

Trasporto ferroviario in Abruzzo - Treni come all'epoca dei borboni. Sei ore per spostarsi da Pescara a Napoli Troppe fermate intermedie inutili e costi elevati

PESCARA Criticità, paradossi e soluzioni a costo zero nelle 62 pagine che compongono il libro nero sulle ferrovie abruzzesi, a cura di Federconsumatori e Codacons. «La nostra regione, fin dai tempi del regno borbonico, è stata periferia estrema - dice l'ex senatore Nevio Felicetti, testimonial d'eccezione alla presentazione del testo - e la regressione del sistema dei trasporti ci sta riconsegnando ad una condizione di marginalità». Felicetti ha vissuto la lunga parabola delle ferrovie abruzzesi, dalla grande ascesa alla decadenza degli ultimi anni. «Non sono sicuro - rimarca l'ex senatore, figlio di un macchinista - che la classe dirigente locale sia in grado di invertire la tendenza». Dai tempi di Cavour a quelli di Monti, l'Italia ha cambiato volto. Il progresso tecnologico ha accorciato le distanze e la velocità è il nuovo dogma della mobilità europea. L'Abruzzo su rotaie, però, sembra segnare il passo. Mentre nel Paese crescono le infrastrutture, si intensificano le sinergie e si riducono i tempi di percorrenza, la regione perde terreno. Lo dimostrano i numeri: negli anni Ottanta, con mezzi meno veloci, era possibile raggiungere Roma da Pescara in 3 ore e 17 minuti, mentre oggi occorrono almeno 26 minuti in più; e il viaggio da Pescara a Napoli, che trent'anni fa durava 5 ore, si è allungato di 60 minuti. Eppure, i principali bacini di utenza turistica della regione sono proprio la capitale e la città partenopea. «Scontiamo i costi della politica - osserva Tino Di Cicco di Federconsumatori - ovvero le fermate intermedie, scarsamente frequentate, inserite per compiacere qualcuno». Nel 1980, lungo la Pescara-Roma, i treni fermavano soltanto a Chieti, Sulmona, Avezzano e Tivoli. Oggi le fermate sono raddoppiate e ogni sosta costa alla collettività 20 mila euro l'anno. «Pesa la mancanza di competenze specifiche nelle strutture della Regione, che non appare in grado di negoziare il contratto di servizio a vantaggio dei cittadini - prosegue Di Cicco -. In Toscana i treni regionali viaggiano sui 99 chilometri orari, mentre in Abruzzo abbiamo Intercity che vanno a 72 chilometri all'ora e costano molto di più». Particolarmente critico il fronte della direttrice adriatica, già minata dalla soppressione dei collegamenti notturni verso il settentrione e dall'obbligo, per chi viaggia sugli Intercity diretti a nord di Bologna, di fare scalo nella città felsinea. Il quadro appare destinato a peggiorare in seguito alla scelta della Puglia, che a partire dal 2016 punterà sull'alta capacità, raccordandosi alla direttrice tirrenica attraverso l'asse Foggia-Napoli-Roma-Milano. «L'Abruzzo rischia di perdere un gran numero di treni, dal momento che il 90% degli Intercity e dei Freccia Bianca provengono dalla Puglia - avverte l'esponente di Federconsumatori - siamo ancora in tempo a porre un argine, ma bisogna giocare d'anticipo». Ad esempio, chiedendo il ripristino dei treni Etr 500, che consentirebbero di effettuare il collegamento Pescara-Milano in 4 ore, o esigendo la sostituzione degli Intercity con i Regionali veloci, soppressi di recente nonostante fossero capaci di garantire gli stessi tempi di percorrenza a prezzi molto più contenuti. I suggerimenti delle due associazioni si estendono alle tratte locali: la Pescara-L'Aquila è attualmente percorribile in 2 ore e mezza, ma attraverso il raccordo con la stazione di Sulmona, realizzabile con una dislocazione di poche centinaia di metri, si produrrebbe un risparmio di 50 minuti. Federconsumatori e Codacons, inoltre, chiedono conto alla Regione del motivo per cui, tra il 2001 e il 2010, non sia mai stata comminata una penale a Trenitalia per il mancato rispetto degli standard imposti dal contratto di servizio («come se i nostri treni fossero precisi quanto quelli Svizzeri»).