



Cronache FAL di Basilicata

Potenza, 04/04/2014

Vi proponiamo un sommario di recenti avvenimenti, di articoli di stampa e di interventi sul tema FAL in Basilicata.

Di recente il Sig. Abiusi (Ambiente e Legalità), attento osservatore delle vicende FAL, commentava sul web le incongruenze tariffarie contenute nel Contratto di Servizio FAL a cui la nuova Giunta Regionale dovrà mettere mano con il piano di rimodulazione del TPL, parlava anche dell'”improbabile tratta Potenza – Gravina – Bari ... e di intervento schizofrenico che ha buttato alle ortiche oltre 10 milioni € per l'adeguamento.”

Su queste vicende anche il Sindacato USB esprime dubbi e preoccupazione, soprattutto per il procedere a salti dei lavori e di cui non è possibile prevedere la loro ultimazione ed il ripristino del collegamento ferroviario Bari – Potenza, interrotto da circa tre anni.

Nel quadro preoccupante di crisi del TPL in Basilicata, alle minacce di blocco dei servizi da parte di ANAV e ASSTRA che rappresenta anche FAL, l'Assessore Regionale ai Trasporti ha risposto con razionalità e fermezza:”Agenzia dei trasporti – biglietto unico – integrazione”.

Forse finalmente si sta prendendo la via giusta, forse finalmente si arriverà ad una razionalizzazione del sistema. Ma non dobbiamo dimenticare che le associazioni datoriali che ora strillano e minacciano di buttare in mezzo alla strada i dipendenti, fino ad ora hanno attinto a piene mani da mamma Regione con il consenso della malapolitica ed anche di certi Sindacati, nonostante la qualità dei servizi offerti sia stata sempre scadente in tutta la Basilicata.

Ma il presunto debito accumulato delle aziende esercenti il TPL nei confronti della Regione, in totale circa 100 milioni€, non è affatto un dogma di fede, molto dipende dagli addendi di questa somma, perciò è necessario che la Regione esamini dettagliatamente questi conti.

Venerdì 04/04/2014 a Matera si è svolta la cerimonia inaugurale dell'immissione in servizio dei nuovi treni STADLER sulla linea Bari - Matera ed anche il rinnovo della tratta Venusio – Matera Sud. Il Sindacato USB di Basilicata si congratula con le FAL e apprezza questo importante risultato ottenuto grazie al forte impegno finanziario profuso dal Ministero e dalle due Regioni. Deve, però, rilevare che al rinnovo del parco macchine si sarebbe potuto arrivare forse già da 10 anni, se FAL non avesse perseguito progetti folli che alla prova dei fatti hanno avuto esiti disastrosi (si ricordi la famigerata automotrice AMS801 ecc. ..), con ritardi, disservizi e rilevante sperpero di risorse che hanno pagato gli utenti ed i pendolari di Matera, Altamura ecc.

Ma tanto, come dice la nota canzone “chi ha avuto ha avuto, chi ha dato ha dato, scurdammc o passato “ per il futuro, invece il Presidente e Direttore Generale delle FAL Dr. Colamussi ha preannunciato il finanziamento di 45 milioni€ per il raddoppio della Bari Matera. Su questo tema, pur avendo interesse allo sviluppo delle FAL, questo Sindacato USB esprime qualche perplessità in ordine a scelte e programmi che richiedono uno studio preliminare e non affrettati annunci.

La domanda di mobilità su ferro di Matera e della contigua area murgiana è questione importantissima, sussiste indubbiamente la storica esigenza di inserire la città di Matera nella rete ferroviaria nazionale, per le peculiarità del suo patrimonio artistico ed antropologico, per la forza e le potenzialità dei comparti turismo e manifatturiero, che però probabilmente significa :scartamento ordinario, trazione elettrica ed anche il recupero della linea incompiuta Ferrandina – Matera .

La questione comunque va affrontata con logica di sistema, collegialmente da Ministero, Regioni, Comuni, FAL, RFI, Università, forze imprenditoriali e sindacati .

Ma allora se è lecito volare alto, ci chiediamo senza alcun campanilismo perché non proporre anche lo sdoppiamento della sede tra RFI e FAL sulla tratta Avigliano L. –Potenza ?

Anche quella è una questione importante, perchè quel nodo scorsoio, caso unico in Italia, costituisce da sempre il principale vincolo allo sviluppo del trasporto ferroviario FAL nell'area suburbana di Potenza.

Sono tutti temi importanti che proponiamo all'attenzione dell'Assessorato e del nuovo Governo Regionale .

Ne abbiamo già parlato in un'altra occasione, ma questi nuove automotrici – n.4 STADLER tipo SB a due casse - acquistate per le Linee Potentine non sono state dotate del SCMT, pare che non siano neanche predisposte per l'installazione del SCMT. In breve il SCMT è il sistema di sicurezza di Controllo di Marcia dei Treni che RFI adotta da qualche anno, di cui anche i treni FAL delle linee potentine devono essere dotati, in quanto transitano sulla tratta Avigliano L. - Potenza Sup. che è gestita appunto da RFI. In mancanza di questi dispositivi, sulla tratta Avigliano L. – Potenza Inf. ai treni FAL è prescritta da RFI una limitazione della velocità max. a 50 km/h. Anche per i nuovi treni STADLER tipo MB varranno le stesse regole che evidentemente ne limiteranno le prestazioni, senza alcuna effettiva riduzione del tempo di percorrenza sulla relazione Avigliano Città – Potenza.

Occorre rilevare che questa problematica era ben nota da tempo e che l'installazione a posteriori dei suddetti SCMT sui nuovi treni comporterà tempi e costi rilevanti.

Ma questo problema interessa esclusivamente le Linee Potentine non sussiste per le Linee Baresi che sono svincolate da RFI, probabilmente la questione è stata trascurata a causa delle solite logiche, molto filopugliesi e poco filolucane, messe in atto dalla dirigenza FAL.

Ormai la gestione di ogni attività sensibile e di qualsiasi business FAL è affidato esclusivamente all'onnipotente Staff della Presidenza-Direzione Generale, potremmo definirlo "il circolo magico delle FAL".

Finanche gara e vendita del materiale d'armamento fuori uso della tratta Pietragalla – Avigliano L. è stata affidata con mandato speciale al suddetto Staff.

Ci chiediamo quale sia ormai la funzione residua della Direzione Amministrativa FAL e degli Uffici Magazzino, Approvvigionamenti e Gare di Potenza che per competenza territoriale avrebbero dovuto assolvere a questi compiti ?

Ci chiediamo perché le strutture tecnico-amministrative degli Uffici di Potenza vengono sistematicamente aggirate ed esautorate ?

Ci chiediamo a cosa serve discutere e perdere tempo sugli Organigramma FAL, se poi lo Staff della Presidenza ha facoltà di bypassare ogni competenza ed ogni struttura .