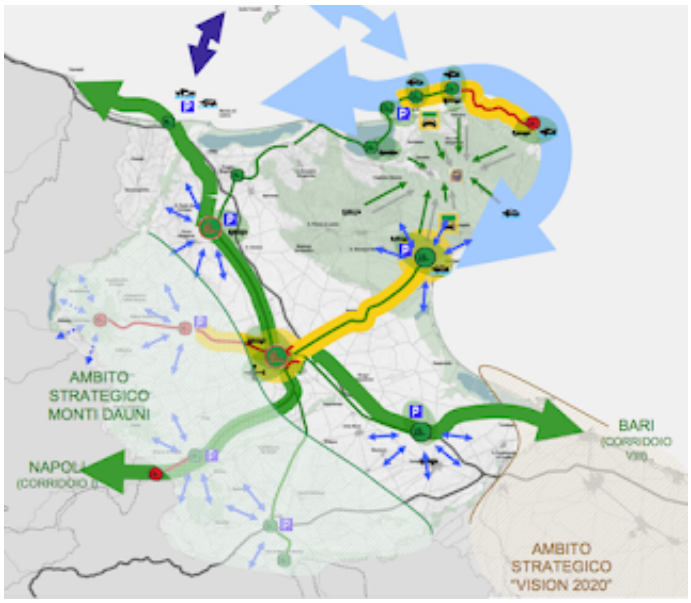
Ecco cos'è il treno tram, un sogno che potrebbe tramontare

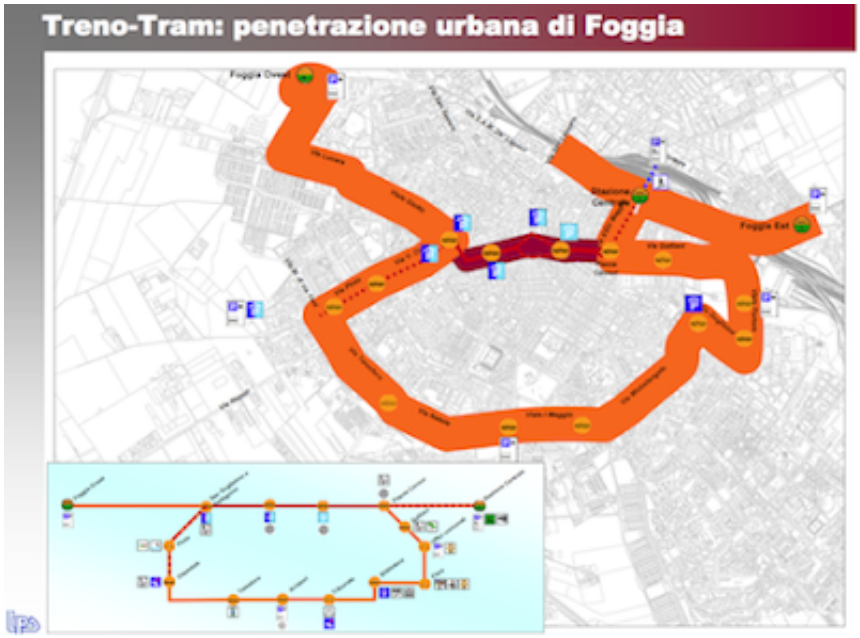
Author : Geppe Inserra

Date : 9 Luglio 2016



Fa discutere il progetto del treno. La Regione lo ritiene critico.
Ma cos:è questo progetto che potrebbe cambiare il volto della città. Vediamolo in questa scheda. Ad ipotecare il futuro urbanistico di una città non sono soltanto gli strumenti urbanistici che ne designano il percorso, ma spesso anche gli interventi pubblici infrastrutturali che, soprattutto quando sono di grosse dimensioni, possono seriamente condizionare lo sviluppo urbanistico. Tanto per dirne una, una trentina di anni fa suscitò polemiche addirittura feroci a Foggia il progetto della cosiddetta tangenziale che avrebbe dovuto collegare il tratto terminale della superstrada Candela-Foggia al casello autostradale di via Manfredonia con un tracciato sopraelevato (che avrebbe lambito anche la zona ospedaliera). Qualcuno definì la strada progetta “muraglia cinese”: è di assoluta evidenza che, se fosse stata effettivamente realizzata, comprimendo l’espansione edilizia cittadina al di qua della strada sopraelevata, avrebbe orientato per forza di cose lo sviluppo urbanistico del capoluogo, “spingendolo” verso le zone libere dal vincolo, da via Ascoli a via Bari).
Un'opera con cui dovranno fare seriamente i conti le previsioni dello sviluppo urbanistico prossimo venturo della città è rappresentata dal treno tram, progetto che costituisce il cuore della programmazione strategica di area vasta e che è destinata a modificare profondamente, anzi radicalmente, l’assetto urbano della città.
È opportuno precisare che il progetto del treno tram ha un’importanza fondamentale non soltanto per lo sviluppo del capoluogo, in quanto di fatto “ricuce” il Tavoliere e il Gargano, riducendo le distanze tra i diversi centri e costruendo una nuova rete di relazioni e una nuova prospettiva alla mobilità urbana ed

extraurbana. Non a caso, si tratta del progetto più importante ed imponente della pianificazione strategica di area vasta “Capitanata 2020”. Tutto questo premesso, è tuttavia utile approfondire la riflessione sul progetto, fino ad oggi pubblicizzato più con gli strumenti della propaganda, che non con quelli della comunicazione e dell’informazione, orientata a favorire veramente una discussione corale in città.



Va anche detto che il treno tram rappresenta il caso più importante di coesione e di convergenza progettuale che si sia mani verificato tra la Provincia (che lo ha inserito come scelta strategica del Piano Territoriale di Coordinamento) e il Com,une di Foggia, che è il capofila della pianificazione di area vasta “Capitanata 2020”.
La filosofia di fondo del progetto è quella della intermodalità. Riassumendolo per sommi capi, si può dire che la rete ferroviaria attuale verrà riqualificata, in modo che, utilizzando le tratte già esistenti, queste vengano chiamate a svolgere anche una funzione urbana. Nello stesso tempo viene però favorita una più solida integrazione tra tutti i nodi della rete, in modo che un passeggero possa muoversi rapidamente in una direzione o l’altra. La dorsale principale del progetto è quella compresa tra Lucera, Foggia e Manfredonia. E sono questi i centri all’interno dei quali sono previste opere ed infrastruttura di un certo peso. Per favorire l’intermodalità e nello stesso tempo per incentivare l’uso del treno tram vengono infatti previste “penetrazioni” di diversa natura all’interno delle tre città. In sostanza la costruzione di una rete più tranviaria che non ferroviaria: di qui il concetto di treno tram che viene reso praticabile attraverso il ricorso ad un particolare mezzo di locomozione: un treno in grado di muoversi sia sulle tradizionali strade ferrate che sulla piattaforma tranviaria.
Vediamo nella figura 1 il rapporto tra la dorsale Lucera-Foggia-Manfredonia ed il resto delle opere previste dalla pianificazione strategica: un ruolo importante viene svolto dalla rete delle Ferrovie del Gargano, di cui viene previsto l’allungamento fino a Vieste.
Tra i principali benefici del treno tram vi è l’eliminazione o comunque la considerevole riduzione delle cosiddette “rotture di carico”, ovvero del fenomeno che costringe gli utenti a spostarsi da una stazione all’altra utilizzando mezzi diversi dal treno, in quanto le stazioni stesse o non sono collegate tra di loro o non sono integrate: ad assicurare l’integrazione tra l’uno e l’altro sono il treno tram da un lato, e

l’infoltimento delle stazioni a disposizione del passeggero per salire e scendere dal treno.
Un esempio banale: un passeggero che oggi parta da Lucera per recarsi a Foggia, che che si deve fermare all’inizio dell’abitato, poniamo per scendere all’altezza dell’ex ospedale psichiatrico, utilizzando il treno dovrebbe scendere alla stazione centrale, prendere l’autobus e poi tornare indietro. Con il treno tram non sarà più così, in quanto potrà scendere alla prima fermata prevista per Foggia, a Candelaro ovvero stazione di Foggia Ovest.
Ma potrà fare anche di più. Accanto alla dorsale Lucera-Foggia-Manfredonia, l’altra grande opera prevista dal progetto è quella che riguarda la penetrazione urbana di Foggia, che vediamo rappresentata nella figura 2. Se anziché dover andare all’ex ospedale psichiatrico il nostro passeggero dovesse recarsi, poniamo il caso, al Tribunale, senza neanche scendere dal treno tram (oppure aspettando qualche minuto la coincidenza) potrà raggiungere direttamente il tribunale. Lo stesso discorso vale per i passeggeri che da Manfredonia si recano a Foggia, per un bacino complessivo di utenza valutato attorno a 280.000 persone.
Le nuove stazioni previste nel capoluogo, che sono poi i terminali della penetrazione urbana, sono Foggia Ovest, che sorgerà all’altezza del rione Candelaro e Foggia Est, nei pressi del quartiere fieristico. Le fermate urbane del treno tram riguarderanno invece S. Guglielmo e Pellegrino (dove il treno tram giungerà dopo aver attraversato via Lucera e viale Giotto), gli impianti sportivi di viale Pinto, l’ospedale, via Telesforo (all’altezza della nuova sede della provincia), via degli aviatori, il Tribunale, la Biblioteca, la Fiera, gli uffici comunali di via Gramsci via Galliani, piazza Cavour e la stazione centrale.
La rete tranviaria si integra con quella viaria, e non dovrebbe pertanto suscitare grandi sconvolgimenti dal punto di vista urbanistico. I binari del treno tram seguiranno il percorso della strada salvo che per quanto riguarda la cosiddette “racchette” ovvero l’anello necessario per consentire l’inversione di marcia al treno tram.

Vi è comunque da dire che il successo del progetto sta nella concreta attuazione della intermodalità, che si esprime nella creazione di ampi parcheggi in prossimità della fermate urbane del treno tram ma anche nella possibilità che attorno al tracciato del treno tram vadano ad integrarsi servizi che sono attualmente sparsi un po’ dappertutto nell’abitato cittadino. È lodevole, sotto questo profilo, l’attenzione riposta nel servire i maggiori uffici pubblici della città come quelli giudiziari e degli enti locali. Il resto dovrà farlo appunto il PUG, che dovrà sforzarsi di concentrare attorno alla nuova prospettiva di mobilità di cui la città di sta dotando la dotazione dei servizi.