

Un binario chiamato desiderio. Treni lumaca. Pressing dei politici sulle Ferrovie. Ma l'ad della società smonta il sogno dell'alta velocità in Abruzzo

CHIETI Emula di un grande abruzzese del passato, Silvio Spaventa, che della ferroviarizzazione italiana ha fatto una tenace battaglia arrivando a perdere anche la poltrona di ministro, la classe politica abruzzese, in maniera trasversale, prova a riproporre il tema del potenziamento delle infrastrutture ferrate per il territorio abruzzese già irrimediabilmente tagliato fuori dall'alta velocità. A riunire le forze in campo ci ha pensato l'ex sindaco di Pescara Luciano D'Alfonso, in qualità di presidente della Scuola di Regione, che ha organizzato il convegno sul tema promosso dalla Provincia di Chieti e dal suo presidente Enrico Di Giuseppantonio. «Silvio Spaventa: l'Abruzzo in grande», questo il titolo dell'appuntamento a cui sono stati invitati, tra gli altri, l'amministratore delegato del gruppo Ferrovie italiane, Mauro Moretti, il sottosegretario Giovanni Legnini, il segretario nazionale Cisl Raffaele Bonanni e l'arcivescovo di Chieti Vasto, monsignor Bruno Forte. In una sala del Consiglio provinciale davvero strapiena, all'ultimo momento non è potuto intervenire, però, uno degli ospiti più attesi, l'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio Gianni Letta. Diverse, invece, le relazioni di esponenti del mondo accademico che hanno ripercorso la vita di Silvio Spaventa, annoverato tra i padri dell'unità nazionale proprio per il contributo dato alla nascita della Società nazionale delle ferrovie e anche di quella della giustizia amministrativa, e uno dei maggiori sponsor della modernità della nostra regione. Uomo di cui è stata presa ad esempio concretezza, incisività e forza dell'azione politica, Spaventa, cui si deve la celebre frase «torniamo a Bomba» per indicare la volontà di restare sulla concretezza senza voli pindarici, può tracciare la strada alla politica abruzzese di oggi sia nel metodo che in alcuni contenuti. Per quanto riguarda il metodo, quel «tornare a Bomba» di Spaventa può e deve significare meno discontinuità nella forza della rappresentanza abruzzese a Roma. Per quanto riguarda il contenuto, invece, si ripropone ancora con attualità la questione dei collegamenti ferroviari. Se ai tempi di Spaventa, però, la strada ferrata, come ha ricordato Moretti, significava l'unità d'Italia, adesso, invece, pone il tema del collegamento con l'Europa. «Siamo dunque sempre allo stesso punto - ha sottolineato l'amministratore delegato - anche se la scala non è più quella nazionale ma europea». In omaggio proprio al celebre abruzzese, Moretti ha detto di voler parlare alla platea in maniera concreta. Ha provveduto, dunque, a scartare subito il «sogno irrealizzabile» dell'alta velocità, che non arriverà mai in Abruzzo, perché «non è sostenibile economicamente in ragione anche della poca densità abitativa». Quello che si può fare, invece, è aumentare la velocità dei treni che percorrono il territorio regionale. Attualmente, secondo i dati di Rete Ferroviaria Italiana, la velocità massima dei treni sulla Bologna-Foggia è di circa 145 chilometri all'ora. Questa soglia, con opportuni interventi, può essere innalzata a 180 o anche 200 chilometri all'ora. Ma per centrare questo obiettivo occorrono 1 miliardo e mezzo di euro. Che al momento non ci sono, visto che, come ha sottolineato il sottosegretario Legnini, nel piano industriale delle ferrovie non c'è nulla per la dorsale adriatica. Occorre dunque combattere perché si faccia qualcosa, soprattutto dopo che uno dei corridoi più importanti a livello europeo, quello che da Helsinki arriva a Berlino e a Bologna, adesso scenderà fino ad Ancona. Se a questo corridoio si aggiungesse la Napoli-Bari, si avrebbero ancora maggiori chances di combattere l'isolamento che rischia la nostra regione. Questo per quanto riguarda la dorsale adriatica, c'è poi il tema del collegamento con Roma, che Moretti ha detto di voler approcciare lavorando sul miglioramento della tratta Avezzano-Roma e di quella Sulmona-Pescara. Sempre per rimanere sulla linea della concretezza di Spaventa, il sottosegretario Legnini, temendo ben note lungaggini (e ricordando a riguardo anche gli sforzi fatti nel settore dall'ex sottosegretario di An Nino Sospiri) ha chiesto «entro un anno, al massimo due, il progetto per l'ammodernamento della rete». E' stato ancora Legnini a porre all'attenzione di Moretti un'altra questione concreta, la vendita del tracciato ferroviario dismesso lungo la costa teatina per la realizzazione

della Via Verde. La Provincia era riuscita a strappare un prezzo molto basso rispetto ai 40 milioni iniziali, arrivando a circa 7 milioni e mezzo di euro. Ma anche questa cifra, nelle ristrettezze del momento, è ancora troppo alta. Il presidente Di Giuseppantonio, che nel frattempo ha interessato della questione anche il ministro Maurizio Lupi (che conosce bene il caso, avendo la famiglia d'origine proprio a Fossacesia), ha detto che la proposta della Provincia per l'acquisto dei terreni deve ora aggirarsi tra i due e i tre milioni di euro.

