

Sangritana, 25 milioni per le nuove linee. Progetto Fossacesia-Piane D'Archi e corse passeggeri in Val di Sangro

LANCIANO. La Sangritana potrebbe conservare una sua autonomia all'interno della holding regionale dei trasporti ma più importante e urgente è definire il quadro normativo in cui la società dovrebbe muoversi. Uno scenario complesso e di medio lungo termine. Improbabile affrontarlo con 9 chilometri di linea operativa su 130. In due anni dovrebbero diventare 60 almeno, per questo la società investe 25 milioni e punta al servizio trasporto per i lavoratori Sevel e Honda. La consegna dei lavori di ammodernamento e completamento della tratta Fossacesia-Piane D'Archi (25 milioni di euro, di cui 3 per l'elettrificazione) che avverrà nei prossimi giorni, ha fornito ieri l'occasione per un confronto tra la presidente della Sangritana Loredana Di Lorenzo e l'assessore regionale ai trasporti Donato Di Matteo. Il progetto si articola in due fasi: sostituzione delle rotaie del raccordo industriale tra Fossacesia e Saletti, posa dei binari tra Saletti e Piane D'Archi. Quindi verrà costruita la bretella Saletti e la Sevel, al fine di raggiungere il primo vero obiettivo strategico: il trasporto degli operai che lavorano nelle industrie della Val di Sangro. Per i lavori l'impresa ha 503 giorni per il primo lotto e 900 per il completamento, con premio di 4 mila euro/giorno per l'anticipo e uguale penalità sul ritardo. Acquistati anche 30 mila metri di pietrisco necessari per la nuova linea, che saranno trasportati da una cava in provincia di Roma fino in Val di Sangro dai mezzi Sangritana. «Questo progetto - ha detto Di Lorenzo - va a rafforzare il ruolo della nostra azienda, permettendoci di offrire a migliaia di lavoratori un mezzo sicuro, economico e puntuale. E di liberare la viabilità da un consistente volume di traffico su gomma». Oggi infatti, solo il 15 per cento delle merci Sevel viaggia su ferrovia, mentre la Honda è praticamente a quota zero. Se un solo convoglio può imbarcare il carico di 17 bisarche, già raddoppiare la quota di trasporto su ferro avrebbe un forte impatto ambientale oltre che sull'agibilità stradale. Quanto ai passeggeri, Sangritana conta di riuscire a offrire entro un paio di anni circa mille posti giornalieri ai lavoratori Sevel ed estendere poi il servizio alle altre aziende. Il progetto ambisce a un ulteriore sviluppo sul fronte turistico, con la riattivazione della linea fino a Castel di Sangro (ferma per l'inagibilità di una serie di ponti) e il collegamento con la rete Fs che consentirebbe finalmente di aprire il corridoio verso il porto di Napoli. Tanta carne al fuoco, dunque. Ma su tutto incombe il piano di revisione del sistema regionale, con la gestione unica. Ipotesi che in via Dalmazia si veve come una minaccia di espropriazione. «E' allo studio la possibilità di mantenere separato dalla holding trasporti il settore ferro, perché», ha detto, rassicurante, Di Matteo, «l'obiettivo di ridurre i costi deve essere funzionale a maggiore competitività sul mercato».