



Nel dare notizia agli amici e ai lettori di *Lettere Meridiane* che dal 26 giugno prossimo andrà in esercizio la bretella di collegamento tra le linee ferroviarie Foggia-Bari e Foggia-Caserta ho commesso un imperdonabile errore.

Sono grato a Grazia Manna per avermelo fatto notare e a Paolo Amorico per le (meritate) bacchettate e per le informazioni chiarificatrici.

L'errore in cui sono incorso non sposta, come vedremo, granché i termini della questione però li allarga a un contesto più ampio. E proprio per questo sono mortificato: un giornalista non può sbagliare, quando informa l'opinione pubblica, soprattutto quando si tratta di una questione nevralgica come quella del trasporto ferroviario.

Mi cospargo dunque il capo di cenere, e vengo al punto. In diversi post vi ho detto che dal 26 giugno prossimo verrà allacciata l'alimentazione elettrica alla bretella di collegamento tra le linee ferroviarie Foggia-Bari e Foggia-Caserta e che dal 5 luglio la bretella stessa entrerà in funzione.

Fin qui tutto vero, e tutto confermato. Non si tratta però, del "famigerato" *baffo* che collegherà la linea ad alta capacità ferroviaria Foggia-Caserta con la Foggia-Bari. Si tratta di due opere distinte, anche se in qualche modo complementari.

L'equivoco è dato anche dal toponimo pressoché identico con cui vengono identificate le due opere: bretella di *Bivio Cervaro* quella che sta per andare in esercizio, bretella di *borgo Cervaro* l'altra. Distanza in effetti pochi chilometri l'una dall'altra. Ma sono due cose differenti.



La bretella in una vecchia mappa IGM. *La foto è tratta dal sito Lestradeferrate.it*

La realizzazione della bretella di bivio Cervaro è stata finanziata con fondi CIS (Contratti Istituzionali di Sviluppo) per una spesa di circa mezzo milione di euro. Non si tratta di una costruzione ex novo, ma, come si legge nella scheda dedicata al progetto dal sito dei CIS del

ripristino itinerario merci Napoli Bari a Foggia” che consiste nel ripristino della bretella di raccordo fra le linee ferroviarie Foggia - Bari e Foggia - Napoli; tale intervento consentirà di non far transitare, sostare e movimentare, all’interno della stazione di Foggia, i treni merci provenienti da Taranto e diretti verso Battipaglia. L’intervento si compone di lavori di ripristino della sede ferroviaria esistente, dell’attrezzaggio tecnologico, delle opere civili connesse e delle opere di compensazione

ambientale.

Scopo prioritario dell'intervento è quello di evitare che merci potenzialmente pericolose debbano sostare e/o essere movimentato nella stazione di Foggia, collocata in pieno centro abitato; come conseguenza verrà a determinarsi anche una riduzione dei tempi di percorrenza complessivi dei treni merci lungo l'itinerario Bari - Caserta.

Sull'ottimo sito lestradeferrate.it, un'autentica enciclopedia per quanti si occupano di trasporti ferroviari, viene raccontata con grande ricchezza di particolare la storia del Bivio Cervaro:

Fin dalla nascita della linea Caserta - Foggia, i convogli che percorrevano questa linea, per proseguire verso Bari dovevano effettuare inversione nella stazione di Foggia. Considerato che la stazione di Foggia era un importante obiettivo militare (tanto che durante la seconda guerra mondiale venne bombardata più volte), poco prima del conflitto si decise di costruire una variante che collegasse la linea proveniente da Caserta alla linea per Bari senza che fosse necessario effettuare alcuna inversione. Tale

variante venne realizzata alle porte di Foggia ed in particolare al km 3+125 della linea per Caserta ed al km 3+161 della linea per Bari. Tale raccordo, a doppio binario, venne inaugurato il 15 luglio 1941. Il posto movimento sulla tratta Foggia - Cervaro assunse il nome di Bivio Cervaro, mentre quello sulla tratta Foggia - Incoronata assunse il nome di Bivio Incoronata (successivamente chiamato anch'esso Bivio Cervaro). Nato per esigenze militari, il raccordo non venne mai utilizzato per servizio viaggiatori e nessun treno viaggiatori lo percorse. Anzi, a metà degli anni cinquanta si diffuse la notizia che le FS avrebbero voluto effettuare dei treni da Napoli e Roma per Bari attraverso tale raccordo, bypassando la stazione di Foggia: questo fatto provocò numerose proteste dei Foggiani e fu oggetto di interrogazioni parlamentari. Nella realtà nulla di tutto questo accadde.



La foto è tratta dal sito Lestradeferrate.it

Il raccordo restò in servizio esclusivamente per servizi merci fino alla metà degli anni sessanta, poi venne lasciato nell'abbandono. Una decina di anni fa, i binari vennero tagliati dalla linea principale. Oggi nulla più resta del fabbricato di Bivio Cervaro, mentre è ancora visibile il fabbricato del Bivio Incoronata nonché alcune tracce dei binari del raccordo.

Nell'ambito della costruzione della linea ad alta velocità/alta capacità Napoli - Bari, diversi progetti prevedono la rimessa in funzione di tale raccordo seguendo lo stesso percorso o utilizzando percorsi

alternativi, il tutto sembrerebbe solo per il servizio merci.
Tuttavia nessun progetto definitivo è stato realizzato al momento.

Fin qui il malaugurato errore in cui sono incorso. Il problema comunque resta. Le diverse fonti concordano nel sottolineare che l'intervento doveva essere utilizzato soltanto per il traffico delle merci ma non per quello passeggeri. Qualche giorno fa, invece, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ha aperto anche alla ipotesi che il raccordo venga utilizzato per il traffico passeggeri, evidentemente per convogli che non transiterebbero per la stazione di Foggia. A questo punto, il confronto politico e istituzionale andrebbe rilanciato proprio attorno al "famigerato" *by pass* di Borgo Cervaro, restituendo vigore alla possibilità di costruire una seconda stazione per Foggia. Ma questa è un'altra storia, su cui torneremo.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



Ecco come RFI vuol escludere Foggia dall'alta capacità ferroviaria



Ferrovie dello Stato, fuori tutto



- L'economista Viesti: "Foggia e la Capitanata possono farcela, ecco come"



- Foggia, dallo sviluppo imploso a una nuova prospettiva? (di Franco Antonucci)

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 45