

La conferenza stampa tenuta a Palazzo di Città dai vertici di Rete Ferroviaria Italiana e dal sindaco di Foggia ha messo diversi punti fermi nella vicenda della linea ferroviaria ad alta capacità, Napoli-Foggia-Bari, del ruolo che in essa avrà il nodo ferroviario di Foggia e della seconda stazione del capoluogo dauno, ufficialmente battezzata *Foggia Sud*.

Il primo punto fermo è quello non espresso ufficialmente, ma attorno al quale ruotava un po' tutta la vicenda della seconda stazione e le polemiche sorte circa l'utilità dell'opera.

L'attuale stazione di Foggia verrà bypassata dalla linea ad alta capacità, com'era apparso chiaro fin dall'inizio della discussione e della presentazione del primo progetto.

Il negoziato a suo tempo avviato con l'azienda ferroviaria per scongiurare il *by pass* non aveva prodotto altro che la generica dichiarazione che il "baffo" sarebbe stato utilizzato "prevalentemente" per il traffico merci. "Prevalentemente", appunto. Proprio questo avverbio – all'epoca salutato come una "vittoria del territorio" – ha invece aperto di fatto la prospettiva dell'utilizzazione del raccordo anche per il traffico passeggeri: cosa che si è puntualmente verificata con il *Frecciargento no stop* Bari-Roma.

I diversi *sit in*, gli ordini del giorno, le manifestazioni di protesta non sono riusciti ad incrinare nemmeno un po' il granitico orientamento di Rfi e meno male che strada facendo il "baffo" si è sensibilmente avvicinato alla città. Dalla localizzazione iniziale a Cervaro (circa 15km) si è passati a quella attuale (che dista 5 km dal centro), rimettendo in funzione una vecchia bretella e rendendo l'ipotesi della seconda stazione, se non altro, più digeribile.

Sta di fatto che, con la ribadita volontà di Rfi di utilizzare quella bretella quale raccordo alla linea ad alta capacità, la seconda stazione era divenuta per Foggia la sola possibilità di restare agganciata all'alta capacità.

Ogni altro ragionamento è puramente accademico.

Il secondo punto fermo è che l'attuale stazione non verrà penalizzata dal *by pass*. Anzi. Le

dichiarazioni rilasciate dai vertici di Rfi sembrano preludere a un rilancio del polo ferroviario foggiano. Dopo decenni di penalizzazioni ai danni di Foggia, il management aziendale sembra essersi finalmente accorto che la geografia non è una opinione.

Le dichiarazioni rilasciate nel corso della conferenza stampa dal responsabile della Direzione Investimenti per il Sud di Rdi, Roberto Pagone sono più che rassicuranti: "Nei prossimi 4 anni Foggia assumerà una funzione decisiva nella nostra rete infrastrutturale. Con riferimento al Corridoio 5 della rete TEN-T a Foggia è assegnata una funzione di collegamento decisiva che ne farà uno snodo di straordinaria importanza per l'intero Mezzogiorno. Entro quattro anni Foggia sarà collegata a Napoli in poco più di un'ora e vedrà una velocizzazione delle corse sulla tratta adriatica, oltre che avere la possibilità di essere crocevia anche per i collegamenti verso e da Potenza. Le infrastrutture che stiamo realizzando servono a connettere il territorio, creando le condizioni per un aumento del volume del traffico di passeggeri e merci su ferro".

L'investimento complessivo previsto, di 50 milioni, sarà devoluto in misura maggiore (30 milioni) proprio al potenziamento infrastrutturale e tecnologico della stazione centrale (20 milioni, invece, il costo di Foggia Sud).

Terzo, ed ultimo, punto fermo è che l'orientamento di Rfi premia gli sforzi di quanti avevano cercato di costruire attorno alla questione della seconda stazione una prospettiva più complessiva. A livello istituzionale, l'assessore comunale all'urbanistica, Francesco D'Emilio, che ha condotto la delicata trattativa con Rfi e ha inserito la seconda stazione nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile presentato al consiglio assieme al suo collega Claudio Amorese, e il consigliere comunale e provinciale, Pasquale Cataneo, promotore in entrambi i consessi di una mozione (approvata) che inserisce la seconda stazione in un contesto avanzato di modalità. Ma non va dimenticato il ruolo svolto dalla società civile e, in particolare, dal *Comitato Un Baffo per Foggia* coordinato da Luigi Augelli, che è stato il primo a intravedere nella seconda stazione l'ultima spiaggia per evitare il definitivo ridimensionamento del polo ferroviario Foggia.

Dopo diverse assemblee popolari, Augelli e il Comitato avevano formalmente incontrato Rfi nello scorso mese di giugno (nella persona dell'ing. Ciro Napoli, responsabile del progetto della seconda stazione) ricevendo ampie rassicurazioni sull'iter dell'opera, che sembra aver

imboccato la dirittura d'arrivo.

La speranza è che, dopo tante polemiche, adesso si possa avviare una riflessione condivisa attorno a uno dei più grandi investimenti che Foggia sia riuscita ad intercettare, dopo molti anni a questa parte.

In tal senso, il sindaco Landella ha annunciato che incontrerà i sindacati (Cgil, Cisl e Uil sono contrarie alla realizzazione dell'opera, mentre è d'accordo la Fast Confsal) per avviare un confronto e sensibilizzare quanti sono contrari sull'opportunità che la seconda stazione rappresenta per la città.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

- 
  Seconda stazione e aeroporto: pressing per la discussione in consiglio comunale
- 
  La seconda stazione a Foggia: l'opportunità e i rischi

- 

  Seconda stazione: Landella dice sì a Rfi

- 

  Aeroporto Lisa, si volta pagina. La Regione dà retta al territorio

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 350