

L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - «Binario morto» per gli scali merci. Rfi programma la chiusura dei raccordi del porto di Vasto, della stazione Vasto-San Salvo e del porto di Ortona**I TAGLI DELLE FERROVIE IN ABRUZZO**

L'appello di Di NARDO Il presidente della Sangritana invita la Regione a farsi promotrice di una politica di incentivazione del trasporto su ferro

di Antonio De Frenza wPESCARA Le aree industriali abruzzesi finiranno tutte letteralmente su un binario morto. Rfi la società di Trenitalia proprietaria delle reti ferroviarie, taglierà nei prossimi mesi i raccordi merci del porto di Vasto, della stazione di Vasto San Salvo, e del porto di Ortona. Nel 2012 aveva subito la stessa sorte il raccordo merci di Castellalto che collegava la zona industriale di Teramo con la rete ferroviaria. Nel dettaglio il piano di Rfi prevede per il porto di Vasto un servizio garantito fino a novembre. Poi il raccordo verrà staccato perché nei piani della società c'è la riduzione della struttura a soli 2 binari che tecnicamente vengono detti «di corsa» e che non permetteranno di mantenere attivo il raccordo. I TAGLIPREVISTI Nella stazione di Vasto-San Salvo verranno staccati i binari che la raccordano alla sua area industriale poiché rimarranno solo i 5 binari di circolazione. Sarà staccato anche il raccordo del porto di Ortona, unico porto abruzzese ad avere i binari che arrivano sul molo. Sulla questione della stazione di Vasto-San Salvo il presidente della Provincia Enrico Di Giuseppantonio ha convocato per domani una riunione in Provincia (ore 15,30 sala giunta) con il responsabile della direttrice adriatica di Rfi Paolo Pallotta, l'assessore regionale Giandonato Morra, i sindaci dell'area, i rappresentanti degli industriali. Il piano Rfi obbligherebbe dunque il traffico di una delle più importanti aree industriali abruzzesi a utilizzare unicamente la gomma. Una scelta decisamente più costosa per le imprese e più costosa in termini ambientali per il territorio. Pasquale Di Nardo, presidente di Sangritana, la società regionale di trasporto che effettua con successo il servizio merci dall'area industriale della Val di Sangro (1.600 treni completi all'anno) lancia un appello per la sopravvivenza del servizio: «Non possiamo dirci la regione verde d'Europa se poi sacrifichiamo il trasporto su ferro per la gomma. Negli anni scorsi c'è stata guerra tra questi due settori, ma il ferro è molto più conveniente e le certificazioni green spingono per questa forma di trasporto. Io credo che occorran politiche di prezzo che lo incentivino. Per questo bisogna mettersi attorno a un tavolo e ragionare politicamente. Lo Stato dovrebbe, come ha fatto negli anni passati, istituire una specie di contributo per coloro utilizzano trasporto ferroviario. E la Regione dovrebbe essere in prima fila per promuovere questa iniziativa, anche perché questa è un'attività di mercato e non esiste contratto di servizio». La decisione di Rfi è l'ultima di una serie che ha portato Trenitalia Cargo a smantellare i nodi più periferici della rete merci. Negli anni '90 le Ferrovie potevano contare sull'intero territorio nazionale di ben mille scali, che a partire dal 2000 sono stati ridotti a 450, per passare a 314 nel 2007 fino ai 199 del 2009 e così via tagliando. Oggi la società punta solo sui grandi hub, i grandi scali merci, che non saranno

più di una decina: Torino, Alessandria, Novara, Milano, Brescia, Modena-Marzaglia, area di Roma, Marcianise, Bari-Ferruccio e Catania-Bicocca. LA SULMONA CARPINONE Lo smantellamento della rete ferroviaria merci va di pari passo con l'impoverimento della rete passeggeri (sempre meno i convogli di lunga percorrenza che fermano nelle stazioni abruzzesi) e con il blocco dell'alta velocità. Nel piano di tagli di Rfi c'è anche il ridimensionamento della linea tra Sulmona, Venafrò, Campobasso. In estate la linea Sulmona-Carpinone sarà probabilmente chiusa (dal primo di luglio al primo di settembre) per una serie di lavori: ricambio rotaie, revisione e sostituzione traverse in legno, livellamento binario. Sarà però soppresso alla stazione di Carpinone il collegamento tra le linee Campobasso-Venafrò e Sulmona-Carpinone. Di conseguenza non ci sarà più il collegamento Sulmona-Napoli. GLI INTERPORTI Ma l'impoverimento della logistica regionale riguarda anche autoporti e interporti, da anni in costruzione o costuriti e mai entrati in piena attività: Manoppello, Avezzano, Val di Sangro. Ad Avezzano per esempio il Centro smistamento merci della Marsica, costato quasi 37 milioni di euro, resterà in concessione fino al 30 maggio. Ma a chi? Alla Croce Rossa italiana. Poi non si sa quale sarà il destino di una struttura che doveva essere il polmone merci di quel territorio. Nei giorni scorsi il governatore Gianni Chiodi ha spiegato che toccherà alle amministrazioni locali, e alle associazioni di categoria indicarne le modalità di utilizzo. Quanto agli altri interporti, l'impianto di San Salvo è stato chiuso il giorno dopo l'inaugurazione (attesa per vent'anni); quello di Castellalto è utilizzato dalla Protezione civile come parcheggio per i roulotte usate; i piazzali di Roseto sono stati trasformati in piste da motocross e per le gare di auto. In totale queste strutture sono costate 80 milioni di euro e altri 11 la Regione dovrebbe investire per cercare di dare loro un futuro. Diversa la situazione dell'interporto di Manoppello. Il Polo interporto d'Abruzzo ha lanciato un progetto per accordi di rete fra imprese basato sul concetto di intermodabilità. Ma anche quella struttura è ancora in larga parte una potenzialità inespressa.

