

L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - «Il doppio binario è solo un sogno» Il direttore di Trenitalia Spedicato non dà speranze alla Pescara-Roma

PESCARA Il sogno svanisce in una battuta. «Il raddoppio? Non si farà mai»: Cesare Spedicato, direttore del trasporto regionale di Trenitalia in Abruzzo è uomo di dati e non di mezze misure, perfettamente allineato ai tempi di spending review. Affronta con dovizia di numeri la grana della Pescara-Roma, tratta ad alto tasso di lamentele, per lentezza dei mezzi, scarsa puntualità e situazione delle carrozze che lascia decisamente a desiderare. Il primo nodo, che è poi quello fondamentale, è costituito dai tempi di percorrenza, inaccettabili eppure immutabili. Il guaio è strutturale, ed è quello del binario unico, che parte dal mare e attraversa l'Appennino per arrivare fino a Roma. Di raddoppio si parla da anni, un governo dopo l'altro, un cambio di amministrazione regionale dopo l'altro, una promessa dopo l'altra. Tocca a un non politico dire no. Il secondo binario non si farà perché i soldi non ci sono e «perché i volumi di traffico sono talmente ridotti che l'investimento non si ripagherebbe mai». Neanche con un servizio migliore? «I trasporti sono un sistema integrato gomma ferro – chiarisce il direttore regionale di Trenitalia e non si può sottovalutare l'esistenza di un'infrastruttura autostradale che peraltro fino a Tivoli è sottoutilizzata». In realtà la somma dei problemi, almeno per i pendolari, crea un problema maggiore, e anche in tempi di economia si tratta di un dato da non sottovalutare: arrivare a Roma dall'Abruzzo è un disastro, così come lo è per i pendolari laziali che hanno la disgraziata ventura di dover andare nella Capitale da Castel Madama o da Tivoli. Dopo il casello autostradale, in attesa che finiscano i lavori delle complanari ci si trova davanti a un vero e proprio muro di auto, nel quale finiscono intrappolati anche i mezzi pubblici. Chi decide per il treno si trova davanti a tempi altrettanto insostenibili. Eppure una soluzione sembra non esistere, almeno nell'immediato. Non che l'ipotesi del raddoppio lo sia, almeno per il breve periodo. Spedicato non nega il problema, ma ha ben presenti, oltre ai conti, le difficoltà tecniche di fare un progetto di raddoppio della tratta. Sa anche che molti dei problemi originano dallo spezzone laziale più che da quello abruzzese, dove le Ferrovie, in presenza di volumi di traffico molto più rilevanti, stanno però facendo degli investimenti: «Considerando che non ci troviamo in un Paese con risorse infinite – afferma il direttore – credo che più che ai raddoppi bisognerebbe pensare a investire nelle due estremità, quindi nelle aree metropolitane, e questo stiamo facendo. Nella parte laziale si sta lavorando al raddoppio fino a Guidonia e ugualmente a Pescara Centrale si penserà al terzo binario fino a Porta Nuova». In sostanza un sistema amplificato di metropolitana di superficie. Che però risolve solo in parte il problema. Verò è che secondo i dati di Trenitalia la situazione di fatto è diversa da quella percepita nel confronto con il singolo viaggiatore, soprattutto grazie a una serie di innovazioni sul materiale rotabile in corso da tempo: «Sul trasporto locale – dice ancora Spedicato – stiamo facendo uno sforzo di investimento in autofinanziamento di due miliardi e mezzo, quando lo stesso presidente Moretti ha detto che ne servirebbero almeno sei. E di questi fondi l'Abruzzo in parte sta già godendo, visto che abbiamo sostituito tutto il parco locomotive sulla media e lunga percorrenza, abbiamo inserito 4 minuetto e altrettanti ne arriveranno il prossimo anno». Di questo poco però si vedrà sulla tratta «incriminata». La realtà è che pur essendo un collegamento teoricamente strategico, la Pescara-Roma incide in termine di numero di treni si ritaglia una fetta che si avvicina appena al dieci per cento. E un aumento delle corse potrebbe avere l'effetto negativo di un'ulteriore dilatazione dei tempi di percorrenza. Il vero problema, spiega Spedicato, è effettivamente nel Lazio, dove il trasporto extraregionale diventa nei fatti metropolitana di superficie: «Proprio lì si creano i problemi, ci sono più passeggeri, più corse locali, ma il binario quello è». I dati sulla puntualità secondo Trenitalia non sono poi così negativi visto che la media di puntualità si attesta sul 92% per salire oltre il 95% in presenza di cause di esclusione, di eventi, cioè, non attribuibili alla volontà di Trenitalia. e la linea ferroviaria Pescara-Roma «con esclusione di alcune corse critiche di cui siamo a conoscenza rienra

perfettamente in questa media» Altra nota dolente la qualità del servizio: «Tutto è perfettibile – sostiene Spedicato – e certamente noi vogliamo cercate di migliorarlo. Ma le nostre indagini di customer care ci indicano un livello di soddisfazione dei clienti si attesta al 66%: La sufficienza appena – dice Spedicato – ma comunque ben al di sopra della media nazionale che supera di poco il 50». Anche se, lo stesso Spedicato lo ammette, sul versante laziale il materiale rotabile è in condizioni peggiori. Tirando le somme difficile pensare a un futuro diverso, almeno in tempi brevi. Ma anche la lunga prospettiva non regala grandi sorrisi. I problemi strutturali sono difficilmente risolvibili. E anche su carrozze extralusso (che non ci saranno mai) quel viaggio tra Pescara e Roma continuerà a restare invariabilmente troppo lungo. Qualunque sia la stazione da cui si parte.

