

L'isolamento ferroviario dell'Abruzzo - Scalo merci Vasto chiuso, Sangritana si difende. Il presidente Di Nardo replica a Olivieri e Magnacca: dismesso quattro anni fa dalle Ferrovie

VASTO «La chiusura del raccordo industriale di Vasto-San Salvo è stata decisa da Rfi quattro anni fa. La Sangritana non c'entra. Ha sempre fatto il proprio dovere». Pasquale Di Nardo, il presidente di Ferrovia Adriatico Sangritana risponde così al sindaco di San Salvo, Tiziana Magnacca e al consigliere regionale Mario Olivieri che accusano la società di inadempienze (**leggi l'articolo**).

«Non è così. Il grido di allarme fu lanciato proprio da questa presidenza che crede nello sviluppo del trasporto merci su ferro. Già nel 2010 abbiamo preannunciato la volontà di Rfi di chiudere, in tutta Italia, i raccordi industriali ritenuti improduttivi come quello di Ortona (dove, al contrario sono previsti ingenti investimenti per il porto regionale), Punta Penna di Vasto e quello di Vasto-San Salvo. Nel 2012, ho avuto un incontro con il sottosegretario ai Trasporti del governo Monti Improta, per chiedere un suo intervento nei confronti di Rfi e, successivamente, in occasione della sua visita in Sangritana, ho sollecitato l'interessamento al problema del Ministro ai Trasporti Lupi», ricorda Di Nardo, «figuriamoci se Sangritana non è interessata a questa attività. La Fas non si è mai tirata indietro e non intende farlo. I tecnici hanno effettuato un sopralluogo riscontrando il buono stato del raccordo». Su proposta del consigliere regionale Mario Olivieri, l'Arap ha convocato l'8 agosto scorso le aziende dell'area industriale Vasto-San Salvo per accertare l'effettiva domanda di trasporto su ferro esistente. È qui che risiede il problema: Sangritana ha offerto formalmente i servizi di terminalizzazione anche sul raccordo prospiciente il porto ad una delle ditte raccordate ma di treni non se ne sono fatti. È necessario incentivare il trasporto merci su ferro, rendendolo più conveniente rispetto a quello su gomma», afferma Di Nardo. È solo così che le aziende preferiranno il treno al camion per il trasporto dei loro prodotti, rispettando, peraltro, i dettami della CE. I costi di terminalizzazione, di tradotta, di gestione degli scali ferroviari, insieme alla politica di contenimento di costi di gestione di scorte di magazzino delle aziende, hanno rivoluzionato e profondamente modificato il mercato del trasporto merci». Intanto il sottosegretario delegato ai trasporti della Regione, Camillo D'Alessandro, ha convocato una riunione per il prossimo 21 gennaio.