

Abruzzo, trasporti da migliorare

Per capire lo stato attuale dell'economia turistica in Abruzzo, vorrei raccontare una piccola storia invernale. All'inizio dell'anno ero a sciare a Roccaraso, durante una bellissima giornata, gelida ma assoluta, come solo la nostra regione, nordica e mediterranea insieme, può regalarci. Lì mi è capitato di incontrare per caso due turiste provenienti dal nord Europa, Carole e Sabine. La cosa che mi ha colpito è che rappresentassero gli unici stranieri presenti in quel momento a Roccaraso, peraltro traboccante degli habitué napoletani. Incuriosito chiedo alle due nordeuropee cosa ci fanno qui in Abruzzo a sciare, così lontano ed a sud rispetto a casa loro. La spiegazione che mi danno è semplice quanto molto istruttiva sulle condizioni del turismo abruzzese, importante volano dell'economia soprattutto in tempi di crisi, quando si moltiplicano le chiusure o le delocalizzazioni di imprese legate a un modello di sviluppo tradizionale che ha ormai fatto il suo tempo. Carole e Sabine erano in vacanza a Roma e hanno colto l'occasione per andare a sciare nella stazione sciistica di un certo livello più vicina alla capitale.

Insomma, il ticket "Roma più sci d'inverno", formula che d'estate potrebbe diventare "Roma più trekking sull'Appennino e bagni nel Mare Adriatico".

L'uovo di Colombo, dirà qualcuno. Sicuramente in Abruzzo ci avranno già pensato, chioserà qualcun altro. Il problema è che le due straniere hanno dovuto fare tutto da sole, tramite internet: scoprire l'esistenza di Roccaraso, trovare il modo di arrivarci e un albergo dai costi non esorbitanti. Da Roma hanno preso il treno per Sulmona, ma non hanno potuto proseguire oltre perché il trenino Sulmona-Roccaraso è stato recentemente cancellato.

Infatti, la Regione Abruzzo ha deciso di sopprimere, a partire dal 12 dicembre 2011, le ultime due coppie di treni Sulmona-Castel di Sangro dei giorni feriali e l'unica coppia dei giorni festivi. Motivazione: l'amministrazione regionale non è più disposta a pagare per dei treni che trasportano solo quaranta persone su un totale di sessantotto posti.

A parte il valore storico della linea, secondo il nostro modesto parere la decisione non è saggia anche e soprattutto dal punto di vista economico, in quanto quel treno potrebbe essere un utile strumento per rilanciare il turismo in Abruzzo. La linea appena soppressa era stata inaugurata nella sua interezza, dopo complessi e lunghi lavori, il 18 settembre 1897, dopo cinque anni dall'inaugurazione del primo tratto Sulmona - Cansano, avvenuto il 18 settembre 1892. All'inizio l'utilizzo fu prevalentemente commerciale e militare, oltre ad un discreto flusso di passeggeri. Ma già prima della seconda guerra mondiale entrò a far parte del circuito del "treno della neve" che portava turisti da Roma a Roccaraso, sulla scia di alcuni membri della famiglia Savoia che avevano scoperto la località sciistica abruzzese e l'avevano resa alla moda con la loro regale frequentazione.

Nel dopoguerra, la rapida diffusione della motorizzazione e poi la costruzione dell'autostrada A25 resero obsoleto il treno come mezzo di trasporto per gli sciatori da Roma a Roccaraso. Ma oggi potrebbe non essere più vero per una serie di ragioni. In primis, il congestionamento di automobili provenienti da Roma e Napoli ha trasformato l'Aremogna e Montepretello in enormi parcheggi dai rilevanti costi sia economici che ambientali.

Il collegamento ferroviario, a patto che la linea da Roma a Sulmona venga ammodernata e potenziata, potrebbe risolvere il problema. Inoltre il nuovo "treno della neve" potrebbe convogliare in Abruzzo i numerosi stranieri che si trovano a Roma, senza auto, in ogni giorno dell'anno. Si potrebbe incentivare il movimento di Romani e turisti presenti nella capitale offrendo loro il viaggio in treno a un prezzo simbolico o incluso nel costo dello skipass. Come fanno in Svizzera, grazie all'offerta "un Franco di divertimento" della Ferrovia Retica - Rhaetische Bahn. Così nella Confederazione Elvetica gli sciatori che

acquistano uno skipass giornaliero possono viaggiare sui pittoreschi “trenini rossi” pagando solo un Franco svizzero. Chi trascorre una settimana bianca in Engadina, ad esempio, può andare a sciare a Davos comodamente in giornata, risparmiando un lungo tragitto in auto e il costo del treno. Da notare che la tratta ferroviaria del Bernina dal 2008 è Patrimonio Mondiale Unesco insieme alla linea dell’Albula. A Zermatt, sempre in Svizzera, è possibile arrivare solo in treno. Nella città non ci sono auto ma solo taxi elettrici e l’unico modo per giungere nella località sciistica è la ferrovia. Insomma, chi vuole andare a sciare deve per forza prendere il treno, eppure Zermatt è sempre piena.

E’ davvero impossibile realizzare ciò anche in Abruzzo? Chi ha fatto il percorso ferroviario da Sulmona a Roccaraso sa quanto sia suggestivo, specialmente in inverno, l’attraversamento dell’altipiano delle Cinque Miglia, così vicino alle pendici della Majella che sembra di poterle toccare. Per non parlare del treno Roma-Sulmona che attraversa scenari montani fiabeschi.

I turisti che hanno viaggiato su queste linee sono rimasti incantati, comprese Carole e Sabine che lo farebbero di nuovo se solo il collegamento fosse meglio attrezzato e gestito.

Una cura del ferro per migliorare il collegamento tra la capitale e l’Abruzzo presenta vantaggi considerevoli. Oltre alla promozione turistica per sfruttare al meglio l’immenso bacino romano, si migliorerebbe considerevolmente anche la qualità ambientale delle nostre principali località turistiche, decongestionandole dal traffico di auto che le soffoca. Inoltre, permetterebbe alla nostra regione di non essere tagliata fuori completamente dai piani nazionali di sviluppo dell’alta velocità, come purtroppo sta avvenendo. Ma soprattutto accorciare la distanza ferroviaria tra Roma e l’Abruzzo, attraverso un ammodernamento della presente linea ottocentesca, rientrerebbe nella strategia della Macroregione adriatico-ionica e del suo necessario corollario (necessario per l’Abruzzo) della LAM, ovvero di una macroregione interna tirreno-adriatica che comprenda e unisca Lazio, Abruzzo e Marche, con proiezione verso oriente. Il fine è di trasformare l’Abruzzo nella porta di Roma per i Balcani e l’Europa centro-orientale, sia dal punto di vista economico-commerciale che turistico. Solo così possiamo sfuggire ad un destino di recessione e delocalizzazione delle imprese, locali nazionali e multinazionali, ancora presenti (ma per poco) sul nostro territorio. Aggrapparsi ciecamente ad un modello economico vetusto e sconfitto dalla globalizzazione non è solo sbagliato, ma profondamente irresponsabile. Eppure qualcosa si muove. Recentemente il Consiglio regionale abruzzese ha votato un ordine del giorno che impegna il presidente Chiodi a promuovere iniziative a favore della Macroregione. L’11 gennaio scorso il Senato della Repubblica ha approvato a larga maggioranza una mozione, primo firmatario il senatore abruzzese Legnini, affinché “l’Italia sia in prima fila per la promozione e la creazione della Macroregione adriatico-ionica, un grande progetto geopolitico, economico e culturale”. Sono entrambe lodevoli iniziative, ma ora è tempo che si passi dalle parole ai fatti. Un fatto concreto, ci permettiamo di suggerire, sarebbe appunto quello di agganciare meglio l’Abruzzo al versante tirrenico, al Lazio ed a Roma in particolare.

Questa è la dote speciale che l’Abruzzo potrebbe portare all’interno della costituenda Macroregione adriatico-ionica, dove altrimenti rischiamo seriamente di essere marginalizzati o addirittura neutralizzati. In effetti, noi abruzzesi finora non abbiamo brillato per iniziativa, che è rimasta sempre nelle mani della Regione Marche, soprattutto grazie all’attivismo del suo presidente Spacca. Non sarà un caso che la sede del segretariato dell’iniziativa adriatico-ionica è ad Ancona.

Il primo passo è certamente quello di migliorare i collegamenti ferroviari tra Roma e l’Abruzzo; mossa da cui deriverebbero subito vantaggi concreti, come quello di intercettare una parte dell’enorme flusso turistico diretto nella capitale. Ma bisogna far presto, altrimenti la prossima volta Carole e Sabine andranno a sciare in Svizzera, in treno, magari dopo aver preso un comodo aereo da Fiumicino a Ginevra.