



Treno tram addio? Forse sì, forse no, stando agli umori emersi durante la tavola rotonda sulla seconda stazione di Foggia, organizzata da *Sinistra Italiana*, e svoltasi qualche settimana fa. Anche se formalmente la questione non era all'ordine del giorno, è stato inevitabile parlarne, all'interno della più ampia discussione sviluppatasi sulle prospettive del trasporto ferroviario in provincia di Foggia.

Progetto trainante di *Capitanata 2020*, il treno tram rappresentava l'idea forza della pianificazione strategica dell'area vasta Foggia-Tavoliere- Gargano nel penultimo settennio comunitario.

Tanto tempo è passato, ma poco è stato fatto. La sola opera finanziata e completata è la Stazione Ovest di Manfredonia (nella foto che illustra il post), che però è ancora chiusa né è stata inaugurata. Nel frattempo Trenitalia ha deciso di chiudere la tratta Manfredonia - Foggia durante la stagione invernale, quando il servizio viene svolto con autobus sostitutivi. Nella *vision* originaria di *Capitanata 2020*, il treno tram doveva integrare tra di loro le ferrovie, già esistenti, che collegano Foggia con Lucera, Manfredonia, San Severo e il Gargano, trasformandosi in una sorta di "metropolitana di superficie" nei centri abitati di Foggia e di Manfredonia.

Il percorso attuativo del progetto del treno tram ha però rivelato tutti i limiti della pianificazione territoriale in *Capitanata*.

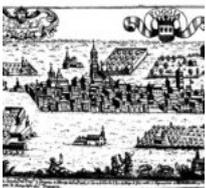
La stazione Ovest di Manfredonia è stata costruita e completata su una tratta che per una parte dell'anno non viene utilizzata. Di converso, l'hub intermodale della stazione di Foggia attende ancora che vengano realizzati gli interventi (non costosissimi) necessari per integrarlo con maggior efficacia alla linea da e per Lucera, i cui utenti scenderebbero e salirebbero direttamente nell'hub.

“Ci mancano sempre le opere dell'ultimo miglio”, ha commentato durante il convegno di Sinistra Italiana il segretario generale della Filt Cgil di Foggia Bat, Ruggero Di Noia, auspicando questo, ed altri interventi (come quelli che servirebbero a ripristinare i tempi di percorrenza sulla tratta Foggia-Bari, penalizzati dall'entrata in esercizio della bretella di Incoronata) che non appartengono alla filosofia della “grandi opere” ma che, se rivendicati e realizzati, potrebbero concretamente migliorare i servizi.

A questa filosofia si ispira la proposta che lo stesso Di Noia ha avanzato per salvare il progetto del treno tram, su cui sembra calato il sipario, dal punto di vista dei finanziamenti. Se la metropolitana di superficie appare francamente irrealizzabile, per i costi vertiginosi e per l'impatto urbanistico che avrebbe sul capoluogo, potrebbe essere recuperata però l'idea di fondo del progetto: mettere in rete le linee Foggia-Lucera, Foggia-San Severo-Gargano e Foggia-Manfredonia, eventualmente limitando le nuove opere soltanto alle stazioni che dovrebbero essere posizionate sulle tratte già esistenti, come quella di Foggia-Cervaro. Con quali attori, visto il passo indietro di Trenitalia sulla Foggia-Manfredonia e lo scarso interesse che Rfi ha sempre manifestato verso il treno tram? L'idea di Di Noia è ragionare con i vettori che risultano già titolari di concessioni sulle linee interessate, più attenti alla dimensione sociale, e non solo finanziaria dei progetti.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



In regalo le
preziose stampe
delle città di
Capitanata
dell'abate
Pacichelli



- In regalo “I colori del tempo”, il calendario 2018 di Lettere Meridiane



- La globalizzazione sta azzerando la Capitanata



- Delrio: “La seconda stazione di Foggia utile e importante”

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 28