



Prende quota il confronto sulla possibilità di una seconda stazione a Foggia, che consenta alla città di non restare tagliata fuori dalla linea AC / AV Napoli-Bari. Come abbiamo pubblicato negli scorsi giorni, RFI propende ormai per questa soluzione, che consentirebbe di ridurre i tempi di percorrenza tra il capoluogo regionale campano e quello pugliese di circa 15 minuti. Ma bisogna decidere con urgenza.

L'intervento di Luigi Augelli, presidente del Comitato spontaneo "Un baffo ferroviario per Foggia" (che già l'estate scorsa aveva lanciato in un'assemblea popolare l'idea della seconda stazione), ha registrato molta attenzione.

Dall'intenso dibattito che si sta sviluppando, abbiamo estratto tre interventi che ci sono parsi particolarmente significativi, che partono da punti di vista diversi (ed hanno dunque anche il merito di sintetizzare con efficacia i diversi aspetti della questione). Quello di Andy McFly ha il pregio di chiarire i termini, come dire, politici della questione, che non riguarda solo Foggia, ma le politiche generali di trasporto del Paese.

L'arch. Antonio Matrella svolge invece alcune stimolanti considerazioni sulla "sostenibilità" della stazione ferroviaria. mentre la proposta progettuale di Alfre De Martino, corredata dal grafico che illustra i post, prospetta una interessante alternativa al semplice "baffo".

Di seguito gli interventi.

Andy McFly

Faccio notare che sulla direttrice AV Torino-Milano-Reggio Emilia-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno: a) quasi tutte le città hanno una seconda stazione dedicata solo all'AV (Torino PS, Milano Garibaldi e Rogoredo, Reggio Emilia AV, Bologna AV, Firenze Campo Marte, Roma Tiburtina, Napoli Afragola), quindi Foggia non ne è l'eccezione;

b) l'introduzione dell'AV su quella tratta ha comportato l'aumento notevole delle corse, altrimenti il ritorno dell'investimento sarebbe avvenuto in un tempo infinito non giustificando l'opera;

c) che persino Reggio Emilia, Bologna e Firenze vengono bypassate (sempre o in maniera alternata tra una corsa e l'altra) nei collegamenti no-stop o più rapidi tra Milano e Roma;

d) che in quella tratta opera anche NTV che con i suoi treni Italo, seguendo una strategia simile, ha letteralmente raddoppiato l'offerta di viaggio, a beneficio di tutte le stazioni interessate

Antonio Matrella

Foggia deve pensare in grande, perché lo merita, per la posizione geografica, per la bellezza della sua provincia, per l'orgoglio troppe volte umiliato del suo popolo. Lo sviluppo urbano è mortificato dalla presenza della stazione ormai al centro della città, precorrendo i tempi si può immaginare in un prossimo futuro uno svincolo ferroviario per il traffico locale, per l'attuale stazione, sopraelevando di poco la parte di città limitrofa e sottoponendo i binari di quello che basta per dare libero sfogo alla sua espansione, ripristinando la vocazione policentrica di Foggia; mentre un nodo ferroviario nazionale moderno e metropolitano lontano dalla città costruita. La carica espansiva di tale ipotesi sarebbe formidabile e ci porrebbe ai vertici tra i centri urbani più innovativi, ovviamente col rilancio dell'aeroporto e chissà che non serva il secondo aeroporto a fini turistici ad Amendola . Ai tanti detrattori e criticoni dico che " è il territorio che mi consente di sognare"

Alfre de Martino

E se realizzassimo una bretella per consentire ai treni di non effettuare la famosa

retromarcia e quindi di poter scorrere dritti passando ancora per la stazione di piazzale Vittorio Veneto? Oltretutto consentirebbe ai treni merci che percorrono l'Adriatica di non passare dentro la città, e questo, dopo la tragedia di Viareggio il governo ce lo deve! Sarebbe un'opera indispensabile. Poi, rispetto alla bretella di Ponte Albanito sarebbe molto più corta e passando tra la zona ASI e costeggiando la tangenziale e l'autostrada probabilmente come costi di espropri ed impatto ambientale darebbe molti meno problemi rispetto appunto alla bretella di Ponte Albanito, accantonata per tutta una serie di ragioni. E non venitemi a dire che si allungherebbero i tempi di percorrenza! Il baffo attuale? Solo per le merci ovviamente, quelle che dall'alta capacità devono passare all'adriatica.

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



Le furberie e le  
mezze verità di  
Rfi sulla stazione  
di Foggia



La seconda  
stazione a Foggia:  
l'opportunità e i  
rischi



Augelli: "Per

tutelare Foggia,  
necessaria la  
seconda stazione”



Nuova stazione,  
c'è il sì di RFI.  
Ma Foggia ancora  
cincischia.

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 29