La politica torna a ragionare di futuro e di sviluppo, grazie alla prima Festa Provinciale di *Sinistra Italiana*, che ieri sera in largo Civitella si è cimentata con un tema nevralgico: "La seconda stazione ferroviaria, quali opportunità economiche e rischi per la Capitanata?".
Vivace ed appassionato il dibattito che ha in fondo confermato i termini della questione, così come erano stati posti dagli organizzatori: la seconda stazione, utile a scongiurare che Foggia venga bypassata dall'alta capacità ferroviaria Bari-Napoli, può essere un'opportunità per il territorio, ma presenta rischi.
La conclusione è che non vi è fino ad oggi convergenza tra i diversi punti di vista, né per quanto riguarda l'opportunità della seconda stazione (comunque ormai espressamente annunciata da Rfi), né sulla sua localizzazione.
A ripercorrere la storia del progetto è stato il capo della redazione foggiana della *Gazzetta del Mezzogiorno*, Filippo Santigliano, che ha introdotto e moderato i lavori. Il progetto dell'alta capacità Bari-Napoli ha sempre previsto il bypass dell'attuale stazione di Foggia, per ridurre i tempi di percorrenza tra Bari e Roma. Inizialmente il baffo era stato collocato all'altezza di Borgo Cervaro, quindi è stato spostato in una zona molto più vicina all'abitato di Foggia, con il ripristino della cosiddetta bretella di Incoronata. L'opera era stata prevista in attuazione della Direttiva Viareggio, che dopo il disastro ferroviario occorso nella cittadina toscana, ha previsto che i treni merci non possano più transitare per le stazioni che si trovano nei centri abitati. "Peccato – ha commentato Santigliano – che la norma sia stata applicata solo a Foggia, una barzelletta, tenuto conto che se si facesse l'Energas a

Manfredonia i convogli col metano passerebbero per Foggia."
Gli accordi a suo tempo sottoscritti prevedevano che il raccordo sarebbe stato utilizzato "prevalentemente" per il traffico merci. Ed è stato proprio l'avverbio ad aprire la strada all'uso della bretella anche per le *Frecce Argento*, come sta accadendo da qualche mese con il treno no stop Lecce-Bari-Roma, il cui bilancio è però insoddisfacente: 900 posti da riempire sono tanti – ha sottolineato il giornalista – sembra che l'indice riempimento sia di appena il 23 per cento, troppo poco per pensare che Trenitalia non riveda i suoi piani.

Santigliano ha però invitato a guardare ai problemi della stazione di Foggia in un'ottica più ampia. La Regione Basilicata ha fatto ingenti investimenti sulla linea Potenza-Foggia; la Regione Molise ha potenziato la Campobasso-Roma, rendendo nuovamente attuale la vecchia idea della Lucera-Campobasso.
Le ragioni della seconda stazione sono state illustrate e difese da Luigi Augelli, coordinatore del comitato "Un baffo ferroviario per Foggia", che si sta battendo da anni per questa opera. I treni no stop sono un diritto per Bari e Lecce ma lo sono anche per Foggia. Non è più pensabile di utilizzare a questo fine l'attuale stazione di Foggia perché dappertutto la filosofia dell'alta velocità prevede il superamento delle stazioni di testa.
Augelli ha invitato la classe dirigente a fare presto: "molti sono d'accordo ma nessuno si muove per chiudere il confronto con Rfi circa la localizzazione." Sullo sfondo c'è il rischio che sfumino i finanziamenti previsti per Foggia. Dieci milioni sono stati utilizzati per il ripristino della bretella di Incoronata. Restano i 97 milioni milioni di euro previsti fin dal 2006, per il riordino merci che andrebbero utilizzati per la realizzazione della seconda stazione e delle opere connesse. Si dovrebbe puntare ad un'opera utile a migliorare complessivamente l'assetto urbano.

Augelli ha rilanciato l’ipotesi di realizzarla in prossimità del ponte di via Bari, bonificando l’area attraverso la sostituzione del ponte (esposto a rischi statici che un anno o l’altro potrebbero determinarne la chiusura, com’è già accaduto) con un sottovia.
Il presidente del Comitato “Un baffo per Foggia” ha concluso il suo intervento esortando nuovamente a fare presto: “L’amministrazione comunale deve decidersi sulla localizzazione della struttura. Basta con il farci male da soli.”
Di avviso diverso il segretario generale della Filt-Cgil Foggia-BAT, Ruggiero Di Noia, che ha ribadito “la centralità della stazione all’interno di una visione ampia che comprende anche l’aeroporto di Foggia e il porto di Manfredonia che vanno strategicamente inseriti nelle grandi direttrici del trasporto europeo.”
Secondo Di Noia, anche l’idea della seconda stazione deve collocarsi all’interno di un ragionamento più ampio: “A Foggia e ai foggiani non servono tanto le grandi opere, servono soprattutto treni migliori, collegamenti ad orari più confortevoli, serve l’ammodernamento delle linee esistenti. Dobbiamo renderci conto che la seconda stazione ospiterò comunque un limitato numero di collegamenti.”
Per il sindacalista è necessario reinvestire nei servizi: “a Manfredonia è stata costruita una nuova stazione, ma sono stati poi soppressi i collegamenti su rotaia. Il nodo intermodale realizzato vicino alla stazione è utilizzato ancora parzialmente. Le opere previste per garantire un’effettiva intermodalità con la linea ferroviaria da e per Lucera non sono state più realizzate. Sarebbe un errore invocare la seconda stazione solo per spendere i fondi che forse non ci sono più. E comunque si può pensare ad utilizzare per le fermate dei convogli sulla linea Bari-Napoli la stazione già esistente ad Incoronata, vicina al grande polo logistico

dell'area industriale, risparmiando risorse che potrebbe essere investite per migliorare le infrastrutture e i servizi esistenti."
No all'ipotesi della seconda stazione anche da parte dell'urbanista Luigi Longo protagonista di un lucido intervento su quell'autentico buco nero della politica cittadina che è rappresentato dall'urbanistica. Il suo "no" all'opera è stato motivato col fatto che essa darebbe la svolta ad una serie di strutture pensate all'insegna di quella che ha suggestivamente definito come "megalomania infrastrutturale" della classe dirigente e politica foggiana.
"Foggia – ha detto Longo – è una città che è cresciuta a pezzi e per parti, al di fuori di una logica strategica e all'interno di una cattiva o assente pianificazione. Si è sviluppata per cerchi concentrici riempiti di case che si costruiscono ma non si vendono, e che sono utili soltanto alla rendita e alla speculazione."
La seconda stazione darebbe la stura ad altre opere faraoniche e inutili, come l'orbitale, o la metropolitana di superficie o lo stesso polo logistico dell'Incoronata, che non ha relazione con il resto della città. Quindi, l'affondo finale: "Chi si batte per la seconda stazione, difende questo status quo, difende una idea di città fondata sulla rendita."
A tirare le conclusioni della intensa serata è stato il consigliere regionale di Sinistra Italiana, Mino Borracino. "È stato un dibattito interessante e molto utile alla città di Foggia. La politica deve ascoltare e poi mediare, individuando soluzioni. Foggia come Taranto è stata emarginata rispetto al diritto alla mobilità, a collegamenti rapidi, effettuati in orari accettabili. Molti problemi nascono dal fatto che negli ultimi decenni la direttrice tirrenica è stata privilegiata rispetto a quella adriatica."
Borracino non si è apertamente pronunciato pro o contro l'ipotesi della seconda stazione, osservando che implica un notevole consumo di suolo che dovrebbe comunque consigliare una certa prudenza, e comunque criticando l'asservimento ideologico all'alta velocità: "la Puglia è una penisola nella penisola, è una regione lunga. Perché pensare solo all'alta velocità e non ad ammodernamenti e raddoppi di linea? Andava aperta una vertenza forte con il governo nazionale che doveva vedere in prima fila la Regione, che dovrebbe essere più presente in questi temi che riguardano il futuro delle comunità."
Per la prima volta, si è discusso della seconda stazione fuori dai denti, con un confronto senza pregiudizi. Una discussione che andrebbe ampliata e trasformata in una opportunità per ragionare in modo franco e sereno sui tanti nodi irrisolti della città, a partire da quelli

urbanistici, che si intrecciano inevitabilmente con la seconda stazione.
Sinistra Italiana farà la sua parte, come ha promesso Marco Barbieri: gli atti della serata saranno raccolti in un e-book che si cercherà di portare all’attenzione del consiglio comunale.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

-

  Riequilibrare la Puglia, missione della Regione (di Salvatore Speranza)

-

  Augelli: “Per tutelare Foggia, necessaria la seconda stazione”

-

  La beffa del baffo: Foggia esclusa dall’alta velocità

-

  È ufficiale: dal 26 giugno in esercizio il “baffo” di Cervaro

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 11