

L'alta velocità ferroviaria lungo la dorsale adriatica - Vendola: fate viaggiare pure noi ad Alta Velocità

BARI - «Prima di investire sull'orizzonte più strategico dell'Alta Velocità oggi ci sono le condizioni sia finanziarie che progettuali per realizzare interventi che consentano di far viaggiare i treni sulla direttrice adriatica fino a 220 Km orari. Per realizzare questo, basterebbe un miliardo di euro». A parlare è il presidente della Regione Puglia, Nichi Vendola: 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 Vasco Errani dell'Emilia e Debora Serracchiani del Friuli.

Presidente Vendola, il problema del trasporto veloce delle persone e delle merci resta uno dei temi prioritari per la nostra regione, priva di infrastrutture ferroviarie ad Alta Velocità e di servizi come Frecciarossa e Italo. Non crede che unire più velocemente le regioni del Sud al resto del Paese possa rappresentare una scelta strategica per l'Italia intera?

«Il diritto alla mobilità, l'accessibilità e l'interconnessione tra diversi sistemi trasportistici, la connessione col resto del mondo hanno rappresentato in questi anni l'orizzonte dentro cui far vivere la sfida delle infrastrutture strategiche e della mobilità. Le reti e le infrastrutture costituiscono una leva decisiva attraverso la quale agire sulla qualità della vita delle persone, ma anche sulle opportunità di sviluppo».

Dunque, presidente, lei è d'accordo sulla necessità di iniziare a chiedere da subito interventi che consentano la velocizzazione a 200 km/h dei treni sulla linea Adriatica e di poter fruire dell'Alta Velocità esistente tra Milano e Bologna, così da togliere dall'isolamento le regioni del Sud-Est dell'Italia, che viaggia a due velocità?

«Dentro il versante Adriatico non possiamo restare imbalsamati in quella sorta di treno a "bassa velocità" su cui viaggiamo alla volta di Termoli, il cui ultimo tratto di 30 chilometri è ancora oggi a binario unico. I diritti dei cittadini e la sfida dei mercati non ci consentono troppe pigrizie culturali e troppi ritardi nella necessaria opera di incivilimento e modernizzazione del nostro territorio. Continueremo a dare tutte le nostre energie perché la Puglia possa proseguire ed intensificare l'opera strategica della crescita infrastrutturale, sia in termini dimensionali che qualitativi».

Oltre alla velocizzazione dei treni e della linea attuale, sarebbe favorevole alla realizzazione di studi e progetti per un'eventuale infrastruttura ad Alta Velocità lunga la dorsale adriatica?

«Chiariamo bene i termini: i treni lungo la dorsale adriatica attualmente viaggiano a 150 km orari. Questo significa che siamo molto al di sotto anche dell'Alta Capacità. Prima di investire sull'orizzonte più strategico dell'Alta Velocità che comporta cospicui finanziamenti e tempi lunghi, oggi ci sono le condizioni sia finanziarie sia progettuali per realizzare nel giro di pochissimi anni l'Alta Capacità. Sulla linea Adriatica l'Alta Capacità significa far viaggiare i treni fino a 220 Km orari. Per realizzare questo, conti alla mano, basterebbe un miliardo di euro destinato ad elevare gli standard di sicurezza, correggere una serie di curve in prossimità di alcune città e consentire l'adeguamento della galleria di Cattolica per

aprire la dorsale adriatica anche al traffico dell'autostrada viaggiante».

Se, come immaginiamo fosse d'accordo nel realizzare quest'opera, rispetto ai costi altissimi richiesti, come vi difenderete da chi vi risponderà che siamo in crisi e che non ci sono fondi per un'opera di queste dimensioni?

«L'Alta Capacità sulla dorsale Adriatica è un'opera strategica. Consentirebbe alla Puglia la possibilità di usufruire di servizi come Italo e Frecciarossa, di percorrere la tratta Bari-Bologna con un'ora in meno. Credo che, se tutti i Presidenti delle Regioni interessate fossero d'accordo, si potrebbe chiedere unanimemente al governo un miliardo di euro dalla dotazione dei Fondi Strutturali 2014 -2020, così che nel giro di tre-quattro anni si possa approvare e ultimare la realizzazione di quest'opera».

Quale pensa possa essere la strategia da adottare insieme ai governatori delle regioni della dorsale adriatica per spingere il governo a rivolgere più attenzione al problema del trasporto ferroviario al Sud, tagliato fuori dall'Alta Velocità?

«La Puglia e l'intero Mezzogiorno vinceranno la partita del futuro solo se non prevarrà una deleteria logica campanilista, comprendendo che bisogna agire come un unico sistema e non come un insieme di frammenti territoriali. Con il presidente della Regione Campania, Stefano Caldoro abbiamo sempre condiviso, senza incertezza alcuna e con la stessa sensibilità, l'opportunità di individuare l'Alta Capacità come priorità strategica utile non solo alla Puglia o alla Campania ma all'Italia intera».

La presidente della Regione Friuli, Debora Serracchiani ha spiegato che le regioni del Sud devono chiedere al governo di fare pressioni all'Europa per ottenere il prolungamento del Corridoio Adriatico-Baltico che prevede finanziamenti anche per l'Alta Velocità. Infrastruttura che la Regione Marche è riuscita ad ottenere grazie alle pressioni dei parlamentari di quella regione e del presidente Spacca sulla Commissione Europea. Crede che l'occasione del Forum di venerdì prossimo, 24 maggio, organizzato dalla Gazzetta, insieme ai suoi colleghi, possa maturare una iniziativa forte e unitaria per sollecitare il governo a fare pressioni sull'Europa?

«Mi auguro che dal Forum possa maturare un'iniziativa in tal senso. Vorrei ricordare che questa è una battaglia che la Puglia, solitariamente, ha intrapreso già quando, nel dicembre 2012, scrissi al presidente del Parlamento Europeo Martin Schulz per promuovere l'inclusione dell'emendamento Bari presentato da Debora Serracchiani e sostenuto dai parlamentari pugliesi Sergio Silvestris e Salvatore Tatarella. Un emendamento che rivendicava l'inclusione di Bari nella lista degli urban nodes nel modello di sviluppo delle grandi reti ferroviarie europee. Non approdammo a nulla. Ora, della questione se ne sta occupando il Parlamento Europeo e noi ci auguriamo di arrivare alla discussione non da soli, ma insieme alle altre regioni e al governo nazionale. Sono convinto che se il governo fa la giusta pressione sull'Europa, riusciremo a portare a casa il risultato. D'altra parte è già successo, quando su iniziativa del governatore della Toscana Enrico Rossi, il governo ottenne il prolungamento del corridoio Trieste-Ancona».

Presidente Vendola, l'ad di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti ha confermato la sua presenza al forum di venerdì prossimo a Bari. Quali argomenti proporrà per chiedergli più attenzione e maggiori investimenti al Sud che, invece, Moretti definisce fuori mercato (senza però provarlo con i numeri di traffico che pure esiste visto che i treni Frecciabianca sono "a mercato", cioè non sovvenzionati)?

«Gli investimenti sono in capo alla politica e non all'ing. Moretti. Gli investimenti li abbiamo chiesti e

continueremo a chiederli al Governo. A Moretti chiediamo che su quegli investimenti faccia un'offerta adeguata al trasporto ferroviario, visto che ancora, per quanto riguarda il Mezzogiorno, opera in un regime monopolistico. Chiediamo a Moretti di uscire dall'idea che nel Sud non ci sia mercato e che "contratto universale" significhi un'offerta dequalificata. Chiediamo a Moretti di credere anche nell'esistenza di un mercato dei trasporti e ferroviario del Mezzogiorno e di avere con noi un atteggiamento completamente diverso rispetto a quello tenuto sinora».

