

Trasporti e infrastrutture - Abruzzo. 11 milioni per la nuova stazione senza treni. L'incredibile caso di Castel di Sangro che spiega come vengono spesi i soldi pubblici

ABRUZZO. Un appalto da 11 milioni di euro (fondi Cipe) per realizzare un raccordo tra due stazioni fantasma.

Succede a Castel di Sangro dove, separate da circa 150 metri di binari, ci sono due fermate, quella gestita da Rfi e quella della Sangritana. Tutte e due incredibilmente deserte. In che senso?

Nel vero senso della parola: nessun treno passa lì da anni ma i lavori per collegarle, iniziati a novembre del 2011, vanno avanti. A dire la verità sono quasi in dirittura d'arrivo. Entro la prossima estate il cantiere potrebbe chiudersi e gli operai lasceranno quel posto dopo oltre 600 giorni di sudore e fatica.

I soldi c'erano -è la tesi diffusa tra gli enti pubblici coinvolti- e dunque perchè non spenderli? Non importa che il progetto sia vecchio di 20 anni e pensato quando la realtà locale dei trasporti era ben diversa. Non importa nemmeno il fatto che le stesse ferrovie, proprio da quelle parti, hanno dismesso linee evidentemente non giudicate "remunerative". Dunque i treni non passano più di lì ma in compenso ci sarà una stazione nuova di zecca.

Lo sforzo, economico e non solo, potrebbe rivelarsi però sprecato. A cosa servirà dunque questa (terza) stazione fantasma, inutilizzata ma costata per l'esattezza 10.412.749 euro, iva esclusa?

Difficile dirlo in un momento in cui anche l'ottimismo più spinto deve fare i conti con i continui tagli di binari e il futuro si chiama 'alta velocità', che in Abruzzo resta comunque un miraggio.

La gara (bandita da Sangritana) è stata aggiudicata il 29 novembre del 2010: 11 le offerte arrivate e alla fine l'ha spuntata la Salcef Spa di Roma, società che nell'ultimo decennio ha eseguito per conto di Rfi il rinnovo di circa 3.000 km di binario. La progettazione è stata affidata alla Rtp Erregi di Roma.

Un anno e undici giorni dopo l'aggiudicazione, dalla stazione di Rfi di Castel di Sangro è passato l'ultimo treno, mentre dall'altra stazione, quella gestita da Sangritana, non si vedevano convogli già dal 2003.

Ma questo non ha fermato l'incredibile cantiere che si è ritrovato a dover unificare la stazione di una linea chiusa da 8 anni con un'altra che ha fatto, sebbene più tardi, la stessa fine. Magie alchemiche italiote.

Il progetto è nato nel 1997 e prevede la connessione delle due stazioni attraverso una galleria artificiale, in modo da non interferire con la strada che ora separa le due linee. Il progetto prevede anche la ricostruzione in variante di circa 3 km di ferrovia, verso Lanciano.

Dopo tante avversità (ricorsi, errori, tempi della burocrazia) alla fine si è riusciti a superare pure quello che ad un osservatore ingenuo poteva apparire come il problema più grosso: l'assenza dei treni, un 'particolare' che oggi fa gridare ad un enorme spreco di denaro pubblico in piena regola.

Insomma il genio locale è riuscito a concepire il contrario di una... incompiuta. In un Paese dove lo spreco è generato da opere mai terminate qui siamo all'opposto: un'opera nuova di zecca, ultimata anche in fretta ma che, così come sarà consegnata, non servirà.

PERIODO IPOTETICO DELL'IRREALTA'

«Un'ipotesi futura riapertura della linea FS è legata solo a scelte politiche», spiega Giorgio Stagni sul suo blog ferroviario, «perché quanto meno la linea è tuttora agibile. Al contrario la linea della Sangritana semplicemente non esiste più: da Castel di Sangro al mare, sono circa 90 km di ferrovia in grave stato di abbandono; la linea aerea è stata completamente asportata (salvo che per il breve tratto dalla vecchia stazione di Lanciano al nuovo deposito); il tratto da Archi alle porte di Castel di Sangro, abbandonato dal 2003, sarebbe tutto da rifare; il tratto intermedio da Lanciano a Archi è destinato ad essere sostituito da un

nuovo collegamento sul fondovalle del Sangro, che si allaccerebbe all'esistente "raccordo Sevel" presso Torino di Sangro; la costruzione della nuova tratta, iniziata anni fa, è ferma da molto tempo; peraltro essa creerebbe un collegamento a Castel di Sangro senza passare da Lanciano, la cui utilità è tutta da verificare. Quindi, anche tenendo conto dell'utilizzo del raccordo Sevel, una volta realizzati i 3 km di linea connessi con la stazione unica, ci si ritroverebbe con altri 60 km da ricostruire, prima di poter rivedere un treno a Castel di Sangro».

Una spesa inutile (quella dei 10 milioni) che necessita dunque di un'altra pioggia di milioni per trovare un minimo sbocco che giustifichi questa assurdità. Almeno 25 milioni, dicono recenti stime, servirebbero per riportare l'alimentazione elettrica tra Archi e Castel di Sangro.

Secondo alcuni l'ipotesi che da lì possano transitare treni merci è da scartare vista la pendenza del tracciato e questa sarebbe solo l'ultima beffa tra le beffe. Il sindaco di Castel di Sangro, Umberto Murolo, è invece ottimista ed è sicuro che questa stazione porterà qualcosa di buono al territorio.

Bisogna solo stazionare al binario 1 e vedere cosa accadrà.

A novembre 2013 il deputato di Sel, Gianni Melilla, ha presentato una interrogazione al Ministero dei trasporti per far notare che questa stazione potrebbe essere un esempio eclatante di irrazionalità e spreco di risorse finanziarie pubbliche. Per questo ha chiesto di rivedere la scelta di RFI di chiudere la relazione ferroviaria tra Sulmona e Carpinone che passa appunto da Castel di Sangro e nel contempo ripristinare la relazione tra Lanciano e Castel di Sangro gestita dalla Sangritana e sospesa da 10 anni.

La risposta del Ministero non è ancora arrivata.

