

## Ferrovia Sulmona-Carpinone: ora o mia più. L'appello di associazioni e sindacati

La linea ferroviaria Sulmona-Carpinone, nota come Transiberiana d'Italia per gli spettacolari passaggi d'alta quota tra le montagne e gli altipiani dell'Appennino che offre, è sospesa all'esercizio ferroviario regolare ormai dal 10 dicembre 2011. Per decenni, ininterrottamente, è stato il tronco strategico di collegamento tra l'Abruzzo e l'hinterland napoletano, valicando le montagne ed attraversando il Molise. Storicamente i due punti di forza della relazione ferroviaria diretta Pescara-Napoli sono stati la qualità del viaggio che, grazie alle numerose opere di ingegneria ferroviaria poste sul tracciato, ha sempre permesso di superare agevolmente le avverse condizioni atmosferiche che rendono precario in termini di sicurezza stradale il trasporto su gomma di quelle zone, specie nei mesi invernali; inoltre il tracciato ferroviario, così come concepito, permette di servire una serie di località di montagna (tra cui un capoluogo di provincia, Isernia) altrimenti tagliate e di fatto isolate dal trasporto pubblico locale ed interregionale su gomma.

La regione Abruzzo ha stipulato con Trenitalia un contratto di servizio per gli anni 2009/2014: in prossimità della sua scadenza, l'attuale amministrazione non ha inteso rinnovarlo, si procederà dunque ad una gara per la stipulazione del nuovo contratto di servizio, aperta a quelle imprese ferroviarie che vogliano partecipare. Nel contratto di servizio attuale intanto sono previste ancora delle residue corse su Napoli e locali, le prime cancellate e le seconde da due anni sono sostituite con bus, senza nessuna logica oraria e con cadenze scarse e totalmente inutili, inserite solo per non incorrere nell'interruzione di pubblico servizio. Nel 2012 la società regionale Ferrovia Adriatico Sangritana ha presentato un programma di ipotesi di esercizio ferroviario sulla linea, con lo studio dei costi anche per una eventuale gestione. È del giugno 2013 invece, e giace inascoltato presso la IV Commissione Consiliare Permanente (Industria e Commercio – Turismo) della Regione Abruzzo, un dettagliato studio di fattibilità sui collegamenti ferroviari predisposto dalle associazioni addette ai lavori, con costi, orari, relazioni e ulteriori dati allegati che dimostrano non solo che la riattivazione dei treni ordinari sulla direttrice Pescara-Napoli è opportuna, bensì è addirittura conveniente e in termini di cadenze si inserirebbe in piena integrazione con le corse di pullman già presenti, andando ad arricchire l'offerta con modalità diverse in termini di territorio attraversato, comodità e, fattore di questi tempi tutt'altro che trascurabile, in termini di risparmio per le tasche degli utenti, dato che una corsa Pescara-Napoli, con una percorrenza inferiore alle 5 ore, verrebbe a costare oggi all'incirca 17 €, contro gli attuali 24 € del pullman. I dati del traffico passeggeri che utilizzavano fino ai primi anni 2000 questa tipologia di relazione

ferroviaria interregionale dimostrano come sia proprio questo collegamento ad essere la vera linfa vitale della Sulmona-Carpinone, ed in circa 10 anni la domanda è stata progressivamente fatta scemare segmentando in più parti le corse e inserendo orari scollegati tra loro che hanno fatto aumentare i tempi di percorrenza, scoraggiando l'utenza ed allontanandola dal treno. È una questione che va affrontata a livello regionale in primis: da parte sua, la regione Molise ha già dato la propria disponibilità di massima a partecipare il costo delle relazioni ferroviarie interregionali sulla tratta, la parola ora spetta alla regione Abruzzo, reinserendo nel contratto di servizio le corse su Napoli. Ciò comporterebbe una spesa ripartita per le casse delle due regioni che non va definita irrisoria solo per il rispetto e la considerazione che si deve al denaro pubblico, ma di fatto si tratta di somme che, oltre ad un doveroso servizio di mobilità pubblica, sarebbero quantomai ben spese dato che fungerebbero da volano reale dell'economia della conca peligna, dell'Alto Sangro e dell'Alto Molise, territori dalle grandi potenzialità turistiche, come dimostrato in un anno e mezzo dall'attività di turismo in treno promossa da associazioni molisane che hanno portato circa 8000 turisti da tutta Italia e dall'estero a bordo di circa 30 treni a noleggìo, desiderosi di visitare le bellezze

attraversate dalla linea ferroviaria. Sarebbe infatti superfluo ricordare che nella zona attraversata dalla Sulmona-Carpinone vi sono ben due parchi nazionali, diverse riserve naturali e siti archeologici, borghi d'arte appartenenti alle reti di tutela italiane più note oltre al più grande comprensorio sciistico di tutto l'Appennino. Il turismo da questo punto di vista giocherebbe un ruolo accessorio di grande importanza, cosa che rende la Sulmona-Carpinone un unicum che merita di essere salvaguardato e potenziato.

Pertanto, la politica regionale ha il dovere di prendere la situazione in mano in quanto il tempo a disposizione è poco : entro il 2015, secondo il Prospetto Informativo della Rete 2014 predisposto dal gruppo FS, il gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana ha previsto i lavori di distacco del binario di confluenza della linea in territorio molisano, a Carpinone, cosa che isolerebbe la linea proveniente dall'Abruzzo e di fatto ne impedirebbe la continuazione sulla Isernia-Vairano-Napoli, facendo venire meno la ragione stessa d'essere di tutta la linea, ovvero il collegamento interregionale diretto Pescara-Napoli. Va inoltre tenuto presente che la linea in questo momento è efficiente dal punto di vista infrastrutturale e necessita solo della manutenzione che viene garantita di routine per tutte le linee con fondi statali. Con la chiusura definitiva imminente RFI ha già fatto sapere che non intenderà più garantire la manutenzione, cosa che causerebbe in poco tempo ingenti danni che senza ombra di dubbio provocherebbero la morte della Sulmona-Carpinone, perché ogni successivo proposito di riapertura si scontrerebbe dall'inizio con la cifra, a quel punto ingente, che sarebbe necessaria per procedere a lavori di manutenzione ben più seri, dovuti ad un intervenuto periodo di incuria e abbandono. Oltre alla tutela dei livelli minimi di servizi di trasporto ferroviario e alla salvaguardia di un vero e proprio patrimonio infrastrutturale identitario di queste aree, è auspicabile inoltre che le regioni interessate facciano sentire in maniera netta la propria voce al competente Ministero per far dotare anche questa linea, così come tutte le altre linee definite "secondarie" tra cui la vicina Sulmona-L'Aquila, del sistema di automazione che telecomanda la linea, rendendola più efficiente e competitiva in termini di percorrenze dei treni.

Essendo poi i servizi su questa linea ferroviaria parte del trasporto pubblico locale, demandato alle regioni e in questo caso alla regione Abruzzo, si chiede dunque un intervento deciso e veloce, essendo tale ferrovia la colonna vertebrale di un territorio fragile che ha già dato molto in termini di tagli ai servizi essenziali, e proprio per questo in emorragia demografica ed economica. D'intesa con le amministrazioni comunali con cui da tempo siamo in contatto, chiediamo quindi un incontro urgente con i candidati alla presidenza della regione Abruzzo, in modo che possano correttamente, dati alla mano, essere informati nel dettaglio sulla problematica esposta, finora caduta nel dimenticatoio e troppo sbrigativamente archiviata come una pratica da non prendere con la dovuta considerazione. Ad oggi le comunità dei territori interessati, facendo rete tra loro, si sono unite per perorare una causa giusta e doverosa ai fini del trasporto pubblico e delle positive ricadute economiche che si avrebbero su un'area che ha bisogno di spinta e di apertura all'esterno: l'impegno e le proteste sono sempre state civili e rispettose delle tante altre emergenze che in particolare la regione Abruzzo sta vivendo, ma ciò non significa che debbano continuare a subire le vessazioni causate dai tagli ai servizi di trasporto, tuttora di fatto negati, con pesanti conseguenze dirette non solo sulle tasche, ma anche e soprattutto sulla qualità della vita. Se avessimo avuto anche solo il minimo dubbio sulle potenzialità che offre questa linea ferroviaria in termini di trasporto pubblico nella relazione Pescara-Napoli e in tutto quanto può svilupparsi attorno in maniera accessoria come turismo, non avremmo esitato a riconsiderare quanto detto, ma sono i dati e le esperienze a parlare: bisogna salvare e rivitalizzare la ferrovia più bella d'Italia, ora o mai più.

**Ass. Le Rotaie Molise – Comitato interregionale Salviamo la Ferrovia Avezzano-Roccasecca – FILT CGIL sez. Abruzzo – FILT CGIL sez. Molise – FILT CGIL sez. Campania – Forum TPL Molise – Federconsumatori Abruzzo – Ass. Utenti Trasporto Pubblico – FASTFerroVie Abruzzo**