



Roberto Paolucci conosce bene i problemi dello sviluppo della Capitanata per aver ricoperto incarichi di primo piano sia a livello politico (è stato segretario provinciale del Psi) sia amministrativo (è stato assessore regionale).

Sulla sua bacheca fb segue e discute con passione diverse questioni che riguardano il territorio provinciale, come quella che riguarda il temuto *bypass* della stazione ferroviaria di Foggia, nell'ambito del progetto di alta capacità ferroviaria.

Sull'argomento, ho pescato una discussione quanto mai interessante, proprio sull'anzidetta bacheca. Roberto è nettamente contrario alla ipotesi del "baffo" che taglierebbe fuori dal percorso dell'alta capacità la stazione: *"Il bypass della vecchia stazione ferroviaria di Foggia non danneggerebbe soltanto i foggiani ma soprattutto i cittadini di Lucera, di San Severo e di Manfredonia, insomma l'intera Provincia. Siccome, a pensar male, ci potrebbero essere delle forze interessate al bypass come battistrada di una nuova grande speculazione edilizia, è necessario lo sforzo delle istituzioni politiche e sociali di tutta la Capitanata per evitare questo doppio o triplo danno."*

Paolucci introduce nella riflessione un aspetto tutt'altro che marginale che riguarda le ripercussioni che si verificherebbe sul versante urbanistico cittadino di fronte ad un così massiccio intervento sulla infrastruttura ferroviaria.

In realtà, il rapporto tra gli assetti urbanistici cittadini e le Ferrovie dello Stato è stato sempre un argomento "caldo", non foss'altro che per le cospicue proprietà fondiarie dell'azienda ferroviaria. E se le scelte che hanno visto negli ultimi decenni disimpegnarsi progressivamente l'azienda da Foggia fossero state in qualche modo determinate dalla

necessità di far cassa, mettendo in vendita le aree?

Chi sa parecchio delle vicende urbanistiche cittadine è Michele Lauriola, ingegnere che in passato ha ricoperto importanti incarichi direttivi al Comune di Foggia.

Lauriola è intervenuto nel dibattito avviato da Paolucci approfondendo proprio l'aspetto urbanistico: *“per un quadro chiaro sul bypass della stazione di Foggia - scrive sulla bacheca di Paolucci - bisogna ritornare indietro negli anni novanta, segnati da tanti avvenimenti e dall'avvio dello studio del nuovo PRG. Grandi discussioni ci furono con i vertici delle ferrovie durante le fasi di adozione e approvazione del nuovo PRG. Le trattative con i vertici delle ferrovie non andarono a buon fine e le conseguenze sono quelle di cui si parla in questi giorni.”*

All'invito di Paolucci di spiegare meglio, chiarendo quale fu la materia del contendere, Michele Lauriola risponde: *“erano in gioco tutte le aree delle ferrovie dello Stato e la nuova programmazione dello sviluppo della nuova rete ferroviaria in vista proprio di quelle iniziative che prima hanno riguardato le stazioni e poi la rete ferroviaria. Se ricordi, sono state prima ammodernate le stazioni e poi le reti ferroviarie. Foggia avrebbe potuto avere una nuova stazione posizionata in modo tale da poter essere passante, come Bologna, sia per la direttrice adriatica che tirrenica.”*

C'è da aggiungere che il piano regolatore generale successivamente approvato, a firma di Benevolo, fu particolarmente... *benevolo* con le Ferrovie dello Stato, consentendo la dismissione (e la successiva lottizzazione) di diverse aree marginali del sedime ferroviario. Lauriola torna sul concetto in un commento su un post di *Lettere Meridiane* in cui dà notizia della eventualità, non andata in porto, della realizzazione di una nuova stazione ferroviaria, che avrebbe risolto il problema del “baffo” all'origine. La discussione con i vertici dell'azienda ferroviaria riguardò proprio questo aspetto.

“Le soluzioni appropriate per rendere la stazione di Foggia passante sia per la linea adriatica sia per quella tirrenica - scrive l'ingegnere - era molto più semplice di quella che ipotizza Luca79. Si trattava di spostare la stazione attuale più a Sud dietro la fiera sempre su sedime delle ferrovie dello stato. Una soluzione che risale agli anni 90, quando erano in corso le trattative con le ferrovie dello stato perché si stava redigendo il nuovo PRG. Allora si parlava di realizzare anche la tratta Foggia Campobasso per poi proseguire verso Roma via Campobasso. La prima soluzione era stata presa in esame perché prevedeva l'eliminazione del tratto di ferrovia che divide Foggia. Nel 90 se il Sistema Politico e quello

Produttivo avessero messo da parte le solite divergenze e fossero andanti all'unisono dalla ferrovie si sarebbero spuntate parecchie soluzioni favorevoli per lo Spazio Foggia per la centralità di questo storico nodo ferroviario e per l'occupazione. L'impegno di Porreca, assolutamente lodevole, in materia di trasporti e di logistica purtroppo verra' vanificata dalla impossibilita' di stravolgere i piani di investimento delle ferrovie, dati i tempi di particolare difficoltà economica. Ritornare indietro, l'esperienza docet, e' molto complicato. Questo vale anche per la pista del Gino Lisa. I voli non si dovevano fare interrompere e, in questo, la Provincia ha anche delle responsabilità."

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



Foggia, dallo sviluppo impleso a una nuova prospettiva? (di Franco Antonucci)



La seconda stazione non è come aprire una tabaccheria (di Franco Antonucci)



- Cislaghi:
"Seconda
stazione inutile e
urbanisticamente
pericolosa"



- Gino Lisa, adesso
è proprio il
momento della
verità

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 62