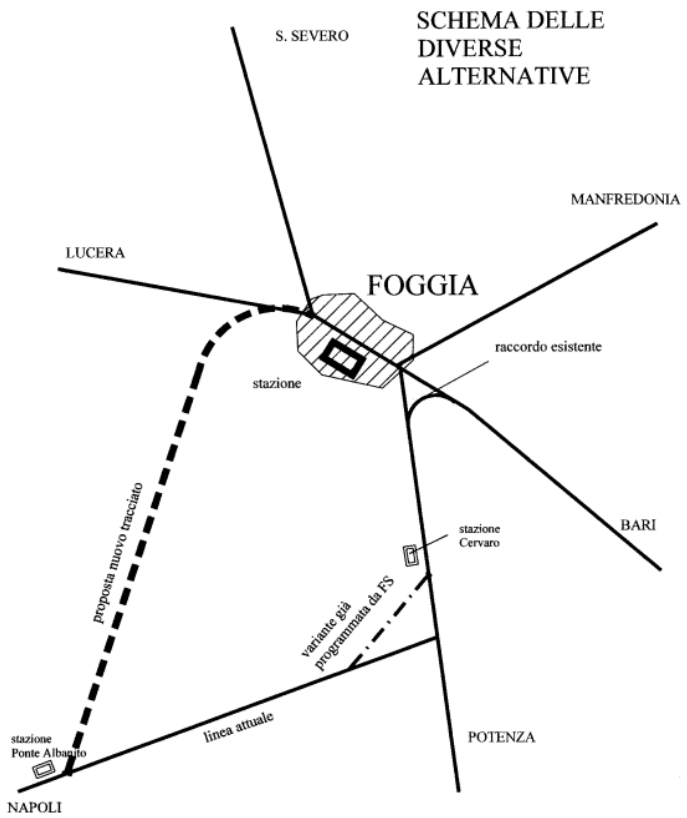
Il dibattito | Per scongiurare il bypass della stazione, riprendere la proposta Iafelice

Author : Geppe Inserra

Date : 13 Luglio 2014



A cosa servono un blog come *Lettere Meridiane*, e lo sforzo di chi quotidianamente lo scrive? Null'altro che a riflettere e a far riflettere. A far circolare opinioni ed idee, nella speranza che il rilancio di quella mosca bianca che è il pensiero possa contribuire a risollevare le sorti della terra che ci ha dato i natali e che dovremmo amare.
Lo sforzo viene ampiamente ripagato dalla passione e dall'intelligenza degli amici e dei lettori. Come **Luca79**, non nuovo ad acute riflessioni su problemi che non vengono percepiti dalla opinione pubblica nella loro reale portata e - diciamolo pure - vengono sottovalutati.
Luca si rese protagonista qualche mese fa di una lucida riflessione sulle conseguenze che la soppressione dell'Ente Provinciale avrà per la Capitanata. Oggi torna a regalare ad amici e lettori di *Lettere Meridiane* quest'altro bel contributo sul temuto bypass della stazione ferroviaria di Foggia nell'ambito del progetto dell'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari.

La nota di **Luca79** è già pubblicata come commento all'articolo su *Lettere Meridiane*. Ma mi sembra quanto mai opportuno pubblicarla quale post autonomo, anche perché offre importanti rimandi ad altri documenti, che vale la pena conoscere.

* * *

Caro Geppe,
innanzitutto un ringraziamento per trattare a 360 gradi le tematiche dello sviluppo del nostro territorio anche e soprattutto quando la politica se ne disinteressa. E con la stessa motivazione un ringraziamento per il suo impegno anche al dott. Porreca, presidente della Camera di Commercio. Fino a quando esisterà, una Camera di Commercio.
Scusami se ne approfitto per tornare sull'argomento ma credo che con l'abolizione delle province (e il riferimento al nostro territorio provinciale il dott. Porreca lo effettua due volte in sette righe) i territori non-metropolitani assisteranno ad uno stillicidio di eventi negativi. La Camera di commercio, è solo uno dei soggetti pubblici che la riforma Madia della P.A. ha deciso di riordinare/cancellare. Senza le province ne seguiranno altri.

Venendo a mancare un territorio provinciale ben definito e venendo a mancare un centro decisionale di livello provinciale anche i soggetti privati (sindacati, partiti, associazioni) nel giro di qualche anno abbandoneranno la strutturazione provinciale per quella regionale. Nel trasferire i centri decisionali alle sole regioni si corre il rischio che le istanze dei territori non-metropolitani non solo non vengano accettate, ma rischiano di non venir neanche formulate.
Un ipotetico presidente regionale di camera di commercio regionale avrebbe mai interesse ad esprimere il suo dissenso circa una questione ferroviaria foggiana? A maggior ragione se questo bypass consentisse al capoluogo di Regione (nonché metropoli) di risparmiare alcuni minuti sui tempi di percorrenza dei treni passeggeri verso Roma/Napoli?
Concludi il tuo intervento dicendo che la politica deve accogliere l'appello per collegamenti ferroviari decenti e rilanciarlo. Condivido. E secondo me dovrebbe farlo nel modo che ti espongo.
La ferrovia Na-Ba nel suo complesso avrà un costo intorno ai 7 miliardi di euro. Da rivedersi in aumento piuttosto che in difetto, si capisce. Il tratto più costoso è la variante Apice-Orsara, dove si spenderanno almeno 3 miliardi di euro, abbandonando il vecchio tracciato di superficie per un enorme buco nell'Appennino di 30 km che allunga il percorso al fine di realizzare una stazione su suolo irpino. La quale stazione non vedrà mai la sosta di alcun treno veloce essendo prevista a 20 km dalla stazione di Benevento (che già di suo non ha lo stesso traffico di Milano Centrale).
Ma veniamo a noi, qual è il problema della stazione di Foggia? Il treno proveniente da Bari oggi entra in stazione da sud; il treno che riparte verso Napoli/Roma deve uscire sempre da sud perché così venne progettata la linea nel secolo scorso. Il solo cambio banco a Foggia comporta almeno 10 inutili minuti di attesa. Senza contare i tempi per entrare e uscire dalla stazione. Bypassando Foggia si risparmia tantissimo. Aggiungo che nel resto d'Italia si stanno spendendo miliardi per evitare o avere delle alternative ai cambi banco nelle stazioni di testa come a Roma, Firenze, Torino, ecc.
Quale può essere la soluzione a questo scenario per la stazione di Foggia che è una stazione passante? Il collo d'oca. Il treno proveniente da Bari dovrebbe entrare in stazione lato sud ed uscire lato nord, affiancandosi inizialmente alla linea Foggia-Lucera, ripiegando subito verso sud, aggirando la città da ovest e ricongiungendosi al vecchio tracciato tra Ponte Albanito e Giardinetto. Circa 20 km di nuova linea costruita in variante, in affiancamento ad una linea locale già esistente nel tratto urbano, e in aperta

campagna nella parte rimanente. Non sono un tecnico, ma i costi di espropri/costruzione dovrebbero essere contenuti; non credo si possa andar oltre i 20 milioni/km. Lunghezza complessiva della linea identica, nessun allungamento, velocità di progetto anche superiore rispetto alla tratta esistente, tempi risparmiati, evitato il cambio banco, Foggia Centrale salva, interscambio perfetto con la linea adriatica.
E scusa se lo sottolineo, ma quest'ultimo punto ha enorme rilevanza nazionale ed europea.
Stiamo parlando dell'interscambio tra una linea che già rientra nei corridoi europei ed una linea che si vorrebbe elevare a tale rango. Aggiungo che un ipotetico viaggio Napoli-Pescara (o Ancona, o Rimini) oggi si fa con l'alta velocità fino a Roma (o Bologna), un domani potrebbe farsi anche con interscambio a Foggia contribuendo al riempimento del treno Na-Ba prima e del treno adriatico poi. Un interscambio forte a Foggia potrebbe cioè rendere più competitive queste due relazioni ferroviarie che non partono certo con i numeri dalla loro parte; la relazione Na-Ba non esiste neanche più da quando venne soppresso l'ultimo *intercity* notte negli anni 90. Si tratta di due linee che hanno grande bisogno di soluzioni competitive, per arrivare a tassi di riempimento e quindi di redditività accettabili che questa soluzione potrebbe agevolare.

L'idea di fondo non è mia, l'aveva già proposta l'ing. Iafelice 8 (otto!!!) anni fa con tanto di schema http://www.dsems.unifg.it/~cgallo/link/TAV-FG.pdf (il grafico riassuntivo della proposta di Iafelice è riportato come immagine all'inizio del post, n.d.r.)
Pur non essendo dei tecnici, ma solo appassionati su dei forum, è significativo che qui si parli da tempo di questa soluzione mentre i nostri politici non abbiano mai preso in considerazione l'idea:

- http://www.ferrovie.it/forum/viewtopic.php?f=7&t=17534&start=270
- http://forum.milanotrasporti.org/viewtopic.php?f=13&t=4721&start=75 .

Luca79