

FERROVIE: CERCASI MILIARDI PER PESCARA-ROMA, MA PER MEZZO ABRUZZO TRENI INACCESSIBILI

8 Febbraio 2024



L'AQUILA - Tiene banco anche in questa campagna elettorale la priorità assoluta di avvicinare l'Abruzzo alla capitale, con la velocizzazione della ferrovia Pescara-Chieti-Sulmona-Avezzano-Roma, alla modica cifra di 7-11 miliardi di euro, e se va bene una decina d'anni di lavoro, e ieri la premier Giorgia Meloni ha assicurato che l'opera, annunciata da decenni, si farà, e saranno reperi i 620 milioni previsti nel Pnrr e poi cancellati. A L'Aquila intanto si propone per la stessa finalità la realizzazione di un tracciato alternativo Pescara-Roma, che passi per il capoluogo direzione Sulmona, e una nuova costosissima ferrovia fino a Carsoli. A Teramo si discute nei convegni l'attivazione della linea ferroviaria Teramo-Montorio-Capitignano-L'Aquila, ad aggirare la catena del Gran Sasso.

Ma a vedere lo studio realizzato dalla fondazione Openpolis, c'è un altro tema poco frequentato dai candidati e da generazioni di decisori politici regionali: la lontananza da una stazione ferroviaria, e la sostanziale impossibilità di utilizzare un treno come mezzo di trasporto, nel 54% dei comuni abruzzesi, e dove vive il 22,5% della popolazione.

Questo certo a causa di una oggettiva distanza geografica, e l'impossibilità e non convenienza di estendere la rete ferroviaria in aree montane. E su questo poco o nulla si può fare. Quella percentuale del 54% potrebbe però essere abbattuta, realizzando un efficiente sistema di interconnessione con navette e autobus di linea, a servizio di tanti paesi d'Abruzzo che non sono poi così distanti dalle stazioni ferroviarie, e aumentando fermate e corse.

Emblematica è la tratta L'Aquila-Sulmona, dove molte stazioni sono state di fatto dismesse e dove il treno non si ferma nemmeno più, e le pochissime fermate nelle poche stazioni non consentono per studenti e lavoratori, di prendere il considerazione il treno come mezzo di trasporto, alternativo all'auto privata o al bus. I treni viaggiano dunque quasi vuoti, e questo giustifica il non investire su quella tratta.

L'Abruzzo detiene questo record del 54% dei comuni della "distanza" dalle stazioni, seguito dal Molise (53,7%), Valle d'Aosta (52,7%) e Basilicata (52,7%). Incidenza minore invece in Lombardia (20,7%), Veneto (18,8%) e Umbria (13%).

Se invece si considera la popolazione, è l'area lucana quella con la percentuale maggiore di abitanti distanti dalle ferrovie (29,2%), seguita dal Molise (25%), dalla Valle d'Aosta (24,7%), e a seguire Sardegna, Trentino Alto Adige e appunto l'Abruzzo.

A riportare i valori minori sono Friuli-Venezia Giulia (4,7%), Umbria (3,2%) e Liguria (2,1%).

L'analisi dell'accessibilità a livello comunale è stata effettuata da Istat su dati del 2022. Sono state prese in considerazione 258 stazioni ferroviarie in cui è previsto il servizio passeggeri e in cui passano treni regionali o a lunga percorrenza. Inoltre, si considerano soltanto le infrastrutture in cui i treni al giorno sono almeno tre. La "facilità" con cui si possono raggiungere le infrastrutture di mobilità è nella ricerca data da due elementi principali: l'accessibilità, ovvero la capacità di arrivare alla stazione entro un tempo massimo, e la prossimità, ovvero la presenza o meno di un'infrastruttura entro un certo tempo.

Commenta Openpolis: "la mobilità è un aspetto fondamentale per la vita di un cittadino e favorire l'accesso al trasporto pubblico porta a una riduzione degli impatti sull'ambiente. È ormai dato per assunto nel dibattito e nelle politiche pubbliche che il presente e il futuro della mobilità, soprattutto a medio e lungo raggio, debba essere garantito principalmente dai sistemi ferroviari. Lo spostamento attraverso i treni, infatti, rappresenta il tipo di spostamento più sostenibile dal punto di vista ambientale, e può rappresentare anche un importante fattore di inclusione sociale".

Del resto l'accessibilità delle stazioni ferroviarie, "è un tema importante, strettamente connesso alla marginalità di migliaia di comuni italiani. La presenza di una stazione su un determinato territorio ha un ruolo anche dal punto di vista socio-economico. Si tratta di un aspetto evidente anche all'interno della classificazione delle aree interne dove una delle caratteristiche chiave dei comuni polo risulta proprio la stazione dei treni che deve essere almeno di tipo silver, ovvero con impianti di dimensioni medie dotate unicamente di servizi regionali caratterizzati da elevate frequentazioni oppure stazioni e fermate con passaggi consistenti e servizi per la lunga, media e breve percorrenza. Come per altri mezzi di spostamento, si tratta di aspetti rilevanti sul piano della pianificazione territoriale e la facilità di accesso incide in modo importante sulla qualità della vita di una comunità e sulla competitività del suo settore produttivo".