

**Ferrovie: Melilla alla Sangritana bacchetta Regione e Trenitalia**

LANCIANO – Tanti progetti per rilanciare la Sangritana, ma anche l'impossibilità di agire da soli, soprattutto se come concorrenza si ha un colosso come Trenitalia e anche perché, essendo Sangritana una società pubblica, deve muoversi attraverso la Regione Abruzzo suo socio unico che, però, rischia di comportarsi nei suoi confronti come una “madre matrigna”.

È quanto ha sostenuto l'onorevole Gianni Melilla (Sinistra ecologia e libertà), in visita questa mattina alla Sangritana, accolto dal presidente del cda Antonio Di Nardo, che è arrivato a Lanciano proprio in treno, partendo alle 9.45 dalla stazione di Pescara.

La Ferrovia Adriatico Sangritana, inaugurata nel 1912, lavora sia su gomma con i propri autobus che su rotaie, utilizzando sia la propria rete ferroviaria (Marina di S. Vito – Castel di Sangro) sia quella di Rete ferroviaria italiana.

“Alle istituzioni – ha detto il presidente del cda Di Nardo – chiediamo la giusta attenzione per questa realtà che ha progetti da mettere in campo e idee precise su cui indirizzare la propria linea di sviluppo”.

Tra i progetti principali c'è quello di subentrare a Trenitalia nella linea Sulmona – Carpinone, un chiusura (come quella precedente della Pescara – Napoli) che ha suscitato non poche polemiche e sulla quale proprio l'onorevole Melilla ha presentato una interrogazione parlamentare.

Sui rapporti con Trenitalia, Melilla ha speso parole pesanti: “Trenitalia ora la fa da padrone, ma è necessario che questo colosso delle ferrovie, verso cui nutro profondo rispetto, capisca che non agisce più in regime di monopolio e che, dunque, ha bisogno di dialogare con la Regione Abruzzo e con Sangritana”.

E ce n'è anche per la Regione: “È inspiegabile che la Regione Abruzzo - ha continuato l'onorevole - si comporti in maniera matrigna nei confronti delle sue società. È la Regione che deve trattare con Trenitalia, che ha ridotto i treni, ha tagliato relazioni importanti, come la Pescara - Napoli, e mantiene altre, come la Pescara – Roma, in pessime condizioni, con materiale rotabile obsoleto e tempi di percorrenza impossibili. Con minimi accorgimenti si potrebbero ridurre da quattro a tre le ore sulla Pescara – Roma, ma occorre che la Regione si faccia sentire su tutte queste tematiche”.

“Vorrei ridare slancio e fiato – ha detto ancora Melilla - a una politica di programmazione regionale che è ancora più forte se si può beneficiare di un soggetto unico. Non è che si deve fare tutto e subito, ma non possiamo neanche aspettare anni e anni. Il bacino unico regionale è sicuramente la scelta ottimale per affrontare questa politica di programmazione”.

C'è pure un appello anche per l'assessore regionale ai Trasporti, Giandonato Morra, a “fare scelte coraggiose” verso l'unificazione del trasporto pubblico e a “pestare i piedi dell'amministratore delegato di Trenitalia laddove è necessario”.

Prestare servizio sulla Sulmona – Carpinone, per Sangritana vorrebbe dire mettere in piedi un altro importante progetto: quello di fare un treno dei parchi a sostegno del turismo. Si partirebbe da Fossacesia (Chieti), si andrebbe verso l'interno a Piane d'Archi (Chieti), Bomba (Chieti) e Villa S. Maria (Chieti) fino

ad arrivare a Castel di Sangro (L'Aquila) e qui riallacciarsi alla nuova linea arrivando a Carpinone (Isernia), ad Alfedena (L'Aquila), a Roccaraso (L'Aquila), a Pescocostanzo (L'Aquila) e Rivisondoli (L'Aquila), dove si trova la seconda stazione più alta d'Italia, per servire così anche il più importante comprensorio sciistico dell'Appennino, per poi riscendere verso Palena (Chieti) e Sulmona (L'Aquila) e ancora verso il mare fino al Pescara da cui si tornerebbe a Fossacesia.

C'è ancora un altro progetto di ampio respiro che la Sangritana vorrebbe mettere sul tappeto che riguarda il collegamento con treni veloci a Bologna. Rfi e Trenitalia hanno dato il proprio benestare ma hanno messo dei paletti che a Sangritana non stanno per nulla bene.

Come la possibilità di arrivare a Bologna, ma non nella stazione di Bologna centrale ma in quella di Bologna Arcoveggio, cosa poco conveniente per la Sangritana. C'è anche il problema del tempo di percorrenza fissato in quattro ore, mentre Sangritana potrebbe impiegarne solo tre (come ha dimostrato in occasione dell'organizzazione di treni speciali, come quelli per il Motor Show).

Insomma, ci sono molti aspetti da poter migliorare. Il presidente del cda Di Nardo si è trovato d'accordo con Melilla nel chiedere la collaborazione istituzionale. E non solo della Regione Abruzzo ma anche di tutte le Regioni della dorsale adriatica, dove è ancora vivo il problema dell'alta velocità, che per il momento privilegia la dorsale tirrenica.

