AbruzzoWeb
Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click

TRASPORTI: D'ALFONSO, "MIA CURA DEL FERRO, IN CORRIDOIO ADRIATICO IL FUTURO D'ABRUZZO"

28 Giugno 2019



L'AQUILA – "L'iter per la realizzazione del corridoio Tirreno-Adriatico è stato avviato, ora va concretizzato. Marsilio ha diritto a qualche settimana di approfondimento, ma a dicembre il suo foglio rosa o diventa patente definitiva, oppure torna a lustrare le scarpe dell'originaria bicicletta".

Con il senatore del Pd ed ex presidente della Regione Abruzzo, Luciano D'Alfonso, prosegue il viaggio di *Abruzzoweb* volto a fare chiarezza su un tema che domina da sempre la politica abruzzese. Quello delle grandi infrastrutture. Ovvero della mitologica sfida contro l'orografia e la penuria finanziaria, per avvicinare le montagne al mare, e l'Abruzzo a Roma, e al resto d'Italia.

La più prosaica cronaca racconta però di due autostrade, la A24 e la A25, che sono tra le più care d'Italia, riscontrano problemi di sicurezza sismica, e sono al centro di un serrato contenzioso tra il gestore Strada dei Parchi e il Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, intorno agli investimenti ritenuti urgenti e che non arrivano. Di un traforo sotto il Gran Sasso, costruito senza le dovute accortezze che minaccia le sottostanti falde acquifere.

I collegamenti ferroviari, poi, qualcuno è arrivato definirli addirittura "ottocenteschi". In campagna elettorale, ma solo in quel magico frangente, si annunciano da decenni sesquipedali opere di accorciamento e velocizzazione. Dimenticando il dettaglio delle coperture economiche. In un Paese dove per fare un autostrada ci possono volere decenni, come avvenuto per la Salerno -Reggio Calabria.

Nella prima puntata, l'abruzzese Primo Di Nicola, senatore del Movimento cinque stelle, – partito, detto per inciso, che con le grandi opere ha avuto un rapporto sempre conflittuale -, ha ribadito che per superare il ritardo infrastrutturale, chiave di volta è il collegamento tra Tirreno e Adriatico con un nesso funzionale tra il porto di Civitavecchia nel Lazio, e quello di Ortona in Abruzzo. Attraverso innanzitutto la velocizzazione della ferrovia Pescara-Roma.

E D'Alfonso, per il quale le Infrastrutture sono state il cavallo di battaglia del suo travagliato mandato, è un invito a nozze, visto che rivendica di essere stato proprio lui a puntare con decisione su questo obiettivo, per il quale, ricorda, esiste "un dossier per legare le due portualità votato in conferenza delle Regioni", ed esiste già anche "un dossier tecnico e amministrativo al Ministero che specializza il porto di Ortona come il porto di riferimento".

E soprattutto rivendicando di aver trovato, per la velocizzazione della tratta, un miliardo e 566 milioni quadro, previsti nel contratto di programma Rfi-Mit, più altri ingenti fondi pronta cassa.

Solo un esempio, tiene a ricordare, della "cura del ferro" da lui somministrata all'Abruzzo, che l'ex presidente ha snocciolato nella sua articolazione, in una delle puntate della rubrica " Avviso di garanzia a favore della realtà", postata ogni sabato sui social. Tra le opere rivendicate c'è ovviamente la fondovalle Sangro, "opera attesa da 40 anni, e che ora è un cantiere".

Nell'era della nuova maggioranza di centrodestra, come il suo collega a Palazzo Madama, Di Nicola, che ha preso posizione dopo un esame puntuale delle carte, chiama in causa il governatore, Marco Marsilio, di Fratelli d'Italia, chiedendo a Ferrovie dello Stato, entro dicembre, un sistema progettuale sul quale lavorare per arrivare all'azione.

Senatore Luciano D'Alfonso: corridoio Tirreno Adriatico, facciamo a capire ai cittadini…

Nel 2001 la Regione Marche e Regione Umbria hanno fatto partire quello che si chiama il 'quadrilatero', cogliendo l'emergenza sismica del 1998, e sono stati capaci di farsi approvare, in un'altra stagione del coordinamento della finanza pubblica, ingenti risorse per una superstrada senza pedaggio, ovvero gratuita. Ci sono voluti 11 anni per mettere a segno questa operazione

Questo in Umbria e Marche, ma qui da noi?

Noi il nostro quadrilatero, che avvicina il Tirreno e L'Adriatico, ce lo abbiamo, ed è principalmente l'autostrada A24 e A25, e poi il tracciato ferroviario. La mia priorità numero uno in Regione è stata la Fondo valle Sangro, obiettivo che è stato centrata. Ora la priorità per questa legislatura diventa la sistemazione, lungo la strada ferrata Pescara Roma, la velocizzazione ferroviaria. Ci sono a disposizione 1 miliardo 566 milioni di euro. Non bastano per fare tutto, ma bastano per mettere mano alle due realtà elettive: la ferrovia Avezzano-Roma e la ferrovia Sulmona-Pescara. Poi sul piano ferroviario ci sono le risorse finanziarie per la velocizzazione della Sulmona-L'Aquila-Rieti.

Ma questi soldi ci sono materialmente o sono solo sulla carta, come è stato ripetuto come un mantra dal centrodestra in campagna elettorale?

Io parlo un italiano che, mi dicono gli amici monaci, è perfetto: un miliardo e 566 milioni sono nel quadro del contratto di programma Rfi-Mit, serve ora il progetto esecutivo e si deve procedere per le fasi successive. Sono invece sul tavolo, come fossero assegni cash, 115 milioni di euro per la Sulmona-L'Aquila-Rieti, e 75 milioni euro per il raddoppio della Pescara Chieti.

Velocizzare le ferrovie non significa però realizzare ipso facto il corridoio. La progettualità complessiva, sostiene ilsuo collega senatore Primo Di Nicola, è in grave ritardo. Lei condivide?

Esiste un dossier per legare le due portualità votato in Conferenza delle Regioni, che ha autorizzato questa operazione, ed esiste anche un altro dossier tecnico e amministrativo al Ministero che specializza il porto di Ortona come il porto di riferimento. Già oggi possono partire accordi di programma tra Civitavecchia e Ortona, per le connessioni, per esigenze di Civitavecchia per quanto riguarda l'Adriatico.

Sul tema Marsilio è stato accusato anche dal Pd di nicchiare, di non aver chiara la strategia, di guardare ancora ad Ancona.

Dopo l'attivazione della procedura fatta da me, è chiaro che la conclusione dell'operazione richiede ulteriore manifestazione di volontà dell'attuale presidente. La volontà dei presidenti di Abruzzo e Lazio è determinante, risolutiva, perché la competenza trasportistica è in capo alle Regioni, e il Ministero svolge soltanto un ruolo di coordinamento.

E sta accadendo?

Marsilio ha diritto a qualche settimana di approfondimento, a dicembre il suo foglio rosa o diventa patente definitiva oppure torna a lustrare le scarpe dell'originaria bicicletta.

Che vantaggi avrebbero i territori intermedi lungo questo corridoio Tirreno-Adriatico?

Avezzano diventerà la principessa: la Marsica con l'abbondanza di spazio di cui dispone potrà offrire un retroporto potentissimo, una piattaforma logistica avanzata, una delle zone più attrezzate d'Europa. Esiste una calamita attrattiva, nell'ambito di questo progetto, che deve nascere tra tre anni, ed è la Grande Pescara (con la fusione dei comuni di Spoltore, Montesilvano e appunto Pescara ndr), e un'altra calamita attrattiva che deve affermarsi, sul fronte della montagna, è L'Aquila, in ragione della sua capacità di avvicinare l'Abruzzo e Roma, attingendo alla miniera della relazioni.

In un suo video lanciato sui social, riassume i risultati ottenuti con quella che lei ha definito la "cura del ferro. Ce li può riassumere?

Nei 1500 giorni di mia legislatura abbiamo lasciato in dotazione della Regione 2,8 miliardi di euro. Dentro le risorse che abbiamo lasciato, abbiamo attivato un'opera che era attesa da quarant'anni, il completamento della Fondo Valle Sangro, nel tratto da Quadri a Castel di Sangro. Ci già sono citate tratte ferroviarie Sulmona -L'Aquila-Rieti, per la quale 75 milioni di euro sono già "in pancia" e in "cassa", e il raddoppio della Chieti-Pescara,con i suoi 111 milioni di euro. I 10 milioni per la bretella di Sulmona. Due milioni di euro, poi, sono stati impegnati per la nuova fermata a Martinsicuro, Inoltre c'è la fermata del Freccia Bianca per Vasto-San Salvo. Rammento i 100 milioni per i porti abruzzesi con i progetti definitivi, si tratta solo di

cantierarli. I 5,5 milioni per la piastra logistica della Val di Sangro. Tutto ancora in “potenza”, una “potenza” ideata e realizzata dal mio governo regionale, che ora, però, aspetta di divenire “atto”. Adesso, infatti, serve la cantieristica. E non bisogna perdere tempo, perché queste risorse non rimarranno in pancia all’infinito.

Eravamo partiti dalle Marche l’Umbria, ebbene, in Umbria tutte le città sono collegate da comode superstrade gratuite, e anche il nuovo tratto del loro corridoio, la superstrada da Foligno al mare adriatico è gratuita. Noi invece, come da pendolare con Roma, saprà benissimo, abbiamo autostrade tra le più care in Italia….

L’autostrada è arrivata a livelli di pedaggio odiosi. La soluzione è nell’approvazione del Piano economico finanziario, per bloccare gli aumenti, e prefigurando un’ipotesi di contenimento, anche rispetto al passato. La Regione da me presieduta ha dato tutte le autorizzazioni in anticipo per fare in modo di far partire il Pef, parlo dei vari interventi che rinnovano e rimodulano l’autostrada, nel rispetto ambientale, e di accessi autostradali. Anche la nazionalizzazione sarebbe una soluzione, la più vantaggiosa per il gestore, però, per l’ingente risarcimento previsto nella convenzione…

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli