

L'Italia a due velocità - «L'Italia chieda alla Ue l'alta velocità adriatica» Dopo Marche, Abruzzo, Molise, Veneto, Emilia, parla la presidente Serracchiani

Il governo italiano deve avere le idee chiare e chiedere all'Europa di definire come "prioritario" il progetto dell'Alta Velocità lungo la dorsale Adriatica».

A parlare è Debora Serracchiani , neopresidente della Regione Friuli Venezia Giulia: la voce di un altro governatore si aggiunge così alla nostra battaglia per promuovere il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria che colleghi la Puglia con il nord Italia. Una battaglia alla quale hanno già aderito i presidenti delle Regioni adriatiche Giovanni Chiodi dell'Abruzzo, Paolo di Laura Frattura del Molise, Gian Mario Spacca delle Marche, Luca Zaia del Veneto e Vasco Errani dell'Emilia. Presidente Serracchiani, lei sul tema delle infrastrutture dei trasporti ha una esperienza specifica per essere stata anche componente della Commissione trasporti della Ue. Il suo slogan nella sua recente campagna elettorale per la presidenza della sua Regione è stato: «Infrastrutture: più collegamenti, meno isolamento». Praticamente la sintesi della stessa battaglia che la Gazzetta sta portando avanti con il coinvolgimento delle Regioni della dorsale adriatica, tutte d'accordo nel chiedere al governo di investire nell'Alta velocità ferroviaria. Un'opera che - dicono i suoi colleghi governatori - serve all'intero Paese.

Anche lei è d'accordo con questa battaglia?

«E' una battaglia giusta della quale mi sono occupata come parlamentare europeo insieme al presidente delle Marche Gian Mario Spacca per il prolungamento del Corridoio Adriatico-Baltico fino ad Ancona e poi in seguito anche con l'assessore regionale pugliese ai trasporti, Guglielmo Minervini che mi aveva sottoposto l'esigenza di ottenere il collegamento Adriatico-Baltico fino a Bari. Io stessa ho presentato degli emendamenti a favore. Ma mentre il tratto fino ad Ancona è stato approvato, grazie anche al sostegno del governo italiano, la linea fino alla Puglia non ha avuto lo stesso risultato».

La Puglia dunque, così come le altre Regioni da Ancona in giù restano fuori da questo Corridoio europeo che prevede proprio finanziamenti per l'Alta velocità ferroviaria...

«Sì. Dei 10 grandi corridoi europei prioritari per i quali la Ue ha stanziato 30 miliardi di euro, 4 interessano l'Italia, uno dei quali arriva fino a Bologna e poi grazie alle pressioni italiane è stato esteso fino ad Ancona. Come parlamentare europeo mi ero attivata, sollecitata anche da Minervini per prolungare più a sud questo corridoio...».

E invece?

«E invece gli emendamenti sono stati respinti. Perchè per ottenere questo prolungamento c'è bisogno del rafforzamento della posizione italiana ed anche di una progettualità che preveda l'Alta velocità anche al Sud». Insomma, l'Italia non ha fatto sufficienti pressioni per far arrivare fino in Puglia questo corridoio.

Cosa bisogna fare per spingere il nostro governo a chiedere alla Ue questa infrastruttura?

«Prima di tutto bisogna individuare quali sono le priorità italiane che devono coincidere con quelle dell'Europa. La quale deve poi contribuire a finanziare queste opere. Ma noi spesso siamo in difficoltà con

I'Alta velocità proprio perchè l'Italia non ha i fondi per cofinanziarla».

Dunque serve avere i soldi, ma prima ancora serve che il nostro governo definisca prioritario questo progetto e che ne spieghi la priorità anche all'Europa. «Esatto, prima di tutto l'Italia deve chiarirsi le idee, eppoi far coincidere queste sue esigenze con quelle europee».

Crede che questa nostra iniziativa che coinvolge sette regioni Italiane, cioè 20 milioni di italiani, possa bastare questa volta a chiarire le idee al governo del nostro Paese?

«Ne sono assolutamente convinta e lo dico da presidente di una regione del Nord. Io stessa ho sofferto in una regione priva di infrastrutture, con i treni veloci che si fermano a Mestre. L'idea che ci siano sette Regioni che si mettono insieme e individuano la stessa priorità è un passaggio assolutamente strategico.

Questa battaglia aiuterebbe anche la mia regione ad ottenere i finanziamenti per l'Alta velocità, o almeno un sistema ferroviario più efficiente. A noi basterebbe eliminare i colli di bottiglia e implementare la rete esistente. Non sarebbe come l'Alta Velocità ma servirebbe ad aumentare da subito la velocità sulla rete esistente».

Anche sulla dorsale adriatica in attesa dell'Alta Velocità con un investimento di 800 milioni di euro si potrebbe rendere l'attuale rete più veloce così da favorire sulla tratta Lecce-Milano l'utilizzo di treni più rapidi (Etr 500 e Etr 485) riducendo i tempi di percorrenza di quasi due ore.

«Assolutamente sì. Io credo che in questo momento dovremmo cominciare ad investire sull'esistente eliminando i colli di bottiglia e cercare di rendere i treni che abbiamo più veloci. Eppoi immaginare da subito un percorso che ci consenta di arrivare a realizzare l'Alta Velocità nei prossimi 15 anni.

Non dico di aprire i cantieri tra 15 anni, ma di iniziare subito a ragionare su come arrivare a quel risultato». Dunque lei sarà a Bari il 24 per sostenere queste tesi. «Mi sto impegnando concretamente per esserci».

Presidente, ma parlare di grandi opere in questo momento di crisi non crede che possa apparire inopportuno?

«Le infrastrutture servono al Paese per continuare a crescere anche in un momento di crisi, e noi dobbiamo poter immaginare che da questa crisi si esca in modo competitivo. Ripeto, si può cominciare con l'eliminazione dei colli di bottiglia per rendere competitiva la rete ferroviaria esistente e per collegarci più rapidamente al resto dell'Europa. Il problema è che questo paese spende troppo sulla gomma e troppo poco sul ferro. Questo perchè le Ferrovie creano utili solo nel lungo periodo, rispetto invece a quanto non accada con le Autostrade. E' giunto il momento di cambiare culturalmente il modo di fare trasporti: bisogna investire di più sul ferro non solo perchè è il mezzo più ecostenibile, ma anche per evitare la saturazione delle strade».

L'ad delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, a proposito di utili dell'azienda da lui guidata (di proprietà dello Stato), dice che il Sud non ha mercato per giustificare gli investimenti richiesti dai cittadini. Lei condivide questa teoria economica?

«Moretti ragiona da amministratore delegato di una azienda che ha ereditato in condizioni di drammatica crisi e che in qualche modo ha dovuto sanare».

Presidente, le Ferrovie hanno registrato nel 2012 un utile di circa 300 milioni di euro. Potrebbero allora

investire al Sud dove peraltro i treni «Frecciabianca» risultano a mercato, cioè non sovvenzionati dallo Stato, dunque redditizi ?

«Esatto. Sanare ha significato anche tagliare gli investimenti e il traffico merci, mentre le scelte strategiche spettano alla politica, non a Moretti. E' il ministero e il governo che devono dare indicazioni e risposte alle esigenze della mobilità. Non certamente chi fa impresa. Ritengo che a prescindere dal traffico, molti studiosi sostengono che se esiste il treno nasce pure la domanda di treno: il nostro paese deve dotarsi di strutture ferroviarie degne di questo nome, se vogliamo che il paese sia uno soltanto e che sia messo nelle medesime condizioni di crescere e svilupparsi. Se invece si vogliono fare solo delle scelte aziendali, allora si costruisce unicamente dove c'è profitto. Moretti ritiene che neppure l'Alta Velocità tra Venezia e Trieste vada fatta, proprio perchè a suo dire non c'è mercato. Dunque siamo sulla stessa barca... anzi sullo stesso treno».

Insomma, cosa bisogna fare per unire il Paese e offrire a tutti collegamenti veloci ed efficaci?

«Nell'immediato bisogna investire per aumentare l'efficienza. Nel medio e lungo periodo occorre iniziare una progettazione che partendo dai grandi Corridoi europei preveda il prolungamento di quello Adriatico-Baltico fino al Sud. In secondo luogo serve immaginare un progetto nazionale coordinato con i progetti dell'Europa, impegnandosi poi affinché si ottenga dall'Europa il suo pieno riconoscimento e sostegno. Infine il Paese deve fare un salto culturale: meno investimenti per le strade e più per le ferrovie».

