

**L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - Treni troppo lenti e cari «In ritardo di 30 anni». Il dossier di Federconsumatori Abruzzo sul trasporto su rotaie «Trenitalia detta le condizioni, la Regione è incapace di trattare sull'offerta»**

PESCARA Lenti, insufficienti, in molti casi assenti, pagati a ore e non a chilometro, con un sistema generale completamente soggiogato allo strapotere imposto da Trenitalia e una programmazione dei servizi che fa acqua, e sprechi, da tutte le parti. Sono i trasporti ferroviari abruzzesi secondo un dossier da 132 pagine di Federconsumatori regionale e presentato nei giorni scorsi dal segretario Tino Di Cicco. Il "Libro nero delle ferrovie d'Abruzzo" è una fotografia lucida e nella maggior parte dei casi drammatica di quello che si poteva fare in una regione da sempre alle prese con il problema dell'isolamento, e che non si è mai fatto. E la colpa, per Federconsumatori, è tutta da imputare alla politica. Se si è rimasti fermi al 1861, quando Cavour indicò nella ferrovia che stava per arrivare in Abruzzo «la base del suo sviluppo e del suo più produttivo rapporto, culturale, economico e sociale, col resto del mondo», lo si deve a chi per anni non ha mai mosso un dito per liberare l'Abruzzo dal suo isolamento. Nella regione dei parchi avvengono per Federconsumatori diverse cose definite «assurde». Una delle tante nella linea Bari-Pescara-Bologna. I treni, i Freccia Bianca, viaggiano ad una velocità media di 116 chilometri orari e il biglietto costa 0,13 euro al chilometro. Ma se tempi e tariffe vengono confrontati con la linea ad alta velocità Roma-Milano si scoprirà che i Freccia Rossa, che viaggiano ad una velocità media di 210 Km/h, costano ugualmente 0,13 euro a chilometro. In Abruzzo paghiamo quindi un treno come se appartenesse alla linea ad alta velocità anche se l'alta velocità non vi è mai sbarcata. Per queste ragioni recentemente la Federconsumatori Abruzzo ha proposto un ricorso alla Commissione Europea, al Garante della Concorrenza e all'Autorità dei Trasporti. Ma Trenitalia, come soggetto erogatore, secondo una direttiva del Consiglio dei Ministri dovrebbe «garantire pari trattamento, a parità del servizio prestato, sia tra le diverse aree geografiche di utenza, sia tra le diverse categorie o fasce di utenza». «Nonostante questo vincolo legislativo e giuridico» fa notare Federconsumatori «Trenitalia non garantisce affatto pari trattamento tra le diverse aree geografiche». Altra pecca è la programmazione dei servizi che dovrebbe essere un compito della Regione, ma sono pochissime le regioni che, come la Toscana, hanno saputo riorganizzare la domanda del servizio ferroviario regionale ed imporla a Trenitalia, «e l'Abruzzo non è purtroppo fra queste» rimarca l'associazione. La regione dei parchi non è mai riuscita, si legge nel dossier, «nemmeno ad applicare le previste penali quando Trenitalia non rispetta gli standard di qualità del servizio, così come stabilito nel Contratto di servizio». Altre pecche riguardano la linea Pescara-Foggia. I viaggiatori sono costretti ad utilizzare due diversi treni regionali: il primo da Pescara a Termoli e il secondo da Termoli a Foggia. In questo modo si dilatano fino all'inverosimile i tempi del collegamento, oppure si è costretti ad utilizzare i molto più costosi Freccia Bianca, più cari fino al 270 % del treno regionale. Anche sulla Pescara-Roma era meglio quando si stava peggio. Nel 1970 il tempo impiegato per collegare Pescara a Roma era, in alcuni casi, di tre ore e tre minuti. Oggi è mediamente di 4 ore. Federconsumatori denuncia inoltre che da qualche tempo, come stabilito nei contratti di servizio tra regioni e Trenitalia, i treni regionali «vengono pagati a ore e non più a chilometri. Perciò più il viaggio è lento più la regione paga il servizio». «Chiaro che Trenitalia non ha alcun interesse a migliorare la velocità commerciale» spiega l'associazione. «E' vero che teoricamente dovrebbero essere gli Uffici dell'assessorato regionale ai Trasporti a decidere le caratteristiche dell'offerta ferroviaria, e Trenitalia dovrebbe solo ottemperare alla richiesta. La realtà, purtroppo, è che presso gli Uffici regionali mancano troppe competenze per poter condizionare Trenitalia nella fase di definizione degli orari. E così è Trenitalia che finisce con l'imporre facilmente le sue ragioni».