

Il futuro del trasporto ferroviario in Abruzzo - Pochi viaggiatori, Pescara esclusa dall'alta velocità. Cinquemila passeggeri al giorno contro gli undicimila che transitano ad Ancona (Treni e viaggiatori - guarda)

Il direttore di Rfi: ma il progetto del centro commerciale è ancora valido

PESCARA Alla stazione centrale passano quattro Frece bianche in più, presto riapriranno i bagni a pagamento e saranno liberate dai senza tetto le due sale d'attesa al secondo binario. Ma questo è tutto, Pescara non si faccia illusioni: i viaggiatori sono pochi e di investimenti, per il momento, non se ne fanno. Al vento chiacchiere e sogni. Gli oltre centotrenta treni tra regionali, interregionali, intercity e frecce bianche che da qui fermano o ripartono quotidianamente bastano e avanzano, dice Rfi. Numeri alla mano, parla con schiettezza l'ingegner Luciano Frittelli, direttore territoriale produzione Rfi per Marche, Umbria e Abruzzo: «Questa enorme struttura è nata con soldi pubblici e altre logiche. Oggi le stazioni di dimensioni così importanti le fai dove c'è reale domanda, perché i conti si fanno sui numeri, e quelli del bacino di utenza di Pescara non giustificano l'ulteriore aggiunta di treni, che peraltro coprono benissimo la domanda». Cinquemila sono i viaggiatori che quotidianamente transitano per la stazione di Pescara, più del doppio, undicimila, quelli che invece circolano su Ancona dove, non a caso, la Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori) ha già fatto sopralluoghi, visionato i locali e preannunciato a Rfi la richiesta delle tracce ferroviarie per l'alta velocità. Pescara? «Si era pensato anche a Pescara», dice Frittelli, «ma non conviene perché i settanta-ottanta passeggeri in più che porterebbe l'alta velocità non basterebbero neanche a pagare le spese vive che comporterebbe far nascere un treno da qui, dovendolo preparare almeno due ore prima, con due ore in più di lavoro pagato per il personale di macchina e di bordo». Appena cinquecento viaggiatori in più rispetto alla stazione di Foligno, mille in meno rispetto ai seimila che gravitano su Terni e ai duemila in meno rispetto ai settemila viaggiatori della «nordica» Pesaro, Pescara ha poco da sperare. A meno che, come è capitato in altri posti, non ci si metta la politica, non quella degli spot elettorali, ma l'altra, fatta di coraggio e idee. Come l'idea, tanto per dirne una, del centro commerciale dentro alla stazione. «Il progetto è pronto dal 2005», spiega Frittelli, «quando la società Centostazione che gestisce la struttura, sei mesi dopo l'insediamento della nuova amministrazione comunale gli propose il progetto già definito, con un investimento previsto di cinque milioni di euro, di un centro commerciale. L'idea avanzata era quella di chiudere la strada più a nord delle tre che passano sotto la stazione, collegando così tutta l'area alla zona dell'atrio che sarebbe così diventato il fulcro di questo centro commerciale specializzato in prodotti alimentari. All'epoca avevamo anche delle catene che si erano fatte avanti. Ma, per logiche locali, non se ne fece mai niente». Oggi quelle catene che si erano fatte avanti, complice la crisi, sono belle che sparite, e intanto la stazione è sempre più fantasma, con 5.500 metri quadrati di locali sfitti e chiusi a chiave. «Il prezzo degli affitti non c'entra», sottolinea il responsabile di Rfi, «parliamo di prezzi di mercato, gli stessi con cui si affittano i negozi a Pescara». E intanto? Intanto succede che la stazione, per via di superficialità e inadempienze, si ritrova a essere l'ultimo approdo dei senza tetto e della stessa amministrazione comunale che, altrimenti, non saprebbe come sistemarli. «Una situazione come quella di Pescara non l'abbiamo in nessun'altra stazione d'Italia», dice Frittelli, «dove siamo arrivati anche a sessanta ospiti a notte. Una situazione non più sostenibile, che ci procura danni materiali e di immagine e a cui di recente abbiamo detto basta decidendo di chiudere la stazione la notte, nelle fasce in cui non ci sono treni, dalle 22 all'una meno dieci e dalle 3,45 alle 4,50. Ma ci ha convocati il prefetto, ci ha chiesto di soprassedere almeno per questo periodo ancora di freddo. Noi abbiamo accettato, ma a due condizioni: che la notte la stazione venga controllata dai volontari e che degli eventuali danni se ne faccia carico il Comune, con cui peraltro lavoriamo in perfetta sintonia. Si dovrebbe partire con questo nuovo assetto

proprio da lunedì, ma dopo l'emergenza, una cosa è certa: di notte, quando i treni non passano, la stazione chiuderà. Invece, da lunedì, con l'aiuto dei volontari cercheremo di tenere liberi i due gabbioni utilizzati come sale d'attesa al secondo binario. Quelle grandi, che abbiamo chiuso più di dieci anni fa non le riapriamo: perché, come succede ovunque, diventano punto di ritrovo di tossicodipendenti, ubriachi e prostituzione». Stesso discorso per i bagni: «Presto torneranno a pagamento con l'affidamento a una nuova coop, ma la notte restano chiusi».

