

## Una seconda stazione per Foggia. Ma dove?

**Author :** Geppe Inserra

**Date :** 17 Luglio 2015



Ricapitolando... (Lo so, non è mai bello un tale *incipit*, ma in questa incredibile vicenda, purtroppo s'impone).

Il tanto temuto “baffo” che consente alla linea proveniente da Bari di congiungersi a quella per Napoli, bypassando la stazione di Foggia è cosa fatta. Non si tratta di quello che avrebbe dovuto essere realizzato a Borgo Cervaro, e di cui si è discusso per anni. Troppo costoso, troppo complicato per via degli espropri. Quasi certamente non se ne farà più niente.

La bretella che è già andata in esercizio passa molto più vicino a Foggia. Praticamente la lambisce, sfiorando i silos di via Bari e passando quindi sotto il ponte. Una variante (anche se tecnicamente non si tratta di una variante vera e propria, è un'altra opera, inizialmente non prevista nel progetto dell'Alta Capacità Napoli-Bari) che ha consentito un bel risparmio, ripristinando e riqualificando un tracciato che esisteva da tempo, noto come bretella di Incoronata.

Va ripetuto che per Foggia si tratta comunque di una opera importantissima, perché consente di evitare che transitino per la stazione il voluminoso e rischioso traffico merci che collega il Corridoio 1 (che ha quale terminal Gioia Tauro) con il Corridoio 8 (Taranto).

Tanto per dare un'idea di quanto sia strategica un'opera così, se quel fatidico 22 luglio 1943 i vagoni ferroviari contenenti benzina fossero stati fatti passare per la bretella (in esercizio già dal 1941) il bilancio dei drammatici bombardamenti sarebbe stato meno luttuoso. Alcune bombe colpirono infatti il convoglio, il combustibile finì nel sottopassaggio dove avevano cercato scampo centinaia di foggiani, che morirono nel terribile incendio.

Seconda considerazione: che adesso il “baffo” ci sia non significa automaticamente che i treni provenienti da Roma o da Bari bypasseranno Foggia. Però ormai esistono tutte le condizioni per sperimentare il *Bari-Roma non stop* al quale da tempo pensa l'ad di Rfi, Michele Elia.

Inutile stracciarsi le vesti: se “no stop” sarà, questo non fermerà in ogni caso a Foggia, così come a Benevento e a Caserta, perché l'idea è appunto quella di un collegamento diretto, senza fermate intermedie.

Ma, per il resto? L'ipotesi di una nuova stazione ferroviaria a Borgo Cervaro era stata osteggiata dall'opinione pubblica cittadina, e per comprensibili ragioni. L'eventuale sito era distante, e malservito dalla viabilità. Ma con un baffo che passa così vicino all'abitato le cose cambiano. L'ipotesi di una nuova stazione per Foggia è diventata certamente più appetibile, anche perché potrebbe contribuire a ridisegnare completamente l'assetto urbanistico cittadino, in una delle zone più problematiche, qual è quella del quartiere Cep.

Di questo si è parlato durante l'assemblea indetta dal **Comitato Volontario Temporaneo “Un Baffo ferroviario per Foggia”**, epilogo di un percorso, avviato alcuni mesi fa, con una combattiva campagna mediatica, che ha proposto un'equazione particolarmente percepita dalla città: l'eventuale bypass della stazione sarebbe l'ultimo tassello di un crescente processo di marginalizzazione della città.

Al centro dei lavori, un tema quanto mai concreto ed operativo: “preso atto che la bretella è andata in esercizio il 5 luglio 2015 - si legge nel verbale-, è urgente la definizione di una proposta condivisa da sottoporre e negoziare con RFI, per evitare che il bypass possa penalizzare il diritto alla mobilità via ferro dell'intera popolazione della Capitanata da e per Roma, mobilità già inibita per via aerea al solo territorio foggiano della Regione Puglia.”

In merito, il presidente del comitato, **Luigi Augelli** ha formulato una proposta ben precisa: **la costruzione di una seconda stazione ferroviaria a Foggia Sud**, situata all'altezza del ponte stradale di via Bari-quartiere CEP di Foggia, con soluzione di **interramento** dello stesso ponte attraverso la **costruzione di un sottopasso autostradale**, vista la ormai precaria sicurezza della struttura chiuso al traffico automobilistico non più tardi di qualche mese fa.

Il sito individuato per la costruzione della seconda stazione, è stata - prosegue Augelli - una opzione obbligata, poiché data la lunghezza necessaria della stazione, almeno 280 metri, e considerata la variante subita dal nuovo tracciato ferroviario Foggia-Cervaro, l'unica possibilità che soddisfacesse a tale distanza è stata riscontrata nel sito individuato sotto il ponte di via Bari.

Sulla possibilità che l'indispensabile confronto da avviare con Rfi possa concludersi positivamente (a patto, però, che vi sia la necessaria unità della classe politica e dirigente, e dell'opinione pubblica) Augelli è ottimista. Dopo aver ricordato che “RFI ha finanziato per 400 milioni di euro la nuova stazione

Mediopadana di Reggio Emilia, inizialmente previsti 38 milioni di euro e per 391 milioni di euro quale prima trince del progetto Nodo di Bari, interrimento tratta ferroviaria Bari Centrale- Mola di Bari” il presidente ha aggiunto: “e non può, con alcune decine di milioni di euro, finanziare la perdita della centralità della stazione di Foggia per compensare, in termini economici, questo martoriato territorio della Capitanata con la costruzione di una seconda stazione ferroviaria e l’interrimento del ponte di via Bari?”

È necessario appunto avviare un confronto, ricordando anche se del caso, a RFI che nel mercato ferroviario nazionale non c’è solo Trenitalia, ma anche NTV (Italo), che potrebbe essere interessata a portare propri treni a Foggia e fare corse Foggia-Roma e viceversa. “Ma questa opzione - sottolinea Augelli - può avere successo soltanto se sarà sorretta da una volontà politica unitaria della città, in modo da creare interesse nella impresa NTV per il bacino di utenza della Capitanata, basso Molise e parte della Basilicata.”

Durante i lavori, è stata anche affacciata un’altra possibile ipotesi, avanzata dal consigliere regionale **Pino Lonigro**, solo esponente politico ed istituzionale presente ai lavori (ma c’era anche un gruppo di giovani del Movimento Cinque Stelle): la riqualificazione della stazione ferroviaria di Incoronata, già esistente, per poter essere adibita al traffico passeggeri da e per Roma.

L’una o l’altra ipotesi dovranno essere comunque sottoposte al vaglio di un criterio particolarmente sottolineato durante l’assemblea: la localizzazione della nuova stazione dovrà essere compatibile e coerente con la pianificazione strategica in atto nella città di Foggia, in modo particolare per quanto riguarda il treno-tram.

L’Assemblea ha concluso i propri lavori auspicando che nell’approfondimento e nella discussione dei temi affrontati sia capillarmente coinvolta l’opinione pubblica cittadina, stimolando in particolare la partecipazione al confronto del mondo associativo e della società civile. Bisognerà però trovare strumenti nuovi e una passione comune, anche perché il Comitato promotore dell’assemblea, attraverso il suo Presidente, ha dichiarato di ritenere completato il suo compito. Ed ha ragione.

"Noi del Comitato - commenta Augelli con una punta di amarezza - abbiamo tenuto le finestre spalancate ed abbiamo gridato in tutti questi mesi lo scippo della stazione ferroviaria di Foggia, avanzando anche proposte serie nel tentativo di evitarlo. Appena insediato all’Arcivescovado di Foggia, Mons. Pelvi ha indicato nell’accidia il virus più insidioso e letale che infetta la città di Foggia.

Continuerò come cittadino, attraverso il sito [www.unbaffoafoggia.info](http://www.unbaffoafoggia.info), ad informare l’opinione pubblica sullo stato dell’arte del bypass, considerato che purtroppo altre fonti di informazione sono negate, il tutto finalizzato affinché venga tutelato il diritto alla mobilità della gente del nostro territorio della Capitanata da e per Roma, augurandomi che ciò coinvolga anche coloro che da questo territorio traggono le loro “fortune” elettorali. "

Spetta adesso ad altri ed in primis alla politica e alla classe dirigente il compito fare in modo che il sogno della seconda stazione possa avverarsi. Staremo a vedere.