

L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - Moretti conferma: «non avrete l'alta velocità ma solo treni più veloci»

CHIETI. Sala gremita quella consiliare della Provincia di Chieti, sabato mattina, per il convegno organizzato da Luciano D'Alfonso con la Scuola di Regione.

Presenti tutti i relatori, fatta eccezione per il già sottosegretario Gianni Letta per un'impossibilità dell'ultima ora, ma con l'intervento non programmato dell'arcivescovo Bruno Forte che, partendo dagli studi filosofici che in gioventù incontrarono il pensiero dei fratelli Spaventa, non si è sottratto al tema dell'incontro che ha toccato la storia ma anche il presente e il futuro della rete ferroviaria: ponendo anche una domanda sull'utilità di una struttura datata come l'interporto pescarese.

C'era anche l'amministratore delegato Ferrovie dello Stato Mauro Moretti. Rispondendo alle sollecitazioni del promotore dell'incontro Luciano D'Alfonso, Moretti ha fatto seguire alla riflessione storica un quadro articolato sul futuro della rete ferroviaria nazionale.

Ha evidenziato come oggi più che mai la dimensione europea determini le scelte infrastrutturali ed è entrato nel merito degli investimenti toccando l'Abruzzo su due questioni.

«C'è la proposta», ha spiegato Moretti, «di portare il corridoio adriatico negli standard qualitativi di livello europeo, ovvero farli entrare nel novero dei grandi corridoi del Trans European Network. Sul collegamento con Roma c'è il problema di dover migliorare sia la linea, da un lato, sia l'ingresso nella Capitale, per evitare che gente arrivata in treno o in bus abbia altri due chilometri da percorrere prima di essere a destinazione».

«In tal senso - ha spiegato - stiamo procedendo con gradualità ma con molta decisione, abbiamo già realizzato all'interno di Roma il raddoppio fino a Lunghezza ed è già attivo un parcheggio di scambio autostrada-ferrovia a Ponte di Nona, che permette anche a chi arriva dall'Abruzzo di poter prendere il treno della Fr2 ed arrivare al centro di Roma. Ma finché non si risolve il problema di Guidonia - ha proseguito Moretti - non riusciamo ad avere ragione del traffico. Affideremo i lavori del raddoppio della Lunghezza-Guidonia fino a settembre 2013. Oltre allo sbottigliamento del collo di bottiglia tra Guidonia e Lunghezza, è previsto un altro parcheggio di scambio a Bagni di Tavoli. Aumenteremo anche la velocità della linea a partire da Sulmona a Roma con un sistema di controllo automatico della linea, che si chiama Ctc: è già stato affidato a giugno e sarà realizzato assieme a interventi di rettificazione di tracciato leggeri in tre anni. Ci stiamo muovendo, insomma, in direzione di un rafforzamento dei collegamenti».

Moretti ha detto chiaramente che l'alta velocità non arriverà in Abruzzo perché «non è sostenibile economicamente in ragione anche della poca densità abitativa».

Ma si cercherà comunque di aumentare la velocità dei treni che percorrono il territorio regionale passando dai circa 145 chilometri orari della Bologna-Foggia ai 180 o 200.

Su questo tratto si stima un investimento di 1,5 miliardi ma da Ancona in giù non è ancora stato definito in termini di progettualità.

SILVIO SPAVENTA

Due i meriti storici attribuiti a Silvio Spaventa dal conduttore dell'incontro Luciano D'Alfonso. Il primo, «quello di aver inquadrato politicamente e giuridicamente l'idea di una rete ferroviaria che unisse l'Italia come bene pubblico, in assonanza con il principio del diritto romano secondo il quale le strade erano patrimonio di tutti».

Il secondo, «quello di aver agito di conseguenza, da ministro dei lavori pubblici dal 1873 al 1876,

promuovendo la nazionalizzazione delle ferrovie e producendo l'impulso che avrebbe portato le stesse a divenire rete».

D'Alfonso ha poi proposto l'«oggi come terreno di azione». Rivendicando un protagonismo del territorio, quello della regione Abruzzo ma anche quello dell'area medio adriatica, «che superi le possibili marginalità derivanti dalla sua minore dimensione demografica rispetto a altri ambiti e che costruisca attraverso progetti, capacità relazionali e credibilità, il diritto alla mobilità su ferro per le persone e per le imprese».

Tema quest'ultimo ripreso anche dai diversi relatori istituzionali: dal presidente della Provincia di Chieti Enrico Di Giuseppantonio, ospitante il convegno, al segretario generale della CISL, l'abruzzese Bonanni.

LEGNINI: «SI RISCHIO ISOLAMENTO ORA NON SI PERDA PIU' TEMPO»

«L'Abruzzo non potrà essere più il buco nero nella programmazione degli investimenti da parte delle ferrovie, ma deve recuperare, con urgenza, il terreno perduto per evitare il nuovo rischio di isolamento», ha detto il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giovanni Legnini, a margine del convegno. «Agli annunci dovrà seguire l'attivazione del percorso progettuale e istituzionale finalizzato a ottenere la progettazione, nell'arco di uno o due anni, e a includere l'opera nell'allegato infrastrutture al Def, in modo da poter avviare, su questo tema, la ricerca delle risorse finanziarie. È altresì necessario recuperare le risorse per procedere rapidamente all'ammodernamento della tratta Avezzano-Roma e per realizzare una cooperazione istituzionale Europa-Stato-Regione al fine di trasformare la tratta Sulmona-Pescara in metropolitana di superficie. Da oggi non si deve più perdere tempo, perché l'Abruzzo non può essere isolato dal trasporto ferroviario veloce e dalle grandi reti infrastrutturali europee, anche in vista del decollo della macro regione Adriatico- Ionica».

«Tocca adesso ai componenti del governo Letta eletti in Abruzzo, ovvero Gaetano Quagliariello e Giovanni Legnini, reperire nel bilancio dello Stato le risorse finanziarie necessarie a tradurre in scelte operative le indicazioni dell'amministratore delegato di Trenitalia, Moretti», ha detto invece la Cna abruzzese.

«Ascoltando l' intervento dell'ingegner Mauro Moretti», ha detto invece Ermanno Ricci, segretario regionale di Rinascita Popolare, «ho avuto la conferma che per l'Azienda Statale delle rotaie Pescara e l'Abruzzo non esistono. Moretti ha detto a chiare lettere che gli interventi futuri dell'Azienda, per quanto riguarda la Linea Adriatica, a Nord, interesseranno la tratta che va da Bologna ad Ancona, e, per quanto riguarda la parte Meridionale, da Foggia in giù (Bari-Taranto-Lecce) e, per completare il discorso meridionale da Bari a Napoli, sino a Roma, Firenze, Bologna, Milano. Moretti, citando Pescara ,ha detto che non può rientrare nell'ambito degli interventi delle F.S., in quanto non supera 150 mila abitanti, quorum necessario per ottenere le dovute attenzioni.