

Tagli al trasporto ferroviario - Abruzzo e Marche: Trenitalia punti su di noi. Una strategia comune su infrastrutture e collegamenti, chiesta la Vasto-Bologna (I treni cancellati - guarda)

PESCARA. Che senso ha prevedere la Macroregione adriatica e lasciare che i treni a lunga percorrenza da Sud a Nord continuino a saltare le fermate di Pescara e Ancona? E per quale motivo il corridoio adriatico - la linea veloce dei trasporti che dovrebbe fare da alter ego alla linea tirrenica - è ancora fermo a Ravenna? Da questa situazione stagnante prendono spunto Abruzzo e Marche per la prima volta gemellate sul fronte dei trasporti ferroviari.

LA STRATEGIA. Gli assessori delle due regioni Giandonato Morra (Abruzzo) e Luigi Viventi (Marche) si sono incontrati ad Ancona per definire una strategia comune sia contro i recenti tagli effettuati da Trenitalia, sia soprattutto per le opere infrastrutturali da realizzare nel breve periodo e da sottoporre in un prossimo incontro al governo. Anche perché in questo modo, come hanno avuto modo di sottolineare i due assessori durante l'incontro, Abruzzo e Marche insieme hanno più probabilità di essere ascoltate. Una linea questa che spingerà l'assessore Morra ad incontrare presto anche il collega del Molise.

LE PROTESTE. Il paradosso infatti è sul dietrofront che Trenitalia ha fatto davanti alle proteste dell'Emilia Romagna sui tagli nell'orario invernale che hanno colpito anche Abruzzo e Marche. Numerose fermate sono state ripristinate nell'Emilia Romagna, ma non nelle Marche e in Abruzzo. Così i Frecciabianca continuano a sostare solo ad Ancona, saltando Pesaro e San Benedetto del Tronto, mentre in Abruzzo non si fermano a Pescara, Giulianova e Vasto. Gli InterCity hanno poi ridotto due corse e nella fascia notturna non fermano più nelle Marche e in Abruzzo. Anzi, addirittura a Pescara si fermano ma non fanno salire i passeggeri.

LE INFRASTRUTTURE. «Dobbiamo affrontare il potenziamento dell'Adriatica, senza le fermate cancellate è una linea monca, che non serve al territorio e allo sviluppo economico, sono scelte che non comprendiamo sotto il profilo della razionalità», dicono i due assessori. «Una programmazione ferroviaria oculata non può seguire la politica del "canguro", saltando in maniera scriteriata realtà importanti come Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Giulianova e Vasto», rimarca Viventi. «Abruzzo e Marche chiedono di essere ascoltate dal governo, sollecitano un incontro perché hanno argomenti validi da portare al confronto istituzionale», aggiunge Morra che torna a parlare della Macroregione adriatico ionica: «Un'iniziativa tesa a favorire l'integrazione economica e sociale con i Paesi transfrontalieri, un obiettivo che stride con la constatazione che l'Alta velocità si ferma a Ravenna. La crescita dell'Europa non può prescindere da un analogo potenziamento delle infrastrutture».

LE RICHIESTE. Le Marche vogliono che Trenitalia ripristini una coppia di Eurostar verso la capitale (partenza da Ancona alle 11,13, rientro da Roma alle 19.32). L'Abruzzo da parte sua si gioca la carta Sangritana, la società ferroviaria regionale: «Abbiamo chiesto a Trenitalia la concessione della linea Vasto-Bologna, ci hanno risposto offrendoci la Vasto-Arcoveggio che non è la stessa cosa. Noi», riprende Morra, «vogliamo avere la possibilità di collegarci con i treni per Milano e il Frecciarossa». Un collegamento già sperimentato in occasione del Motorshow di Bologna 2001 con l'attivazione di treni che sono partiti da Vasto.

L'assessore ricorda anche come Sangritana abbia allestito 63 treni merci per il trasporto in Abruzzo delle barbietole dall'Interporto delle Marche. Un progetto che avrà un seguito. Sangritana infatti sta per aprire un ufficio di rappresentanza nell'infrastruttura marchigiana.