

**L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - Si costruisce la nuova stazione. Ma i treni non passano da anni. Il monumento allo spreco: dieci milioni di euro per la stazione ferroviaria di Castel di Sangro**

SULMONA Dieci milioni di euro per una nuova stazione ferroviaria, quella di Castel di Sangro, che, se e quando sarà inaugurata, rischia in concreto di essere un monumento allo spreco, condannata all'inutilità. Un giorno si potrebbe scrivere che c'è la stazione, ma non c'è movimento ferroviario. Ed è questo il rischio che incombe sul futuro della stazione che sarà. È il caso del progetto finanziato con fondi Cipe e riguardante il futuro di una stazione residuo di linee ferroviarie chiuse già da dieci anni. Il caso del paventato spreco risale a tre anni fa.

Nel 2010 la Regione Abruzzo emette un bando di gara per la costruzione di un raccordo ferroviario per rendere unica la stazione ferroviaria di Rfi e della Ferrovia Sangritana a Castel di Sangro. Il capoluogo sangrino infatti è sede di due stazioni ferroviarie. La stazione Rfi, che è società del gruppo Ferrovie dello Stato, e quella della Sangritana. La stazione Rfi sorge sulla linea Pescara-Sulmona-Carpinone-Isernia. La seconda, quella della Sangritana, a poca distanza dall'altra, era quella che collegava Castel di Sangro a Lanciano e quindi all'Adriatico. Ma questa linea, dall'area interna abruzzese verso la costa, non è in esercizio già da dieci anni. E da sei anni non è utilizzata nemmeno per treni turistici. Anche il tracciato ricadente nelle competenze del gruppo Fs non è più utilizzato. Le ultime corse ferroviarie su quella linea risalgono a due anni fa, al dicembre 2011. Inutili finora si sono rivelati i tentativi ripetuti per riattivare la linea Sulmona-Carpinone e restituire all'economia delle aree interne d'Abruzzo un mezzo ritenuto fondamentale per il rilancio del turismo sia durante la stagione sciistica che durante l'estate. È la storia della cosiddetta Transiberiana d'Italia. Una linea che collegava anche l'Adriatico al Tirreno con un consistente numero di convogli tra Pescara e Napoli e quindi tra l'entroterra peligno e il capoluogo campano. Poi l'aumento dei tempi di percorrenza e la riduzione delle corse disponibili sulla rete Rfi hanno segnato la crisi della tratta ferroviaria Sulmona-Carpinone. La stessa Regione non è parsa interessata al rilancio della linea ferroviaria, da tempo guardando con maggiore attenzione e investendo somme anche rilevanti a beneficio del trasporto su gomma. Un orientamento espresso dalla stessa Sangritana.

«Se c'è una stazione ferroviaria si può riattivare una ferrovia». Così il sindaco di Castel di Sangro, Umberto Murolo, difende il progetto. «Se poi si mette in discussione questo progetto per difendere altri interessi, spostando su Bari, per esempio, il collegamento tra l'Adriatico e il Tirreno, allora è tutt'altro discorso» prosegue Murolo. Il sindaco sangrino ricorda che «la riattivazione della linea Sulmona-Carpinone significa turismo, significa economia, significa ridare ossigeno alle aree più depresse della regione». E il sindaco nega che la linea interessata al progetto di rilancio sia priva di rete elettrica e di binari. «Strano che ci si preoccupi tanto dei tempi necessari per riorganizzare questa linea ferroviaria, essenziale per il rilancio dell'Abruzzo interno - conclude Murolo - mentre non si muovono le stesse obiezioni ad una linea come quella Tav, di cui tanto si parla, che però sarà pronta per funzionare a tutti gli effetti solo tra una trentina d'anni».

Rassicurante appare anche Pasquale Di Nardo, presidente della Sangritana. «La linea da Fossacesia ad Archi è stata recentemente oggetto di interventi di ammodernamento e potenziamento - fa sapere Di Nardo - mentre per la tratta da Archi a Castel Di Sangro sono di prossima attuazione interventi già appaltati e finanziati con fondi europei Fas». La conclusione dei lavori sulla tratta è prevista in due anni e secondo il presidente della Sangritana garantirà «una mobilità sostenibile offrendo ai cittadini dei territori interni una ulteriore opportunità di crescita sociale ed economica».

In un'ora, secondo il progetto della Sangritana, saranno collegati mare e monti, favorendo anche l'approdo alle sedi universitarie di Pescara, Chieti e Teramo. «Una ferrovia così concepita consentirà di favorire il turismo estivo ed invernale dalle aree costiere a quelle interne mediante anche l'anello ferroviario esistente che congiunge: Pescara, Fossacesia, Castel Di Sangro, Sulmona e Pescara, tramite le due interconnessioni tra Ferrovia Sangritana ed Rfi presso le Stazioni di Fossacesia e Castel Di Sangro» conclude Di Nardo.

