

Campiglia, una stazione fantasma

Il processo di automazione “svuota” lo scalo. Difficile fare il biglietto e anche soltanto parlare con il personale.

La stazione ferroviaria di Campiglia Marittima rischia di diventare una «stazione fantasma». Non solo è un'avventura fare il biglietto – come abbiamo testimoniato alcuni giorni fa – ma se a rischio c'è il presidio della polizia ferroviaria (ora tutta la riorganizzazione delle polfer è in stand-by per l'emergenza profughi), sta invece andando avanti e a buon ritmo il progetto di automatizzazione che dovrebbe entrare in funzione a fine anno, ad ottobre si dice. Questo in sintesi vorrebbe dire trovarsi davanti ad una stazione ferroviaria completamente automatizzata e quindi non ci dovrebbe essere più nessuno del personale delle ferrovie a presidiare la stazione.

Il complesso sistema di gestione del traffico ferroviario dovrebbe quindi essere gestito dalla stazione di Pisa, tutta la linea, eccetto le stazioni di Livorno e Grosseto. Quindi tutte le stazioni della direttrice tirrenica saranno senza capostazione, come è già per San Vincenzo. Per vedere o parlare con un ferroviere si dovrà andare a Livorno. I lavori di automatizzazione alla stazione di Campiglia stanno andando avanti, e sarà l'apparato centrale computerizzato a gestire tutta la linea, ed è uno dei sistemi di più alto livello tecnologico nel settore del segnalamento ferroviario.

Un apparato che andrà a gestire e controllare segnali e scambi, e grazie ad un utilizzo più flessibile dei binari, una semplificazione e maggiore rapidità delle operazioni e un'ottimizzazione della circolazione in caso di criticità, dovrebbe assicurare, un miglioramento della qualità del

servizio in termini di efficacia e regolarità.

In questi anni si è parlato della stazione ferroviaria di Campiglia come porta d'ingresso per la Val di Cornia, di potenziamento per lo sviluppo di traffici turistici, ma in realtà alcuni treni a lunga percorrenza ce li siamo persi strada facendo, la stazione non è che rappresenti tutta questa accoglienza, la biglietteria nel pomeriggio è spesso chiusa, lo è sempre nel fine settimana, le due macchinette che dovrebbero erogare biglietti, vanno a fasi alterne, alcune volte non accettano le monete, l'edicola non fa più bigliettazione.

Insomma, se ci aggiungiamo che il fondamentale presidio della Polfer è legato ad un filo, (nel progetto ministeriale di riorganizzazione quello di Campiglia è a rischio chiusura), e poi se togliamo tutto il presidio del personale ferroviario, ci domandiamo cosa resta della porta d'accesso alla Val di Cornia.

m. p. La Nazione 10.5.2015