



Prosegue l'iter per la riattivazione della linea ferroviaria Gaeta-Formia, di cui è stato approvato in via definitiva il progetto da parte del Consiglio Comunale di Gaeta.

Inaugurata nel 1892, la linea ferroviaria Gaeta – Sparanise collegava la Città di Gaeta a “Terra di Lavoro”, della cui provincia, fino al 1927, Gaeta fece parte per molto tempo, in qualità di capoluogo di circondario. Essa costituiva un mezzo fondamentale per il trasporto delle persone e delle merci verso alcuni centri non altrimenti raggiungibili. I bombardamenti dei tedeschi dell'8 settembre del 1943, che colpirono duramente tutta la Città, distrussero quasi completamente venti delle venticinque arcate, risparmiando solo le prime cinque che scavalcano la strada Appia. L'istmo di Gaeta risultava così completamente tagliato fuori dalla vita economica della nazione, una zona tra le più depresse dell'Italia Meridionale, con un unico collegamento con la vicina Città di Formia costituito da una strada litoranea (la strada statale Gaeta-Formia) che si allacciava all'Appia in direzione Roma e Napoli.

Numerose furono le sollecitazioni al governo nazionale per il completamento della ricostruzione del suddetto tronco ferroviario, peraltro già iniziato ed improvvisamente ed ingiustificatamente sospeso, pur essendo finanziato dal bilancio dello Stato. E notevoli furono gli sforzi compiuti dagli amministratori, a partire dall'anno 1950 fino al 1° gennaio 1954, giorno della riattivazione della linea ferroviaria Formia – Gaeta, per il ripristino del servizio viaggiatori. Non passarono però che pochi anni che già a metà dell'anno 1960 le Ferrovie dello Stato approvarono, per passività della linea, e quindi per scarsità di viaggiatori (non dimentichiamo che il 9 febbraio del 1958 fu inaugurata la strada “Flacca”), la sostituzione del servizio viaggiatori con autolinee. Cominciò cioè quell'azione che fu definita “il taglio dei rami secchi”, cioè il taglio di quei tratti ferroviari che per via della loro passività, costituivano motivo di deficit per l'Azienda. Benché tali sospensioni furono sempre scongiurate, il destino della ferrovia era segnato, ed infatti il 25 settembre del 1966 il servizio viaggiatori compì l'ultima corsa, rimanendo attivo solo il servizio merci, soppresso successivamente il 1 aprile del 1981. La questione del collegamento ferroviario fu ripresa a metà degli anni novanta, quando cominciò a farsi sentire l'inadeguatezza dell'unico collegamento stradale costituito dalla strada “Flacca”, e la Regione cominciò a ripensare i collegamenti ed i trasporti differenziando l'offerta.

Notevolissimi gli investimenti. Oltre a quelli già spesi per il ripristino del tratto tra la stazione di Formia ed il centro intermodale di Vivano, sono stati stanziati circa 30 milioni di euro per il ripristino del tratto fino alla ex stazione di Gaeta, compresa l'elettrificazione dell'intera linea e la costruzione di due fermate intermedie e della stazione di Gaeta con rispettivi parcheggi.

Ma quali sono i dubbi che ci assillano? Quali le incertezze che accompagnano quest'opera che, benché fortemente voluta da tutti, pone dei forti interrogativi sui reali e concreti benefici a favore del miglioramento della circolazione della “Flacca”, arteria stradale che ha raggiunto livelli di criticità non più tollerabili?

L'analisi dell'Associazione Culturale “Monte Cristo” è sintetica ma assai attendibile, a guardare i numeri. Le rilevazioni del traffico condotte dal Comune di Gaeta nel mese di agosto del 1999 (e quindi undici anni fa) riportate nel Piano Urbano del Traffico, hanno registrato una portata in entrambe le direzioni di marcia pari a 1.214 veicoli/ora, mentre i dati raccolti più recentemente dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale parlano di circa 1.959 veicoli/ora.

Nelle ipotesi di sviluppo previste per il porto, la stima effettuata dal Consorzio parla di un traffico

La ferrovia si farà, ma...

Scritto da Antonio Di Vasta

Lunedì 01 Novembre 2010 00:00 -

annuo in entrata e uscita dall'area portuale di circa 110.000 mezzi, corrispondenti a 300 transiti in più al giorno, che porterebbero a circa 2.100 veicoli/ora la portata sulla "Flacca".

Vediamo ora le analisi effettuate nell'ambito del progetto della linea ferroviaria. Nelle valutazioni sul traffico passeggeri si fa riferimento a quattro convogli all'ora (due all'andata e due al ritorno) che potranno garantire lo spostamento di circa 200 persone per ogni viaggio. In base a valutazioni e ipotesi sulle percentuali di persone che si sposterebbero con mezzi privati e mezzi pubblici, si conclude stimando in 12 autobus e 280 vetture/ora il risparmio determinato dall'utilizzo della linea ferroviaria.

È dunque chiaro che la riattivazione della linea ferroviaria non contribuirà assolutamente a migliorare le condizioni di circolazione sulla "Flacca", che dovrà sopportare un traffico comunque superiore alla capacità dell'infrastruttura, determinando le identiche situazioni di criticità che noi ben conosciamo. Essa determinerà, invece, per i pendolari di Gaeta, la convenienza di poter parcheggiare la propria autovettura nel parcheggio della stazione di Gaeta, riducendo significativamente il tempo di trasporto durante le ore di punta del periodo estivo.

Per finire, saremo tutti entusiasti se si riuscirà, in tempi brevi, a ripristinare la linea ferroviaria tra Gaeta e Formia, e ci batteremo strenuamente per la riattivazione di un collegamento per il quale, negli anni sessanta, i nostri concittadini si batterono aspramente, ma nel contempo siamo altrettanto consapevoli che ciò non contribuirà a migliorare le condizioni di circolazione sulla "Flacca". Per raggiungere questo obiettivo la Regione dovrà invece impegnare energie ed investimenti nella realizzazione della variante alla "Flacca" in località S.Agostino, di cui la Provincia ha presentato un nuovo studio di fattibilità nei primi mesi del 2009, ed implementare al più presto la Pedemontana di Formia ed il Corridoio Tirrenico. Solo così si riusciranno a deviare le migliaia di autovetture che intasano la "Flacca" sulle nuove infrastrutture, "scaricando" definitivamente l'arteria stradale che dal 1958 in poi ha determinato la fortuna della nostra città.

Il Presidente dell'Associazione Culturale "Monte Cristo"
Antonio Di Vasta

