

Ferrovie, non solo Alta velocità



di Ennio Cicali

L'avvio dell'alta velocità ha fatto passare in secondo piano i tanti problemi delle ferrovie in Toscana. Del resto, è comprensibile: 35 minuti per andare da Firenze a Bologna, treni che sfrecciano a oltre 300 chilometri all'ora sotto l'Appennino, colpiscono più dei «regionali» fermi ai nodi di Campo di Marte o Rifredi per dare la precedenza alle varie Freccie – Rosse o Argentate – costringendo i pendolari toscani a pagare ancora una volta per la mancata puntualità. I disagi del trasporto regionale sono l'aspetto più appariscente dei tanti problemi che affliggono il sistema ferroviario toscano. Ad essi ha dedicato un corposo dossier la Fit-Cisl, uno dei sindacati dei lavoratori dei trasporti.

Sono molte le opere in programma: tra le tante il raddoppio della Pistoia-Lucca, da completarsi entro il 2014. I soldi ci sono, circa 63 milioni di euro della Regione che sfrutterebbe i fondi comunitari e 38 milioni da Rfi. Se gli accordi non saranno perfezionati entro i primi mesi del 2010, i finanziamenti dell'Ue potrebbero essere dirottati verso altre opere. Prevista anche la velocizzazione della tratta Montecatini Terme - Lucca (circa 60 milioni di euro), e il sottoattraversamento di Montecatini Terme (circa 80 milioni di euro).

Tra le opere ritenute necessarie per agevolare il turismo, la Fit-Cisl indica i collegamenti ferroviari con il porto di Livorno e l'aeroporto di Pisa meta delle compagnie low cost. L'entrata in funzione della Tav Firenze-Bologna, rende necessario l'incremento dei servizi locali sulla Firenze-Prato in sinergia con la Faentina, la Pisana e l'Aretina, con Rifredi come stazione di interscambio.

Dai passeggeri alle merci: la riduzione dei finanziamenti previsti nella Finanziaria 2010 non garantisce, secondo la Cisl, l'attuale produzione di treni, né i volumi di merci trasportati. Per scongiurare la chiusura di molti scali ferroviari, chiede il rilancio della Piattaforma logistica toscana che comprende il porto di Livorno, l'Interporto di Livorno - Guasticce e Prato Gonfienti. La sua attuazione garantirebbe un efficace trasferimento di merci dalla gomma alla ferrovia creando da subito le condizioni per meglio sfruttare l'asse Livorno - Firenze - Bologna in direzione nord Europa e del Corridoio 5 che parte da Trieste e arriva fino a Kiev in Ucraina.

Nei progetti degli anni scorsi la Toscana avrebbe dovuto essere il punto di riferimento delle tecnologie ferroviarie, sia italiane che estere. Invece, la « questione Osmannoro » è ben lontana da essere conclusa. Lo dice la lunga e dettagliata interrogazione dei consiglieri regionali dell'Udc Marco Carraresi, Giuseppe Del Carlo e Luca Paolo Titoni: un dettagliato resoconto di progetti annunciati e di « aspettative deluse ».

«Non dobbiamo dimenticare – nota il capogruppo Marco Carraresi – che il Polo ferroviario dell'Osmannoro è previsto in accordi sottoscritti anni fa anche dalla Regione Toscana. Di più: vi sono dei rapporti di tipo “collaborativo - commerciale” fra il Gruppo FS e la Regione, per quanto riguarda in particolare la valorizzazione urbanistica delle ex aree ferroviarie di Firenze Porta a Prato e di Campo Marte finalizzata al “business edilizio”. Sarebbe assurdo stupefacente, da parte della Regione, far finta di niente in merito alle scelte penalizzanti di Ferrovie». «Il polo dell'Osmannoro è sottoutilizzato», dice l'Udc. A cominciare dall'Impianto di manutenzione del trasporto regionale fra i più nuovi e moderni d'Italia. Conta 200 addetti ma lavora al di sotto del proprio potenziale produttivo – ha un solo turno diurno, ma i treni rientrano di notte – mentre la scarsa manutenzione è

ritenuta all'origine di molti disservizi (carrozze fredde e porte chiuse). Pesantemente ridimensionata anche l'Officina manutenzione carrozze. Occupa 222 addetti, nella vecchia sede di Porta a Prato erano quasi mille.

Lontano dall'essere completato il Centro di dinamica sperimentale, centro di eccellenza per la ricerca, sperimentazione e le nuove tecnologie ferroviarie. Oggi, a fronte del completamento dei banchi prova allestiti dalle ditte costruttrici «mancano idonee indicazioni da parte di chi le dovrà poi utilizzare». Nella struttura sono previsti almeno 150 posti di lavoro per operai, diplomati e laureati; inoltre, dovrebbe essere collegato con le Università e con le ditte costruttrici di treni, in particolare con la Breda di Pistoia, per attivare sinergie utili allo sviluppo industriale e occupazionale toscano.

Da non sottovalutare poi l'aspetto occupazionale. Nella costituenda Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie erano previsti 300 addetti, attualmente ci sono solo 70 persone di cui 50 a Firenze e gli altri a Roma.

Futuro incerto per il Dco di Firenze Campo di Marte (circa 200 addetti) – potrebbe essere trasferito a Bologna – che da sempre controlla tutta la circolazione sulla Firenze – Roma, sia per l'Alta velocità che il traffico regionale toscano. La struttura ridimensionata si occuperebbe solo della circolazione del nodo fiorentino.

A rischio ridimensionamento l'Ingegneria ferroviaria del viale Lavagnini a Firenze, che vanta notevoli competenze tecniche, occupa circa 500 lavoratori, in gran parte ingegneri e periti. Dal novembre scorso ha subito un ulteriore impoverimento con lo spostamento a Roma di attività e funzioni pregiate. «Uno smantellamento di estrema gravità, occupazionale e tecnica – conclude Carraresi – che va contrastato con grande decisione. È quello che chiediamo alla giunta regionale, è quello che finora purtroppo non è stato fatto».

14/01/010 TOSCANA OGGI