le cose

Che l'Italia sconti un gap infrastrutturale su strade, treni e porti, tale da collocarlo all'ultimo posto dei dieci più importanti paesi europei (fonte Cgia di Mestre), non è in alcun modo una novità, ma la dimensione dell'arretratezza della rete ferroviaria e più in generale del trasporto su rotaia in Abruzzo e in Molise ha raggiunto un livello davvero insopportabile in grado persino di mettere in discussione quel diritto alla mobilità dei cittadini sancito dalla nostra Costituzione. L'occasione e lo spunto per questa nostra denuncia ci è stato fornito da Legambiente e dal rapporto Pendolaria 2018 che abbiamo avuto modo di scandagliare per analizzare le condizioni del trasporto ferroviario proprio nelle due regioni confinanti Abruzzo e Molise.

Da questo studio e prima ancora di entrare nelle negatività da primato che interessano le due regioni, sono emersi due aspetti fondamentali: il primo sta ad indicare che nel Paese c'è tanto bisogno di trasporto su ferro e laddove si realizzano investimenti, i pendolari rispondono in maniera significativa; viceversa laddove questi investimenti latitano o tardano ad arrivare, i pendolari si allontanano con molta più celerità di quanto si possano eventualmente avvicinare ed intercettare. Il secondo aspetto rappresenta se vogliamo lo specchio dell'Italia, ovvero la rappresentazione delle contraddizioni e delle diversità. Nel trasporto ferroviario, infatti, al costante aumento del numero dei passeggeri (7,9% in appena 4 anni equamente ripartiti tra servizio regionale ferroviario e metropolitane), fa riscontro un dato in assoluta controtendenza che contraddistingue le regioni del Mezzogiorno, tra le quali, manco a dirlo primeggiano Abruzzo e Molise.

Impietoso davvero il dato dell'Abruzzo che con il 39,9% di viaggiatori in meno, è passato dai 23.530 viaggiatori giornalieri del 2011 ai 14.140 del 2017, collocandosi addirittura al primo posto tra le regioni che hanno perso in assoluto utenza e viaggiatori. Anche il Molise ha subito nello stesso periodo un calo significativo che si attesta all'11,1% preceduto in questo triste primato negativo oltre che dal citato Abruzzo, dalla Campania e dalla Sicilia. Il Molise è invece al primo posto (scambiandosi il primato negativo con l'Abruzzo) rispetto all'ammontare complessivo dei tagli ai servizi registrati nell'arco temporale che va dal 2010 al 2018. Ovviamente in quel -33,2% di servizi decurtati che caratterizza il Molise, incide tantissimo la chiusura della tratta Termoli-Campobasso di 87 km, avvenuta nello stesso arco temporale. L'Abruzzo con un -9,6% si colloca sempre ai primi posti di questa classifica davvero poco nobile. Fa davvero riflettere che in queste stesse regioni nelle quali si registrano sensibili tagli ai servizi e all'offerta nonché cali dei viaggiatori, si registrino anche paradossali aumenti tariffari, (25,4% per l'Abruzzo e 9% per il Molise).

Altro aspetto inquietante è la vetusta del materiale rotabile anche se su questo fronte le due regioni collocandosi su un'età media di 17 anni, sono in buona compagnia con le regioni del Mezzogiorno. Addirittura analizzando il triennio 2015/2018, l'Abruzzo primeggia tra quelle regioni che evidentemente con i nuovi treni immessi in circolazione negli ultimi mesi, hanno parzialmente recuperato un gap che nella precedente versione di Pendolaria la vedeva primeggiare in negativo anche su questo dato. Nulla di nuovo

invece per il Molise che rispetto al materiale rotabile, paga l'oggettiva difficoltà a fare investimenti su motrici diesel dal momento che ci si sta muovendo verso l'elettrificazione della rete anche se allo stato attuale i km elettrificati sono soltanto 60 su un totale di 265 (poco più del 20%). La percentuale di elettrificazione in Abruzzo è decisamente più elevata sfiorando il 70% della rete (470 km su un totale di 676 km), un dato che è in linea con la media nazionale.

Sempre rispetto alla qualità delle infrastrutture e della rete, un altro problema rilevante, è l'alta incidenza dei km a binario semplice o unico. In Molise dei 265 km di rete, appena 23 sono a binario doppio pari ad una percentuale inferiore al 9%. In Abruzzo il dato migliora un po', ma stiamo parlando comunque di una percentuale di poco superiore al 18% (appena 123km su un totale di 676), percentuale ben lontana dal quel 43% che caratterizza la media nazionale. Un altro dato estremamente significativo, è rappresentato dai singoli stanziamenti garantiti dalle Regioni mediante i contratti di servizio e che si vanno a sommare alle risorse derivanti dai trasferimenti dello Stato. Nel 2017 la spesa sostenuta per il servizio ferroviario regionale rapportata al bilancio regionale è stata pari allo 0,13% per il Molise e allo 0,24% per l'Abruzzo. Anche in questa circostanza, le due regioni si collocano agli ultimi posti considerando che vi sono Regioni che arrivano a stanziare importi in grado di superare anche l'1% del bilancio regionale.

Per concludere questa mole di dati estremamente significativi (il cui dossier completo è qui scaricabile) vi sono quelle che Legambiente e Pendolaria considerano le 10 linee peggiori d'Italia e tra le quali quest'anno figura la Roma Campobasso. Stiamo parlando di 244 km complessivi per i quali i maggiori problemi si concentrano nei primi 75 km che risultano essere privi di elettrificazione e a binario unico. Basti pensare che per collegare Campobasso ad Isernia occorrono 53 minuti con una velocità media di 55km/h su una linea sostanzialmente vuota. Nella classifica dello scorso anno figurava invece la Pescara-Roma che, ancora oggi, a nostro avviso, continua a rappresentare comunque una tra le peggiori linee ferroviarie presenti nel nostro paese.

A fronte di questo scenario davvero inquietante e che potrebbe addirittura peggiorare per queste due regioni qualora si concretizzasse quel provvedimento di autonomia differenziata per il quale si sta avviando il relativo iter parlamentare, è del tutto evidente che i due governatori Marco Marsilio e Donato Toma, accomunati dallo stesso pesante deficit di competitività infrastrutturale rispetto al resto del paese, debbano mettere insieme le loro comuni e sacrosante ragioni per rivendicare quei principi fondamentali sanciti dalla nostra Costituzione in base ai quali i cittadini di questo Paese dovrebbero potere disporre in egual misura di alcuni diritti fondamentali e tutto ciò a prescindere da dove gli stessi cittadini nascano o siano residenti. La Filt Cgil e la Cgil Abruzzo Molise sono state a manifestare la scorsa settimana a Roma unitamente ai sindacati dell'edilizia per chiedere con forza che in questo paese, a partire dal mezzogiorno, si riattivino quelle politiche industriali in grado di sbloccare i cantieri e riattivare gli investimenti. Ed è ciò che chiediamo anche alle due amministrazioni regionali che rappresentano identità nelle quali persistono forti ed insostenibili disuguaglianze nella fruizione dei servizi pubblici e nell'esigibilità per l'appunto di diritti fondamentali per i cittadini.

Carmine Ranieri è segretario generale Cgil Abruzzo/Molise; Franco Rolandi è segretario Filt Abruzzo/Molise