

Le ferrovie abruzzesi: una vergogna da 100 anni. Il 76% a binario unico. In Italia ancora 2.700 km senza raddoppio (tre volte l'Italia)

ABRUZZO. Dopo la tragedia: i chiarimenti, le ammissioni postume di inefficienza e tante ma tante promesse per risolvere i problemi.

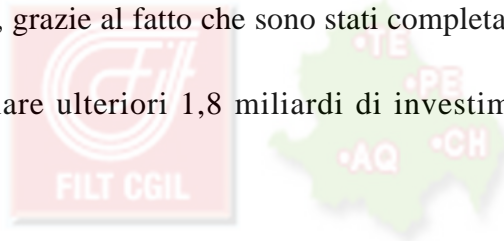
La tragedia immensa e, per certi versi, grottesca dello scontro tra i due treni vicino Andria ha rinvigorito le polemiche sullo stato della rete ferroviaria nel nostro paese, polemiche che non si sono mai sopite.

Ieri il ministro Graziano Delrio alla Camera ha promesso.

«Il contratto di programma prevede 9 miliardi di euro di cui ben 4,5 per tecnologie per la sicurezza, di cui una parte consistente per le reti a carattere regionale». Purtroppo in questo Paese non è mai stata fatta la cura del ferro, quando bisogna tenere conto che ci sono oltre 5 milioni di persone che lavorano e si spostano per motivi di studio su linee regionali, ma con questo Governo c'è stata un'inversione di tendenza netta rispetto al passato ed abbiamo destinato diversi miliardi al trasporto ferroviario regionale». E dobbiamo considerare che in Italia ci sono ancora 2.700 chilometri di rete ferroviaria a binario unico», ha ricordato il ministro dei Trasporti Graziano Delrio,

L'obiettivo, sottolinea il ministro, è indicato «nel piano industriale di Ferrovie in modo che anche le reti che non sono sotto la nostra competenza si adeguino a standard piu' elevati. La rete nazionale- ricorda - e' una delle piu' sicure del mondo», grazie al fatto che sono stati completati gli investimenti.

Il governo ha deciso di stanziare ulteriori 1,8 miliardi di investimenti per le reti regionali non di competenza nazionale.



2016, IL TELEFONO TI ACCORCIA LA VITA

Trattando poi nel dettaglio l'incidente in Puglia il Ministro ha confermato che la sicurezza della circolazione ferroviaria in quella tratta, «è regolata tramite il meccanismo del consenso telefonico: nel regime del blocco telefonico il capostazione non può inviare un treno alla stazione successiva se non ha domandato e ottenuto dal capostazione della predetta il consenso ad inviare quel determinato treno. La sezione di linea è dunque considerata normalmente bloccata, e viene liberata per la circolazione di volta in volta mediante il consenso dell'inoltro del treno; con tale procedura sulla sezione di linea può essere presente un solo treno per volta. Il sistema di segnalamento con consenso telefonico, pur essendo sicuro – ha sottolineato - è certamente un sistema tra i meno evoluti rispetto alle tecnologie disponibili per la regolazione della circolazione ferroviaria: infatti il sistema si affida interamente all'uomo, nella fattispecie all'operatività dei capistazione».

IN ABRUZZO ANCHE PEGGIO

La tragedia pugliese ha acceso un faro sulla arretratezza del sistema ferroviario della parte meridionale del Paese, in cui l'Abruzzo è storicamente collocato.

«Anche dalla parte orientale, adriatica dell'Italia le cose sono peggio perchè non c'è un sistema infrastrutturale nè un'offerta di treni lontanamente paragonabile a quelle della linea tirrenica (Milano-Bologna-Firenze-Roma, Napoli-Salerno) e padana (Torino-Milano-Verona-Venezia) », ha detto il deputato di Sel, Gianni Melilla, «sulla linea adriatica di cui è parte importante l'Abruzzo con il grande nodo

di Pescara, non c'è l'alta velocità; le frecce rosse, solo recentemente istituite, sono poche e con orari scomodi e non appropriati, le frecce bianche sono insufficienti, i treni notturni sono stati assurdamente ridimensionati, la politica tariffaria penalizza fortemente gli utenti abruzzesi e adriatici al punto tale che si viaggia con biglietti più cari di quelli riservati all'alta velocità nella linea tirrenica».

L' Abruzzo spicca nella sua negatività: dei suoi 401 chilometri di rete ferroviaria (appena 39,3 km ogni centomila abitanti), ben il 76,5% è a binario unico; solo il 23,5% è a doppio binario; il 39,3% della linea non è neanche elettrificato.

I treni che si utilizzano sono tra i più vecchi in dotazione in Italia, in particolare quelli dedicati al trasporto pubblico locale (cioè ai pendolari lavoratori e studenti) spesso sono sporchi, non dispongono di climatizzazione, frequentemente hanno guasti, non hanno servizi igienici accettabili, non forniscono servizi di bar o ristorazione.

Soprattutto nelle linee interne da Pescara verso Sulmona Avezzano Roma, verso Teramo, verso Vasto e Lanciano o da Sulmona verso L'Aquila, o da Avezzano verso Roccasecca, l'offerta di treni è in costante calo.

«Il servizio è semplicemente indecente», commenta Melilla, «sono state tagliate relazioni storiche come la Pescara Napoli via Sulmona che era in passato una delle grandi trasversali appenniniche Adriatico-Tirreno, in vita per tutto il novecento. E a cascata è stato abolito il sub-collegamento tra Sulmona-Roccaraso- Castel di Sangro- Carpinone che garantiva la relazione storica tra Abruzzo e Molise, un tempo una unica regione. Naturalmente questi tagli sono stati coperti dalla proliferazione di collegamenti via gomma da parte soprattutto di aziende private».

...E ROMA SI ALLONTANA

«La Pescara Roma è una prova illuminante della insipienza di Trenitalia», conclude Melilla, «con i nuovi orari di Trenitalia sono aumentati i tempi di percorrenza a quasi 4 ore, praticamente quasi un'ora di tempo in più rispetto ai vecchi "rapidi" che fermavano solo a Chieti Sulmona Avezzano e Tivoli e peraltro ti portavano alla stazione Termini, in pieno centro di Roma e non come succede ora alla stazione Tiburtina (da dove ti occorre almeno un'altra mezz'ora per raggiungere il centro di Roma). Ora invece la Pescara Roma, per scelta scellerata di Trenitalia, ferma in decine di piccole stazioni abruzzesi e soprattutto del Lazio, mentre i pullman privati hanno tutti istituito corse dirette Pescara Roma senza nessuna fermata intermedia che in 2 ore e 15 minuti ti lasciano alla stazione Tiburtina. Questa insipienza di Trenitalia è intollerabile, perché produce danni non solo ai cittadini, ma anche al bilancio dello Stato, alla salute della azienda pubblica ferroviaria, all'ambiente e all'economia abruzzese».

«L'Abruzzo deve sollevarsi socialmente e politicamente. Le istituzioni devono rovesciare il tavolo delle trattative defatiganti con Trenitalia e assumere iniziative clamorose per salvare il futuro del sistema ferroviario abruzzese che così com'è, è destinato alla sicura morte per consunzione», incita Melilla.