

L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - Di Nardo(Sangritana) «Se Rfi toglie i binari come si fa a ripartire?»

LANCIANO Pasquale Di Nardo è il presidente di Sangritana, azienda di trasporto pubblico che altre regioni gratificherebbero di attenzioni maggiori che non siano soltanto quella di cambiarne i vertici al mutare del vento in Regione, in omaggio alla cecità politica dello spoil-system. Abruzzo Open Source oggi fa scalo, è quanto mai il caso di dirlo, nella stazione di Lanciano, hub (così si usa nel gergo trasportistico vip, non vuole dire altro che «base», «centro», «quartier generale», a scelta) di Sangritana.

Di Nardo, il tema è il solito: come far ripartire l'Abruzzo. Lei si occupa di treni e bus, e dunque dovrebbe saperne di partenze e ripartenze.

«Certo. In un'economia che cerca il rilancio parlare di trasporti è inevitabile. Qualsiasi direzione si voglia considerare per la ripartenza economica, che sia turistica, industriale o dei servizi, un sistema efficiente di trasporti è elemento fondamentale. Ricordo cosa disse Sergio Marchionne nello stabilimento Sevel di Atessa: fin quando ci sarà una rete valida di trasporto, Fiat non abbandonerà mai l'Italia e, in modo particolare, l'Abruzzo».

E l'Abruzzo ce l'ha, oggi, una rete valida di trasporto?

«In prospettiva avrei qualche dubbio. Prendiamo il caso del trasporto passeggeri. Trenitalia porta i Frecciarossa ad Ancona per collegarla a Milano, tagliando via Abruzzo, Molise e Puglia. Grave errore. Nel frattempo non garantisce capillarità di raccolta dei passeggeri dal resto della regione verso Pescara, la più importante stazione abruzzese: ignora la domanda e dimentica, peraltro, che il servizio pubblico ferroviario è servizio sociale, non solo business. Noi di Sangritana raccogliamo passeggeri dovunque, in Abruzzo, con treni e bus, e potremmo anche portarli ad Ancona per il Frecciarossa, anche se al momento quell'unico collegamento Ancona-Milano via alta velocità è all'alba. Ma potremmo anche portare i passeggeri abruzzesi, e anche quelli molisani e marchigiani direttamente a Bologna, per raccordarli con la vera alta velocità.

Sangritana è un'eccellenza abruzzese che può crescere ancora, ma gli ostacoli frapposti da Trenitalia e una volontà politica titubante non lo consentono. Dobbiamo fare squadra con Molise e Marche, che ce lo chiedono, e rendere più capillare il servizio per i passeggeri: nonostante quello che dice l'ad di Trenitalia, Moretti, qui la domanda è alta, e lo sarebbe di più con servizi migliorati, e non ridotti come stanno facendo. Almeno lasciassero spazio a noi per lavorare. I nostri dati sui biglietti venduti da Sangritana testimoniano di come la gente lasci sempre più spesso l'auto a casa, vista la crisi, e scelga il mezzo pubblico per spostarsi. Ma la domanda cresce e l'offerta di Trenitalia cala. Noi possiamo aiutare la nostra gente. La riforma dei trasporti, con l'azienda unica in grado di rendere più efficiente, il servizio è una necessità».

Turismo. Il turismo può garantire un futuro all'Abruzzo: è opinione comune e spesso banalmente declinata.

«Anche qui serve un buon servizio ferroviario. Abbiamo località balneari e montane da servire con puntualità e maggiore frequenza. Una rete valida di trasporto rende più attraente la proposta turistica, penso a treni turistici come quello dei laghi in Lombardia, quelli della Sardegna, il celebre Bernina Express tra le Alpi italiane e svizzere. In Abruzzo, invece, Rfi sta per bloccare a Carpinone la tratta Sulmona-Napoli, importante sia turisticamente che come collegamento in sè. A fine anno oltre Carpinone non si andrà: dicono, come sempre, che non c'è domanda. Ma se si continua a tagliare l'offerta la gente non è incentivata a scegliere il treno. Al solito: un cane che si morde la coda».

A proposito di tagli, Rfi sta smantellando i binari nelle stazioni di San Salvo, del porto di Vasto e del porto di Ortona. Brutta mossa.

«Pessima, direi. Pessima. Le prime due stazioni sono al servizio dell'area industriale di Vasto-San Salvo, la terza è l'unica in Abruzzo dove le rotaie ferroviarie arrivano direttamente su una banchina portuale. Ma perchè si portano i container via mare da Trieste a Vasto, progetto interessante e tanto pubblicizzato, se poi Rfi smantella i binari del raccordo ferroviario alla stazione portuale di Vasto? Risposta di Rfi, la solita: la domanda è poca. Replico io: ma se non si offrono validi servizi come fa la domanda a crescere? Sangritana, in Val di Sangro, con la Sevel mette su rotaia ogni anno 1.385 coppie di treni, vale a dire 1.385 all'andata e altrettanti al ritorno per e dalla stazione di Torino di Sangro. E da Torino di Sangro partono ben ventotto treni al mese di Sangritana, completi di furgoni Sevel, diretti in Francia. E il vettore ferroviario nazionale fa partire da Torino di Sangro verso tutta l'Europa addirittura trentacinque treni carichi di furgoni Sevel a settimana, non so se mi spiego. Ovviamente Rfi non smantella Torino di Sangro, visto quanto rende. Però smantella gli altri binari abruzzesi per il trasporto merci e non muove un dito per promuovere la sua offerta con servizi migliori. E proprio in un momento in cui i costi del carburante fanno preferire, alle aziende, il treno ai Tir. Se Rfi smantella, le aziende devono per forza puntare sui mezzi su gomma per raggiungere le poche stazioni aperte al traffico merci o intermodali, con aggravio di costi. Ne ho parlato al sottosegretario alle Infrastrutture Guido Impronta che si è subito mosso verso Rfi, ma adesso il Governo è cambiato, spero che il nuovo ci ascolti. E che in Abruzzo la politica locale prema davvero su Rfi e Trenitalia e vari la riforma dei trasporti. Altrimenti sai che ripartenza».

