



La Regione non c'entra. Se Foggia e la Capitanata si sentono penalizzate dall'offerta dei servizi ferroviari devono rivolgersi a Trenitalia. Lo dice il governatore regionale pugliese, Michele Emiliano, replicando ad un messaggio inviatogli dal giornalista Domenico Di Conza, che ha postato, autorizzandomi a pubblicarla, la risposta del governatore quale commento alla *lettera meridiana* di stamattina sul nuovo orario ferroviario estivo che sancisce ormai ufficialmente, il bypass della stazione ferroviaria di Foggia nei collegamenti tra Bari e Roma. Il giornalista aveva scritto ad Emiliano: "Sul collegamento ferroviario Gallipoli-Roma con il FrecciaLink, le fermate a Monopoli ed Ostuni del Frecciarossa da a per Roma, Michele Emiliano rischia di perdere rispetto e credibilità da parte della comunità foggiana. Nel frattempo da Foggia a Roma ormai andiamo in auto. Caro Michele Emiliano le promesse si mantengono, e chiedere scusa è possibile, quando ci sono ancora i tempi per rimediare ad un grave errore."

Questa la risposta del governatore regionale pugliese che, per la verità, è stata tempestiva: "Non so veramente di cosa parla. Nessuna di queste decisioni che lei elenca dipende dalla Regione. Ogni vettore fa le sue valutazione e propone la sua offerta. Ormai non esiste più il trasporto pubblico, come lo si concepiva una volta. I politici non prendono queste decisioni. Possono solo suggerire a chi poi deve decidere secondo il proprio interesse."

Per dovere di precisione e correttezza, va detto che sulle anticipazioni che avevano fatto intravedere la possibilità di un treno veloce tra Foggia e Roma (poi effettivamente previsto

nel nuovo orario, ma con partenza da Benevento), Emiliano non c'entra nulla, anche se un assessore della sua giunta, il foggiano Raffaele Piemontese, aveva sostanzialmente confermato la notizia, poi rivelatasi erronea, commentandola entusiasticamente.

Allo stesso modo, Emiliano ha ragione quando dichiara di non conoscere le singole scelte di Trenitalia. Il governatore omette però un particolare che sulla intera vicenda grava come un macigno e che smentisce la tesi della estraneità della Regione.

Il bypass non è soltanto una questione di scelte di Trenitalia, essendo stato reso possibile da infrastrutture finanziate con il consenso della Regione, e assecondate dalla classe politica foggiana, con l'impegno che sarebbero servite solo per il traffico merci. Non si può dimenticarlo.

Il diretto Bari-Roma, con il conseguente salto della stazione di Foggia, è stato reso possibile con la riattivazione della bretella di Incoronata finanziata con fondi FAS, nell'ambito del Contratto istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria "Napoli-Bari-Lecce-Taranto" sottoscritto il 2 agosto 2012 a Roma, dai Ministeri per la Coesione Territoriale e delle Infrastrutture e Trasporti insieme alle Regioni Puglia, Campania e Basilicata e al Gruppo FS Italiane.

Per fugare i timori che la bretella prevista per il traffico merci potesse venire utilizzata anche per i passeggeri e di conseguenza potesse tagliar fuori la stazione di Foggia dai collegamenti tra Bari e Roma vi furono perentorie assicurazioni sia da parte degli esponenti della Regione Puglia, sia da parte del management di Rete Ferroviaria Italiana, durante la presentazione ufficiale dell'opera.

Il compianto Guglielmo Minervini, che allora sedeva nel governo regionale pugliese quale assessore alle infrastrutture strategiche, fu molto chiaro a riguardo fugando ogni dubbio: "la stazione di Foggia non si tocca, la sua centralità non è in discussione".

Dello stesso tenore l'intervento di Roberto Pagone, direttore territoriale di produzione di Rete Ferroviaria Italiana, che sostenne: "la bretella consentirà di bypassare la città solo per ciò che concerne le merci che, dopo la tragedia di Viareggio, ci confermano l'urgenza di riformare il sistema ferroviario in tal senso. Lo abbiamo fatto per Taranto e Bari. Lo faremo anche per Foggia."

Va detto ancora che il ripristino della vecchia bretella ha fatto risparmiare un bel po' di danaro a Rfi, in quanto il baffo sulla linea ad alta capacità ferroviaria Napoli-Bari era previsto inizialmente a Cervaro, con oneri molto più rilevanti anche dal punto di vista degli

espropri, e che l'avvicinamento della bretella all'abitato (passa sotto il cavalcavia di via Bari) rende possibile, in prospettiva, la realizzazione della seconda stazione, rispetto alla quale il Comune di Foggia ha presentato ad iniziativa del consigliere comunale Pasquale Cataneo un ambizioso progetto, che non ha ottenuto finora risposta né da Rete Ferroviaria Italiana né dalla stessa Regione, che - come abbiamo visto - non ha proprio alcun titolo a chiamarsi fuori.

Gabbati sì, fessi no.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



Condannati al declino: gli schiaffi alla Capitanata di Autostrade e Trenitalia



Gino Lisa- Regione.... mo' basta



Altro che patto. Ci hanno fatto il

pacco.



Il Salento vince le
sue battaglie.
Foggia le perde
tutte. Ecco
perché.

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 29