Si torna a parlare di seconda stazione ferroviaria a Foggia, questo pomeriggio (ore 17.30) nell'auditorium della Biblioteca Provinciale. L'assemblea popolare è organizzata dal Comitato spontaneo "Un baffo ferroviario per Foggia", presieduto da Luigi Augelli, che ha sempre visto (*Lettere Meridiane* ha ospitato numerosi suoi interventi a riguardo, che potete rileggere cliccando qui) nella realizzazione del secondo scalo ferroviario (che dovrebbe sorgere appunto sul "baffo" già in esercizio, e che collega la strada ferrata per Bari con quella per Napoli) una grande opportunità per il capoluogo dauno.

È la seconda volta che il Comitato convoca la cittadinanza per discutere sul tema. Una prima assemblea (potete leggerne qui il resoconto) si svolse già nel mese di luglio del 2015. Cosa è cambiato, da allora?

Sicuramente è mutato il sentire della popolazione. Parlare di seconda stazione, due anni fa, suonava come una sorta di scandalo, un reato di lesa maestà nei confronti della cara, vecchia stazione del capoluogo. Ma l'entrata in esercizio del famigerato "baffo" ha aperto gli occhi un po' a tutti. La richiesta avanzata dal sindaco di Bari e Rfi e Trenitalia, per la sperimentazione di un collegamento diretto no stop tra Bari e Roma (che non passerebbe per Foggia, utilizzando appunto la bretella) ha fatto il resto.

In una conferenza di servizio che si è svolta qualche settimana fa a Bari, alla presenza degli amministratori regionali e dei vertici di Rfi, il sindaco di Foggia, Franco Landella, ha detto sostanzialmente sì alla seconda stazione. Qualche giorno dopo, il consiglio comunale ha approvato all'unanimità una mozione promossa dal consigliere comunale e provinciale, Pasquale Cataneo, che alza il tiro, collocando (a quanto par di capire) l'ipotesi della seconda stazione in un progetto più ambizioso che prevede la realizzazione di un hub intermodale che, "nell'ottica delle linee guida e dei target previsti dal Ministero delle

Infrastrutture e Trasporti – ha detto in proposito lo stesso Cataneo -, si pone l'obiettivo di massimizzare l'accessibilità territoriale alla rete AV/AC dell'intera Capitanata, in un hub passeggeri a Foggia, in cui convergano le altre reti ferroviarie e le altre modalità di trasporto."

Sul tappeto restano tuttavia due questioni tutt'altro che marginali, anzi decisive perché il progetto possa essere concretamente realizzato.
La prima riguarda il "dove" ubicare la seconda stazione. L'amministrazione comunale ha finora informalmente indicato (per bocca dell'assessore all'urbanistica, Francesco D'Emilio) il sito in un'area interessata dal PRUST (programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio), tra il campo degli Ulivi e la costruenda strada orbitale.
L'assemblea del Comitato "Un baffo ferroviario per Foggia" l'aveva invece indicata in una zona più vicina all'abitato, praticamente a ridosso del ponte di via Bari (le due ipotesi sono evidenziate nella foto in alto che illustra l'articolo).
Sta di fatto che non ci si può limitare a dissertare sull'argomento: una decisione va presa e rapidamente, perché l'ormai quasi certo ed imminente avvio della sperimentazione del collegamento no stop Bari-Roma potrebbe rivoluzionare l'intero orario, penalizzando seriamente Foggia, con buona pace di quanti sostengono che il capoluogo dauno non ha nulla da temere perché si tratta di un collegamento "aggiuntivo" e non sostitutivo.
Una volta che baresi e forse anche leccesi avranno a disposizione un treno veloce per poter andare e tornare da Roma, pensate che continueranno a servirsi degli altri convogli? Non è difficile ipotizzare che prima a poi una o più corse verranno soppresse, in quanto giudicate non più remunerative. La presenza della seconda stazione consentirebbe invece la sosta anche dell'eventuale treno no stop, ipotesi che converrebbe anche a Trenitalia…
Per questo occorre decidere rapidamente dove, e formalizzare la scelta con le necessarie varianti agli strumenti urbanistici.

Il “portale” sul ponte per Bari

La seconda questione riguarda il “come”. E qui c’è da fare un po’ di conti in tasca a Rfi. Il ripristino della bretella di Incoronata ha permesso all’azienda ferroviaria di risparmiare un bel po’ di quattrini, in quanto il progetto originale prevedeva la variante più a sud, all’altezza di Cervaro, con costi assai più elevati. A negoziare con Rfi il ripristino della vecchia bretella, che passa assai più vicina all’abitato e che fu realizzata durante la guerra, per evitare il transito di merci pericolose, fu Augusto Marasco, allora assessore all’urbanistica della giunta di centrosinistra, guidata da Gianni Mongelli. Marasco ottenne da Rfi anche l’impegno a utilizzare la bretella esclusivamente per il traffico merci, ma questo è un altro discorso…

Il baffo di Cervaro sarebbe costato 97 milioni. Il ripristino della bretella di Incoronata è venuto a costarne solo 10. C’è una differenza di 87 milioni, che può e deve essere spesa nel territorio di Foggia, ipotesi che va praticata e difesa, perché non è detto che il risparmio possa prendere altre strade.

La somma potrebbe essere investita nella realizzazione della seconda stazione e, perché no, nel miglioramento della viabilità per Bari, pesantemente condizionata proprio dalle opere accessorie realizzate da Rfi nell’ambito del progetto di alta capacità ferroviaria Napoli-Bari. L’enorme “portale” installato proprio a ridosso del ponte stradale di via Bari sembra aver

compromesso la possibilità che esso possa venire raddoppiato, e forse sarebbe in caso di cominciare a pensare ad un interramento della sede stradale, con la realizzazione di un sottovia.
Di tutto questo si parlerà nell'assemblea di oggi, che intende prima di tutto dare voce ai cittadini ed alle loro istanze. Non mancate.
G.I.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

-

  Seconda stazione di Foggia: c'è il finanziamento

-

  Seconda stazione, il governo ha già deciso. Ma il territorio?

-

  Augelli: "Per scongiurare il bypass necessaria la seconda stazione"

-

  Augelli: “riscattare la centralità perduta di Foggia con la seconda stazione”

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 23