

**Treno o bus: che cosa conviene? Prima puntata - Tempi e costi dall'Abruzzo. A confronto costi e tempi di percorrenza, una guida per gli abruzzesi che viaggiano (treno vs bus - il confronto)**

Se devo andare a Milano con i mezzi pubblici, conviene che prenda il treno o l'autobus? Una volta una domanda del genere era improponibile. Si andava col treno e basta. Oggi si può scegliere. Il settore dei trasporti è cambiato: il petrolio costa meno, costano meno i carburanti e l'energia, sono cambiate anche le abitudini dei consumatori, sempre più restii a usare l'automobile per i lunghi spostamenti. Così le compagnie ferroviarie e le società del trasporto su gomma si sono aperte alla concorrenza, favorendo l'abbassamento competitivo dei costi dei biglietti e il miglioramento del servizio. Viaggiare è sempre più facile, più economico e più confortevole. Anche chi vive in Abruzzo può muoversi scegliendo tra più opzioni, valutandone i costi rispetto ai tempi di percorrenza. Nella guida facile che pubblichiamo all'interno nella sezione regionale abbiamo messo a confronto treni e bus su alcune delle tratte più frequentate dagli abruzzesi, indicando il costo del biglietto e la durata del viaggio. A voi decidere qual è l'offerta migliore. A presto con la seconda puntata: le tratte regionali.

PESCARA Gomma o rotaia? Se le carenze infrastrutturali di alcuni scali abruzzesi rendono la domanda superflua (anche se solo all'apparenza), la scelta del mezzo di trasporto può essere determinante in fatto di tempo e denaro nei collegamenti dentro e fuori la regione. Conoscere le principali tariffe può farci risparmiare bei soldini, specie se dobbiamo affrontare periodicamente delle tratte per motivi di studio o per lavoro. Il tutto tenendo conto che spostarsi con l'auto propria sta diventando sempre più proibitivo a meno che non si ricorra al cosiddetto Car-pooling. «Più che la diversificazione dei costi, la fine del monopolio di alcune tratte obbliga a tutte le aziende che si sono tuffate nella competizione di mantenere i prezzi bassi», valuta Sandro Di Carlo, titolare dell'omonima autolinea che ha base nel Vastese. È vero che l'abbassamento del prezzo del gasolio è controbilanciato con l'aumento delle tariffe autostradali, ma a fare la differenza sono spesso le offerte e le promozioni. In terminal come quello del capoluogo, dove non esiste una vera e propria concorrenza ferroviaria – eccezion fatta per le località che si trovano sulla tratta Terni-Sulmona – i solchi sono ben consolidati. L'Arpa e la Baltour indicano tariffe che restano l'unico riferimento, per le tratte regionali e interregionali. Semmai, la partita si gioca sui collegamenti da e per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, dove la Gaspari Bus è una valida alternativa. La musica cambia completamente quando invece la tratta è servita da numerosi vettori su gomma e su rotaia. Pensiamo ad esempio a Pescara-Roma o Pescara-Bologna. L'Aquila si trova quasi a metà strada tra il capoluogo adriatico e la capitale, eppure i collegamenti sono più costosi. Prenotando per tempo (anche 20 giorni prima) con la Di Carlo, si acquista un biglietto anche a soli 8 euro. Inoltre, le società Arpa, Di Febo-Capuani e Di Fonzo, garantiscono 4 collegamenti quotidiani a 10 euro (ore 4, 7, 16 e 17) riservando ulteriori agevolazioni per chi acquista la Roma bus card. In treno, si paga un paio di euro di più, ma in compenso si ha meno a che fare col traffico. Naturalmente c'è da mettere in conto eventuali disagi relativi al maltempo, specie nella tratta che dalla Valle Peligna conduce nella Marsica. Dove il treno è veramente competitivo è in destinazioni come Bologna o Milano. Curiosamente, è anche L'Aquila – per decenni tagliata fuori dalle ferrovie importanti – almeno una volta al giorno (ore 9.15) a sfruttare un collegamento comodo su rotaia. Questo grazie a una coincidenza comoda con Terni e da lì verso la capitale, giusto in tempo per intercettare un Frecciarossa (55 euro il biglietto). Per il resto, le scelte dal capoluogo, così come da Teramo e Chieti, sono appannaggio del gruppo Baltour. Le offerte da e per Bologna sono diverse, specie dalla costa (da Pescara il biglietto parte da 27 euro). «Qui entrano in gioco aziende che sono nostre partner», spiegano all'Arpa, «come la Satam e la Sangritana, che raggiunge l'Emilia solo su gomma, visto che le possibilità di farlo in treno sono ancora precluse, nonostante anni di richieste». La Di Carlo ha

inaugurato delle tariffe interessanti da Vasto e San Salvo, da 30 euro. «A differenza dei treni che, come dimostra un recente studio comparativo elaborato dal politecnico di Milano, per conto di Anav», riprende Sandro Di Carlo, «le aziende su gomma non ricevono sovvenzioni statali». Questo studio, redatto da Paolo Beria, Antonio Laurino e Alberto Bertolin, analizza il contratto di servizio Stato-Trenitalia, puntando l'accento sulla perdita sistematica di passeggeri su rotaia. «Se da un lato è lecito che lo Stato garantisca un certo livello di accessibilità “minima” ai treni», viene rilevato, «dall'altro è opportuno che tali servizi vengano svolti in maniera efficace. Da questo punto di vista, infatti, l'evoluzione della mobilità in Italia richiede di ripensare, anche radicalmente, l'offerta del contratto nazionale abbandonando la logica del mantenimento dei treni storici», e introducendo alternative su gomma. Solo questo potrà a un effettivo risparmio per gli utenti.

