

**Trasporto ferroviario in Abruzzo - «Pochi passeggeri, troppi doppiopioni». Spedicato alla Regione: servizio migliore senza sovrapposizioni con i pullman. Sulmona-Isernia, ci sarà una gara pubblica. Sangritana non può pensare di effettuare questo servizio a rischio d'impresa**

Sulla linea per Roma la puntualità scende ma si tratta di 600 passeggeri al giorno...

LANCIANO «Trenitalia non ha voluto la soppressione della Sulmona-Isernia. Il taglio è stato deciso dalla Regione poiché era una tratta a bassa frequentazione. Se si vuole tornare al treno e incentivarne il suo utilizzo, però, bisogna prima eliminare le sovrapposizioni tra ferro e gomma». Il direttore di Trenitalia Abruzzo, Cesare Spedicato, entra così nel dibattito sulla Transiberiana d'Italia, il treno delle vette che collega l'Abruzzo al Molise, le cui corse sono state interrotte nel 2011 (salvo sopravvivere sotto forma di treni turistici una volta al mese) tra le polemiche degli enti e territori locali. «Due anni fa, in piena crisi finanziaria, c'è stata una riduzione del 10% dei finanziamenti statali», dice Spedicato, «la Regione Abruzzo ha scelto allora di fare tagli mirati, sulle linee a più bassa frequentazione. Tra queste, la Sulmona-Isernia che in media contava 18-20 passeggeri a convoglio. Quando si taglia non è che Trenitalia risparmi, anzi: abbiamo perso una quota notevole di ricavi mantenendo invece i costi, come quelli per il personale, che sono difficili da gestire. Se qualcuno trova i fondi, siamo disposti a far ripartire i treni anche domani mattina», sottolinea il direttore regionale della società, «gli stessi enti locali non avrebbero alcun impedimento a partecipare alle spese». Il problema resta quello della reale frequentazione delle corse ferroviarie. «Si dice che la gente vuole il treno, poi sui vagoni viaggiavano in 5, 10, 20 passeggeri», continua Spedicato, «la strada per tenere aperta la tratta Sulmona-Castel di Sangro, e poi fino a Isernia, è quella di convincere la gente a prendere il treno. Questo lo si fa anche eliminando le sovrapposizioni ferro-gomma: da quando è sospeso il servizio ferroviario, dalla stazione di Castel di Sangro partono gli autobus sostitutivi delle Ferrovie. Ma anche l'Arpa ha le proprie corse su quella linea. Sono doppiopioni che andrebbero evitati», è il monito diretto alla politica regionale sui trasporti. Ce n'è anche per Sangritana, che si è candidata a sostituire Trenitalia per effettuare le corse sulla Sulmona-Isernia. «Il contratto di servizio con Trenitalia scade nel 2014, chi vuole subentrare deve partecipare a una gara pubblica», avverte Spedicato, «ma la Regione non è obbligata a farla. Sangritana non può pensare di effettuare questo servizio a rischio d'impresa: si fa con capitale proprio, non con quello pubblico. Altrimenti si rischia di far pagare un costo del biglietto sproporzionato, oppure di far intervenire l'ente pubblico a ripianare i bilanci in rosso. Il servizio turistico su rotaia è un'attività di nicchia, da effettuare su linee già aperte al traffico passeggeri. Non può essere il core business di un'azienda ferroviaria». Il direttore di Trenitalia Abruzzo parla poi delle proteste dei pendolari per i ritardi sulla linea Roma-Avezzano-Pescara nei giorni scorsi. «Il servizio ferroviario in Abruzzo, complessivamente, è di buona qualità», afferma Spedicato, «ci sono punte di eccellenza: la Sulmona-L'Aquila registra il 100% di puntualità, sulla dorsale adriatica il 90%. E c'è qualche punto di criticità, soprattutto nei collegamenti con Roma che, come tutti i grandi snodi ferroviari, registra un altro traffico e problemi strutturali indipendenti da Trenitalia». Sulla tratta Roma-Avezzano la puntualità scende all'82,9% per i treni in orario, all'86,2% per quelli che arrivano entro sette minuti e al 93,7% entro i 15 minuti. «Sappiamo di non soddisfare al meglio i cittadini», rimarca Spedicato, «ma la mobilità abruzzese verso Roma è di 600 passeggeri al giorno su 18mila totali serviti giornalmente con 150 treni. Le scelte tariffarie, inoltre, sono in mano alla Regione. Trenitalia ha un contratto da 55 milioni di euro, il cui costo è coperto in parte dalle tariffe e in parte dai corrispettivi pubblici. Non è Trenitalia a scegliere in quale misura».