

Baffo, seconda stazione, treno per Roma: basta marciare in ordine sparso (di Geppe Inserra)



La storia del bypass della stazione di Foggia è amaramente paradigmatica della furbizia, del pressappochismo e della superficialità con cui dalle nostre parti si affrontano le grandi questioni: in ordine sparso, ciascuno dal punto di vista del proprio orticello, del proprio interesse particolare.

Un progetto di largo respiro come l'alta capacità ferroviaria avrebbe richiesto ben altro approccio. Se fin da subito si fosse avuto il coraggio di volare alto, forse si sarebbe potuto immaginare una soluzione che evitasse la strozzatura rappresentata dall'attuale conformazione della linea, senza ricorrere al penalizzante bypass. Ma tant'è. È inutile piangere sul latte versato.

Abbiamo perso tutti, nessuno escluso: la classe politica e dirigente, che si è ostinata a difendere il totem della "stazione che non si tocca", dopo aver sottoscritto patti che prevedevano la possibilità che la bretella di Incoronata venisse utilizzata anche per il traffico passeggeri; l'opinione pubblica che ha ridotto a chiacchiera da bar e a polemica da *social* (come spesso accade) una questione nevralgica per il futuro della città e infine la cittadinanza attiva che - con la sola, lodevole eccezione del "*Comitato Un baffo ferroviario per Foggia*" promosso da Luigi Augelli - assai poco ha fatto per impedire che si compiesse il misfatto, peraltro ampiamente annunciato.

Resta l'amara impressione che qualcuno abbia fatto il furbo, lanciando proclami di fuoco e gridando ai quattro venti che mai e poi mai su quella bretella sarebbero transitati i treni passeggeri, ben sapendo che la strana clausola dell'accordo (quella che prevedeva che la

bretella sarebbe stata “*prevalentemente*” utilizzata per il traffico merci), apriva, di fatto, la strada anche al traffico passeggeri e dunque alla possibilità del *bypass*.

La levata di scudi che ha portato le autorità locali a disertare l’incontro con il ministro Delrio alla cerimonia inaugurale della Bovino-Cervato ha rappresentato uno dei momenti di maggior coesione messi in campo in questa vicenda, per il resto assai poco edificante, da istituzioni, forze politiche e sociali.

Ma è ancora poco e, soprattutto, si corre il rischio di cadere negli errori di sempre.

Non ha senso chiedere a Rfi la costruzione della seconda stazione e a Trenitalia un collegamento diretto con Roma in un orario più agevole di quello che dovrebbe partire a settembre, e basta.

Il confronto con il Governo, la Regione, Rfi e Trenitalia deve avvenire a tutto campo, a trecentosessanta gradi. A cominciare dalla seconda stazione, rispetto alla quale niente è indifferente: la collocazione, la funzione che deve assolvere non soltanto in riferimento l’alta velocità, ma nello scacchiere complessivo del sistema dei trasporti di Capitanata, anche alla luce di altre progettualità già espresse dal territorio, come il *treno tram*.

Particolare tutt’altro che trascurabile: la dismissione dell’idea di realizzare il “baffo” a Cervaro, e la riattivazione della vecchia bretella di Incoronata hanno fatto sì che Rfi risparmiasse un bel po’ di danaro. Un’ottantina di milioni. Che possono (e devono) essere reinvestiti in provincia di Foggia. Nella seconda stazione, e non solo. Il video realizzato da *Lettere Meridiane* sui guasti provocati dall’AC/AV Napoli-Bari nel Tavoliere ha evidenziato come la realizzazione dei manufatti dell’alta velocità e dintorni abbiano provocato non poche brutture, a cominciare dalla trasformazione di Borgo Cervaro in una sorta di riserva indiana. Ci sono le risorse per correggere questi obbrobri, e il territorio deve battersi perché siano spesi in provincia di Foggia e non dirottati altrove.

Vale la pena di ricordare che mentre a Foggia si litigava sul “baffo” a Bari hanno varato un avveniristico progetto firmato dall’archistar Fuksas, che prevede l’interramento di tutta la strada ferrata che attualmente spezza in due il capoluogo regionale. Non è escluso che il finanziamento di quel progetto possa polarizzare tutte le risorse a disposizione. Compresi i risparmi derivanti dal mancato “baffo” di Cervaro.

Bisogna trovare finalmente la voglia, e il coraggio, di volare alto.

Non si parte da zero. Sul tavolo, oltre alle proposte del *Comitato Un baffo ferroviario per Foggia*, c’è il progetto approvato dal consiglio comunale, primo firmatario il consigliere

Pasquale Cataneo, che colloca la seconda stazione all'interno di una logica più ampia, che punta ad esaltare la funzione naturale di hub di Foggia, e ricuce la prospettiva della stazione bis con gli altri progetti in fieri.

È giunto il momento che il Comune convochi formalmente una conferenza su questi temi, per verificare la possibilità che il territorio possa (finalmente) cominciare a marciare compatto, nella stessa direzione.

Geppe Inserra

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



Seconda stazione
e allungamento
della pista del
Lisa: il fervore
civico paga



Delrio: "La
seconda stazione
di Foggia utile e
importante"



Luigi Augelli:
"Seconda

Baffo, seconda stazione, treno per Roma: basta marciare in ordine sparso (di Geppe Inserra)

stazione
necessaria.
Sbagliato
dividersi.”



Seconda stazione:
il sì e il progetto
di Rfi

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 22