

L'Abruzzo e l'isolamento nei trasporti - L'alta velocità fugge via. Luciano, segretario nazionale Cisl trasporti: «Politici immobili. Non difendono la regione e l'Adriatica. Incalzare Ntv e Trenitalia per ottenere collegamenti migliori»

PESCARA Giovanni Luciano, frentano di Bomba come Raffaele Bonanni, è il segretario nazionale della Cisl Trasporti. Delle vicende del trasporto su rotaia in Abruzzo sa di tutto e di più.

Ha visto, Luciano? Trenitalia e Ntv portano l'alta velocità ad Ancona, Bari si collega a Napoli e alla linea tirrenica con i treni superveroci e l'Abruzzo resta a dorso di mulo.

«Sono anni che vado ripetendo questa storia: Trenitalia ha tagliato via dai collegamenti veloci la linea Adriatica e l'Abruzzo in particolar modo. Ma la classe politica delle nostre parti è cieca, muta e sorda». E subisce i diktat di Trenitalia.

«Esatto. Trenitalia ci prova sempre a fare la voce grossa, altrove sbatte contro un muro e invece in Abruzzo ha vita facile».

Dice, Trenitalia, che in Abruzzo l'alta velocità non arriva perché la clientela della ferrovia è poca.

«Lo vadano a dire a qualcun altro. Quella della poca clientela in Abruzzo è la foglia di fico con cui Trenitalia si nasconde. Io ho lavorato a lungo a Pescara, e i treni scoppiavano di gente.

Ma se tagli oggi e tagli domani, metti sulle rotaie delle carrette e costringi l'utenza abruzzese ad orari assurdi è come dire che la vuoi scacciare, quell'utenza. Vi siete chiesti perché in Abruzzo ci sono così tanti pullman per Bologna, Milano, Roma, dovunque? Perchè l'offerta di Trenitalia è scadente. La stessa Sangritana, una compagnia ferroviaria, guadagna più con i pullman che con i treni, e deve subire le imposizioni di Trenitalia perchè i politici non muovono un dito».

Intanto Ancona corre con l'alta velocità. Che sposta la gente presto e bene, e che porta turisti, affari, opportunità. Lavoro.

«Attenzione, però: con i treni veloci, non con l'alta velocità. L'alta velocità non la fanno i treni, la fa la linea ferroviaria: e quella per l'alta velocità l'hanno realizzata solo sul Tirreno, e poi fino a Milano, Torino e Venezia. Lì hanno investito, nell'inerzia della classe dirigente abruzzese e non solo. Qui da noi l'alta velocità non arriverà mai, il progetto ha escluso l'Adriatica. Ma possono arrivare, come stanno arrivando ad Ancona, treni nuovi, buoni, veloci. Italo e Frecciarossa sull'Adriatica non possono correre come sulla Tirrenica, ma corrono comunque tanto. Perchè sono treni ad alta tecnologia e l'Adriatica resta una linea di ottima fattura».

Ancona-Milano in tre ore. Pescara-Roma in quattro e passa.

«Per forza, con questi treni. Basta con gli avanzi che ci dà Trenitalia, con questo vecchiume. E per favore non parliamo della Pescara-Roma, è troppo doloroso. Quanto a Ntv, ha solo venticinque treni e, quindi, fin qui si è dovuta contenere. Ma la sua qualità si è rivelata vincente, ha avuto successo e adesso porta ad Ancona un nuovissimo Italo, e a quel punto Trenitalia tira fuori un Frecciarossa. Dove non ha concorrenza Trenitalia sta ferma, poi è obbligata a rincorrere».

Ntv ha progetti anche per l'Abruzzo, se la classe dirigente abruzzese non fa scappare via Della Valle, Montezemolo e il loro Italo prima ancora che si affacci alla stazione di Pescara.

«Sì, lo so. Loro vogliono vedere come va con Ancona, come va con l'estate, e poi decideranno se scendere a Pescara, se non anche a Bari. Ma la classe politica abruzzese, insieme a quella marchigiana perchè ricordate che oltre Ancona i treni veloci non passano, ed a quelle molisana e pugliese, deve costruire un blocco, un gruppo di pressione che convinca Ntv a portare da noi i suoi treni, e Trenitalia a fare altrettanto con i Frecciarossa. Ci sono questi nuovissimi Atr 1000, treni velocissimi che farebbero al caso nostro. Se Ntv conquista clientela in Abruzzo e su tutta l'Adriatica con Italo, Trenitalia dovrà rincorrerla anche

stavolta e darci i Frecciarossa. Ma l'Abruzzo deve battersi per collegamenti migliori, per un servizio all'altezza del resto d'Italia. La linea Adriatica non è ad alta velocità ma è una linea molto buona, molto efficiente, dove non si può correre a 300 e più all'ora ma a 250 sì, e a 250 con treni buoni e veloci le distanze si accorciano tanto, tantissimo».

L'importante è darsi una mossa, pare di capire. Altrimenti non restano che i pullman o il dorso del mulo.

«Il problema, come sempre, è nella volontà e nella capacità politica. Trenitalia scende a trattare con chi si mostra forte e capace, con gli altri fa quello che vuole e li lascia a terra. Chiaro, no?»

Chiarissimo.

