



Settimanale d'informazione senza pubblicità, indipendente e non a scopo di lucro ☎
Tel. 350.1018572 ✉ blog@trucioli.it



ANNO XIII NUMERO 73 DEL 6 FEBBRAIO 2025

Da Roccaraso a Ventimiglia, passando per Trieste. Tra assurdità burocratiche e fughe in avanti. E come affossare il progetto transfrontaliero della monorotaia sopraelevata

🕒 5 ORE FA ⌚ TEMPO DI LETTURA: 5 MINUTI 👤 DI M. FERRARI 📄 70 VISUALIZZAZIONI

Strana nazione l'Italia. Dispone di tante risorse che neppure tenta di sfruttare. Ma poi si ostina a perseguire soluzioni complicate, costose o poco funzionali. Provo a fare qualche esempio a caso, tratto dalla cronaca di questi giorni.

di Massimo Ferrari*



Roccaraso è una bella località abruzzese, molto gettonata nei mesi estivi e soprattutto invernali dalla clientela partenopea. Infatti rappresenta la meta sciistica più vicina a Napoli. E così succede che domenica scorsa è stata letteralmente invasa da almeno **250** bus a noleggio che hanno scaricato nelle sue stradine oltre

12 mila escursionisti, dopo aver creato ingorghi inenarrabili. Un classico esempio di “*overtourism*” che produce gravi problemi, anziché benefici al territorio.

I telegiornali hanno dato ampio spazio alla vicenda, alimentata anche da grottesche “*influencer*”, che hanno tuttavia grande presa sui loro “*followers*” e speculano sulle prenotazioni dei bus, senza minimamente curarsi delle conseguenze. Il sindaco adesso cerca di correre ai ripari, imponendo una sorta di numero chiuso ai torpedoni ed accesso a targhe alterne, con tutte le difficoltà pratiche di far rispettare queste ordinanze, disponendo ovviamente solo di un pugno di agenti della Polizia locale ed esponendosi ai prevedibili ricorsi di chi invoca a sproposito l’inviolabile diritto alla mobilità.

I telegiornali Rai nelle edizioni domenicali hanno aggiunto un particolare, molti dei ‘turisti domenicali’ pagavano con banconote da 20 €, da qui il sospetto dello zampino camorristico e sono in corso indagini della Dia.

Non ci sono altri modi meno impattanti per raggiungere **Roccaraso** nei fine settimana? Certo non limitandosi a bandire l’uso dei bus, ché, se tutti si muovessero solo in auto, la congestione sarebbe ancora peggiore e le gite si trasformerebbero definitivamente in un incubo. Eppure **Roccaraso** è toccata da **una linea ferroviaria interregionale che un tempo metteva in collegamento addirittura Napoli con Pescara**. E’ la cosiddetta “*Transiberiana d’Italia*”. Chiusa al traffico ordinario da parecchi anni, è stata poi riconvertita con i treni turistici di **Fondazione FS**, le cui corse – poche, ma proposte con un calendario periodico – hanno riscosso grande successo di pubblico.

Senonché questi treni non servono per portare gli sciatori a **Roccaraso**, semmai per far scoprire alle famiglie angoli poco conosciuti di grande bellezza. Ma i binari ci sono. E sono tenuti in buono stato per far funzionare la “*Transiberiana*”. E, allora, perché non programmare corse ordinarie da **Napoli a Roccaraso**, almeno durante i fine settimana invernali ed estivi, quando è facile prevedere che l’afflusso di turisti sarà cospicuo? Apriti cielo: bisognerebbe coordinare le regioni Campania, Molise ed Abruzzo, su cui insiste il tracciato e concordare gli eventuali contributi richiesti da **Trenitalia**. Meglio ignorare il problema e lasciare **Roccaraso** soffocare nel traffico, col rischio di arrecare grave pregiudizio anche al contiguo **Parco Nazionale**.

Spostiamoci allora al capo opposto della penisola, nella splendida **Trieste**. Uno dei simboli della citt  giuliana, da oltre un secolo – retaggio della (rimpianta?) amministrazione asburgica –   la trenovia di **Opicina**. Si tratta di un tram che, partendo dal centro, scala le pendici del **Carso** per mezzo di un ingegnoso sistema a funicolare, poi si posiziona sull’altipiano, consente vedute strepitose dall’**Obelisco** e termina la sua corsa non lontano dalla frontiera slovena.

Purtroppo, dal 2016, a causa di un incidente, la circolazione   stata bloccata. Bastava effettuare alcuni interventi per mettere in sicurezza i veicoli. Cosa che, in un paese normale, richiederebbe pochi mesi di lavori. Gi , ma prima la Magistratura ha effettuato (con tutta calma, ovviamente) le indagini del caso. E poi, chi paga? Il sindaco **Dipiazza** nicchia e propone, in alternativa al tram, una funivia che dall’altipiano raggiunga la zona del **Porto Vecchio**, con enormi parcheggi annessi. Orrore: insorgono le associazioni ambientaliste – **Italia Nostra** in testa – che gridano allo scempio. La citt  si divide in schieramenti contrapposti che alimentano continue polemiche.

Poi il sindaco che, a prescindere dall’idea della funivia, si rende conto del valore storico ed iconico della trenovia di **Opicina**, sostiene finalmente il ripristino dell’impianto. Purtroppo, per , non fa i conti con **Ansfisa**, l’occhiuto ente regolatorio che sovrintende agli impianti fissi. La quale impone **ben quattro sistemi frenanti** (ad aria, elettrico, a mano ed a pattino), parte dei quali devono essere commissionati in Austria, non essendovi pi  produttori italiani nel settore. Lievitano i costi, si allungano i tempi.

Finalmente il 1  febbraio, dopo otto anni e mezzo di fermo, il tram di **Opicina** torna in esercizio. Con un solo veicolo disponibile, per , perch , oltre ai pezzi di ricambio, mancano anche i manovratori che nel frattempo sono andati in pensione e bisogna formare nuovo personale. E cos , anzich  valorizzare al meglio una curiosit  unica nel suo genere (solo a **Genova** esiste qualcosa di vagamente simile con l’ascensore-funicolare di **Montegalletto**, ma corre integralmente in sotterranea) si perde inutilmente quasi un decennio. E forse non   finita qui, visto che ci si   dimenticati di cambiare le rotaie, in alcuni punti ammalorate.

Sul confine occidentale del Bel Paese incontriamo, invece, la stazione di **Ventimiglia**. Il cui valico – fondamentale per gli scambi tra **Riviera e Costa**

Azzurra – impone da anni disagevoli trasbordi solo perch  le **Ferrovie Italiane** e quelle **Francesi non si mettono d'accordo per gestire corse dirette**, mentre n  **Parigi**, n  **Roma** e tanto meno **Bruxelles** riescono ad mediare una soluzione ragionevole. **Anzi, ultimamente, persino la vendita di biglietti francesi   (temporaneamente?) sospesa persino nelle stazioni prossime al confine, come Sanremo.**

E allora, di fronte all'inerzia pubblica, si fanno avanti i privati. Nei giorni scorsi, infatti, viene presentato il progetto di una **monorotaia sopraelevata** per andare da **Ventimiglia al Principato di Monaco**. Neppure si tratta di un'idea avveniristica. Il sistema proposto sarebbe il medesimo gi  adottato a **Bologna** per collegare la stazione **Centrale** all'aeroporto **Guglielmo Marconi**. Una navetta di sette chilometri che propone corse ad un prezzo esorbitante (12,80 euro di sola andata contro i 2,20 necessari per spostarsi in metropolitana dal centro di **Milano a Linate**, su una distanza equivalente).

Nel dicembre scorso ho avuto occasione di provare il "people mover" bolognese: ho viaggiato gratis, perch  l'emettitrice automatica di biglietti non rispondeva al tentativo di utilizzare bancomat o contanti e non si trovava personale di assistenza. E le vetturette, a pochi anni dall'attivazione, oscillavano in maniera inquietante.

Ma il punto cruciale non   questo. A **Bologna** la "monorotaia" scavalca una periferia disordinata di capannoni e svincoli autostradali, senza apportare sostanziale nocumento ad un territorio gi  compromesso di suo. Riuscite ad immaginare l'impatto tra **Ventimiglia e Monaco** di una sopraelevata che sfiora i **Giardini di Villa Hanbury**, la citt  di **Mentone, Cap Martin e Roccabruna**, ossia uno degli angoli pi  incantevoli del Mediterraneo? Non basta la Sovrintendenza italiana, ma   facile prevedere che pure gli Enti analoghi francesi e monegaschi affosseranno sul nascere l'idea.

A meno che il tracciato fosse riportato integralmente in sotterranea. E allora i costi, stimati in **30/35** milioni di euro al chilometro, lieviterebbero esponenzialmente. Il tutto pur di non risolvere il problema alla radice, semplicemente pianificando un decente traffico transfrontaliero tra **Imperia e Nizza**, sfruttando i binari gi  esistenti, ed imponendo ai gestori ferroviari italo

francesi (visto che non riescono a trovare la quadra) un accordo con equa ripartizione dei costi, degli incassi e degli oneri gestionali in nome dell'**interesse pubblico**. Principio questo che ormai sembra essersi dissolto.

Altro che rigidità burocratica o fede nelle virtù taumaturgiche della concorrenza. **Basterebbe solo un po' di buonsenso**. Merce sempre più rara di questi tempi.

***Massimo Ferrari**

(Presidente UTP/Assoutenti)

2/DA IL SECOLO XIX

DOMENICA 26 GENNAIO 2025
IL SECOLO XIX

VENTIMIGLIA E BORDIGHERA

31

MOBILITÀ AL CONFINE: IL COSTO DELL'OPERA È STIMATO 30-35 MILIONI A CHILOMETRO

Monorotaia da Ventimiglia a Monaco

Consegnato a Parodi il progetto di De Simone: 15 chilometri per alleggerire il traffico al confine

Patrizia Mazzarelo
VENTIMIGLIA

La monorotaia sopraelevata, per collegare Ventimiglia al Principato di Monaco, abbattendo code ed inquinamento, ora è un progetto concreto. A consegnarlo al consigliere comunale Roberto Parodi, storico rappresentante dei frontalieri, è a breve a portarlo anche sul tavolo di Nathalie Amoratti Blanc, presidente del Conseil National de Monaco, ieri mattina è stato lo stesso progettista, **Fernando De Simone**, tra gli ideatori del "people mover" per collegare la stazione centrale di Bologna all'aeroporto Marconi, ad una distanza di circa 7 chilometri. L'ipotesi di una soprae-

levata che diventi trait d'union tra la città di confine e Montecarlo, complice le continue code su statale e autostrada e l'odissea legata ai treni a singhiozzo tra Italia e Francia, è estremamente allettante. E se alle nostre latitudini un progetto così importante sfiora la fantascienza, va detto che il Principato di Monaco è abituato a progetti persino più all'avanguardia di questo.

I costi? Si parla di circa **30-35 milioni al chilometro** su una distanza che in linea d'aria non supera i 15 chilometri. Ma, soprattutto, ammortizzabili in circa 40 anni con un project financing. «Stiamo valutando alcune soluzioni per collegare i parcheggi scambiatori alla monorotaia sopraeleva-



Il render della monorotaia sopraelevata ideata per collegare Ventimiglia a Monaco

ta. In queste ore - spiega De Simone - si stanno intensificando i contatti a Ventimiglia con il consigliere Roberto Parodi e con la presidente del Conseil National de Monaco, Nathalie Amoratti Blanc. Primi beneficiari sarebbero ovviamente i **frontalieri**: «Il Principato di Monaco da anni cerca soluzioni per ridurre il traffico. E questo sarebbe un risultato eccezionale per i lavoratori e i turisti», sottolinea Parodi, convinto che Monaco sia molto sensibile all'argomento. «

Con la società svizzera Intamin Transportation, siamo disponibili a realizzare il collegamento», precisa Ferdinando De Simone. Sicuro che la monorotaia sia in realtà meno azzardata di una metropolitana. «Il costo della monorotaia sopraelevata - aggiunge - è di circa 30 milioni di euro al chilometro, mentre quello della metropolitana è di circa 100 milioni di euro al chilometro. Il tempo di realizzazione, inoltre, è di gran lunga inferiore: si possono aprire più cantieri contemporaneamente. —



M. Ferrari

Ti può interessare



Savona. Quanto siamo fortunati ad averti ancora tra noi! Il 96° compleanno di Giovanni Burzio

🕒 5 ORE FA



Savona, vergogna in Provincia e 'laBconsulenze Srl' di Montalto Uffugo (Cosenza). Multe già pagate o che non recano luogo e ora dove sono state rilevate. Pazzesco, neppure il numero di targa

🕒 5 ORE FA



Andora, edilizia 'virtuosa' aggiorna il Puc. Il palazzo non s'ha da fare, ma '6 casette'. Ex stazione Fs no a case, sì a hotel. 2/ In Parlamento sventato blitz Lega-Salvini sul paesaggio italiano. Liguria priva di Piani Paesaggistici Territoriali

🕒 5 ORE FA



Imperia Fondazione Carige: 3,5 mln di contributi. Il presidente Cuocolo: 'Più attenzione per l'entroterra'. 2/ Fondazione De Mari (ex Carisa) Savona. Pasquale: 'Importante sforzo, oltre 3 mln'. 3/ Quei maledetti della morte di Monesi!

🕒 5 ORE FA

I PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA



targa

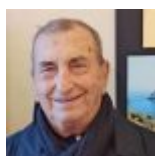
Savona, vergogna in Provincia e 'laBconsulenze Srl' di Montalto Uffugo (Cosenza). Multe gi  pagate o che non recano luogo e ora dove sono state rilevate. Pazzesco, neppure il numero di



La strage di Tosse (frazione di Noli). Estate 1944. 28 morti, molti i bambini. Eppure pochi lo sanno



Loano, Paolo ci lascia, generoso e in silenzio. Oltre 400 partecipazioni di cordoglio. Lo 'studio Guardamagna' da 35 anni opera in 7 Comuni

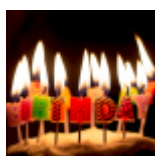


Noli, il tonno di Mariccio pesava 340 kg (non 170). Ecco come riusc  a catturarlo. Storie di pesca. E quel giorno Regata dei Rioni con l'imbarcazione Leudo che raggiunse gli Stati Uniti.

Folla assiepata sulla spiaggia



Pietra Ligure. Che progetto edilizio stanno 'covando' per l'area del cantiere navale?



Savona. Quanto siamo fortunati ad averti ancora tra noi! Il 96° compleanno di Giovanni Burzio



Savona, generoso (per Storia Patria) testamento di Flavia Folco. 2/ Vado San Genesio millenario. 3/ Giovanni Miegge, savonese storico teologo dei protestanti italiani



La Russa, presidente del Senato, querela Report (Sigfrido Ranucci) per diffamazione. La Procura chiede l'archiviazione



Massoneria: calabresi, sardi e siciliani nelle logge maltesi a prova di privacy. 2/ Savona, inchiesta 'clan Teardo' anni '80. Il testo del giuramento



Lettere/ Il giudice non deve avere nome. Gli attacchi personali. Se un avvocato...2/A proposito dei numeri di AIRE



Savona, rendita e patrimonio immobiliare



Imperia Fondazione Carige: 3,5 mln di contributi. Il presidente Cuocolo: 'Più attenzione per l'entroterra'. 2/ Fondazione De Mari (ex Carisa) Savona. Pasquale: 'Importante sforzo, oltre 3 mln'.

3/ Quei maledetti della morte di Monesi!



Pietra Ligure, neuroscienze al S. Corona. 'Mi piace andare via'. Senza Padolecchia che vuoto!



Andora, edilizia 'virtuosa' aggiorna il Puc. Il palazzo non s'ha da fare, ma '6 casette'. Ex stazione Fs no a case, sì a hotel. 2/ In Parlamento sventato blitz Lega-Salvini sul paesaggio italiano.

Liguria priva di Piani Paesaggistici Territoriali

CERCA NELL'ARCHIVIO



Gli Autori sono responsabili dei testi scritti | Coordinatore: Luciano Corrado - Giornalista
- Tel. 350.1018572