

L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - Alta velocità impossibile con binari inadeguati. Il Frecciarossa in Abruzzo? Un bluff e nulla più

PESCARA Il Frecciarossa in Abruzzo? Un bluff e nulla più. Se anche Trenitalia dovesse decidere (e ovviamente non lo farà), di destinare anche al nostro tratto di linea adriatica i treni ad alta velocità per i viaggiatori cambierebbe ben poco. Se non forse un prezzo del biglietto più alto per pagarsi qualche piccola comodità in più. Non è questione di cattiva volontà, ma di scelte strategiche compiute in passato: semplicemente lungo la tratta abruzzese dell'Adriatica i binari sono quelli normali, non quelli dedicati all'alta velocità: conseguenza vuole che qualsiasi mezzo venga utilizzato a più di centottanta chilometri orari su questo tratto non potrà viaggiare. Con buona pace di interrogazioni parlamentari e ambizioni di miglioramento dei collegamenti. «Sarebbe come far camminare una Ferrari su una strada statale» è il laconico commento del direttore regionale di Trenitalia, Cesare Spedicato, che non ha problemi nel chiarire le difficoltà strutturali con cui bisogna confrontarsi. Che sono soltanto un aspetto del problema con cui l'azienda deve confrontarsi. L'altro è il cambiamento radicale nel sistema di trasporti a lunga percorrenza: il consolidarsi del sistema dei voli low cost anche dagli aeroporti più piccoli ha portato a una diversa selezione della scelta da parte della clientela. E quindi ha modificato anche le priorità di investimento. Risultato: difficilmente in un futuro prossimo cambieranno i tempi di trasporto sulle lunghe percorrenze. «Questo non significa che non siano stati fatti investimenti sulla tratta – precisa Spedicato - i treni Frecciabianca sono passati da venti a ventiquattro, questo significa di fatto averne uno ogni ora: credo sia assolutamente inesatto dire che il territorio sia mal servito. Anzi direi che anche il cambio a Bologna ha, in qualche modo migliorato l'offerta visto che, ad esempio a quel punto per andare a Torino si può sfruttare realmente l'alta velocità». Altro tema caldo il numero di fermate, sono molti i centri di medie dimensioni che chiedono uno stop anche al servizio delle aree interne: «Aumentando il numero delle fermate - risponde Spedicato - automaticamente crescerebbero i tempi di percorrenza e non parleremmo più di treni ad alta velocità». Piuttosto dovrebbe essere migliorato il sistema di collegamento con i mezzi su gomma, ma la palla, in questo caso passa alla Regione e ai Comuni. Ed è questo un problema che assorbe anche quello degli orari sulla tratta metropolitana Teramo-Pescara-Chieti che pure non mancano di sollevare qualche protesta. Tempi troppo stretti sui treni serali, soprattutto per chi da Pescara deve tornare a Teramo: «Il tema degli orari riguarda la Regione e non noi - spiega Spedicato noi per contratto eseguiamo le loro richieste. L'offerta è concertata sulla base dei volumi di domanda: Insomma, per cambiamenti negli orari è alla Regione che bisogna rivolgersi per qualsiasi istanza». il problema è sempre lo stesso: treni troppo pieni in alcune ore della giornata, semivuoti in altre. Con in più, spesso, sovrapposizioni con il trasporto su gomma. Difficile a questo punto parlare di servizi che potrebbero essere considerati socialmente all'avanguardia, come i treni-giovani per il fine settimana che consentirebbero di ridurre gli incidenti stradali del dopo discoteca: «Tutto si può fare - commenta Spedicato - ma si tratta di servizi che hanno bisogno di un'adeguata copertura economica. Impossibile con soli biglietti». E se la linea adriatica con i suoi diecimila abbonamenti recita la parte del leone c'è un'altra tratta ferroviaria che non conosce crisi: quella che collega L'Aquila a Sulmona, più veloce dell'autobus viene scelta da lavoratori e studenti e per la sua bellezza paesaggistica potrebbe essere sfruttata anche per treni turistici. Un di più a cui si potrebbe pensare