

TRENI D'ABRUZZO: IRA FEDERCONSUMATORI, 'SU ADRIATICA TEMPI DOPPI E COSTI PIU' ALTI'

29 Gennaio 2020



PESCARA – In tema di trasporti, tutte le attenzioni e ire abruzzesi lungo la costa adriatica, sono in queste settimane concentrate sulla drammatica emergenza causata dai viadotti dell'autostrada A14, pericolosi e sotto sequestro, con il traffico che si riversa sulla statale.

Ma anche sul trasporto ferroviario, molto ci sarebbe da recriminare, stando almeno ai dati contenuti in un dossier di Federconsumatori Abruzzo, e illustrati ad *Abruzzoweb* dal responsabile osservatorio Mobilità Tino Di Cicco: confrontando i costi del biglietto, la velocità di percorrenza, e qualità del servizio, risulta che sulla tratta tirrenica, la Milano-Napoli, ci si mette la metà del tempo, e si paga di meno, rispetto alla tratta adriatica, la Milano-Bari, che attraversa l'Abruzzo.

“Un confronto impietoso – spiega Di Cicco – questo perchè nella tratta tirrenica la ferrovia è ad alta velocità, e sono percorse con meno fermate dai treni Freccia rossa. Anche da noi corrono la Freccia rossa, ma lo è solo di nome, perchè le ferrovie non sono ad alta velocità, ed è come utilizzare una Ferrari su una strada di campagna. Lo scandalo è che però i nostri utenti pagano per salire a bordo di queste Freccie rosse un biglietto più alto”.

Della questione, su cui la politica regionale si è rivelata finora sostanzialmente indifferente, se ne parlerà in commissione regionale la prossima settimana, come ha assicurato dal presidente del Consiglio regionale, Lorenzo Sospiri, al coordinatore Di Cicco, a margine del Consiglio regionale di martedì a Pescara.

E all'ordine del giorno, finalmente all'attenzione dei decisori politici, ci sarà anche un'altra questione, che potrebbe aggravare ancor di più la situazione, già denunciata con note al vetriolo da Federconsumatori: l'utilizzo previsto a partire dall'estate 2020 sulla tratta adriatica, dei nuovi treni della tipologia Etr 700, gli stessi, denuncia Federconsumatori, che sono stati rispediti indietro dall'Olanda, e che già non hanno dato buona prova di sé nei loro primi utilizzi, con guasti e ritardi.

Ecco dunque il confronto nel dettaglio: la tratta ferroviaria tirrenica, da Milano a Napoli, è lunga 846 chilometri, la tratta adriatica, da Milano a Bari, e che attraversa l'Abruzzo, è lunga 869 chilometri.

Le distanze sono insomma più o meno le stesse, la differenza è che sulla Napoli-Milano i treni coprono il tragitto mediamente in 4 ore e 30 minuti, ad una velocità 188 chilometri orari.

Sulla Bari-Milano, ci vuole invece quasi il doppio, 7 ore 25 minuti, essendo la velocità di 117 chilometri orari, e perché sono molto più numerose le fermate, 14-16 contro le 4 della tratta tirrenica.

Accade però, da qui la rabbia di Federconsumatori, che il costo standard del biglietto da Milano a Napoli è di 103 euro, da Milano a Bari, di 112 euro. Paradossalmente più costoso, nel secondo caso, a dispetto dei tempi di percorrenza quasi doppi.

“Pagano di più quelli che viaggiano peggio - commenta Di Cicco -. E c'è un'altra ragione ben precisa, oltre al non avere l'alta velocità: sulla tratta adriatica opera in regime di monopolio Trenitalia, mentre sulla tratta tirrenica c'è la concorrenza di Italo. Da noi sono poi assenti i treni regionali veloci, come quelli da Roma a Firenze, che rappresentano anch'essi un'alternativa. Assenti da noi per tratte strategiche come Pescara-Bologna e Pescara-Bari. Siamo insomma ostaggio del monopolio di Trenitalia, e la politica deve finalmente sbattere i pugni sul tavolo”.

E non è finita: sulla tratta adriatica entro l'estate del 2020 tutti i treni Freccia Bianca saranno sostituiti da Frecce Argento realizzati con materiale Etr 700.

“Bisogna sapere che questi treni erano stati costruiti per l'Olanda e Belgio - spiega Di Cicco - cioè per viaggiare entro percorsi molto , ma molto, inferiori alla relazione Lecce-Milano; ma, nonostante questo, i responsabili politico-istituzionali di questi due Paesi li hanno rispediti al mittente, l'Ansaldo-Breda. A questo punto i treni Etr 700 sono stati acquistati da Trenitalia ed utilizzati per la linea adriatica”.

Si legge nel dossier: “già dopo una settimana dall'attivazione della Freccia Argento in sostituzione della Freccia Bianca 8806, il treno Etr 700 ha iniziato a dimostrare la temuta inaffidabilità partendo da Pescara con circa 60' di ritardo. Il giorno 16 settembre l'Etr 700 utilizzato per il Freccia Argento Ancona-Milano non è partito ed è stato sostituito con altro materiale. Il giorno 2 ottobre i passeggeri delle vetture 5 e 6 della Freccia Argento Milano-Pescara sono rimasti intrappolati sul treno nella stazione di Giulianova , perché le porte non si sono aperte. IL 12 ottobre il Freccia Argento 35845 è arrivato a Pescara con oltre 330 minuti di ritardo. Il 21 novembre lo stesso treno è partito con un'ora di ritardo. Stesso ritardo il giorno 24 dicembre (ad Ancona viaggiava con 145' di ritardo). Il giorno di Natale un altro Etr 700 Freccia Argento è stato fermo a Fidenza per 4 ore. Il 27 dicembre 2019 sempre l'8806 Freccia Argento Pescara-Milano è stato soppresso per guasto ai sistemi di bordo”.