

Ricoverzione della ferrovia «L'ideale è la ciclopedonale». Proposte al convegno di Ali sul destino dei binari della storica società frentana. Campitelli: miglioriamo i trasporti. Vinciguerra: progetto di mobilità dolce

Rigenerazione urbana e paesaggistica e mobilità dolce. Sono i temi su cui si è imperniato il dibattito organizzato dal coordinatore frentano di Ali (Alleanza liberaldemocratica per l'Italia), Antonello Di Campli Finore, sul destino del tracciato ferroviario della Sangritana che attraversa la città e che percorre, per 43 chilometri, splendidi scorci paesaggistici da San Vito fino a Piane d'Archi. Il tracciato non è in esercizio dal 2003, ma non si è mai sopita l'idea di utilizzare in qualche modo il percorso, simbolo dell'Italia che ha poggiato sui binari il suo primo sviluppo socio-economico, ma anche testimonianza viva di una risorsa in termini di mobilità lenta e a basso impatto ambientale. Diversi i relatori tra cui l'assessore regionale Nicola Campitelli e il presidente di Italia Nostra, Pierluigi Vinciguerra. Per Di Campli Finore è importante rilanciare la questione «dell'intermodalità, di sviluppo urbano sostenibile e di riorganizzazione ferroviaria del tessuto urbano, introducendo il concetto di una vasta area metropolitana ». E di "rigenerazione urbana" ha parlato anche l'assessore regionale Campitelli che pensa al tracciato come «un sistema utile per migliorare il sistema dei trasporti del comprensorio». Per Italia Nostra la rete ferroviaria storica della ex Sangritana possiede «un altissimo valore strategico dal punto di vista ingegneristico, paesaggistico, storico- culturale e dell'archeologia industriale». L'idea è quella di partire per gradi, coinvolgendo le istituzioni innanzitutto al riconoscimento legislativo del patrimonio storico ferroviario, per poi promuovere manifestazioni che diffondano la conoscenza della cultura ferroviaria e sostenere economicamente la "mobilità dolce", un'alternativa pratica al traffico veicolare su gomma e ottima occasione di promozione turistica. Ma a pesare su una completa rigenerazione del percorso cittadino ferroviario, anche soltanto ciclopedonale, ha sempre contribuito l'aspetto economico. Togliere i binari costerebbe, secondo uno studio datato della stessa Sangritana, oltre 7 milioni. E anche ammodernare la linea con l'elettricità ha enormi costi. Di qui l'idea di Italia Nostra di realizzare un "sentiero" ciclopedonale, che non avrebbe gli "ostacoli" realizzativi di una vera pista, sia in termini di tempi di messa in opera, che di livelli di sicurezza e di infrastrutturazione richiesti. Per l'associazione Lavenum (Lanciano verso la nuova mobilità) «via alla «sistemazione in tempi brevi di tutta la tratta a percorso ciclo-pedonale ». Come? Coprendo le rotaie con ghiaia e terra o pannelli di gomma removibili per poter utilizzare subito il tracciato non precludendo «l'uso futuro più opportuno, ad esempio affiancando il percorso ciclabile ad un mezzo idoneo su rotaia».