Cislaghi: "Seconda stazione inutile e urbanisticamente pericolosa"

Author : Geppe Inserra

Date : 17 Luglio 2016

Giorgio Cislaghi, oltre che ex dirigente della sinistra radicale foggiana (attualmente si occupa della comunicazione di *Alternativa Libera Foggia*), è un attento osservatore della politica cittadina. Il *post* con cui ha commentato l'articolo di Franco Antonucci sulla localizzazione della eventuale seconda stazione foggiana (l'ex ingegnere capo del Consorzio Asi propende per Incoronata, in modo che l'infrastruttura possa servire anche la zona industriale) mi pare la più lucida riflessione che ho finora letto su quanti si oppongono alla seconda stazione. Eccone il testo. Dopo le parole di Cislaghi alcune mie considerazioni.

* * *

E alla fine la verità venne a galla: i treni per Roma non fermeranno a Foggia città. Serve una piccola, anzi piccolissima, stazioncina secondaria in periferia (chiamiamola Foggia campagna) per portare i passeggeri sulla tratta per Roma e questo alla faccia di chi per anni ha giurato che questo non sarebbe successo (Giannini assessore ieri e oggi), alla faccia della politica locale "unita" contro lo schiaffo in faccia alla nostra città. La "zona industriale", meglio sarebbe chiamarla "zona deindustrializzata" per il numero di opifici chiusi, non ha necessità di una stazione per i "treni veloci" ma di efficienti mezzi pubblici per portare i lavoratori da casa a lavoro e viceversa.

La "zona industriale" ha già la stazione che serve: il nodo intermodale, privato, per le merci che viaggeranno sulla nuova linea "alta capacità" ovvero una linea che non aumenta la velocità dei treni ma che permette il passaggio di un numero maggiore di treni anche dove non c'è questo bisogno. Una nuova stazione che stravolgerà ancora l'assetto cittadino. Anche questa volta la città cambierà senza un piano

urbanistico, come è stato in seguito agli interventi urbanistici dei soliti palazzinari, nella più totale assenza di idee del "non-governo della città". Una stazione che farà risparmiare ben 8 minuti (ma forse solo 5) nel viaggio Bari Roma. La foglia di fico per coprire la grande balla dei "treni veloci" che non avremo, dell'alta capacità su una linea sotto utilizzata (come la TAV Torino Lione). Degli appalti, dei fallimenti, delle opere incompiute, non ne parla quasi nessuno e intanto c'è un ponte incompleto che blocca la mobilità in periferia, ponte di cui nessuno si era accorto sino a prima di accompagnare un assessore a vederlo.
Giorgio Cislaghi

* * *

L'aspetto più sconcertante di tutta questa vicenda è che si continua a ragionare senza che da parte di Rfi siano state ufficialmente chiarite le volontà circa la stazione di Foggia. Per quel che se ne sa, i treni da e per Roma, continueranno a transitare per Foggia, ad eccezione dei convogli direttissimi che l'azienda ferroviario intende realizzare tra Bari e Roma, senza fermate intermedie. Ecco, la sola fermata intermedia potrebbe essere questa benedetta seconda stazione di Foggia, che Rfi si sarebbe convinta a realizzare perché potrebbe intercettare non soltanto i passeggeri di Foggia e provincia, ma anche quelli di Termoli, Potenza e Barletta. Il problema è che non si sa di preciso che questi convogli direttissimi saranno aggiuntivi rispetto a quelli attuali o sostitutivi.

In ogni caso, l'opzione della seconda stazione sembra un'opzione strategica. Ma allora, perché queste cose Rfi non le viene a dire direttamente ai soggetti che a suo tempo sottoscrissero il protocollo d'intesa? E perché questi soggetti (sindacati compresi), si limitano a dire "no" alla seconda stazione e non chiedono formalmente, anche attraverso i livelli regionali, un confronto con Rfi?

Non sono d'accordo con Cislaghi per quanto riguarda la paventata speculazione edilizia. Perché ogni volta che in città c'è bisogno di programmare qualcosa che sta fuori il piano regolatore generale si grida allo scandalo? Le varianti si fanno proprio per programmare insediamenti che non era possibile immaginare quando è stato varato lo strumento urbanistico che si intende correggere. È importante che ciò avvenga ovviamente senza seconde finalità (com'è accaduto nel disastro urbanistico rappresentato dall'applicazione della legge Gozzini) e nella massima trasparenza possibile.

Mi pare che più che contrapporsi sulla base di "si" o "no" alla seconda stazione, sia il caso di avviare un confronto approfondito e partecipato.

(g.i.)