

Una lobby metterà il turbo ai treni

PESCARA Le associazioni di categoria abruzzesi chiamano a raccolta i politici della regione, affinché si attivino a favore della velocizzazione della linea ferroviaria Adriatica, in modo da scongiurare l'isolamento del territorio. L'appello, sottoscritto da Casartigiani, Cia, Claa, Coldiretti, Cna, Confapi, Confcooperative, Confartigianato, Confesercenti, Confcommercio e Confindustria, è stato raccolto da parlamentari e amministratori della Regione, che ieri mattina si sono ritrovati nella sala giunta della Camera di Commercio di Pescara. C'erano il sottosegretario Giovanni Legnini e l'assessore regionale ai Trasporti, Giandonato Morra, la senatrice Federica Chiavaroli, i deputati Antonio Castricone, Gianni Melilla, Giulio Sottanelli e Gianluca Vacca. Presente anche Luciano D'Alfonso, che lo scorso luglio, durante un convegno organizzato a Chieti, riuscì a strappare una promessa all'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti: un miliardo e mezzo di euro, da destinare a miglioramenti lungo la linea Bologna-Bari, per consentire un aumento della velocità di circa il 20%. Moretti ha confermato l'impegno proprio l'altro ieri, nel corso di un workshop a Cernobbio, e ha fatto sapere che il Governo è orientato a finanziare il progetto. «L'Italia è segnata da una netta cesura tra area adriatica e resto del Paese, con la prima notevolmente penalizzata sul piano della dotazione infrastrutturale ferroviaria - evidenziano, in un documento congiunto, le associazioni di categoria -. Al fine di alleggerire questo grave handicap, che pesa in modo particolare sull'Abruzzo, occorre procedere immediatamente all'ammodernamento della rete esistente, attraverso una prima velocizzazione del tratto compreso tra Bologna e Bari». Per raggiungere tale obiettivo, le realtà imprenditoriali del territorio esortano i politici abruzzesi a fare fronte comune: «Si impegnino per far sì che il progetto sia immediatamente inserito nel Piano nazionale per le infrastrutture e che le due aziende operanti nel mercato dell'alta velocità, Trentitalia e Ntv, spostino l'ultima fermata da Ancona a Pescara». Una strategia in due tempi, con un obiettivo di breve periodo e un altro a medio-lungo termine. Rispetto all'investimento annunciato da Moretti, il sottosegretario Legnini preferisce mantenere un profilo basso. «E' un progetto che, almeno per il momento, esiste solo sulla carta - spiega Legnini -. I margini sono stretti, perché per arrivare alla fase della progettazione operativa occorre che prima, entro la fine del 2013, la disponibilità delle risorse abbia il via libera da Governo, Parlamento e Cipe». Un risultato che, secondo Legnini, «è possibile raggiungere ponendo fine alla politica degli annunci e remando insieme nella stessa direzione». Il sottosegretario poi avverte: «Potremo riacciuffare l'alta velocità soltanto se riusciremo a stare all'interno della macroregione Adriatica». Sulla stessa lunghezza d'onda l'assessore regionale ai Trasporti. «Ci sono segnali importanti, come le linee guida tracciate dal ministro Lupi, le aperture di Moretti e le posizioni dei presidenti di Regione - dice Morra -. Ma occorre passare dalle parole ai fatti, compiendo un ragionamento complessivo finalizzato a scongiurare l'isolamento dell'Abruzzo, anche se non so se il Governo, in una fase così delicata, abbia la possibilità di recepire le richieste». L'assessore della giunta Chiodi ritiene che, in attesa degli investimenti annunciati, sia già possibile ridurre i tempi di percorrenza: «Ad esempio introducendo i treni Etr 500, di cui potremo disporre non appena entreranno in funzione i nuovi Etr 1000 sulle linee dell'alta velocità». Tutti i parlamentari intervenuti, nel corso dei loro interventi, concordano sulla necessità di sviluppare un'attività di lobbying, che prescinda dalle appartenenze politiche, in nome dell'interesse del territorio. Gianluca Vacca, del Movimento 5 Stelle, è l'unico a porre qualche distinguo. «Siamo disponibili, come sempre, a condurre battaglie giuste e utili per i cittadini - premette Vacca - anche se, visti i risultati, molti politici abruzzesi non devono aver fatto altrettanto». Entrando nel merito, il deputato grillino rimarca: «Un miliardo e mezzo di euro rappresentato una buona dotazione di risorse, che va utilizzata ricorrendo a un piano complessivo e chiedendosi se per i cittadini sia più utile velocizzare i tempi di percorrenza di un quarto d'ora o magari tutelare linee interne, di grande valore culturale e paesaggistico, come la Sulmona-Carpinone, che è stata recentemente smantellata». Dice la sua

anche l'ex sindaco di Pescara, Luciano D'Alfonso: «Non basta elencare ciò che serve, occorre costruire una filiera istituzionale e un percorso credibile, basandosi sui numeri e dimostrando che l'infrastruttura è necessaria non solo per l'Abruzzo, ma per l'intera dorsale Adriatica».

