

L'Abruzzo rischia l'isolamento ferroviario. Un milione e mezzo per andare a 200 all'ora. Federconsumatori: «Con i vecchi treni Etr 500 Milano si raggiungerà prima»

PESCARA L'Abruzzo che viaggia su rotaie continua a perdere terreno. La regione è isolata dagli snodi dell'alta velocità, è sempre più lontana da Roma ed è flagellata da carenze, tagli e difficoltà. Tino Di Cicco, responsabile regionale di Federconsumatori, è uno degli osservatori più critici in tema di trasporti, ma questa volta va controcorrente. «Dell'alta velocità possiamo benissimo fare a meno - dice - Per portarla in Abruzzo dovremmo realizzare una nuova linea ferroviaria, che richiederebbe investimenti per centinaia di milioni di euro, impossibili da ottenere con gli attuali chiari di luna. L'offerta, invece, può essere facilmente potenziata attraverso un paio di operazioni». La prima è rappresentata dalla reintroduzione dei vecchi treni Etr 500, che in Abruzzo circolavano regolarmente fino ad una quindicina di anni fa, prima di essere inspiegabilmente ritirati. «È da diverso tempo che chiediamo alla Regione di attivarsi in tal senso - sottolinea Di Cicco - Pochi mesi addietro, finalmente, l'Abruzzo ha ottenuto che nel 2014, non appena entreranno in funzione i nuovi Etr 1000, i vecchi Etr 500 torneranno a circolare sul nostro territorio». I miglioramenti saranno tangibili, dal momento che la tratta Pescara-Milano diventerà percorribile in 4 ore e non più nelle attuali 5 ore e 20. «Ma i tempi possono essere ridotti ulteriormente - rimarca Di Cicco - La Regione, infatti, sta iniziando a raccogliere le risorse necessarie per compiere una serie di interventi, finalizzati ad eliminare alcune strozzature all'altezza di ponti, curve, gallerie e viadotti lungo la dorsale adriatica». Lavori che consentiranno di elevare la velocità ferroviaria a circa 200 chilometri orari. «Parliamo di opere che richiedono una spesa minima, di circa un milione e mezzo euro - rileva l'esperto - A quel punto i treni, partendo da Pescara e facendo tappa soltanto a Rimini e ad Ancona, avrebbero modo di raggiungere Bologna in 2 ore e Milano in 3 ore». Di fronte a certi numeri, l'alta velocità risulterebbe davvero superflua, non solo per l'efficienza del servizio e per la competitività delle tratte, ma anche e soprattutto perché la Puglia, che sta valutando se puntare sull'alta velocità lungo la dorsale tirrenica, avrebbe più di un motivo per fare marcia indietro. Non bisogna mai dimenticare, infatti, che dalla Puglia ha origine l'80% del traffico ferroviario che attraversa l'Abruzzo. «I collegamenti con la Puglia rappresentano un'altra nota dolente - mette in evidenza Di Cicco - Meno di 10 anni fa Pescara e Foggia erano collegate con i treni regionali, mentre oggi lo stesso tratto è percorribile soltanto con il Frecciarossa, che costa almeno il triplo, e l'unica alternativa è cambiare a Termoli, impiegando quasi 5 ore, ovvero 3 ore in più del necessario». Il responsabile di Federconsumatori punta il dito contro la Regione. «Se l'assessore volesse, domani stesso potrebbe ripristinare il collegamento regionale - osserva Di Cicco - La tratta Pescara-Foggia è molto frequentata e sarebbe giusto favorire i cittadini attraverso la duplice riduzione dei costi e dei tempi di percorrenza». Altre criticità riguardano la cosiddetta Transiberiana d'Abruzzo. «La linea Sulmona-Carpinone è stata resa inefficace dalla precedente cancellazione della linea Pescara-Napoli - nota l'esperto - Per i cittadini delle aree interne il treno è una risorsa fondamentale, dal momento che il clima rigido crea serie difficoltà al sistema della mobilità pubblica, mentre il treno fornisce maggiori sicurezze e scongiora l'isolamento». Occorre fare i conti, però, con il problema della redditività: «Proprio per questo considero fondamentale ripristinare la Sulmona-Carpinone, ma soltanto a condizione che venga contestualmente ripristinata la Pescara-Napoli, una tratta che può stare tranquillamente sul mercato, dal momento che i tempi di percorrenza non si discostano poi molto da quelli delle autolinee». Una situazione analoga chiama in causa la soppressione della linea Avezzano-Roccasecca. «Un comitato di Sora ha smascherato le bugie di Rfi, che aveva addotto presunte ragioni di sicurezza per giustificare la cancellazione - fa sapere Di Cicco - Il comitato si è rivolto direttamente all'Ansf, l'ente preposto a valutare la sicurezza ferroviaria, dal quale ha appreso che la chiusura della linea è stata frutto di una decisione unilaterale di Rfi». Un caso che fornisce a Di Cicco l'assist per richiamare alle proprie responsabilità la classe politica locale: «È possibile

che debba essere un comitato a fare ciò che dovrebbe fare la Regione? Mancano le competenze in seno all'assessorato e d'altronde, come accaduto con la rimozione delle strozzature sulla direttrice adriatica, siamo al paradosso che anziché essere la Regione a fornire suggerimenti alle Ferrovie, è l'amministratore delegato delle Ferrovie a suggerire il da farsi alla Regione».

