

Abruzzo. Linea adriatica più veloce, tanti i sostegni al potenziamento della rete

CASARTIGIANI - CLAAI- CIA - COLDIRETTI - CNA - CONFAPI- CONFCOOPERATIVE

CONFARTIGIANATO - CONFESERCENTI - CONFCOMMERCIO - CONFINDUSTRIA

COMUNICATO STAMPA

Linea adriatica più veloce, tanti i sostegni al potenziamento della rete

PESCARA - Rivolgendo il proprio saluto alle associazioni d'impresa promotrici del confronto tenuto a Pescara nella Sala Camplone della Camera di commercio, sulla velocizzazione della linea ferroviaria adriatica tra Bologna e Bari, il parlamentare di Scelta Civica, Giulio Cesare Sottanelli, ha denunciato le diverse penalizzazioni cui Trenitalia sottopone, «sia in termini di servizi, sia in termini di costi, le popolazioni abruzzesi. Abbiamo ora la possibilità di recuperare questo limite, facendo fronte comune come politica e con le associazioni d'impresai». Antonio Castricone, deputato del Pd, ha invece detto come «debba finire in Abruzzo la fase della creazione di doppiopiani, come sembra stia avvenendo per gli aeroporti, per puntare su opere di interesse strategico condivise. E nel caso della velocizzazione della linea ferroviaria adriatica, siamo appunto in presenza di una infrastruttura unica come valore strategico: per questo è giusto fare squadra, ma avendo chiaro l'elenco delle priorità». Gianni Melilla, deputato di Sel, ha aggiunto che «il trasporto ferroviario, spesso relegato nell'archeologia industriale, si rivela invece sempre più come il futuro della mobilità per le persone e le merci. In questo quadro, purtroppo, la nostra regione ha un assetto del tutto inadeguato. Per questo, è il caso di lavorare per il miglioramento anche degli aspetti più piccoli: qualità del parco rotabile, tempi di percorrenza, servizi a bordo». La senatrice Federica Chiavaroli, del Pdl, ha invece invitato la politica a «superare non solo le divisioni tra le diverse forze politiche, ma anche quelle di campanile, che rischiano di confinare l'Abruzzo in una posizione del tutto marginale».

Nel corso del vertice ha preso la parola il parlamentare del Movimento 5 Stelle, Gianluca Vacca, che pur ribadendo «la disponibilità del movimento a sostenere battaglie a difesa dei cittadini», ma denunciando «le responsabilità della politica nei ritardi che viviamo, ha sottolineato come «occorra centrare l'attenzione più su problemi di più facile soluzione, perché se Trenitalia ha come obiettivo lo smantellamento progressivo dei servizi sul territorio, forse è meglio investire su alcuni interventi fattibili, piuttosto che su grandi opere che però hanno un raggio d'azione troppo limitato».

All'incontro è intervenuto anche l'ex sindaco di Pescara, Luciano D'Alfonso: «Non basta dire ciò che serve, occorre costruire una filiera istituzionale: sono in tanti a chiedere, ma la battaglia si potrà vincere solo se si costruisce un percorso credibile, con un dossier fatto di cifre. L'Abruzzo vince solo se dimostra che una infrastruttura è necessaria non solo per sé, ma anche per gli altri, ovvero l'intera dorsale adriatica». Enrico Marramiero, presidente dell'Unione degli industriali adriatici, ha ribadito «l'unità del mondo delle imprese: unità che adesso viene richiesta al mondo della politica, che deve imparare a fare squadra per il bene dell'Abruzzo, tanto nelle strategie di fondo che nelle piccole scelte da condividere. Costa e interno, in Abruzzo, sono una falsa divisione: dobbiamo muoverci sapendo che questo è un solo territorio. Ma occorre, per fare davvero squadra, mettere in rete tutte le risorse umane e intellettuali, le competenze di cui disponiamo». Bruno Santori, presidente regionale di Confesercenti, ha ricordato infine come «questa regione può valorizzare il proprio ruolo di cerniera, sia con il nord dell'Italia e dell'Europa che con l'est europeo».

7/9/2013

CASARTIGIANI - CIA - CLAAI - COLDIRETTI - CNA - CONFAPI- CONFCOOPERATIVE

CONFARTIGIANATO - CONFESERCENTI - CONFCOMMERCIO - CONFINDUSTRIA

Al Ministro per le Riforme costituzionali

Sen. Gaetano Quagliariello

Al Sottosegretario di Stato

all'Editoria e attuazione programma

On. Giovanni Legnini

Ai Parlamentari eletti in Abruzzo

Al presidente della Regione Abruzzo

Gianni Chiodi

All'assessore regionale ai Trasporti

Giandonato Morra

LORO SEDI

In riferimento all'incontro del 7 settembre 2013 con i parlamentari abruzzesi, le scriventi associazioni d'impresa ricordano come necessaria premessa per la corretta impostazione del problema, siano le linee programmatiche illustrate dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, il 29 maggio scorso, nell'audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. Affermazioni secondo cui "nessuna politica, tantomeno quella infrastrutturale e trasportistica, può muoversi più in ambito nazionale"; che "la lunga recessione non deve portarci a dimensionare le esigenze infrastrutturali e a definire scelte di politica dei trasporti sulla base di scenari sbagliati o, addirittura, di scenari in cui vengono sottovalutate le evoluzioni di ambiti dell'Europa come area balcanica o il Mar Nero, ambiti che non possono essere estranei a un processo di crescita..."; che "l'obiettivo che intendo perseguire è quello di evitare che nel Paese ci siano servizi di serie A e servizi di serie B, ci siano - ancora peggio - aree territoriali di serie A e di serie B".

Dobbiamo purtroppo constatare come, pur alla luce delle corrette riflessioni del ministro, il nostro Paese sia segnato da una netta cesura tra area adriatica e resto dell'Italia, con la prima contrassegnata da una dotazione infrastrutturale ferroviaria decisamente penalizzante, esclusa com'è dalla attuale rete del trasporto ad alta velocità, ma - cosa ancora più grave - anche da previsioni di investimenti futuri se non in aree limitate e circoscritte.

In questo senso appare decisivo, al fine di alleggerire questo grave handicap che pesa sull'Abruzzo in modo particolare, procedere subito all'ammodernamento della rete esistente, attraverso una sua prima velocizzazione nel tratto compreso tra Bologna e Bari. Intervento possibile con un investimento relativamente modesto, quantificato dallo stesso amministratore delegato di Trenitalia, Mauro Moretti, in un miliardo e mezzo di euro. La misura, se attuata, porterebbe ad accrescere significativamente l'attuale velocità commerciale dei vettori, riducendo sensibilmente i tempi di collegamento tra la nostra regione e le grandi città, tanto del nord che del sud.

Strumento operativo per procedere all'investimento è l'inserimento dell'opera nel Piano nazionale per le infrastrutture, il cui aggiornamento è in via di redazione e che già nelle prossime settimane dovrebbe essere definito.

Riteniamo che il processo di velocizzazione debba vedere proprio l'Abruzzo al centro dell'investimento, perché tra le regioni dell'area adriatica è la più penalizzata. Nelle Marche, infatti, sono già operativi i treni veloci di Trenitalia e Ntv; mentre la tratta più a sud, tra Bari e Foggia è addirittura già inserita organicamente nei piani finanziari dell'Alta velocità.

In questo senso, crediamo sia determinante l'impegno fattivo - al di là delle rispettive posizioni parlamentari - di tutti i deputati e senatori abruzzesi, oltreché dei rappresentanti di governo e della Regione Abruzzo, affinché il progetto sia subito inserito nelle previsioni di spesa del Piano. In questo contesto, inoltre, va chiesto alle due aziende presenti sul mercato dell'Alta velocità ferroviaria di prolungare da subito, fino a Pescara, la percorrenza dei loro mezzi veloci che attualmente terminano ad Ancona la propria corsa.

Il Consiglio Europeo, nel dicembre 2012, ha istituito la Macroregione Adriatico-Ionica, di cui l'Abruzzo è parte integrante. Tale area deve essere immaginata come lo scenario di riferimento in cui inserire le scelte di programmazione e le scelte prioritarie di infrastrutturazione della nostra regione; oltretutto, le nuove scelte europee in tema di macro-regione offrono all'Italia e all'Abruzzo un'occasione irripetibile per proporsi come baricentro di questa nuova dimensione che collegherà parti importanti del continente.

Scelta strategica, da questo punto di vista, è l'ingresso in Connecting Europe Facility, programma che stanziava più di 50 miliardi di euro sulle reti europee di trasporti, energia e digitale per la programmazione 2014-2020. Primo punto di questa strategia è il collegamento dell'Abruzzo con il Corridoio V (Kiev-Sarajevo-Ploče). Si tratta di un nodo della rete trasportistica

europea (TEN-T) completamente mancante, che può essere pienamente soddisfatto recuperando il ruolo di "land bridge" tra la penisola iberica e i Balcani e valorizzando l'unica rete trasportistica di rilievo (quella autostradale) già esistente tra l'Adriatico e il Tirreno, quella dell'Abruzzo da Pescara/Chieti verso Roma/Civitavecchia. Questa funzione infrastrutturale è già nella programmazione nazionale essendo prevista nel Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

La connessione con Ploče e la realizzazione del collegamento Adriatico-Tirreno, via Abruzzo, deve inoltre favorire il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico (ora limitato a Ravenna) fino a Brindisi, permettendo all'Abruzzo di inserirsi nelle vie continentali Nord-Sud ed Est-Ovest. Chiediamo pertanto ai parlamentari abruzzesi e alla Regione Abruzzo di fare pressione sul Governo affinché avvii una trattativa veloce e serrata con la Commissione Europea per consentire questo prolungamento nelle reti Ten-T, anche sull'area adriatica, al fine di permettere la realizzazione dell'Alta velocità ferroviaria.

7/9/2013

CASARTIGIANI - CLAAI- CIA - COLDIRETTI - CNA - CONFAPI- CONFSCOOPERATIVE

CONFARTIGIANATO - CONFESERCENTI - CONFCOMMERCIO - CONFINDUSTRIA

COMUNICATO STAMPA

Linea adriatica più veloce, fronte comune tra imprese e politica

Entro il 2013 gli atti necessari ad avviare l'investimento di un miliardo e mezzo di euro

PESCARA - Un fronte comune tra imprese e politica per sostenere, con un investimento di un miliardo e mezzo di euro e la modifica del Piano nazionale delle infrastrutture, la velocizzazione della linea ferroviaria adriatica tra Bologna e Bari: con l'obiettivo di ridurre sensibilmente i tempi di collegamento tra la nostra regione e le grandi città del nord e del sud. Ma di tempo ce ne è poco, perché - come ha spiegato il sottosegretario di Stato, **Giovanni Legnini**, presente all'incontro - «prima il governo, poi il Parlamento ed infine il Cipe, dovranno mettere "nero su bianco" entro il 2013 la disponibilità di risorse, prima che l'azienda ferroviaria passi alla vera e propria progettazione dell'opera». Ha preso forma questa mattina a Pescara, nella sala Camplone della Camera di commercio di Pescara, nel corso del confronto, organizzato da undici associazioni d'impresa ed alcuni esponenti di primo piano della politica regionale, come, i deputati **Antonio Castricone**, **Gianni Melilla**, **Giulio Cesare Sottanelli** e **Gianluca Vacca**, la senatrice **Federica Chiavaroli**, l'assessore regionale ai Trasporti, **Giandonato Morra**, che hanno risposto all'invito rivolto loro da undici sigle, espressione del mondo dell'agricoltura, dell'artigianato, del commercio, dell'industria, della cooperazione e dei servizi.

E' toccato al presidente regionale della Cna, **Italo Lupo**, illustrare anche a nome delle altre associazioni promotrici del confronto (Casartigiani, Cia, Clai, Coldiretti, Confapi, Confcooperative, Confartigianato, Confesercenti, Confcommercio e Confindustria) il documento messo a punto come base del confronto: «Riteniamo che il processo di velocizzazione - ha detto tra l'altro - debba vedere proprio l'Abruzzo al centro dell'investimento, perché tra le regioni dell'area adriatica è la più penalizzata. Nelle Marche, infatti, sono già operativi i treni veloci di Trenitalia, mentre Ntv potrebbe essere prossimo a intervenire. Mentre più a sud, la tratta tra Bari e Foggia è già inserita organicamente nei piani finanziari dell'Alta velocità». «In questo senso - ha aggiunto - crediamo sia determinante l'impegno fattivo, al di là delle rispettive posizioni parlamentari, di tutti i deputati e senatori abruzzesi, oltreché dei rappresentanti di governo e della Regione Abruzzo, affinché il progetto sia subito inserito nelle previsioni di spesa del Piano. In questo contesto, inoltre, va chiesto alle due aziende presenti sul mercato dell'Alta velocità ferroviaria di prolungare da subito, fino a Pescara, la percorrenza dei loro mezzi veloci che attualmente terminano ad Ancona la propria corsa».

Intervenendo nel corso del confronto, l'assessore regionale ai Trasporti, Giandonato Morra, ha sottolineato come «siano state le iniziative istituzionale a modificare lo scenario in modo positivo: se questa mattina l'amministratore delegato di Trenitalia, Mauro Moretti, ha detto che la trattativa con il governo è a buon punto per mettere in campo un investimento di 1,5 miliardi di euro, si deve anche a questo. Oltretutto, rendere più competitiva la linea adriatica vuol dire inserirsi in un contesto sovranazionale decisivo. Resto però dell'avviso che Trenitalia abbia già la possibilità di migliorare sensibilmente, anche con l'infrastruttura attuale e giostrando con gli orari ed i mezzi, come ad esempio con l'introduzione subito degli Etr 500, le relazioni con il nord Italia». Da parte sua, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri, Giovanni Legnini, ha detto che «in materia di infrastrutture va chiusa la fase degli annunci, e l'investimento di cui parla Moretti, almeno per il momento, è tutt'altro che scontato e può essere raggiunto mobilitando la nostra regione, che è davvero la più penalizzata in materia di trasporto ferroviario dell'intera dorsale e del Paese. Entro il 2013 vanno chiuse tutte le procedure

necessarie, sennò sarà impossibile passare alla vera e propria fase operativa». 1.segue

7/9/2013