

La Sangritana pronta a riattivare la storica linea Sulmona-Carpinone. Il presidente Di Nardo: «Prevediamo treni alimentati a biodiesel»

Trasporti. L'Aquilotto ridà le ali alla ferrovia

La linea Sulmona-Carpinone è pronta ad essere riattivata, grazie a un progetto, concreto e ambizioso, presentato da Sangritana. Il collegamento era stato soppresso lo scorso 12 dicembre, dopo 117 anni di onorato servizio lungo una tratta storica, che per oltre un secolo ha favorito occupazione e sviluppo, evitando l'isolamento di intere popolazioni. Ora, dopo la delusione e le polemiche, è il tempo della speranza. Sangritana non intende soltanto subentrare a Trenitalia, ma è decisa a rilanciare: in prospettiva, lo scalo ferroviario della città ovidiana potrebbe diventare il fulcro di nuovi collegamenti tra L'Aquila e Isernia, e tra L'Aquila e Napoli. Ieri, a Lanciano, è stato illustrato il piano dell'azienda, alla presenza degli assessori regionali ai Trasporti di Abruzzo e Molise, dei rappresentanti delle Province di L'Aquila, Chieti e Isernia, e dei sindaci di 25 Comuni. «Siamo pronti a rilevare sia l'esercizio del trasporto che quello della manutenzione - spiega il presidente di Sangritana, Pasquale Di Nardo - attendiamo solo il via libera da Rsi, la società proprietaria della tratta, e lo stanziamento dei finanziamenti». Le risorse verrebbero messe sul piatto dalle due Regioni e dagli enti locali, ai vari livelli, compresi gli enti parco. La Sulmona-Carpinone, infatti, potrebbe rivelarsi uno straordinario veicolo di promozione turistica, essendo la tratta ferroviaria più in quota d'Italia, subito dopo quella del Brennero, capace di raggiungere alcune delle località più attraenti della regione. Un aspetto su cui Sangritana punta molto e rispetto al quale già immagina dei mezzi dedicati: il trasporto verrebbe effettuato dall'Aquilotto, che proprio ieri ha compiuto il suo viaggio inaugurale. «Poiché la linea non è elettrificata, prevediamo un'alimentazione biodiesel dei treni, particolarmente rispettosa dell'ambiente - prosegue il presidente dell'azienda del trasporto ferroviario regionale - Le carrozze verrebbero dotate di spazi attrezzati per il trasporto di sci e biciclette, e di alcuni monitor attraverso i quali proiettare filmati che illustrino le ricchezze del territorio». Il piano predisposto da Sangritana prevede 4 corse di andata e altrettante di ritorno, con un tempo di percorrenza tra i due centri pari a un'ora e venti minuti. «Il turismo rappresenta un potenziale importante, ma non è l'unico bacino al quale intendiamo rivolgerci - rimarca Di Nardo - abbiamo studiato degli orari che vadano incontro alle esigenze dei lavoratori pendolari e degli studenti, ragionando anche in un'ottica futura, che potrebbe vedere l'estensione del collegamento alle linee L'Aquila-Isernia e L'Aquila-Napoli». L'interruzione dell'asse ferroviario tra Napoli e l'Abruzzo via Sulmona è uno dei tasti dolenti del trasporto regionale, rispetto al quale Federconsumatori è intervenuta con toni aspramente polemici. «Per molto tempo è stato possibile raggiungere Napoli da Pescara in 5 ore», ricorda Tino Di Cicco, responsabile regionale dell'associazione, che denuncia l'attuazione di una strategia mirata: «Prima si è deciso di interrompere il collegamento a Sulmona, obbligando i viaggiatori a cambiare treno; poi, visto che i viaggiatori "resistevano", sono stati dilatati i tempi di percorrenza fino a 6 ore, decretando la morte della tratta e trovando campo libero per la cancellazione della Pescara-Napoli prima, e della Sulmona-Carpinone poi»