

L'altra faccia dell'Adriatico

Un giornale guida la campagna, le istituzioni si mobilitano: le Regioni adriatiche reclamano il loro pezzo di sviluppo ferroviario dopo anni in cui si sono accumulati solo ritardi. Alta velocità, Alta capacità e l'incredibile vicenda di 30 chilometri rimasti a binario unico su 800 chilometri di linea.

Bari si sente una città americana: "protetta" in qualche maniera dal suo isolamento, ne approfitta per sviluppare progetti e iniziative innovative con spirito di frontiera e voglia di avventura tipico degli abitanti d'oltreoceano, che a volte conquistano anche gli onori della cronaca (come la sfida lanciata dalla focaccia pugliese al panino di McDonalds, finita sulle prime pagine anche dei giornali americani). Da Bari è partita una campagna in pieno stile "americano": sul giornale locale - la *Gazzetta del Mezzogiorno* - sono apparsi quotidianamente articoli per lamentare, da un lato, l'isolamento ferroviario della Puglia e delle regioni adriatiche e, dall'altro, per stimolare ad un obiettivo ancora più ambizioso, realizzare cioè l'Alta Velocità anche sul versante adriatico. Su questi temi, il giornale ha poi organizzato un convegno, dove ha chiamato a partecipare tutti i Presidenti delle Regioni interessate, partendo dal Friuli per finire ovviamente alla Puglia, oltre agli amministratori delegati delle Ferrovie dello Stato e di NTV, le due imprese che i treni dovrebbero farli correre. Ancora: il quotidiano ha poi lanciato l'iniziativa di un appello per risolvere i problemi della ferrovia adriatica che sarà firmato da tutti i governatori regionali e che impegnerà a trovare soluzione perlomeno ai problemi più annosi, come il completamento del raddoppio dell'itinerario adriatico con la posa del doppio binario anche in quei "maledetti" 33 chilometri tra Termoli e Lesina, dove oggi permane un "collo di bottiglia" che penalizza la circolazione sulla linea. E proprio per quei 33 chilometri il convegno è servito a rilanciare il dialogo tra amministratori locali e tecnici di RFI e governativi, rendendo palese l'interesse convergente non solo di tante Regioni, ma dell'intera nazione alla soluzione di un problema che in qualche maniera risulta paradigmatico della situazione delle infrastrutture in Italia: un malinteso concetto di autonomia locale e un potere interdittivo di leggi costrui-