TRASPORTI: BALLONE, ”TRENO PESCARA-ROMA NON E’ PRIORITA’, AD ABRUZZO SERVE TAV”

8 Luglio 2019



TERAMO – “E’ di dubbia utilità spendere miliardi per velocizzare la ferrovia Pescara-Roma, la priorità e far arrivare l’alta velocità in Abruzzo, lungo l’asse ferroviario della costa, per connettersi a Bologna. Per il collegamento con il Lazio basta l’autostrada, e gli autobus”.

Quella di Agostino Ballone, presidente di Confindustria Abruzzo e patron della società di autolinee Baltuor, è un opinione controcorrente, rispetto al coro di esponenti politici di ogni ordine e colore, che individuano come priorità la necessità di velocizzare la ferrovia Pescara Roma, presentata come architrave del corridoio Tirreno Adriatico, ovvero di un collegamento funzionale tra il porto di Ortona e quello di Civitavecchia, con nodo intermodale nella Marsica.

Una visione che ha visto d’accordo, nella prima e seconda puntata del viaggio di Abruzzoweb volto a fare chiarezza sul capitolo infrastrutture in Abruzzo, sia il senatore del Movimento 5 stelle Primo Di Nicola, che il senatore Pd Luciano D’Alfonso, ex presidente della Regione Abruzzo.

In particolare D’Alfonso ha ricordato che grazie all’azione intrapresa nel corso della sua legislatura, sono previsti 1 miliardo 566 milioni di euro previsti nel contratto di programma Rfi-Mit, e sul tavolo, come fossero assegni cash, 115 milioni di euro per la Sulmona-L’Aquila-Rieti, e 75 milioni euro per il raddoppio della Pescara Chieti. Sia Di Nicola che l’ex presidente hanno sollecitato il presidente Marco Marsilio, a stringere i tempi per far aprire i cantieri.

Ma per Ballone, il punto è un altro: per accorciare il tempo di percorrenza a due ore rispetto alle attuali quattro tra Roma e

Pescara in treno, servirebbero molti altri miliardi, un investimento che, lascia intendere, difficilmente si giustifica con il bacino di utenza potenziale, e tenuto conto che in due ore già adesso si può andare da Pescara a Roma con un autobus, come pure il trasporto su gomma, sarebbe ugualmente funzionale al corridoio Tirreno-Adriatico, con un infrastruttura autrostradale già esistente.

Agostino Ballone: qual è secondo lei la vera emergenza in termini di grandi infrastrutture e collegamenti per l'Abruzzo?

Ritengo che l'Abruzzo non sia messo male, se parliamo di viabilità primaria: abbiamo ben tre autostrade, che ci attraversano in lungo e in largo, e un'opera importantissima come il traforo del Gran Sasso che ha spezzato l'isolamento tra la provincia teramana a quella aquilana. Il problema è semmai la viabilità secondaria, quella provinciale e comunale, che sconta una grave mancanza di manutenzione, molte strade sono pressoché impraticabili.

Va detto che ci sono molt ioe risorse trovate per la viabilità minore, si pensi al Masterplan per il Sud

In buona parte le iniziative sono nella fase ancora progettuale. Basti fare l'esempio del quarto lotto della superstrada Teramo mare, finanziata anch'essa dal Masterplan. E abbiamo un problema di burocrazia oramai cronico, che ritarda di anni e anni l'apertura dei cantieri, anche i provvedimenti di ordinaria amministrazione trovano un sostanziale tappo negli adempimenti burocratici. Servirebbe una riforma radicale.

Si parla molto di collegamento con il Lazio, ma c'è anche quello con le Marche, che è altrettanto importante.

Concordo: Ascoli e Teramo sono in linea d'aria una ventina di chilometri, il collegamento viario è di 35 chilometri, ma è del tutto inadeguato, e questo, anche qui, frena un movimento economico importante che si potrebbe scatenare tra i due territori.

Torniamo a bomba, il collegamento con Roma.

Il meglio dei nostri collegamenti è su quell'asse. Sul piano stradale non c'è nessuna esigenza da prendere in esame.

Le autostrade sono però abbastanza costose…

Lo so bene, da imprenditore che gestisce una società di autotrasporto. Ma per onestà intellettuale va calcolato il fatto che questa autostrada ha costi di natura straordinaria, si pensi al traforo. Altrove i trafori hanno una tariffazione aggiuntiva, si pensi al traforo del Monte Bianco, quello del Frejus. Qui si fa invece un traforo a doppia canna, il più lungo in Italia, ma non ha un pedaggio aggiuntivo. Oggettivamente è così.

Oggettivamente è così, ma resta il fatto che i pedaggi sono carissimi: in che misura ciò penalizza l'economia abruzzese?

Non saprei quantificare, ma i costi di trasporto incidono sulle scelte dei cittadini e imprese. Si pensi al turismo, dove si prende in considerazione anche il costo per raggiungere la località di soggiorno. Un fattore che incide, ma forse non è determinante, si può essere comunque competitivi.

Per quanto riguarda le ferrovie?

Sono d'accordo a puntare sulla velocizzazione, ma intendo la Tav, i treni ad alta velocità, sulla ferrovia adriatica, tra le nostre città costiere e Bologna, per connetterci alla rete Tav europea. Non la velocizzazione della ferrovia Pescara-Roma. Occorre realizzare una sede ferroviaria dedicata, dove possano transitare i treni ad alta velocità, che non raggiungono l'Abruzzo, e pochissime altre regioni.

E allora la priorità delle priorità, la velocizzazione della ferrovia Pescara-Roma è un falso problema?

Cosa vuole che le dica, è un argomento che piace moltissimo alla politica, in campagna elettorale tutte le forze politiche in campo hanno fatto a gara a promettere soluzioni per accorciare i tempi di percorrenza. Il punto è che il massimo ottenibile sarebbe, su quella tratta, di due ore. Esattamente il tempo che si impiega già ora con l"autobus, con una frequenza da servizio urbano, visto che c'è una corsa ogni ora, e anche meno.

Dice questo perché lei putacaso è amministratore delegato di un'importante società di autolinee?

Ma no! E' nei fatti: pensiamo ai progetti in campo per velocizzare definitivamente la Pescara-Roma, sono nell'ordine dei miliardi. Ma una spesa del genere si giustifica solo con un analisi costi-benefici, la mia domanda allora è la seguente: c'è un bacino d'utenza che giustifica questo enorme investimento?

E dunque cade anche il mito del corridoio Tirreno-Adriatico?

No, assolutamente. Noi di Confindustria siamo tra i principali sostenitori della necessità di unificare e mettere in sinergia le autorità portuali di Civitavecchia con i porti abruzzesi. Il trasporto merci però si può fare anche su gomma, alla luce dell'analisi costi benefici sugli investimenti. Anche perché c'è il fattore tempistica. Quanti anni ci vorranno per dimezzare i tempi di percorrenza su ferrovia? Anche questo è un elemento da prendere seriamente in considerazione.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli