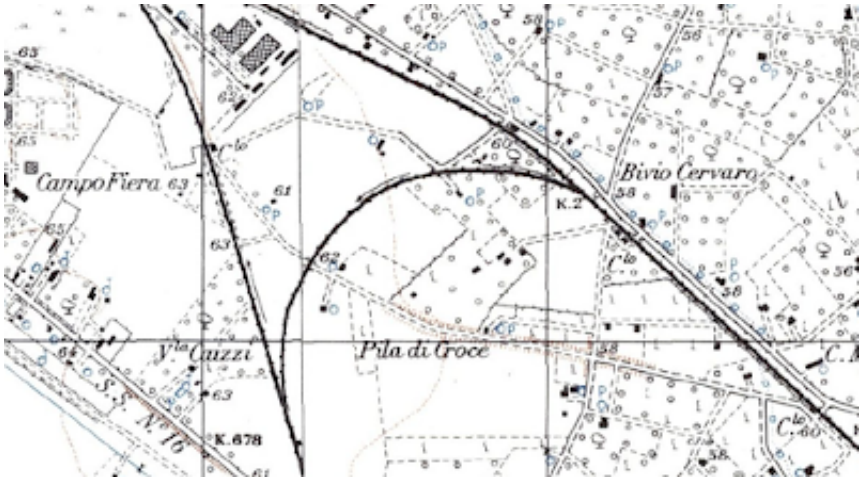
Il by pass è servito: il sindaco di Bari vuole il treno no stop Bari-Roma

Author : Geppe Inserra

Date : 19 Gennaio 2017



Il "baffo" in una vecchia carta Igm

Era nell'aria, dopo il ritorno in attività dell'ex Bivio Cervaro (o Incoronata), la bretella che consente di evitare che i treni provenienti da Caserta per Bari (o viceversa) facciano inversione nella stazione di Foggia. Ferrovie dello Stato aveva sempre assicurato che la variante sarebbe stata utilizzata soltanto per il traffico merci (scopo per la quale venne costruita, tra la prima e la seconda guerra mondiale) così come del resto previsto nell'accordo di programma sottoscritto per i lavori di realizzazione della linea ad alta capacità Napoli-Bari.
Ma i giochi si riaprono, e pesantemente.
Il sindaco di Bari, **Antonio De Caro**, sta per chiedere l'attivazione di una corsa "no stop" tra Bari e Roma, la cui fattibilità tecnica passa proprio per l'utilizzazione del "baffo" anche per il traffico passeggeri.
Il primo cittadino del capoluogo regionale sogna che i suoi concittadini possano andare a Roma, o farvi ritorno, in tre ore e mezza, senza fermate intermedia. La possibilità che l'idea vada in porto sono cospicue.
In un articolo comparso oggi sulla *Gazzetta del Mezzogiorno* si parla di "un'asse cementatosi con l'amministratore delegato di Fsi, **Renato Mazzoncini**" utile a "superare l'impasse di sempre: il nodo di Foggia, dove il treno veloce dovrebbe utilizzare parte dei binari attualmente dedicati al traffico merci dello scalo dauno."
"Il sindaco - aggiunge l'estensore dell'articolo, **Ninni Perchiazzi** - conta di far valere la considerevole portata dell'utenza giornaliera Bari-Roma e l'ultimazione dei lavori tra le stazioni di Incoronata e Cervaro."
L'ultima parola spetta a Trenitalia, che si occupa della gestione del traffico, ma è Rfi che deve autorizzare l'eventuale transito delle linee passeggeri sul "baffo".
In un modo o nell'altro si prospetta quel che si sta paventando da anni, il ridimensionamento della stazione di Foggia.

Ma sarà soltanto una corsa, o più? Chissà. Decaro mostra intanto di aver le idee chiare, senz'altro molto più chiare di quelle degli amministratori foggiani che da molti anni (il problema non riguarda soltanto l'attuale amministrazione, che un minimo di confronto con Fsi è riuscita ad imbastirlo) non riescono ad avere una discussione seria con le autorità ferroviarie.
È comunque singolare che mentre viene chiusa la ferrovia Foggia-Manfredonia e viene sospesa l'operatività del Frecciarossa Milano-Lecce, Bari riesce a fare la voce grossa.
"L'attuale servizio di Trenitalia fornito dai Frecciargento - si legge ancora nell'articolo della *Gazzetta* - prevede tre corse da Bari per Roma e viceversa, tutte con 4 fermate lunghe e un tempo di percorrenza di oltre 4 ore. Decaro quindi, intravede l'opportunità di incrementare i flussi di traffico del trasporto ferroviario proprio grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza e concordando un orario congruo di partenza (studiato sulla base dell'andamento dei flussi). In tal modo la strada ferrata diventerebbe realmente competitiva rispetto al traffico aereo."
Non è difficile ipotizzare che l'orario "congruo" per l'utenza barese si risolverà in una penalizzazione per l'utenza foggiana.
Curiosi, però, questi baresi: quando si tratta di accaparrarsi soldi per l'aeroporto di Bari Palese stanno là a magnificare l'importanza del trasporto aereo. Se devono invece migliorare il trasporto ferroviario, stanno a parlare di competitività con il mezzo aereo. Quando si tratta di giocare ad asso pigliatutto i nostri cugini che vivono al di là dell'Ofanto sono impabbitibili.

Per Foggia, al danno potrebbe aggiungersi la beffa. Non solo i lavori di riattamento della vecchia bretella sono stati eseguiti in deroga all'accordo di programma a suo tempo stipulato (che prevedeva il *bypass*, e sempre per il traffico merci, diversi chilometri più a Sud, più o meno all'altezza dell'attuale stazione di Borgo Cervaro) ma hanno comportato la realizzazione di un manufatto che condizionerà pesantemente la viabilità in una zona nevralgica del traffico urbano, ovvero il cavalcavia di via Bari.
Come dimostra la foto a fianco, proprio a ridosso del ponte è stato costruito un aggeggio di notevoli dimensioni. Si tratta di un "portale", che, come spiegano dai tecnici, serve a delimitare e a gestire i diversi tratti della linea dell'alta tensione elettrica.
L'ingombrante manufatto non presenta rischi per le persone, ma pone una seria ipoteca sul futuro del

ponte stesso. Cosa accadrebbe se infatti si volesse raddoppiarlo o allargarlo? Non si può più farlo, visto che il portale sorge veramente a pochi centimetri.
E adesso il mostro potrebbe servire a far andare i baresi a Roma più rapidamente. Come a dire che i baresi godono, e i foggiani pagano il conto.