

Trasporto ferroviario in Abruzzo - Treni lumaca «La Regione latita» I tempi di percorrenza sono peggiorati rispetto agli anni Settanta

PESCARA È guerra dei numeri sui tempi di percorrenza delle ferrovie abruzzesi. La diatriba è stata innescata dalla Cgil, che aveva denunciato il rallentamento dei treni rispetto agli anni Settanta, in particolare lungo le tratte Pescara-Roma e Pescara-Teramo. Trenitalia aveva replicato a muso duro, minacciando querele e sostenendo che l'unico confronto attendibile andava riferito al 2006. L'intervento di Tino Di Cicco, dell'Osservatorio Mobilità di Federconsumatori Abruzzo, è destinato a rianimare la querelle: «Perché confrontare gli orari con il 2006 e non con gli anni Settanta e Ottanta? Non dovrebbe essere più semplice, per Trenitalia, fare riferimento agli orari del 1980 per dimostrare che oggi è in grado di offrire un servizio migliore?». Di Cicco osserva, con una punta di sarcasmo, che «forse in Abruzzo vale la regola contraria», ma accetta la sfida e si concentra sulle criticità successive al 2006: «Il regionale 12033, che parte da Ancona alle 14.30 e arriva a Pescara alle 16.44, impiega dodici minuti a percorrere i sette chilometri che separano Montesilvano da Pescara, quando la velocità della linea, che si aggira sui centotrenta chilometri orari, consentirebbe il collegamento in quattro o cinque minuti». Ancora più esplicito il riferimento al caso del treno regionale 24004, «che dopo il 2006 ha evidenziato un peggioramento di quarantuno minuti nel collegamento tra Roma e Avezzano». In linea con le argomentazioni di Federconsumatori, uno studio di Legambiente rivela che la velocità media dei treni regionali italiani è molto più bassa rispetto al resto d'Europa: nel nostro Paese si viaggia ad una media di 35,5 chilometri orari, contro i 51,4 chilometri orari della Spagna o i 48 chilometri orari della Germania. Numeri che inducono l'associazione di tutela dei consumatori a sostenere il j'accuse della Cgil, che aveva puntato il dito contro alcune clausole contenute nel contratto di servizio, che dimostrerebbero l'interesse di Trenitalia a far durare i viaggi il più a lungo possibile. «Con l'ultimo accordo siglato, non soltanto i treni vengono pagati a ore e non più a chilometri - rimarca Tino Di Cicco - ma la traccia oraria, ovvero il tempo che un treno deve impiegare per collegare due centri, è decisa proprio dalle Ferrovie dello Stato». Trenitalia aveva messo in rilievo che il fattore tempo è soltanto uno dei tanti parametri che incidono sui costi di produzione e che dunque consentono di valutare la qualità dell'offerta ferroviaria. «Però, quando i viaggiatori devono acquistare il biglietto, per la società delle ferrovie la velocità diventa il riferimento fondamentale - ribatte il dirigente di Federconsumatori - e il prezzo varia esclusivamente in base a questo parametro; dicono che la velocità dei treni sia un dettaglio, forse perché loro non usano i treni per la loro mobilità, a differenza dei pendolari che sperimentano i problemi sulla propria pelle». Probabilmente, se i tempi di percorrenza fossero stabiliti da un ente terzo in qualità di autorità garante, i dubbi sarebbero destinati a dissolversi. «E invece scontiamo una situazione gravissima e non è dato sapere di chi siano le responsabilità rispetto al fatto che nel 1980 il miglior collegamento sulla linea Pescara-Roma era di 3 ore e 17 minuti, mentre il miglior collegamento attuale, sulla stessa linea, impiega 26 minuti in più», tuona Di Cicco, che riserva una stoccata anche alla Regione: «Trenitalia ha ragione solo quando osserva che la responsabilità primaria è di chi dovrebbe programmare il servizio, ovvero l'assessorato regionale ai trasporti, che invece delega questo ruolo alla stessa società delle ferrovie, non essendo in grado di imporre un'offerta in sintonia con le esigenze dei viaggiatori abruzzesi». A pagare i danni, secondo Federconsumatori, sono ancora una volta i cittadini. «La collettività è costretta a pagare per un servizio pubblico che non può utilizzare - osserva il responsabile regionale dell'associazione - perché, sempre di più, viene messo fuori mercato dalla bassa velocità». Tino Di Cicco, infine, lancia il guanto della sfida, esortando Trenitalia a indire un confronto pubblico che a questo punto, dopo l'estenuante duello a distanza, sarebbe davvero auspicabile. «Se la società delle ferrovie è veramente convinta delle sue ragioni, convochi un incontro con i responsabili dell'assessorato ai trasporti della Regione, con i sindacati e con le

associazioni dei consumatori, alla presenza delle testate giornalistiche locali - dice l'esponente dell'associazione - forse allora si capirebbero molte cose, ma proprio per questo temo che Trenitalia non organizzerà mai un confronto di questo tipo».

