

FERROVIA PESCARA-ROMA: CAMBISE, 'GALLERIA CARRITO-ORTONA MARSI-BUGNARA'

9 Maggio 2020



L'AQUILA - "Per velocizzare la ferrivia Pescara avezzano Roma è necessaria una lunga galleria tra Carrito - Ortona dei Marsi - Bugnara, che risolverebbe di molto il problema. Il doppio binario, già iniziato, Guidonia - Bagni di Tivoli - Lunghezza e quello da realizzare, Chieti - Pescara, potranno farci sperare nella risoluzione del problema".

A ribadirlo in una nota l'esponente dem Aurelio Cambise.

LA NOTA COMPLETA

Si è tenuto il 3 marzo 2020, nella sala stampa di Montecitorio, l'incontro tra il Presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, il Presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, e l'Amministratore Delegato RFI, Maurizio Gentile, in cui è stato illustrato il protocollo d'intesa per l'ammodernamento della linea ferroviaria Roma - Pescara - L'Aquila.

Il documento impegna il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Abruzzo e il Lazio, con l'apporto tecnico di RFI, ad aprire un gruppo di lavoro che identificherà le soluzioni infrastrutturali condivise per potenziare i collegamenti tra la Capitale e la Costa adriatica; un Corridoio intermodale strategico tra est e ovest (Barcellona - Civitavecchia - Roma - Avezzano - Sulmona - Chieti - Pescara - Ortona - Vasto - Ploce).

Inoltre, studi di fattibilità, finalizzati a ridurre notevolmente i tempi di percorrenza sulla linea ferroviaria Pescara-Roma, sono stati proposti dalla Senatrice Gabriella Di Girolamo, capogruppo del M5s nella Commissione Trasporti, la quale alcuni giorni fa ha votato parere favorevole all'ammodernamento anche della linea Sulmona-L'Aquila- Rieti - Terni. Proprio nella detta seduta la Commissione ha esaminato e discusso il contratto di programma con Rete Ferroviaria Italiana.

Sono contento che finalmente si cominci a discutere sui ritardi eccessivi di questi tracciati ferroviari. Io insisto che, in prospettiva, si possa fare anche una lunga galleria tra Carrito - Ortona dei Marsi - Bugnara, che risolverebbe di molto il problema. Il doppio binario, già iniziato, Guidonia - Bagni di Tivoli - Lunghezza e quello da realizzare, Chieti - Pescara, potranno farci sperare nella risoluzione del problema. L'ex Presidente della Regione Abruzzo, Luciano D'Alfonso, durante il suo governo regionale, ha preso a cuore tale problema ed ha cercato di risolverlo con le risorse stanziare (1 miliardo e 556 milioni di euro, che si trova nel contratto di programma RFI-MIT, per velocizzare la Pescara-Roma, 111 milioni di euro per la Pescara-Chieti, 75 milioni di euro per la Sulmona - L'Aquila - Rieti, 10 milioni di euro per la direttrice Quadri - Castel di Sangro, 10 milioni di euro per la bretella di Sulmona, 1 milione e 700 mila euro per il Porto di Ortona, per quanto riguarda la struttura ferroviaria, e 104 milioni di euro per il rinnovo del materiale rotabile). Sulmona ha anche il ruolo di snodo verso L'Aquila - Rieti, quindi occorrerebbe aumentare la quantità di treni ogni mezz'ora anche tra Avezzano e Sulmona.

Avezzano, nel suo ruolo di città territorio, potrebbe diventare area metropolitana di Roma e di Pescara. Mi auguro che la Giunta Marsilio continui ad operare in tal senso. Chiedo al Senatore Luciano D'Alfonso di continuare a studiare il problema nel suo complesso, perché tutta la tratta ferroviaria Roma - Pescara - L'Aquila venga nel tempo adeguata alla necessità dei cittadini di oggi. Le aree interne soffrono per l'isolamento e lo spopolamento. Una ferrovia funzionante come si dovrebbe potrebbe spingere chi si è trasferito a ritornare nelle nostre zone e a viaggiare, perché troppi studenti e troppi lavoratori

sono stati costretti a trasferirsi per distanze poco rilevanti.

L'ex Presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, prevede un investimento transnazionale di 3 mila miliardi di euro in infrastrutture per difendere l'Italia dall'epidemia di Coronavirus e dai rischi di recessione economica; dunque la visione degli esperti di logistica, Ing. Antonio Nervegna e Dott. Euclide Di Pretoro, sulla portualità e sulla trasversalità, ben si inserisce in tale piano di investimenti, promotore di sviluppo. Da ultimo, il traffico merci intermodale moderno prevede la possibilità di trasportare camion, semirimorchi e containers; quindi il tracciato ferroviario, le gallerie e le pendenze vanno assolutamente riviste, altrimenti si rischia di continuare con una ferrovia ottocentesca, che servirebbe a pochi o a nessuno.