



Speciale famiglia e sacerdoti

pag. IV e V

Politici e Treni

Nonostante il tema sia da sempre conosciuto, da un po' di tempo si sente parlare più diffusamente del pericolo di declassamento della stazione ferroviaria di Massa. Da quando Trenitalia ha manifestato l'intenzione di eliminare la biglietteria tradizionale per passare a quella automatica, si è assistito ad una levata di scudi a tutti i livelli istituzionali. Strano che, avendo Massa numerosi rappresentanti nelle varie istituzioni pubbliche: Parlamento, Regione Toscana, Provincia e Comune, nessuno abbia potuto fare qualcosa "in tempo" per evitare di intervenire "a posteriori" e con affanno. E a noi non resta che assistere impotenti ai "tagli" e alle "ricuciture" Che tra i nostri Politici e le Ferrovie non vi sia una buona comunicazione? Può essere. Certo è che le abitudini invece, sono le stesse: Entrambi sono sempre in ritardo!

Robinuff

Trasporto ferroviario locale: è l'ora del cambiamento

Dopo l'annuncio di una possibile soppressione della biglietteria a Massa Centro si delineano nuovi scenari per la provincia apuana

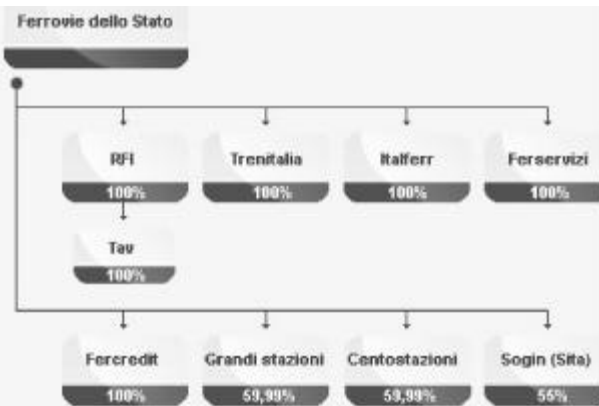
DI FABIANO BENATTI

In questi giorni le cronache locali si sono più volte occupate della Stazione Ferroviaria di Massa Centro. Il motivo di tale interesse è dovuto all'allarme, lanciato dai sindacati di settore, circa il futuro dello scalo ferroviario del capoluogo. In particolare sembra che RFI spa (Rete Ferroviaria Italiana: la società che, dopo il rimodellamento societario delle FS, si occupa di gestire la rete ferroviaria) abbia deciso di eliminare il servizio di biglietteria, erogato mediante personale addetto, sostituendolo con un funzionale, ma freddo, servizio automatico. A molti questo è parso come l'ennesimo tentativo di declassare il territorio mediante la privazione, lenta ed inesorabile, di servizi essenziali. Sebbene si condivida tale timore, soprattutto per la sorte del personale, bisogna però riconoscere che non è trattato di un fulmine a ciel sereno. Numerose erano le avvisaglie: tagli alle fermate dei convogli, soppressione di treni, riduzione degli orari di apertura degli sportelli e chi più ne ha più ne metta. Il tutto condito dai soliti disagi per i viaggiatori, oltre che dal pessimo stato delle stazioni; quella di Massa, recentemente, a seguito di un nubifragio, è letteralmente andata sott'acqua. Le Ferrovie si trovano da anni in una situazione di deficit cronico al punto che il primario obiettivo imprenditoriale, sembra essere non tanto il trasporto di merci e persone, bensì il taglio alle spese ed ai servizi. In questa linea si colloca la riduzione di 27 biglietterie di altrettante stazioni nazionali. Esistono circostanze però che rendono necessaria un'analisi più approfondita del problema. Mentre RFI sta operando i tagli di cui si è parlato, «Cento Stazioni» ha emesso lo scorso 18 maggio, un bando di gara da circa 500 mila euro per l'appalto dei lavori di riqualificazione della stazione di Massa. Delle due l'una: o la dismissione

progressiva della stazione è solo un timore infondato, oppure le due Società non sembrano condividere una strategia lineare. Del resto passi pure una stazione rinnovata e automatica, ma a che pro, se poi si riducono i treni e le fermate? A ben pensare però, le due linee di condotta provano una logica comune di un progetto di declassamento. Se così fosse la «boutade» di tre parlamentari locali, di attivarsi proprio con l'obiettivo di ottenere tale soluzione, non sarebbe una battaglia di cui vantarsi, ma piuttosto uno «scacco matto» che le ferrovie ci stanno rifilando con probabile riduzione di Massa ad una stazione regionale, ospitando, quasi fosse la fermata di un Metrò, solo i trenini locali dalle mille soste. Ciò potrebbe in linea teorica anche essere un vantaggio ma c'è un altro problema: l'infrastruttura. La linea ferroviaria è composta da solo due binari, su cui passano tutti i treni, non solo quelli regionali. Come sa bene chi ha fatto il pendolare, non è raro che il treno regionale si fermi buono buono in aperta campagna, accumulando ritardi, perché deve dare la precedenza ad un intercitty o ad un Eurostar che invece, il ritardo, lo devono recuperare. Assicurare collegamenti frequenti come si conviene (al massimo un treno ogni mezz'ora), sembra perciò una battaglia persa in partenza, poiché la linea andrebbe al collasso. Che fare allora? Paradossalmente la soluzione sta proprio nel non perdere il traffico di Intercity e/o Eurostar. A tal riguardo, può darsi che le battaglie politiche, anche ad alto livello, riescano ad ammansire le Ferrovie anche in ragione del Servizio Pubblico che esse svolgono, tuttavia parrebbe più logico e anche più corretto, parlare ad una impresa con il linguaggio che si aspetta. Se il problema è quindi, come par di capire, quello di un volume d'affari basso fino al punto che Carrara è già classificata regionale e Massa seguirà a ruota, è necessario proporre un volume d'affari tale



LA MAPPA DELLE FERROVIE DELLO STATO



La società è un gruppo, cioè una entità economica composta da altre entità economiche. Di esso fanno parte RFI, di cui si è detto, «Trenitalia» che gestisce il materiale rotabile (a chiamarli treni non ci riescono neppure loro), «Grandi Stazioni» che cura i grandi scali italiani e «CentoStazioni», che ne controlla altre 103, corrispondenti a quelle di media dimensione. A RFI S.p.A. è affidata l'attività di gestione e manutenzione della rete ferroviaria e, anche attraverso la sinergica collaborazione con Italferr S.p.A. (società di progettazione del Gruppo FS S.p.A.), l'attività di progettazione costruzione e messa in esercizio dei nuovi impianti. Tra questi impianti, i più rilevanti dei quali sono le stazioni su cui, unitamente ad altre due aziende del Gruppo (Grandi Stazioni S.p.A. e Centostazioni S.p.A.), RFI S.p.A. ha eseguito e sta eseguendo tuttora grosse operazioni di riqualificazione. Gestisce inoltre i sistemi di sicurezza, sicurezza ferroviaria e regolazione, i contratti con le imprese ferroviarie, vende alle imprese ferroviarie le tracce treno richieste per la circolazione e definisce l'orario della rete ferroviaria. Inoltre, direttamente o tramite la controllata TAV S.p.A., si sta dedicando alla messa in esercizio delle nuove linee per i treni ad alta velocità. Questa società trae i suoi profitti dal noleggio dei suoi servizi alle aziende ferroviarie che le utilizzano, siano esse italiane come Trenitalia (facente parte dello stesso Gruppo) o LeNord (facente parte delle FNM) o Tilo, siano esse straniere come Cisalpino o SBB Cargo Italia ad esempio.

L'ATTIMO

a cura di mons. Eugenio Binini

GLI APPUNTAMENTI DELLA SETTIMANA

Sabato 7 giugno: alle ore 10.30 celebra la S.Messa nel santuario della Madonna ad Equi e alle ore 17 amministra la Cresima nella parrocchia di Filetto, mentre alle ore 20.30 partecipa alla celebrazione della comunità neocatecumenale in Cattedrale a Massa.

Domenica 8 giugno: alle ore 10.30 celebra la S.Messa a Monzone in occasione del 25° della Pubblica Assistenza. Alle ore 16 amministra la Cresima nella parrocchia della Ss. Annunziata a Marina di Carrara, mentre alle ore 18 nella parrocchia di S.Francesco in Carrara.

Lunedì 9 giugno: alle ore 21 prende parte all'incontro di pastorale giovanile alla Ss. Annunziata di Marina di Carrara.

Martedì 10 giugno: alle ore 9.30 presiede l'incontro dei vicari foranei presso la Curia Vescovile di Massa.

Venerdì 13 giugno: alle ore 18.30 amministra la Cresima presso la parrocchia di Caniparola.

Sabato 14 giugno: in mattinata partecipa al 30° della «Scuola Diocesana di Formazione Teologica» con la dedizione a Mons. Mariano Bianchi; alle ore 11 celebra la S.Messa in Cattedrale a Massa. Alle ore 18 amministra la Cresima nella parrocchia di S.Giacomo a Carrara.

INAUGURATA LA CHIESA ORTODOSSA DI GENOVA. ALLA CERIMONIA ERA PRESENTE IL DELEGATO DIOCESANO DON LUCA FRANCESCHINI

Domenica 1 giugno è stata inaugurata la chiesa ortodossa romana di Genova. Si tratta di un momento di fraternità che coinvolge anche la nostra Diocesi in quanto la prima comunità ortodossa che ha iniziato la sua attività nella nostra città di Massa era inizialmente un tutto uno con la comunità genovese e guidata dallo stesso sacerdote, padre Sorin Filip. Per questo era presente in rappresentanza della Diocesi il delegato per l'Ecumenismo don Luca Franceschini. Terminata la «Divina Liturgia» iniziata alle 10 e presieduta dal Metropolita dell'Europa Occidentale Mons. Josyf e dal Vescovo d'Italia Mons. Siluan, alle 12 è giunto anche l'Arcivescovo di Genova per la cerimonia di inaugurazione. Nella Chiesa di Santa Caterina di Sestri Ponente - chiesa che la comunità cattolica ha messo a disposizione degli ortodossi - erano radunati molti sacerdoti, anche

cattolici, monaci e fedeli che riempivano anche la piazza antistante. Commovente la benedizione dell'iconostasi e delle icone compiuta dal Metropolita e dal Vescovo Siluan; dopo quasi quattro ore trascorse da tutti in piedi sembrava che non vi fosse stanchezza mentre si alternavano i saluti augurali delle varie personalità presenti. Significativo il discorso del Card. Bagnasco che ha sottolineato l'importanza del senso del sacro che, in particolare nelle icone e nella celebrazione della Liturgia, gli ortodossi ci aiutano a riscoprire. Accorati i ringraziamenti del Vescovo Siluan che ha manifestato



quasi un certo stupore per il senso di accoglienza trovato nelle comunità cattoliche in Italia nonché la riconoscenza all'impegno di P. Sorin che ha insignito della dignità di «economo portatore della croce», la più alta concessa nella chiesa romana ai sacerdoti sposati. Un festoso pranzo ha concluso il fraterno e cordiale momento di festa.