Fa discutere e molto, com'era facile prevedere, la *lettera meridiana* di ieri sulla eventualità di una seconda stazione per Foggia, sulla linea AC/AV Napoli-Foggia-Bari. Gli interventi sono per lo più orientati alla possibilità della nuova stazione, che non alla sua localizzazione, questione tutt'altro che secondaria visto che, comunque vadano le cose, l'infrastruttura avrà un impatto urbanistico, ma anche economico, non indifferente.
Gli interventi sono molti, sicché l'articolo è lungo: ma vale la pena di leggerlo e con attenzione, perché non sempre l'opinione pubblica cittadina si esprime con tanta passione.
Condividendo il post di *Lettere Meridiane*, l'avv. Giulio Treggiari, presidente del *Rotary Club* di Foggia, lancia un appello: "Non perdiamo anche questo "treno" !"

Antonio Matrella, architetto ed autore di un apprezzato volume che passa in rassegna anche i problemi urbanistici rappresentati dallo scalo ferroviario foggiano, si sofferma proprio su questo aspetto della questione: “La ferrovia è un problema da decenni, non permette uno sviluppo armonico della città, la sua eliminazione è un ipotesi vantaggiosa che ristabilisce i percorsi che ci legano al territorio, aggredendo la linea ferroviaria monodirezionata, ricostruiremo i flussi sanguigni strozzati (viabilità) ma, per fortuna, non morti. Oggi la città ha bisogno di un rilancio, di un ipotesi che allontani i dubbi e le paure, ricostruendo un legame con l’ambiente circostante. Una guida forte che rinsaldi il presente con il passato. Questa dello spostamento della stazione è una grande opportunità per dare nuovo slancio ad una pianificazione urbanistica che tenga in conto delle origini del territorio che sono anche rivolte al mare che per 2 secoli la presenza della stazione ferroviaria ci ha negato.” (A sinistra un grafico che mostra la situazione delineata da Matrella).

Anche Alfre de Martino, come Matrella, vola alto. Dice no al *bypass* dell’attuale stazione ma…. “se fosse uno spostamento di tutto l’impianto sarebbe una ipotesi da considerare, perché manterrebbe inalterati il ruolo di unico riferimento ferroviario per tutte le linee, così da tornare utile per i viaggiatori provenienti da fuori città che avessero bisogno di prendere le famose coincidenze, ma purtroppo così non è, si tratta di uno sdoppiamento utile solo a suicidare il ruolo ferroviario di Foggia, unico in tutto il centro sud Italia! È per questo che dobbiamo pretendere e non accontentarci!”

De Martino si lamenta anche della natura dell'infrastruttura (ma va detto che, al momento non esiste alcun progetto, neanche di massima): " Vi chiederei, per favore, di non chiamarla seconda stazione, sarà poco più di una pensilina, il costo degli impianti da solo mangerà buona parte dei quindici o venti milioni che siano, poi quel che rimane va bene per un sotto passo, un bagno e una pensilina, avete presente la nuova stazione Manfredonia ovest?
Luigi Marmorino è decisamente più possibilista: "Foggia come stazione e nodo ferroviario di ex importanza nazionale , ormai , è così. Accontentiamoci del " baffo ", .ma ho paura che ci faremo scappare anche quello per nostro disinteresse o liti interne … per poi incolpare come solito i baresi. Il punto è proprio quello evocato da Marmorino. In un modo o nell'altro bisogna decidere, perché il tempo trascorre, e il rischio che si perdano i finanziamenti che consentirebbe la costruzione della stazione diventa sempre più corposo.
Alfre de Martino, però, non ci sta e ribadisce i l suo "no" alla seconda stazione, con un ragionamento più approfondito rispetto ai primi interventi. Ecco quanto scrive.

Come si fa, ma come si fa a stravolgere la realtà dei fatti facendo credere ai cittadini cose che non stanno né in cielo e né in terra? la centralità della nostra stazione non si tocca e nessuno per ora, tranne qualche furbacchione che dice il contrario, di sicuro, nemmeno RFI si sognerebbe di bypassare la stazione di piazzale Vittorio Veneto, e per cosa poi? Per una pensilina, udite udite, dal costo di 20 milioni di €, per spostare in periferia, ripeto, sotto una pensilina, una parte di passeggeri, che avrebbero tutto da perdere, arrivando a Foggia sull'adriatica, con bagagli al seguito a raggiungere la

pensilina della Bari-Napoli all'altro lato della città o viceversa, per prendere una coincidenza. A parte che i treni veloci hanno tutti due cabine motrici, una in testa ed una in coda…, poi, si è considerata l'ipotesi di una bretella che porti i treni a fare un mini circuito che gli eviti di fare retromarcia? E qui si parla come al solito dell' ipotesi Ponte Albanito, una bretella lunga oltre 20 km con una quantità enorme di espropri da fare, ovvio che non sia fattibile per i costi, anche se…, altrove non hanno badato a spese, solo da noi si brucia la pizza? Ci potrebbero essere però altre ipotesi, come ad esempio, fare una diramazione, che dalla zona ASI, seguendo in falsa riga il percorso della circonvallazione e dell'autostrada, (riducendo così enormemente i costi di eventuali espropri) e con una lunghezza inferiore di almeno la metà, aggiri la città fino a nord in zona statale 16 direzione San Severo, e con un curvone, secondo baffo, giri verso Foggia piazzale Vittorio Veneto, creando un circuito per cui i treni procedano diritti senza fare retromarcia o cambio cabina, sia in direzione Bari e sia in

direzione Napoli, questo in più, consentirebbe anche ai convogli merci in transito sull'adriatica di non passare più in città. Si salverebbe la funzione di Hub dello scalo e non solo, considerando in toto la questione mobilità non solo ferroviaria ma anche su gomma con la realizzazione del terminal dei Bus. Ma come si fà ad essere così miopi ed accondiscendenti? C'è qualcuno che aspetta solo che siamo noi a firmarci la condanna, non esistono cose ormai decise, anzi gli accordi del baffo erano e restano al solo utilizzo merci, stop, è il territorio l'unico soggetto che può decidere in merito, ecco perché ci fanno fretta e qualcuno purtroppo ci sta cascando! Una stazione più una pensilina per ritrovarci di fatto un Hub distrutto e frammentato per sempre, questo è il gioco di qualcuno, come il gioco di qualcuno è stato il non prendere iniziative alla velocizzazione della linea Potenza-Foggia, cosa richiesta e fatta in territorio Lucano, da noi invece la regione Puglia è stata sempre latitante, ma prevede soldi a bizzeffe per realizzare una Bari-Altamura- Matera che a detta di tutti non interessa nemmeno i Materani, che al contrario

vorrebbero un collegamento con il nord barese e Foggia senza passare per Bari. Questa partita se si perde rimarrà nella storia, con nomi e cognomi di chi ne è stato artefice, questa città si è vista radere al suolo i suoi beni e figli migliori durante la guerra!

Paolo Amorico, che da tempo segue con attenzione la questione ferroviaria risponde a De Martino: "Se si tratterà di una semplice pensilina, sarà solo perché, come sempre, in questa città si parla e si parla senza cogliere le reali occasioni di sviluppo. Date un occhio in rete alla seconda stazione di Reggio Emilia per la TAV. Basterebbe un sufficiente concentrato dove collocare alcune attività economiche (Bar, Tabacchi, Taxi ecc…). Le uniche osservazioni sensate, dopo anni. sulla opportunità di una seconda stazione, le ho lette dal signor Alfre de Martino."
E d'accordo ad una ipotesi tipo Reggio Emilia si dichiara anche Nicola Biccari: "Se ci facessero una stazione come a Reggio Emilia, andrebbe benissimo."
Sulla bacheca della pagina *facebook* di *Lettere Meridiane* (se non vi siete ancora iscritti, fatelo cliccando mi piace direttamente sulla pagina, per non perdere neanche un post), Piero Gambale scrive:" questa vicenda è veramente emblematica di due cose: a) le grandi infrastrutture del Sud si "traducono", sul piano dei vantaggi, in risibili miglioramenti dei tempi; b) sul piano dei costi, ti tolgono la stazione dal centro città e te la mettono (sempre che la facciano) ben distante dal capoluogo. Poi ti dicono che devi anche muoverti…altrimenti non te la fanno proprio…la stazione. In questo modo, la seconda provincia italiana per estensione non è più sulla linea ferroviaria nazionale. Quanto ha ragione il mio amico Antonio Russo! Il declino si programma. Grazie a tutti! E poi dicono che devi costruire sviluppo…cosa ne pensi Antonella Caruso? Mi spiace per Ferrovie del Gargano, che si stanno facendo il mazzo.
Giuseppe De Cata non è d'accordo: "E se la stazione la costruissero sotto casa? Vediamo un po'! Nella stazione attuale si parcheggia comodamente? C'è un'autostazione da cui può partire la navetta. O il problema è di chi deve raggiungere il posto da Foggia nord. Si faccia

questa stazione serve per andare a Roma non per andare da casa all'ufficio."
Non mancano vibrate proteste come quella di Antonio Barrasso: "La colpa è dei nostri politici (caramellai).Fra breve si porteranno Padre Pio a Bari! Ma non date la colpa ai baresi! La colpa è dei nostri caramellai "
Dello stesso tenore l'intervento di Francesco Bacchelli: " Che vergogna bypassare la città capoluogo di una delle province più grandi d'Italia per recuperare 7 minuti."
Milly Pellegrini dichiara le sue perplessità circa i tempi ristretti in cui la scelta va operata: "Come mai qui ci vogliono mettere tutta questa fretta e invece per l'aeroporto se la prendono comoda e rimandano a tempi biblici?!

Il gruppo facebook *Quartiere Ferrovia/Viale XXIV Maggio – Foggia Social Street*, per ovvie ragioni sempre molto attento ai problemi che riguardano la stazione, ospita un intenso confronto animato dal consigliere comunale Pasquale Cataneo, che scrive, accludendo la foto che vedete a fianco: "Guardate cosa ha fatto la Regione Campania nel cosiddetto Patto per il Sud sottoscritto con il Governo per Salerno….e confrontatelo con quello finora previsto dalla Regione Puglia per Foggia e l'intera Capitanata!
Obietta Nino Abate :" Ma a Salerno hanno avuto De Luca"
Risponde Cataneo: "Già…ma noi, e sottolineo noi, possiamo fare la nostra parte…
Il consigliere comunale insiste, sciorinando dati e paragoni e stigmatizzando le differenze a Sud tra Tirreno e Adriatico! "La Regione Puglia per l'intera provincia di Foggia su 630

milioni suddivisi (pag.1 del File Regione Competitività), che prevede complessivamente 2 Miliardi di Euro, ha previsto 30 milioni per le strade dei Monti Dauni e tre per le isole Tremiti. E a ciò si aggiunge che l'aeroporto di Salerno è nel Piano nazionale degli Aeroporti mentre il Gino Lisa di Foggia è fuori! Quello di Salerno, a differenza di Foggia, non è presente nella programmazione U.E. e ha registrato, nell'ultimo triennio di attività dello scalo foggiano, molti meno passeggeri (1/3 circa).
Mi permetto di precisare che il Patto sottoscritto tra Governo e Città metropolitana di Bari conta 230 mln di euro di opere alle quali si aggiungeranno, se verrà confermato l'elenco dei progetti approvati dalla Giunta regionale della Puglia qualche giorno fa, solo tenendo conto di quelli indicati a pag 1 del File Regione Competitività, sempre per l'area metropolitana di Bari, altri 210 mln di euro (33% dei circa 630 mln previsti in tale pagina 1)! Nella stessa pagina le somme per la provincia di Taranto sono circa 235 mln (37%), per Lecce 148 (23%) poi arriva Foggia con 33 mln (5,2 % del totale delle risorse di questa pagina 1) BAT e BR non pervenute!
Pasquale Cataneo conclude intervenendo poi sul titolo della lettera meridiana in cui si diceva "Foggia cincischia". " Il Consiglio comunale di Foggia non cincischia anzi ha posto il tema della mobilità sostenibile e della integrazione modale quale uni degli elementi essenziali per promuovere lo sviluppo territoriale."
Il dibattito è aperto.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

-

La frenata del M5S: "Seconda stazione a Foggia? No grazie."

-

  Augelli: “Per tutelare Foggia, necessaria la seconda stazione”

-

  Seconda stazione a Foggia Sud: il sì del Comune

-

  Arriva Italo, un’opportunità per Foggia

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 19