



MIMEDIT: PRECARIETÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO

Col presente scritto, il movimento d'opinione Mitteleuropea Mediterraneo Italia, richiama l'attenzione di chi di dovere sulla precaria situazione del trasporto ferroviario italiano nonché sull'utilità quanto mai relativa di investimenti quali quelli previsti per l'alta velocità in valle di Susa, a fronte di altre aree del Paese fortemente sottovalizzate a vantaggio del triangolo Milano-Mestre-Bologna, un vero monopolio delle tratte ferroviarie, fatte passare quasi di forza per dette località anche nei casi di evidente inopportunità. Alcuni esempi:

Manca un collegamento diretto tra Liguria e Nord-Est, collegamento tutt'oggi reso dipendente dal nodo di Milano, quando la realizzazione di una tratta veloce tra Genova e Verona, via Piacenza e Cremona, risolverebbe il problema decongestionando parzialmente Milano e valorizzando due centri come Piacenza e Cremona, nonché offrendo un migliore servizio ai numerosi turisti che dalla Liguria raggiungono il Trentino e viceversa, senza contare coloro i quali, transitando per il Trentino, si recano in Riviera dal Tirolo e dalla Germania meridionale.

Altro caso è quello del tratto ferroviario Portogruaro - Treviso, divelto una quarantina di anni or sono da un'alluvione, ed il cui potenziamento permetterebbe finalmente a Trieste di essere collegata alle grandi città italiane per via diretta, senza il fastidioso intoppo di Mestre, della quale, come di Padova e di Udine, si ritrova umile ed umiliato sobborgo.

Con la caduta della Cortina di Ferro e la riapertura dell'Est si decise di riattivare questa linea, permettendo così un più rapido ed agevole collegamento del basso Friuli - Venezia Giulia e di buona parte del retroterra danubiano con le principali città del Nord Italia, saltando Mestre, ove sinora si è per lo più costretti a cambiare.

Sono infatti relativamente pochi coloro che, dall'area interessata, si recherebbero spontaneamente su Mestre o Venezia per ragioni che non siano rispettivamente il transito o la gita turistica; mentre non mancano i Triestini, gli Isontini, o i Basso friulani che vanno a Milano, Torino, od in altri grossi centri, per la loro attività o semplicemente per fare visita a parenti o conterranei trasferitisi tempo addietro colà.

Riattivata recentemente su binario unico la linea supporta diverse corse di treno locali, e non riteniamo che farvi passare anche gli unici due treni che al momento collegano direttamente in giornata Trieste con Milano sia un carico insopportabile per l'infrastruttura, mentre quello che conta è che abitare a Trieste continua ad essere sinonimo di isolamento, di emarginazione, quasi a far sentire inferiore agli altri Italiani chi vive in questa bellissima città, che all'Italia molto ha dato e ad essa non chiede che di sentirsi anche in termini concreti più unita. Analogo è il caso di chi dal litorale nord-orientale deve recarsi lungo la costa adriatica da Ravenna in giù ed è costretto a passare per Bologna poiché da Mestre sino ad Adria la linea è ad un solo binario, quindi totalmente mancante sino a Ravenna. Ora, si dà il caso che proprio a Trieste e nel Monfalconese vi risieda tra le altre una nutrita comunità di origine pugliese per la quale recarsi di tanto in tanto nella regione di origine è una vera odissea.

Anche Venezia e Roma sarebbero più vicine tra loro se, anziché passare per le solite Bologna e Firenze, lo si facesse via Adria-Ravenna, per poi realizzare la non del tutto impreveduta tratta attraverso il passo del Verghereto (o dintorni) verso Orte via Perugia.

Ma per fare l'opportuna chiarezza sul quanto non basta la voce dei diretti interessati, bensì è necessario tutto il peso che alla vicenda può derivare da un adeguato intervento della competente autorità se si vuole dare a Trieste, all'Isontino ed a tutta la Bassa Friulana un incentivo in più per uscire dall'attuale isolamento, che, al pari di zone depresse, pone quest'area del Paese in una ingiusta condizione di inferiorità e di subordinazione rispetto ad altre importanti aree del Friuli e dell'intero Triveneto.

Un tanto che va ad aggiungersi agli ormai annosi inconvenienti dovuti alla vecchiaia del parco mezzi (motrici - vagoni), dalla ridotta manutenzione e dal pessimo stato dei binari, il tutto mentre si aumentano i costi dei biglietti.

*Il responsabile trasporti
dott. Gianluigi Ugo
Il coordinatore del mimit
Roberto Strani*

TRICOLORE

Direttore Responsabile:

Dr. Riccardo Poli

Redazione: v. Stezzano n. 7/a - 24052

Azzano S.P. (BG)

E-mail: tricolore.associazione@virgilio.it

www.tricolore-italia.com