

Treni: Pescara Roma bocciata da “Pendolaria” Legambiente

I treni sulla Pescara Roma nel rapporto “Pendolaria” Legambiente: è la sesta peggior ferrovia d’ Italia

In Abruzzo, Basilicata e Sicilia viaggiano i treni più vecchi. E’ uno dei rilievi di Legambiente che anche quest’anno, all’entrata in vigore dell’orario invernale, lancia la campagna Pendolaria, con una prima analisi della situazione del trasporto ferroviario pendolare in Italia mentre l’analisi puntuale dei finanziamenti e dei processi organizzativi verranno presentati a gennaio 2017. L’Abruzzo, si legge nel rapporto, ha il parco rotabile più vetusto tra tutte le regioni italiane, con una età media di 24,1 anni

Tra le 10 tratte peggiori d’Italia, al sesto posto c’è la Pescara-Roma. Ecco cosa scrive Pendolaria:

E’ una direttrice percorsa ogni giorno da migliaia di pendolari quella tra Roma e Pescara, che nell’ingresso a Roma si moltiplica in maniera esponenziale con i pendolari di tutta l’area Est. Il problema è che i treni sono pochissimi e lenti a fronte di un’ offerta di pullman ricca e veloce. Sono 240 i chilometri di rete ferroviaria che collegano il versante adriatico abruzzese con la costa tirrenica. Dell’intero percorso solo 15,2 km sono a doppio binario, tutti nell’area metropolitana di Roma, tra le stazioni Prenestina e Lunghezza. Un primo, timido, segnale di attenzione è arrivato con il nuovo orario. Per cui sono stati inseriti dei treni Jazz che hanno ridotto il tempo di percorrenza del primo treno dei pendolari (quello delle 5:23, perché quello dopo porta a Roma per le 11!) a 3 ore e 22 minuti, con una velocità media di 75 kmh. Ma in tutta la giornata per chi da Pescara vuole andare a Roma l’offerta è di 5 treni, di cui l’ultimo alle 17:15, che ci mette 5 ore e 21 con due cambi, a Sulmona e ad Avezzano. Mentre sulla stessa direttrice i pullman diretti che partono dalla Stazione di Pescara sono 14 e l’ultimo parte alle 19.30, e ci mettono 2 ore e 50 minuti. E per chi da Roma volesse andare a Pescara o Avezzano? Il primo treno è alle 11:10 e ci mette 6 ore e 3 minuti, con due cambi. In sostanza c’è un’ offerta per una sola direttrice di pendolarismo, la mattina da Pescara verso Roma e ritorno la sera, ma comunque meno competitiva del pullman. Pullman che invece offrono collegamenti continui in entrambe le direzioni di marcia, perché esiste anche una domanda di trasporto da Roma verso Pescara. La beffa è che oltretutto con il nuovo treno si sono semplicemente recuperati i tempi che impiegava il vecchio intercity cancellato nel 2002. Ma come è possibile creare un’ offerta che vale solo per i pendolari abruzzesi lasciando la linea vuota il resto della giornata? Il problema è che manca una idea da parte del Governo e delle due regioni interessate per valorizzare le potenzialità di una linea storica (l’inaugurazione risale al 1888) ma che oggi può essere rilanciata per rendere più semplici, sicuri e sostenibili gli spostamenti tra le due regioni. In questi anni tutta l’attenzione è andata al trasporto su gomma, sia con contributi ai pullman, che con progetti come quello inutile, costoso e dannoso di modifica del tracciato autostradale della A24 e A25. Un progetto che a fronte di un risparmio di pochi minuti nella percorrenza ed un taglio di poco meno di 30 km, attraverserebbe zone Sic e riserve regionali di importanza strategica, che rovinerebbe per sempre paesaggi unici, vera ricchezza di questa regione con la realizzazione di altri cinque trafori, diversi viadotti, bretelle ed un conseguente notevole un impatto paesaggistico negativo. Quello che invece serve è un progetto pensato per rendere finalmente veloci gli spostamenti tra Roma e Pescara in treno, pensato per le esigenze dei pendolari. Sulla linea ferroviaria Pescara-Roma servono treni più veloci, come si è cominciato a far con il nuovo orario, ma con collegamenti in entrambi i sensi di marcia e occorre evitare di saltare nodi importanti come Avezzano e stazioni frequentatissime dai pendolari (come Carsoli, Tagliacozzo e Sulmona) come oggi avviene. E occorre scegliere la stazione Tiburtina come nodo dell’area romana, di interscambio con la metropolitana e

i treni regionali, perché in questo modo davvero si può essere competitivi nei confronti della mobilità privata e con i pullman che utilizzano l'autostrada (e bloccati la mattina in entrata e la sera in uscita da Roma).

