

**Stazione nuova? Il treno non c'è più. Protagonista è la Regione Abruzzo**

Una stazione nuova da 10 milioni di euro per una ferrovia chiusa da nove anni: la fantasia italiana dello spreco continua ad esercitarsi senza sosta anche in tempi di ristrettezze economiche. Protagonista è la Regione Abruzzo, che tramite la Ferrovia Sangritana (controllata al 100%) ha lanciato nel 2010 e aggiudicato l'anno scorso un bando di gara per la «realizzazione di un raccordo di tracciato ferroviario per l'unificazione delle stazioni Rfi e Fas nel comune di Castel di Sangro». A Castel di Sangro, cittadina ai confini del Molise, ci sono infatti due stazioni: la prima di Rfi (ovvero le Ferrovie dello Stato) sulla linea Pescara-Sulmona-Carpinone-Isernia; la seconda, a 150 metri di distanza, per la ferrovia Sangritana che collega (o meglio, collegava) Castel di Sangro a Lanciano e al mare Adriatico. L'appalto appena assegnato è per la costruzione di una stazione unificata e di un nuovo raccordo fra le due linee. Il problema è che la linea da Castel di Sangro verso il mare è stata di fatto chiusa al traffico nel 2003 ed è ormai in avanzato stato di degrado; dal 2007 non vengono neppure più effettuati i treni turistici che ogni estate portavano migliaia di turisti nell'entroterra abruzzese. Non solo: anche la linea Rfi ha visto una progressiva riduzione del traffico fino all'ultimo treno, partito lo scorso 10 dicembre 2011. La storia la racconta Giorgio Stagni, autore di un blog ferroviario tra i più seguiti: ancora nel 2003, scrive Stagni, la linea Pescara-Sulmona-Isernia vedeva circolare un buon numero di treni, fra cui una coppia di diretti Pescara-Napoli (in poco più di 5 ore) e una Sulmona-Napoli; il servizio è stato poi progressivamente amputato e ridotto, oltre che allungato nei tempi di percorrenza (in maniera non dissimile da quella di molte linee secondarie). Il tutto ha contribuito al calo della frequentazione e ha portato alla chiusura: da Castel di Sangro a Carpinone nel 2010 e da Sulmona a Castel di Sangro a fine 2011. «Il servizio costava 900mila euro l'anno» dice Giandonato Morra, assessore ai Trasporti della Regione Abruzzo. I 10 milioni di "investimento" per la nuova stazione di Castel di Sangro «avrebbero consentito di tenere aperto il servizio ferroviario tra Sulmona e Castel di Sangro per almeno 10 anni» scrive Stagni. La Regione Abruzzo preferisce da tempo investire nel trasporto su gomma: la stessa Sangritana gestisce una serie di servizi di autobus (che in parte hanno sostituito i suoi servizi ferroviari; nel 2010 l'azienda ha effettuato servizi per oltre 5 milioni di chilometri (5,4) di cui solo 664mila su rotaia. In ogni caso, da tre mesi per le due stazioni di Castel di Sangro non passa più neppure un treno. Lo stop al traffico non ha però fermato il progetto della nuova stazione. «L'appalto è legato a un finanziamento del Cipe deliberato fin dalla fine degli anni 90» dice Pasquale Di Nardo, presidente della Sangritana. La vicenda è in realtà ancor più grottesca. Nel 1997 il Cipe deliberò lo stanziamento di 22 miliardi di lire (più o meno gli 11 milioni di euro di oggi) per «l'unificazione della stazione ferroviaria di Castel di Sangro e il miglioramento della relativa tratta ferroviaria». Pochi mesi dopo però il Ministero dei Trasporti modificava la descrizione dell'intervento sulla Sangritana in «nuovo intervento funzionale Val di Sangro-Stazione Archi», in quanto «la prima indicazione era scaturita da un errore materiale». Il Comune di Castel di Sangro fece però immediato ricorso al Tar. Come? Un "errore materiale" ci assegna lavori per 22 miliardi di lire e voi ce li scippate?. Dopo anni di causa e dopo 15 anni dalla prima assegnazione – con la ferrovia ormai chiusa –, arriva l'inizio dei lavori; cioè, quasi l'inizio, visto che siamo ancora alla progettazione definitiva e i lavori saranno effettivamente appaltati «fra qualche settimana», dice Di Nardo. L'attuale sindaco di Castel di Sangro, Umberto Murolo, difende a spada tratta l'opera - «La nuova stazione potrebbe essere strategica per riattivare i servizi!» - e snocciola i possibili utilizzi della linea, «dai servizi turistici, con eventuale collegamento con la stazione sciistica di Roccaraso, al trasporto merci dal polo Fiat della Val di Sangro fino al Tirreno»... Il tutto su una linea - 55 chilometri di ferrovia fra Archi e Castel di Sangro - da cui è stata tolta la linea di alimentazione elettrica e,

in molti punti, anche i binari. Quanto costerebbe rimetterla in sesto? «Secondo le nostre stime, circa 25 milioni» dice Di Nardo. Ovvero, con i fondi dell'inutile stazione la linea sarebbe a posto per quasi metà... «Potremmo usare fondi d'esercizio, i fondi Fas per lo sviluppo o chiedere altri fondi al Cipe», azzarda Di Nardo. Già, così magari fra 15 anni la linea riapre. A meno che per quella data non ci sia da rifare la stazione...

