

Treni, variante Roma-Pescara «Farà guadagnare 90 minuti»

PESCARA Una linea ferroviaria nata alla fine del 1880 che si inerpicava tra i monti e le vallate d'Abruzzo con la pazienza di un mulo, ma anche con la stessa lentezza. Una rete autostradale molto più giovane, ma con viadotti e gallerie che dopo 50 anni iniziano a mostrare, pericolosamente, i segni del tempo. Il rischio di un dualismo gomma-ferro, nel dibattito sul trasporto pubblico regionale, si è più volte affacciato lungo la tratta Pescara-Roma. Ora, ad irrompere in questa sorta di confronto-scontro quasi ideologico, è il progetto di potenziamento della rete ferroviaria Pescara-Roma presentato ieri dal sottosegretario della Giunta D'Alfonso, Mario Mazzocca e dal deputato Gianni Melilla, entrambi confluiti in Articolo1-Mdp dopo aver lasciato Sinistra italiana.

La novità, rispetto alle proposte del passato, è che questa volta non si tratta di sostituire il vecchio locomotore elettrico con un treno più veloce, dare una aggiustatina alla linea, saltare qualche stazione. L'idea è di realizzare una vera e propria variante destinata a sconvolgere gli attuali 240 km del tracciato: doppio binario, con raggi minimi di curvatura, cancellazione di tutti i passaggi a livello, nuove gallerie, eliminazione dei dislivelli altimetrici.

LE NOVITÀ

Nel progetto, illustrato ieri dal giovane ingegnere Francesco Scapaticci, sono previsti addirittura ecodotti per il passaggio della fauna, barriere anti rumore in prossimità dei centri abitati, interventi di riqualificazione in prossimità dei parchi. Tutto con l'obiettivo di abbattere di circa un'ora e mezza l'attuale tempo di percorrenza. Un dettaglio non trascurabile è il costo stimato per l'intervento: 5,94 miliardi sulla tratta Roma-Pescara, per ridursi a 2,97 miliardi se si volesse limitare il progetto alla linea Pescara-Avezzano. Comunque un bel risparmio, è stato fatto osservare ieri, rispetto alla proposta di variante della rete autostradale che era stata presentata nel luglio scorso dalla concessionaria Strada dei parchi (Gruppo Toto), dal costo di 6,70 miliardi. Progetto poi congelato dal Ministero, mentre la stessa concessionaria ha già avviato il piano di messa in sicurezza della A24 e A25 partendo dal monitoraggio degli 8 viadotti sottoposti all'inevitabile usura del tempo, in zone ad alto rischio sismico.

Uno scontro tra due progetti titani, una girandola di miliardi che al momento però non si vedono, almeno per quel che riguarda la parte pubblica. Lo stesso Melilla commenta con realismo: «Il nostro è un progetto valido, serio, alternativo a quello dell'adeguamento dell'infrastruttura autostradale. Ma è anche un progetto organico che ha naturalmente tempi lunghi per essere realizzato». E allora per il deputato di Articolo1 meglio darsi da fare subito per tamponare le criticità di oggi: «Con interventi minimali si può introdurre un treno veloce no stop sulla linea Pescara-Roma, senza fermate intermedie, come avviene per il servizio dei pullman, che consentirebbe di abbattere l'attuale tempo di percorrenza (3 ore e 60 quando tutti va bene) portandolo sotto le 3 ore».

SICUREZZA

Anche la messa in sicurezza della rete autostradale è ormai improcrastinabile secondo Melilla: «Viadotti e gallerie hanno 50 anni di vita. Sia la concessionaria che il Ministero hanno a disposizione i soldi da investire entro il 2022». Mazzocca offre altri spunti: «Intervenire sulla tratta ferroviaria è molto più conveniente anche rispetto alla sostenibilità ambientale del progetto. C'è poi tutto un discorso da fare legato al corridoio 5 delle Reti Tent-T che, grazie anche alle pressioni esercitate dalle Regioni Puglia e Abruzzo, l'Europa ha portato fino a Brindisi: creare un asse con il Tirreno per il trasporto ferroviario, attraverso la linea Roma-Pescara, sarebbe importantissimo». La variante avrebbe anche altri obiettivi, come spiega il progettista Scapaticci: «Favorirebbe il turismo nelle aree interne, senza contare che è l'Ue a chiederci di trasferire almeno il 30% del trasporto merci sul ferro». Ma la domanda resta: dove sono i quasi

6 miliardi di soldi pubblici da spendere per un'opera così faraonica? Anche l'alleanza del piccolo Abruzzo con il Lazio potrebbe non bastare.

