

**Ferrovie, lavori fermi da 10 anni. Mai partiti gli interventi sulla variante Pratola per l'adeguamento della tratta Roma-Pescara**

SULMONA Si chiama "Variante Pratola", un'iniziativa finalizzata a migliorare il collegamento del traffico ferroviario tra Pratola e Sulmona. Un'iniziativa prevista nell'ambito di uno studio approvato con una delibera del comitato interministeriale per la programmazione economica del 2002. Un'analisi che metteva in evidenza tutti i problemi sulla linea Roma-Pescara che attraversa la Valle Peligna. Un progetto rimasto sulla carta. Ma procediamo con ordine. La variante avrebbe reso più agevoli i collegamenti con Pescara e, procedendo nell'altro senso di marcia, avvicinato il centro Abruzzo a Roma. Insomma, modifiche e ammodernamenti importanti su tutta la tratta, analogamente a quanto avvenuto sull'altra direttrice, quella tra Avezzano Roma. Quest'ultima, infatti, è stata inserita nel nuovo modello ferroviario Fr2. Un cambio di marcia importante per la zona dell'altopiano marsicano che, tra raddoppi di linee, nuovi macchinari per lo scambio, eliminazione delle curve e più treni, riesce ad accorciare i tempi per giungere nella capitale per di circa 30 minuti. Un fatto positivo per la mole di traffico che dalla Marsica si riversa nella capitale. Migliorie che, al contrario, non hanno interessato la valle Peligna. In pratica, nell'ipotetico "viaggio verso l'adriatico" del Centro Abruzzo – sempre tracciato nello studio finanziato dal Cipe – al momento rimasto solo sulla carta erano stati previsti: l'eliminazione delle tortuosità tra Sulmona-Pratola – la "Variante Pratola" appunto – con addirittura la dismissione della linea attuale, poi le altre varianti di Popoli, Scafa e Manoppello che, in definitiva, avrebbero consentito un'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza per l'area urbana del pescarese. Infine, ciliegina sulla torta, il raddoppio della linea Chieti-Pescara. Un doppio binario che in quest'ultimo caso avrebbe dato spazio a una linea metropolitana e alla creazione di una linea diretta tra i due centri del Pescara riservata ai treni a lunga percorrenza. Quelli, appunto, provenienti da Roma. Insomma, un sogno realizzabile con 1 milione e 550 mila euro per opere che avrebbero potuto vedere la luce in soli 8 anni. Un tempo sufficiente a rimettere le ali al centro Abruzzo. L'opera inoltre prevedeva anche di importanti collegamenti con nuovo interporto di Pescara. Ma non è finita, nello studio era stato inserito anche un ambizioso raddoppio della linea per Bugnara e Celano. Quest'ultimo snodo, sarebbe dovuto arrivare anche per mezzo di un traforo simile a quello di Cocullo, realizzato per l'autostrada. Il tutto senza dimenticare i benefici per i molti pendolari legati al trasporto locale. Ma da almeno un decennio oltre alla carta e a qualche riunione preliminare, nulla è stato fatto per questo progetto. Di recente, c'è stata un'interrogazione parlamentare voluta, tra gli altri, da Giovanni Legnini in cui si ipotizzava il mancato versamento dei 168 milioni dal governo sulla tratta Roma-Pescara, per coprire l'allora buco che nel 2008 è stato generato dal mancato versamento dell'Ici.