



Trasporti

Riconversione a idrogeno delle Ferrovie Appulo Lucane, necessario un nuovo management. USB, Confail e Orsa scrivono alle istituzioni



Bari, 19/04/2021

È di pochi giorni fa la notizia di uno studio di fattibilità per la riconversione all'idrogeno delle Ferrovie Appulo Lucane, predisposto da tre professionisti (Alfredo Morfini, Giuseppe Lacicerchia e Vito Chico) con il supporto dell'ex Consigliere Regione Puglia Enzo Colonna (estensore e proponente della L.R. n. 34 del 2019 – unica legge in Italia in materia di idrogeno), al quale hanno aderito i sindaci di alcuni Comuni lucani e pugliesi lambiti dalla rete FAL, il presidente della Provincia di Matera e il Presidente dell'ANCI Basilicata: un progetto di transizione ecologica che potrebbe beneficiare dei fondi del Recovery Fund.

Le nostre Organizzazioni Sindacali hanno sempre auspicato la riconversione energetica ad impatto zero anche nel settore del TPL; e le più recenti esperienze di Germania ed Austria nell'uso di mezzi ferroviari ad idrogeno stanno dando conferma della fattibilità di questo nuovo modello di mobilità sostenibile.

La criticità, infatti, non è nel progetto in sé, bensì nelle capacità di chi si ritroverà a gestire tali fondi e su come riuscirà prima a realizzare e poi a mantenere in vita questo nuovo sistema di mobilità. E giusto per chiarezza, non crediamo che tutto questo possa trovare un reale compimento se affidato all'attuale classe dirigente delle Ferrovie Appulo Lucane.

Ci teniamo a precisare che le nostre considerazioni, per quanto severe e dirette possano

sembrare, si basano sulle condizioni attuali delle infrastrutture e del servizio di Trasporto Pubblico offerto dalle FAL:

- il treno di nuova generazione Stadler ST4 è fermo nell'officina di Bari Scalo in "manutenzione" da oltre un anno;
- tre vagoni centrali dei treni Stadler fermi in deposito a Potenza da circa un anno;
- aumento dei tempi di percorrenza nonostante le tante promesse del passato (Bari – Matera in circa 2 ore, mentre Bari - Potenza in circa 4 ore e 30 minuti);
- la linea ferroviaria San Nicola – Avigliano Scalo interrotta da circa 8 anni, la linea ferroviaria San Nicola –Genzano inaugurata in pompa magna che di fatto rimane una tratta isolata dalla restante rete ferroviaria;
- la stazione di Matera Centrale senza personale FAL in front office e che allo stato attuale sembra l'ennesima cattedrale nel deserto;
- la recente chiusura della biglietteria di Bari Policlinico;
- Stazione di Avigliano Città declassata a fermata perché su una tratta priva di impianti ACEI;
- la recente chiusura della tratta Gravina – Genzano per lavori di rinnovo al momento fermi;
- lavori infrastrutturali terminati ma ancor non in esercizio come il raddoppio selettivo sulla tratta Venusio –Matera oppure il terminal di Serra Rifusa.

Questi dati ci dimostrano quanto l'attuale classe dirigente si sia più concentrata sui bilanci e la "cura" dell'immagine mediatica, piuttosto che sulla vera mission di un'azienda di trasporto: creare un'offerta adeguata garantendo collegamenti e servizi sempre più efficienti. Questi sono i risultati di oltre 10 anni dell'attuale gestione: per questo crediamo che sia ormai necessario un vero cambio di passo e che si proceda ad una rivalutazione e riforma degli attuali vertici aziendali, soprattutto nella visione di un futuro migliore.

USB-LP Puglia

Orsa-Autoferro Puglia

USB-LP Basilicata

Faisa-Confail Basilicata

18 Aprile 2021

