



Riceviamo e volentieri pubblichiamo da Luigi Augelli la seguente nota sulla seconda stazione ferroviaria di Foggia. Augelli, presidente del comitato “*Un baffo ferroviario per Foggia*” e tenace sostenitore della ipotesi della seconda stazione, risponde all’ing. Franco Eustacchio Antonucci, intervenuto diverse volte sulla questione, su *Lettere Meridiane*.

\* \* \*

Non mi sono mai permesso di commentare le tante e sacrosante ipotesi avanzate sulla costruzione della Seconda Stazione Ferroviaria, ma quanto scritto, dall’Ing. Antonucci il 3 Settembre u.s., su *Lettere Meridiane* mi ha convinto ad intervenire ed avendo letto anche gli altri 4 articoli precedenti, ho registrato le sue convinzioni che:

- 1) la Seconda Stazione Ferroviaria verrà costruita, diversamente da chi ha affermato la intoccabilità della centralità della Stazione Ferroviaria di P.le V. Veneto e da chi ha asserito che non serve a nessuno;
- 2) non sarà costruita una semplice fermata, bensì, una Stazione Alta Velocità di Foggia/Capitanata;
- 3) il passaggio da una intenzione di non polemica o di disturbo, *Lettere Meridiane* del 9 giugno u.s., rispetto alle altre ipotesi riguardanti la ubicazione della Seconda Stazione, ad un’altra intenzione, *Lettere Meridiane* 3 Settembre u.s., che ha definito le stesse ipotesi alternative: superficiali, sterili, inappropriate, variopinte e dilettantesche, rispetto all’ipotesi Incoronata, mi ha convinto che qualcosa è accaduto tra il 9 giugno, data del primo articolo su *Lettere Meridiane* e il 3 settembre u.s. data dell’ultimo articolo.

Anche la dichiarazione fatta che la Seconda Stazione Ferroviaria non è una pertinenza della sola città di Foggia, ma coinvolgente l’intero territorio di Capitanata e tutte le città satelliti,

prospettando Incoronata come sede della nuova Stazione., dimenticando Manfredonia, San Severo, Lucera, l'intero Gargano, Ascoli, Candela, evidentemente ritenute “inclusive” nell'ambito territoriale di Incoronata, che per essere raggiunta occorreranno ulteriori 10 Km dalla stazione centrale di Foggia.

La *Lettera Meridiana* del 3 settembre u.s., evidentemente indirizzata all'Amministrazione e Consiglio Comunale di Foggia, afferma che per la costruzione di una nuova stazione occorre il parere autorevole del Prof. Karrer, prima di ogni altra elucubrazione estemporanea, incaricato a suo tempo alla redazione del PUG (Piano Urbanistico Generale) e del relativo DDP (Documento programmatico Preliminare);

E' come dire che i redattori dei PRG (Piano Regolatore Generale), da Rutelli a Benevolo per finire a Karrer, sono chiamati e incaricati dai cittadini a redigere i PRG, mentre come ben tutti sappiamo è l'Amministrazione Comunale che assolve tale compito, ascoltando tutte le Organizzazioni Imprenditoriali e Ordini professionali della città di Foggia.

Per quanto attiene al parere autorevole di Karrer, sulla ubicazione della nuova stazione, Karrer dirà che la nuova stazione dovrà essere costruita lì dove gli verrà indicato e solo successivamente individuerà le ragioni urbanistiche della scelta fatta.

In tutte e cinque le *lettere Meridiane* redatte dall'Ing. Antonucci, viene continuamente ribadito il concetto di “flussi merci”, “territorio snodo”, ecc., sempre a Sud di Foggia, trascurando le potenzialità merci del nord/ovest della Capitanata (San Severo, Apricena, Manfredonia, Lucera, Gargano), compreso il Comprensorio Fiat auto di San Nicola di Melfi. Non vorrei che fosse dimenticato il motivo per cui sono nati i corridoi 1 e 8 e i relativi investimenti dell'Alta Capacità Bari-Napoli: il Trasporto merci.

Oggi tutta la questione infrastrutturale della Provincia di Foggia si è incentrata unicamente e forse volutamente, sulla costruzione o meno della Seconda Stazione Ferroviaria.

Per le merci che transiteranno sui citati corridoi avremo la possibilità di intercettarle?

La questione infrastrutturale merci è importante quanto, se non più, di quella passeggeri da e per Roma e non si è registrato su questo tema alcun intervento né di potenziamento delle piattaforme logistiche merci esistenti (solo investimento privato), né tanto meno individuazione di nuovi siti che possano intercettare e spedire le merci che transiteranno sui corridoi ferroviari 1 e 8 (Copenaghen-Napoli-Bari-Mar Rosso) e che attraverseranno il nostro territorio.

Gli investimenti in infrastrutture dei trasporti, sia merci che passeggeri, contribuiscono a

creare ricchezza (aumento del PIL).

Terminate le opere infrastrutturali, come la Seconda stazione di Foggia, non saranno certamente gli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti venduti, da e per Roma, a sostenere il livello di ricchezza. La ricchezza deriverà dalla produzione di merci e prodotti che il territorio sarà capace di consumare ed esportare e con la disponibilità di più strutture logistiche merci, si potranno raggiungere i mercati nazionali ed europei in tempi e costi di trasporto minimi per essere competitivi.

Alla fine sono convinto che l'intera Capitanata, per questioni di interessi privati, egoistici e invidie politiche, riuscirà a non ottenere né:

- la Seconda stazione ferroviaria;
- altre piattaforme di logistica merci ;
- l'allungamento della pista del G. Lisa;
- i finanziamenti Treno-Tram;

e saremo capacissimi di addossare tutta la colpa agli odiati cugini baresi, che non ci permettono di crescere.

Luigi Augelli

Facebook Comments

## Potrebbe interessarti anche:



Augelli: “Per scongiurare il bypass necessaria la seconda stazione”



Augelli:

## Augelli risponde ad Antonucci: “Perché la seconda stazione è necessaria”

“riscattare la centralità perduta di Foggia con la seconda stazione”



Cislaghi:  
“Seconda stazione inutile e urbanisticamente pericolosa”



Quando la montagna partorisce il topolino

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 