

Treni, alla faccia dell'unità del Paese

Di recente è stato pubblicato il nuovo piano orario di Trenitalia che prevede 70 corse al giorno, potenziate il venerdì, tra Roma e Milano. Salgono a 22 i collegamenti tra Torino e Milano, quattro nuovi Frecciarossa uniscono Torino a Roma con fermate a Bologna e Firenze; tra Torino e Napoli si può viaggiare in 5 ore e 37 minuti.

Potenziata anche l'offerta Frecciargento tra il Nord est e la capitale e attivato un nuovo servizio Venezia Napoli in 5 ore e 11 minuti.

Fin qui è tutto ok, ma secondo noi da due anni manca qualcosa. Cosa?

Trenitalia dimentica la dorsale Adriatica.

Ricordiamo che, dopo una serie di incontri, gli assessori ai Trasporti e i funzionari delle Regioni Marche e Abruzzo hanno siglato un comune accordo per la richiesta di un tavolo di lavoro con Trenitalia, al fine di trovare una soluzione a servizio della direttrice Adriatica con i treni Frecciargento o Frecciarossa e ottenere finalmente un servizio che garantisca collegamenti Milano Rimini in due ore, Milano Ancona in due ore e 45 minuti e Milano Pescara in meno di quattro ore.

Purtroppo, a oggi, il regalo di Natale non è arrivato, anzi siamo qui a dimostrare la delusione da parte dei consiglieri regionali D'Anna e Zaffini, dell'assessore ai Trasporti delle Marche, Viventi, e dell'Abruzzo, Morra, che per primi hanno appoggiato e creduto nel progetto presentato dai consulenti Cirillo, Fratini, Bravi e insieme presentato a Trenitalia.

Non ci stiamo più a sentire le solite scuse addotte da Trenitalia tipo: 1) I treni Frecciarossa e Frecciargento non possono circolare sulla linea adriatica in quanto non è idonea a questo tipo di servizi.

2) Un collegamento ferroviario veloce dall'Adriatica a Milano non ha domanda.

3) La direttrice Adriatica ha troppe località di medie dimensioni che richiederebbero troppe fermate ai treni veloci.

Queste considerazioni non corrispondono propriamente al vero.

Gli attuali servizi Frecciarossa e Frecciargento che collegano le principali località del Paese sfruttano sia le nuove linee ad alta velocità, sia le direttrici tradizionali come l'Adriatica.

Ad oggi sulla linea in oggetto circolano ogni giorno ben 32 treni a lunga percorrenza diurni (EurostarCity e Intercity), di cui ben 22 da/per Milano e pertanto la domanda da parte del mercato esiste.

Rispetto alle fermate dei treni veloci, la situazione demografica della direttrice Adriatica è analoga, se non migliore, alle numerose altre località servite dalle Frece e i centri minori sono comunque distribuiti in modo tale da poter essere facilmente serviti dal trasporto regionale con servizi di adduzione e distribuzione rispetto alle fermate in cui i treni veloci fanno fermata.

Pensate che il titolo di questo articolo di protesta sia esagerato?

No se si pensa che i servizi dell'alta velocità siano un privilegio destinato alla dorsale centrale e, leggermente Romacentrica. Con questo piano orario Trenitalia dimentica le richieste di cittadini e aziende situate nelle regioni Emilia Romagna, Marche e Abruzzo. Resta evidente che nel piano Trenitalia vengono vergognosamente e clamorosamente mortificate le enormi potenzialità turistiche e di business della dorsale adriatica.

Buona fortuna Italia e auguri per i tuoi 150 anni.

Alessandro Cirillo consulente turistico Bogdan Fratini ricercatore universitario Daniele Bravi consulente trasporti Regione Lazio Simona Tavoletti consulente turistico