

Anche Confindustria scende in campo per la ferrovia veloce

L'associazione Nuoro-Ogliastra con il Comitato Trenitalia
L'obiettivo è far entrare il progetto nel Recovery plan

di Francesco Pirisi

■ NUORO

Gli imprenditori si schierano a fianco del comitato Trenitalia nel Nuorese per sostenere il potenziamento della ferrovia. La scelta è di campo. «Non possiamo continuare a essere cittadini di serie "B". Qui siamo davanti a una battaglia simbolo per il riscatto delle nostre aree interne». Questa la sintesi del pensiero che viene fuori dalla sede di via Veneto della Confindustria Nuoro-Ogliastra. Il pensiero, già maturo nella mente del presidente Giovanni Bitti e del consiglio di amministrazione, è stato esternato durante un incontro la settimana passata con l'avvocato Claudio Solinas, da un lustro alla guida del comitato popolare. Ha sempre come scopo sociale la rivoluzione ferroviaria nella provincia e in quella sua parte che volge verso la Gallura. Il cuore del confronto è stato l'illustrazione della scheda di progettazione, che la Regione nell'aprile

scorso ha inviato al ministero dei Trasporti per poter beneficiare dei fondi del Recovery plan. Ci sono all'interno la trasformazione dallo scartamento ridotto a quello ordinario della Nuoro-Macomer e la realizzazione ex novo della Pratosardo-Olbia. Complessivamente un miliardo e 300 milioni l'investimento previsto. Ma per il momento il Governo ha sorvolato sulla richiesta del Nuorese e del suo capoluogo, che sta per conquistare il primato, tutt'altro che felice, di essere l'unica sede di provincia in Italia senza la rete ferroviaria nazionale. Non lo sarà più infatti l'altra cenerentola, la città di Matera, prossima a essere collegata con la linea tirrenica, a Ferrandina. «Nella nostra provincia si deve creare un fronte unito, a iniziare dalla dirigenza politica - aggiungono i responsabili della Confindustria - cosa che purtroppo non vediamo sino a questo momento». La riunione ha confermato l'importanza di ottenere in tempi rapidi

l'ammodernamento della tratta per Macomer, che oggi non è granché diversa per tracciato e tempi di percorrenza alla condizione di quando fu realizzata oltre un secolo fa. Ma negli obiettivi, anche del mondo industriale, c'è già anche l'intervento più alto, quello del prolungamento verso Olbia, così da chiudere un anello che metterebbe in rete capoluoghi, porti e aeroporti. «Si può e si deve fare - aggiungono dagli uffici di Confindustria - e non deve essere un impedimento per il governo il costo dell'opera. C'è infatti da riempire - è il concetto di base - quei vuoti infrastrutturali che ci mettono all'ultimo posto nel paese». L'azione della dirigenza degli imprenditori sarà spesa in una serie d'interlocuzioni con i rappresentanti politici nuoresi in parlamento e alla Regione. Per il comitato Trenitalia nel Nuorese quello dell'associazione degli industriali è l'ultima di una serie di adesioni, iniziate all'anno scorso con l'impegno di oltre venti



La stazione ferroviaria di Nuoro a scartamento ridotto

sindaci dal Nuorese alla Gallura e arricchito qualche mese fa dall'apporto della Camera di Commercio di Nuoro. Senza dimenticare lo stesso sostegno dei Assoutenti, con la sua dirigenza nazionale. L'avvocato Solinas e alcuni membri del comitato ad agosto hanno anche tenuto un sit-in a Cagliari, davanti alla sede della giunta regionale, per sollecitare il governatore Christian Solinas e l'intera amministrazione a mantenere il progetto tra le priorità della propria

agenda. Tra l'altro deve essere confermata la disponibilità di trasferire la tratta Nuoro-Macomer a Rfi (Rete ferroviaria italiana), che solo in questa maniera potrebbe mettere mano al tracciato, allargare l'asse dei binari, creare a Borore il collegamento con la dorsale sarda e realizzare il nuovo capolinea a Pratosardo, pensato anche come punto d'avvio della tratta per Olbia. Il costo stimato per la rettifica è di un'ottantina di milioni di euro.

ORIPRODUZIONE RISERVATA