

LUIGI AUGELLI

**TRASPORTO AD ALTA CAPACITA'
LINEA FERROVIARIA
BARI-NAPOLI**

INDICE

| | |
|--|-----------|
| CAPITOLO 1° PREMESSA - FUTURO SCENARIO NAZIONALE E MONDIALE DI TRAFFICO MERCI | 3 |
| CAPITOLO 2° MANTENIMENTO DELLO STATO ATTUALE SUL NODO DI FOGGIA | 7 |
| CAPITOLO 3° PROGETTO RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.) DI VELOCIZZAZIONE ED ALTA CAPACITA' DELLA LINEA NAPOLI-BARI | 8 |
| CAPITOLO 4° VARIANTE AL PROGETTO R.F.I PROPOSTA DAL COMUNE DI FOGGIA | 16 |
| CAPITOLO 5° PROPOSTA DI PROGETTO DI MEDIAZIONE FRA PROGETTO R.F.I. E PROGETTO COMUNE FOGGIA ATTRAVERSO IPOTESI COSTRUZIONE STAZIONE A FOGGIA SUD IN PROSSIMITA' EX CURVONE RACCORDO BIVI CERVARO E INCORONATA | 21 |
| CAPITOLO 6° IPOTESI DI SCHEMA DI VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI INTERVENTO SUL NODO DI FOGGIA | 24 |
| CAPITOLO 7^ CONCLUSIONI | 27 |
| RASSEGNA STAMPA ANNO 2006 E CONFERENZA IN BENEVENTO DEL 30/10/2006 | 33 |

**CAPITOLO 1^ -
PREMESSA - FUTURO SCENARIO NAZIONALE
E MONDIALE DI TRAFFICO MERCI**

Doveroso è trattare preliminarmente questo scenario, se vogliamo successivamente capire la validità dei progetti infrastrutturali, in questo caso ferroviari, che riguardano il territorio della Regione Puglia ed in particolare di quello della Capitanata.

A livello nazionale (**FIG. 1**) il traffico merci di grande cabotaggio proveniente da Est (Cina, India) attraverso l'ingresso nel Canale di Suez, e da Ovest (Africa, Spagna, Nord Europa) approda attualmente nel porto di **Gioia Tauro (Calabria Tirrenica)** smistandosi in parte via mare nei porti Italiani e nella maggior parte attraverso la rete ferroviaria.

La linea tirrenica ferroviaria collega Gioia Tauro con il centro smistamento di **Marcianise (nel Casertano)** per essere successivamente trasportata sulle due direttrici tirrenica (linea Cassino e linea Formia) e su quella trasversale tirrenico-adriatica Marcianise-Foggia-Bari-Pescara-Ancona-Bologna.

A questo già importante scenario nazionale si collegano due scenari di trasporto merci ferroviari e passeggeri di rilevanza europea e mondiale (**FIG. 2**) rappresentati dai "**Corridoi 1 e 8**" che collegano rispettivamente la **Danimarca (Copenaghen) all'Italia (Napoli) via Milano e Bari a Durazzo (Albania) fino a terminare nei Paesi che si affacciano sul Mar Nero.**

In questo contesto, il 27 luglio 2006 in Roma i Presidenti delle Regioni Campania (Bassolino) e Puglia (Vendola) alla presenza del Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro hanno firmato un protocollo d'intesa per la velocizzazione ed aumento della capacità di trasporto (**T.A.C.**) della linea

ferroviaria Napoli-Bari, che collegherà di fatto i corridoi 1 e 8 congiungendo in tal modo il nord Europa, attraverso l'Italia e i Balcani , con i Paesi del medio ed estremo oriente (Cina, India, Giappone).

Risulta facile comprendere l'importanza di un sistema infrastrutturale così concepito che, se captato dal nostro territorio, consentirà in un futuro prossimo uno sviluppo economico, culturale e sociale.

FIG. 1 LINEA NERA \equiv LINEA F.S.



FIG. 2 LINEA NERA \equiv LINEA F.S.



**CAPITOLO 2[^] -
MANTENIMENTO DELLO STATO ATTUALE
SUL NODO DI FOGGIA**

Una delle ipotesi sulla quale sarebbe possibile pronunciarsi è quella di lasciare il trasporto merci e viaggiatori così come già oggi si svolge, con ingressi e ripartenze per Napoli-Roma e Bari dall'attuale stazione di Foggia.

Il termine tecnico usato per definire l'arrivo e la partenza dei treni nella identica direzione di marcia è detto **regresso**.

Questa ipotesi manterrebbe la centralità del nodo ferroviario di Foggia nello scenario del sistema dei trasporti ferroviari italiani, la cui funzione **trova il consenso unanime dei cittadini dell'intero territorio della Capitanata.**

**CAPITOLO 3[^] -
PROGETTO RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.)
DI VELOCIZZAZIONE ED ALTA CAPACITA'
DELLA LINEA NAPOLI-BARI**

All'ipotesi di mantenimento dello stato attuale del trasporto ferroviario, sul nodo di Foggia, R.F.I. ha risposto sviluppando un progetto, (**FIG. 3**), di potenziamento dell'attuale direttrice ferroviaria Napoli-Bari, che prevederebbe una **bretella**, o come attualmente si usa indebitamente chiamarla "**baffo**", che eviterebbe l'ingresso dei convogli ferroviari nella stazione di Foggia.

La bretella partirebbe dal Km. 6 circa dell'attuale linea ferroviaria Foggia-Cervaro per innestarsi, attraverso l'area industriale di Incoronata nella stazione di Incoronata.

La variante progetto R.F.I. consentirebbe

- a) un aumento del raggio di curvatura rispetto al vecchio ed abbandonato curvone tra bivio-Cervaro e bivio Incoronata, facendo conservare una elevata velocità ai convogli ferroviari;
- b) una ricongiunzione con l'attuale linea ferroviaria a nord-est della stazione di Cervaro shuntando la stessa stazione.

Il progetto R.F.I. si prefigge di evitare, al traffico merci e passeggeri da e per Bari e Napoli-Roma, l'ingresso e la ripartenza (il termine tecnico usato per definire l'arrivo e la partenza dei treni nella stessa direzione di marcia è detto **regresso**) dei treni dalla stazione di Foggia consentendo risparmi dei tempi di percorrenza complessivi sulla direttrice Roma-Napoli-Bari.

Occorre precisare che il concetto di variante o di "bretella" o più comunemente detto "baffo" (vedi fig. 3, curva colore verde con grande raggio di curvatura) è stato confermato da RFI, solo che il percorso previsto in fig. 3

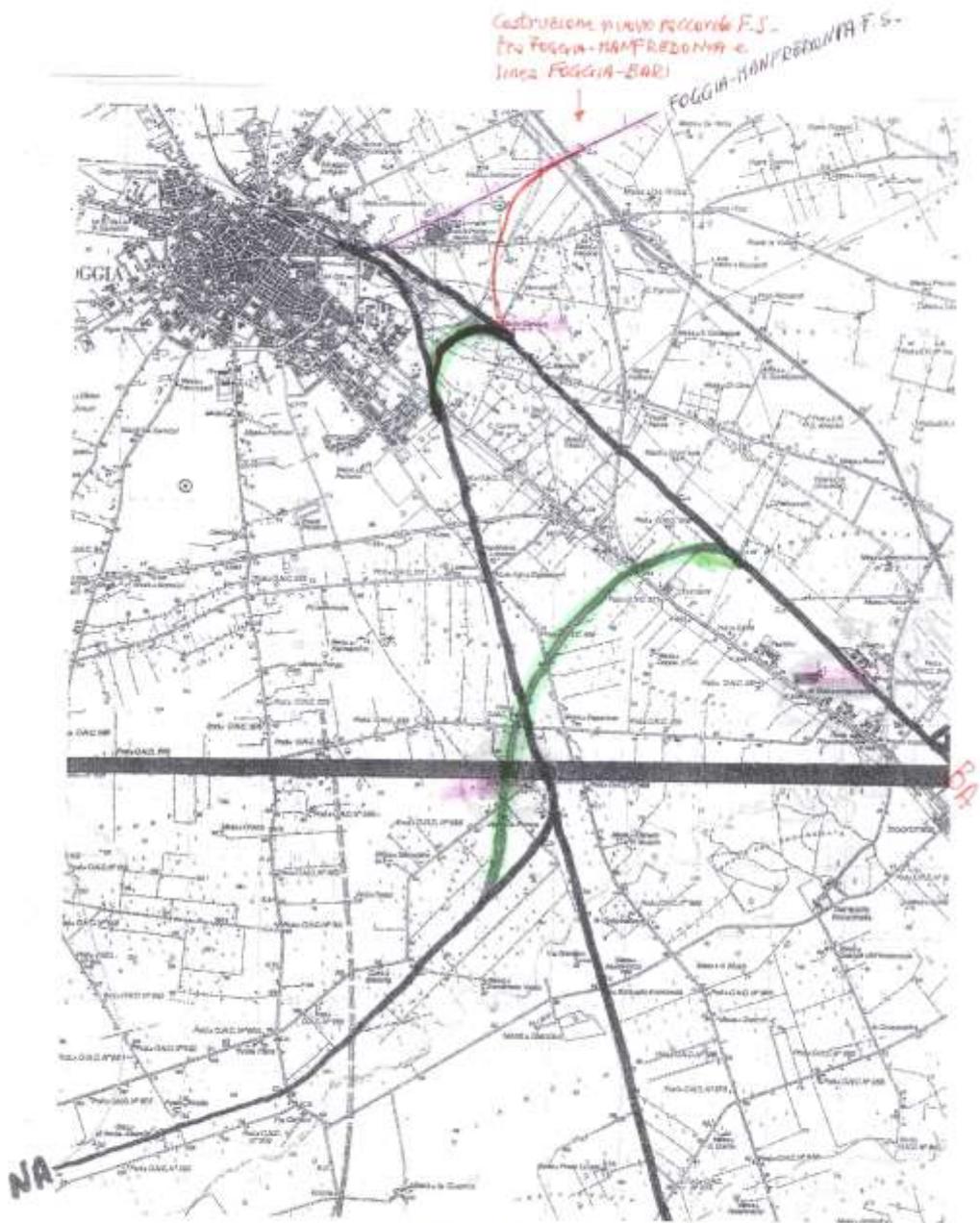


FIG. 3

P2

è stato sostituito, per evidenti ragioni di forte antropizzazione del percorso prescelto per cui sarebbero stati evidenti lungaggini dei tempi di attuazione della variante per gli espropri dei terreni e relative resistenze legali dei proprietari dei terreni, per cui si sta lavorando attualmente sul percorso del vecchio “curvone” tra bivio Cervaro e bivio Incoronata (vedi fig. 3, curva colore verde con piccolo raggio di curvatura), sono stati già posati i binari, la cui attivazione è già prevista nel giugno 2015.

Per chi non sapesse cosa è il “curvone”, esso è un percorso ferroviario utilizzato durante il periodo bellico e subito dopo dismesso, che collegava ferroviariamente il Bivio Cervaro con il Bivio Incoronata.

Con l’attivazione del “curvone”, che avverrà nel giugno 2015, occorre tenere in fortissima considerazione quanto affermato dall’Amministratore Delegato di RFI il pugliese Ing. Michele Elia, il quale oltre ad affermare la celerità che avranno le merci per il transito da Bari a Napoli, ha pure ipotizzato la possibilità di treni viaggiatori Bari-Roma senza fermata a Foggia (vedi FIG. 3 BIS rassegna stampa Gazzetta del Mezzogiorno del 30 Settembre 2014).

La fermata prevista dal progetto R.F.I., in prossimità della stazione di Cervaro, servirà a raccogliere i viaggiatori del bacino di utenza non solo della Capitanata, ma anche quelli del basso Molise (Termoli), della Basilicata (Melfi) che dovranno recarsi a Roma-Napoli e Bari, i quali viaggiatori dovranno sommare agli attuali tempi di percorrenza, per raggiungere tali città, anche quelli di attesa treno con un aggravio dei tempi calcolabili in un’ora circa, facendo sosta e attesa treno in un sito (quale sarà la fermata in prossimità della stazione di Cervaro) abbandonato della campagna di Cervaro.

I cittadini del territorio non solo della Capitanata si vedranno aumentare di un’ora circa, se il progetto R.F.I. andasse in porto, il tempo di percorrenza per

raggiungere Bari, Napoli e Roma, mentre i viaggiatori del bacino di utenza del sud della Puglia (Bari, Lecce) per raggiungere Napoli e Roma risparmierebbero 12 minuti circa sull'attuale tempo complessivo di percorrenza.

A questo danno, perpetrato nei confronti del già martoriato territorio della Capitanata, se attuato, se ne aggiungerebbe un altro ancora più grave, se la fermata dei treni da e per Bari-Napoli-Roma venisse così stabilita, come R.F.I. prevede nel suo progetto, vedrebbe il territorio della Capitanata subire un ulteriore isolamento costituito dal passaggio dei corridoi 1 e 8 del traffico merci, senza che tali corridoi possano comprendere e coinvolgere il traffico merci prodotto nel territorio della Capitanata.

Non bisogna dimenticare, a tal proposito, che vi è stato in un recente passato una proposta della FILT-CGIL, la quale prevedeva un raccordo ferroviario tra l'ASI (Zona industriale di Incoronata), quale piattaforma merci che RFI avrebbe dovuto costruire per l'acquisizione del consenso da parte del territorio della Capitanata per ripagare il territorio stesso per la perdita degli ingressi dei treni merci nella stazione di Foggia a seguito dell'attivazione del curvone, all'Aeroporto G. Lisa, al quale collegare ferroviariamente anche il prodotto auto proveniente dall'industria di S. Nicola di Melfi e non ultimo l'apertura di un casello autostradale di Incoronata per l'arrivo e partenze container merci su TIR.

Importante è, dunque, richiedere con forza la costruzione, sull'Area di Sviluppo Industriale di Incoronata, di un Interporto Container che permette di ricevere e spedire merci, prodotti non solo nel nostro territorio della Capitanata attraverso la composizione di treni merci, che utilizzando i corridoi ferroviari 1 e 8 e la linea Adriatica F.S. Lecce-Bologna possano portare sui mercati nazionali ed europei le nostre merci prodotte, in tempi brevi e sicuri.

SE UN AVVERBIO MODIFICA I PERCORSI FERROVIARI

di FILIPPO SANTIGLIANO

Nei giorni scorsi il sottosegretario alle Riforme, Scalfarotto, ha riferito di un colloquio con il collega ai «trasporti», De Caro, a proposito dei collegamenti alla capacità dalla Puglia a Napoli-Roma che potrebbero bypassare la stazione ferroviaria di Foggia. Scalfarotto ha riferito che questo non accadrà e che «non esiste alcuna ipotesi di smistamento del traffico in una stazione alternativa a quella attuale di Foggia». Rassicurazioni importanti anche se l'Avverbio-Rit ha riferito della possibilità di treni diretti Bari-Roma senza fermata a Foggia. Ipotesi, per il momento, anche se legate al cosiddetto «baffo» autorizzato dalla Regione per il traffico merci. Il «baffo» è una curva che, all'altezza di Cervaro, devia il traffico su rotaia.

A questo punto per essere davvero tranquilli e non avere tra qualche anno brutte sorprese, sarebbe opportuno che il Governo Vendola, che maggiormente si è apeso per l'alta capacità Bari-Napoli, modificasse un «avverbio» nella delibera di accompagnamento a questo importante investimento. Come? Semplice. Sostituendo l'avverbio «prevalentemente» con quello di «esclusivamente». Perché è nell'avverbio che potrebbe nascondersi il trucco. Prevalentemente merci, ma non solo. Esclusivamente merci, perché i passeggeri vanno unicamente in stazione. A Foggia. Così, a futura memoria.

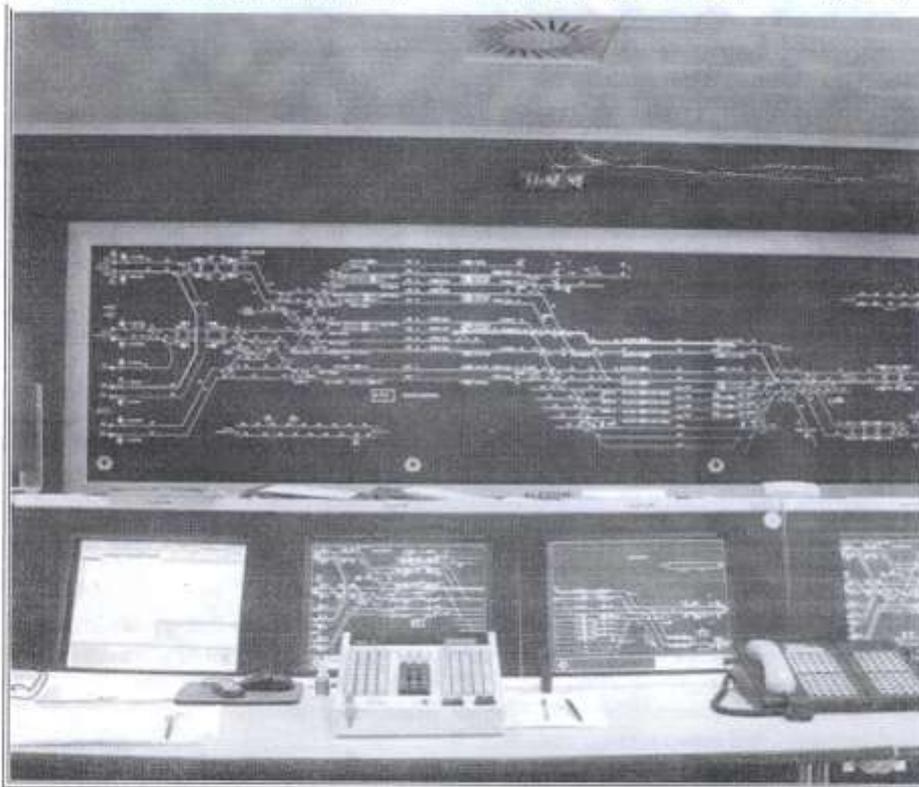
FIG. 3 BIS

Colpiti 97mila ettare
ammonta a 170 milioni
di euro il danno solo per
le mancate produzioni

TUTTI SUL PODIO



«Oasi ad
oltre le e



Attenzione: La denominazione di ACC è stata ufficializzata con apposita Disposizione di RFI 18/2006. Dal 1° Aprile 2006 in tutti i testi normativi i termini "ACS" e "Apparato Centrale Statico" sono stati sostituiti con i termini "ACC" e "Apparato Centrale Computerizzato"

L'ACC è il nuovo sistema di controllo e gestione di tutti gli enti di stazione che permettono la circolazione con i massimi requisiti di sicurezza dei convogli ferroviari all'interno di una stazione; esso rappresenta, al momento, uno dei sistemi al massimo livello tecnologico nel settore del segnalamento ferroviario. Grazie a questo sistema, tutti gli enti di stazione che gestiscono la circolazione ferroviaria sono sottoposti al controllo di un elaboratore a logica programmata che gestisce il movimento dei convogli prelevando orari ed informazioni da una determinata memoria (tale orario è dinamico e può essere aggiornato in tempo reale, definito anche come M53 dinamico). L'ACC è costituito da un TMR (Triple Modular Redundancy), formato da tre Unità di Elaborazione (UE), che gestisce tutte le operazioni logiche, in cui viene inserita la configurazione dell'impianto, e da posti periferici (PP) dove sono allocate le apparecchiature statiche che si occupano della manovra, del controllo e della diagnostica degli enti. Gli impianti del sistema sono composti da una Unità di Elaborazione delle

<http://www.ilmondodeitreni.it/acs.html>

FIG. 3 TER

01/09/2014

Logiche di movimento (UEL), che gestisce le logiche di "movimento treni" in stazione con requisiti di sicurezza, da una Unità Interfaccia Operatore (UIO), dotata di video terminali e da una Funzione di Supporto (UFS), che gestisce la supervisione dei movimenti treni, la diagnostica, la manutenzione e le funzioni di servizio.

La tecnologia degli ACC sviluppata dalle varie ditte del settore per l'interfaccia operatore (UIO o HMI), varia leggermente da azienda ad azienda

Le principali caratteristiche tecniche degli ACC sono le seguenti:

- gli organi di comando degli itinerari sono costituiti da una "Tastiera Funzionale" (TF) e da tasti e levette singoli
- le ripetizioni relative allo stato degli enti ed ai comandi impartiti sono visualizzate sul terminale video (QLV) e sui tasti e levette singoli;
- l'apparato è del tipo detto "**a leve libere**", in quanto gli organi di comando sono privi di collegamenti meccanici o di vincoli elettromeccanici che ne impediscono l'azionamento. Tutti i collegamenti necessari sono infatti realizzati nelle funzioni logiche software (SW);
- l'apparato è anche definito "**a comando perduto**", in quanto il comando impartito si effettua soltanto se le condizioni volute sono soddisfatte fino al momento in cui la funzione di comando resta attiva e si distrugge automaticamente appena cessa la funzione di comando stessa, qualora siano in atto condizioni incompatibili interessanti il movimento comandato;
- l'apparato realizza la "**distruzione automatica del comando**", ossia il comando attuato si annulla automaticamente al passaggio del treno che lo ha utilizzato e, pertanto, l'operatore non deve eseguire alcuna operazione per rimettere l'apparato nello stato di riposo. I deviatori restano nell'ultima posizione comandata. Qualora si rendesse necessario, il comando impartito può essere annullato manualmente utilizzando la relativa funzione di annullamento;
- l'apparato "realizza la liberazione elastica", ossia la cessazione del bloccamento dell'itinerario, dei deviatori e di eventuali altri enti avviene quando il treno in partenza ha liberato l'itinerario medesimo oppure quando un treno in arrivo si è ricoverato completo sul binario di stazionamento
- l'apparato prevede la **funzione di soccorso TX** mirata per ente che consente di superare le condizioni mancanti richieste per la formazione degli Itinerari e degli Istradamenti
- l'apparato consente l'esclusione di singoli enti, rendendoli indisponibili per la realizzazione di Itinerari ed Istradamenti

Non si è certo contro ogni ipotesi di modernizzazione e di avanzamento tecnologico del settore trasporti, come il progetto ACC che RFI ha messo in cantiere (Apparato Centrale Computerizzato) previsto per telecomandare tutti gli enti della stazione di Foggia con i massimi requisiti di sicurezza dei convogli ferroviari, da un posto remoto (Bari).

Se questo è il progresso, va bene, ma la compensazione economica alla eliminazione dei regressi sia dei treni merci che viaggiatori nella stazione ferroviaria di Foggia che il territorio di Foggia deve pretendere è che tutto non può essere concepito attraverso la centralizzazione presso un solo posto remoto Bari, ma dotare la stazione di Foggia di un secondo posto remoto, poiché il telecontrollo degli enti di stazione, che questa nuova tecnologia porta con sé, si estendono da Bari alle porte di Bologna, come già oggi avviene per il traffico delle tratte lungo la direttrice Bari-Bologna telecomandato dal DCO (Dirigente Centrale Operatore) situato nella centrale di Bari Lamasinata, (vedi FIG. 3 TER).

**CAPITOLO 4[^] -
VARIANTE AL PROGETTO R.F.I
PROPOSTA DAL COMUNE DI FOGGIA**

Il Comune di Foggia, in una riunione in Bari, alla presenza di R.F.I., Regione Puglia, ha indicato un percorso, vedi **(FIG. 4) e relativo comunicato stampa allegato**, della linea ferroviaria Napoli-Bari, nel territorio di Foggia, che attraversa l'attuale stazione di Foggia per continuare verso nord ruotando intorno alla tangenziale stradale all'altezza di via Lucera per immettersi al sud collegandosi alla linea ferroviaria a Ponte Albanito o in alternativa a Bovino, lampendo, nella sua percorrenza, la statale n° 90 della Foggia-Napoli.

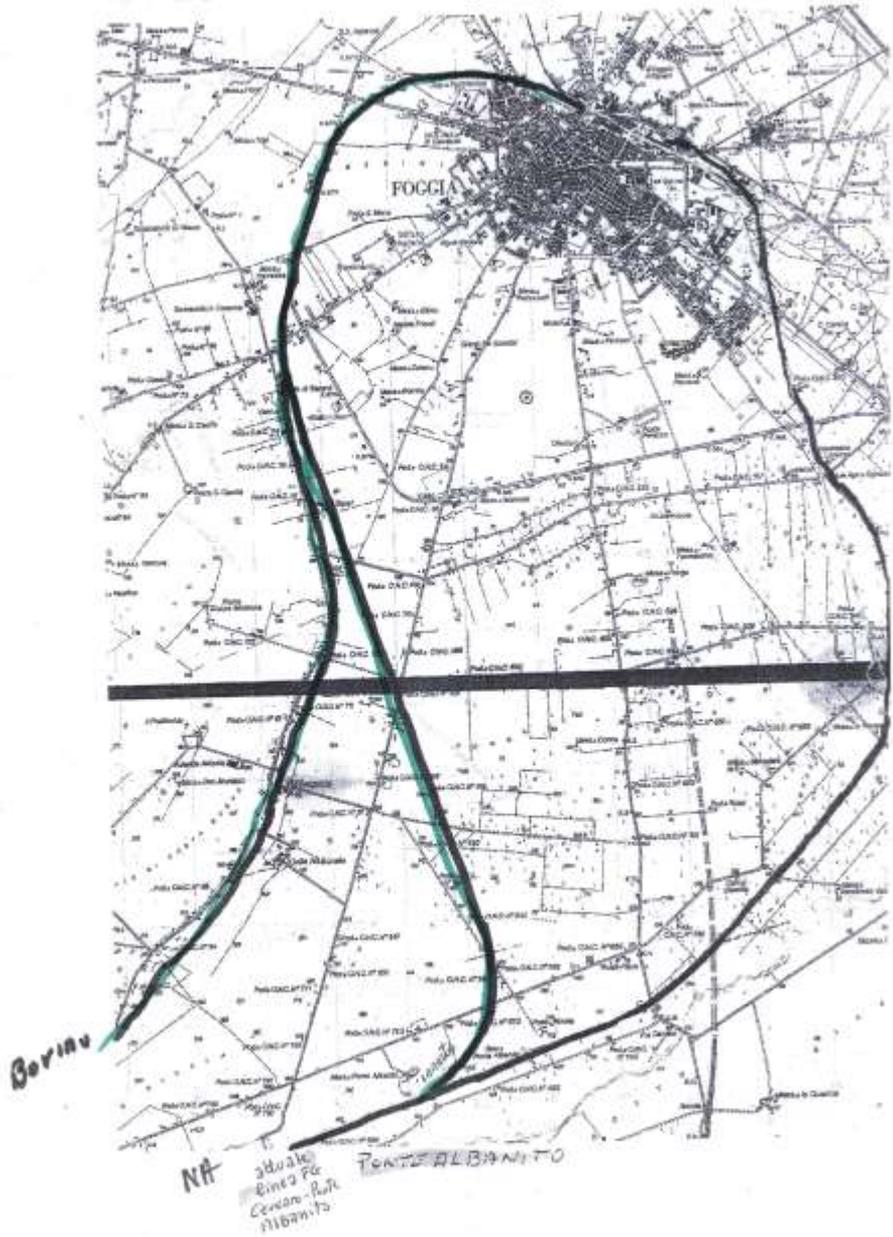
Questa ipotesi conserva la centralità del nodo ferroviario di Foggia nello scenario del sistema dei trasporti ferroviari italiani, la cui funzione trova il consenso unanime dei cittadini dell'intero territorio della Capitanata.

Il consenso che tale proposta ha certamente nel contesto del territorio della Capitanata, incontra una oggettiva limitazione sulla fattibilità dell'opera infrastrutturale proposta dal Comune di Foggia.

I limiti oggettivi di tale opera, possono individuarsi in:

- a) costi elevatissimi nella nuova costruzione dei 20 o 30 Km di linea ferroviaria Foggia-Ponte Albanito o in subordine Foggia-Bovino;
- b) l'opera in questione costituisce enorme impatto ambientale;
- c) il ponte sopraelevato in costruzione in Foggia in via S. Severo e costituente linea ferroviaria, è stato concepito per semplice binario della Foggia-Lucera. Se su tale sito dovesse passare la futura linea ferroviaria Foggia-Ponte Albanito, tale ponte dovrà essere abbattuto e farne un altro dalle dimensioni più larghe.

FIG. 4



Ora si che si apre la trattativa con Rfi e Regione

Il Comune vuole la «Tav» ma non perdere la stazione

Ecco il Comune che non si aspetta. Finalmente una prova di posizione: precisa, chiara, senza se e senza ma. Sull'alta velocità Foggia non intende cedere di un passo all'idea di Rete ferroviaria, ma soprattutto della Regione Puglia, di modificare i «stracciati» della linea Bari-Foggia e Foggia-Napoli per consentire alla parte più ricca della Puglia di raggiungere in anticipo il «nodo» di Napoli e di collegarsi così all'alta velocità per Roma.

È evidente che siamo di fronte ad una decisione di «partes», quella del Comune, che al momento non modifica le intenzioni di Rete ferroviaria e Regione. Ma è fuori discussione che la deliberazione della giunta pone un problema a Rete ferroviaria e Regione perché apre di fatto una «negoziazione» sulle cose da fare. È possibile che alla fine passi l'idea di Rfi (e cioè fermata a Cervaro o nei pressi), o quella del Comune, e cioè di mantenere la centralità della stazione e di non cedere all'idea di una seconda «fermata», ma non è escluso che nella trattativa entrino i soggetti possano ripen-



Foggia: la stazione

sarsi e negoziare appunto una soluzione soddisfacente per Rete ferroviaria e per la città.

La decisione del Comune, di «stranare» proporzionalità proporzionale e tirare senza alcun coinvolgimento delle comunità locali, apre un fronte che dovrebbe essere di esempio per altre amministrazioni, come ad esempio la Provincia che, in maniera disinvolta e senza ottenere un «ritorno», aveva aderito al patto «Sole-Ofanina» che esalta l'accordo di programma Campania-Pu-

glia (Napoli-Bari) passando per Salerno, Potenza e Bari e con tanti saluti alla interregionalità di Puglia e della Capitanata.

Insomma, qualcuno si comincia a svegliare dal torpore se non dalla rassegnazione. Ma è evidente che gli atti, anche controcorrente ed antagonisti alla contrapparte regionale (pur essendo dello stesso colore politico), vanno sostenuti e non lasciati agli archivi. Insomma, se il Comune ha deciso di assumere questa decisione solo perché non poteva fare altrimenti, e cioè dare un minimo segnale di reazione all'opera di smantellamento delle strutture ed infrastrutture della città, non abbiamo risolto nulla.

Se invece non è così, se davvero si intende cambiare registro e cominciare a decidere e non solo a subire da altri attori le scelte strategiche, ci sono buone possibilità di cambiare contesto e condizioni per lo sviluppo. In un'ottica di sistema, si intende, senza rimanere isolati a prescindere o solo perché troppo a Nord (che paradossale della Puglia).

Filippo Santigliano

Viene rammentato che l'accordo, trasformato in protocollo d'intesa tra le Regioni Campania e Puglia nonché Ministero delle Infrastrutture, del 27 luglio 2006 prevede in un suo articolo il parere **vincolante** dell'Ente Locale (Comune di Foggia) sull'opera infrastrutturale ricadente nel territorio della città di Foggia.

Occorre sapere che il parere vincolante del Comune di Foggia non ha più validità, perché superato dall'Accordo di Contratto per la realizzazione dell'opera dei lavori di potenziamento della linea ad Alta Capacità Bari-Napoli, intercorsi tra il Ministro dei Trasporti Lupi e l'Amministratore Delegato di RFI ing. Elia, al quale sono stati dati poteri di Commissario straordinario per la realizzazione dell'opera infrastrutturale.

Mentre per il raddoppio del tratto della linea ferroviaria Adriatica Ripalta-Termoli non vi è modo e maniera di acquisire il consenso delle organizzazioni ambientaliste, dei Comuni interessati e della Regione Molise.

Sarebbe auspicabile che anche per questa opera di completamento del raddoppio Ripalta-Termoli, della linea ferroviaria Adriatica, fossero dati i poteri di Commissario Straordinario all'Amministratore Delegato di RFI, bypassando in tal modo le resistenze di 1 pseudo ambientalisti e quelli della Regione Molise.

L'opera di raddoppio non dovrebbe interessare espropri, in quanto la costruzione del secondo binario correrebbe parallelamente a quello già in opera e funzionante, non creando in tal modo alcun impatto ambientale negativo.

La stessa opera di raddoppio, di circa 30 km., si svilupperebbe per 22 km. Nel territorio della Capitanata (Ripalta-Campomarino escluso) e per solo 8 km. tra Campomarino-Termoli nel Molise. Sembra strano che si intravedono ostacoli alla realizzazione del raddoppio che consentirebbe di velocizzare ulteriormente la linea ferroviaria Adriatica.

IL Comune di Foggia, **e non conosco a tutt'oggi quale sia questo parere vincolante o se confermato il parere previsto nell'ipotesi riportata in FIG. 4,** dovrà ribadire, oppure rivedere il suo parere sulla variante R.F.I. nella conferenza che si è tenuta in Foggia il 20 novembre 2006 tra la Regione Puglia, R.F.I., Ministero delle Infrastrutture e il Comune di Foggia.

Occorre solo ricordare che R.F.I. ha già bocciato il progetto di variante proposto dal Comune di Foggia.

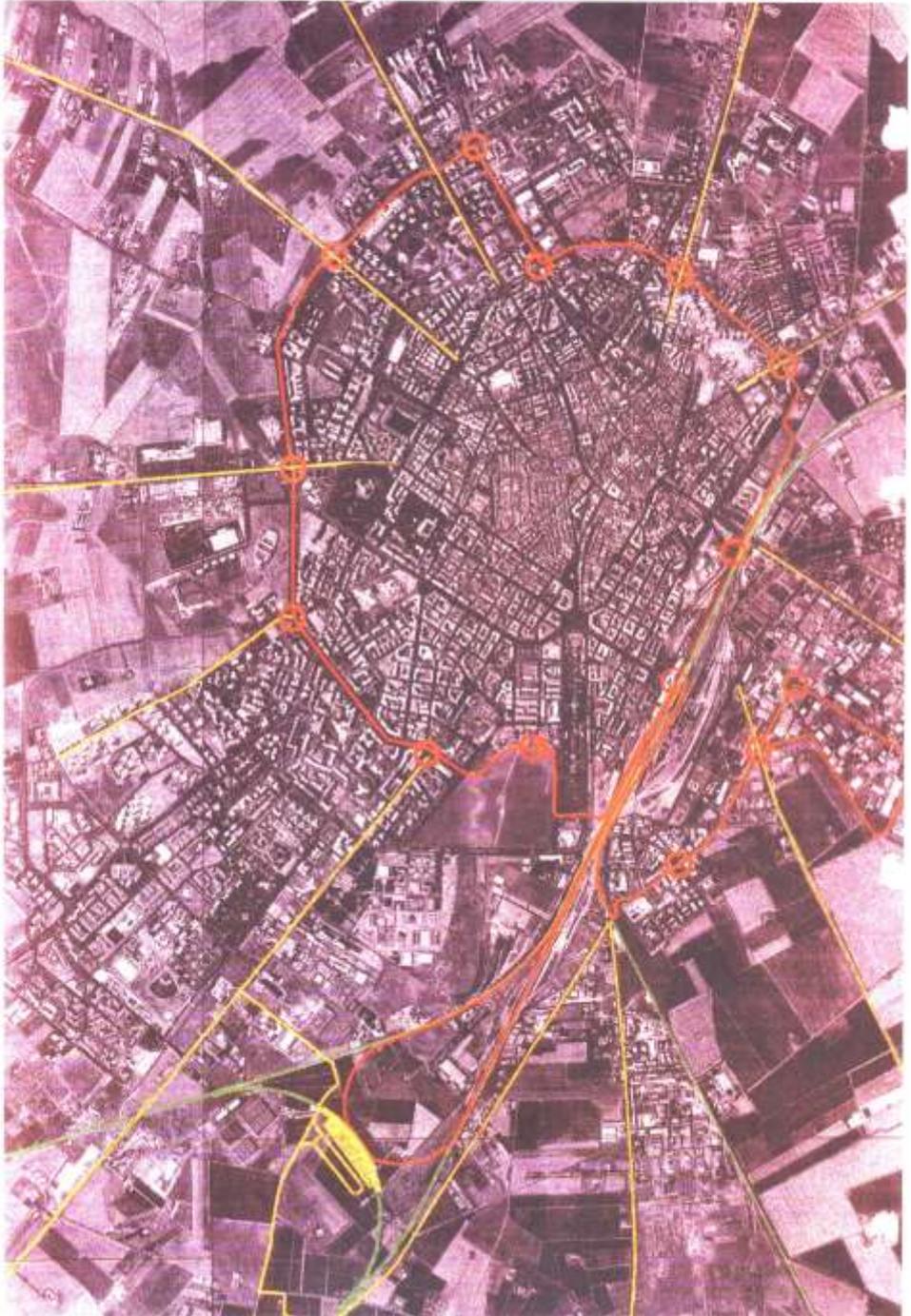
**CAPITOLO 5[^] -
PROPOSTA DI PROGETTO DI MEDIAZIONE
FRA PROGETTO R.F.I. E PROGETTO COMUNE FOGGIA
ATTRAVERSO IPOTESI COSTRUZIONE STAZIONE A FOGGIA SUD
IN PROSSIMITA' EX CURVONE RACCORDO BIVI
CERVARO E INCORONATA**

Per ovviare alla mortificante penalizzazione che i cittadini del territorio della Capitanata subirebbero se passasse il progetto R.F.I. sul nodo di Foggia, con aggravio di aumento dei tempi di percorrenza per raggiungere Bari, Napoli e Roma e all'isolamento dai corridoi 1 e 8, viene avanzata una proposta di mediazione che possa conciliare l'ipotesi di progetto R.F.I. e l'ipotesi del Comune di Foggia, la quale proposta lascia inalterata la centralità del nodo ferroviario di Foggia e nel contempo ripristina un minimo di giustizia nei confronti del territorio della Capitanata ormai da anni spettatore inerme di scippi infrastrutturali di ogni natura.

Considerando e tenendo nella dovuta considerazione la logica progettuale di R.F.I. di accorciare i tempi di percorrenza ai viaggiatori, ma soprattutto alle merci, sulla relazione Roma-Napoli-Bari evitando i perditempo per effetto del **regresso** dei treni nella stazione di Foggia, l'ipotesi propositiva qui avanzata potrebbe essere **la costruzione di una nuova stazione ferroviaria a sud di Foggia (FIGG. 5 e 6), in ambito cittadino, situabile sull'ex curvone ferroviario dismesso nel dopo guerra congiungente i bivi di Incoronata e Cervaro.**

Il collegamento a doppio binario del curvone è ancora visibile sul terreno di proprietà F.S., per cui non si porrebbero questioni di espropri che allungano i tempi di realizzazione delle opere.

CORPO GIALLO E NUOVA STAZIONE F.S. FOGGIA SUD



Il Comune di Foggia per sua competenza se dovesse essere presa in considerazione questa ipotesi, considerato che la stazione cadrebbe in territorio comunale, potrebbe destinare tale area alla costruzione di una stazione ferroviaria da prevedersi nel P.U.G. (Piano Urbanistico Generale).

La previsione di costruzione di tale infrastruttura potrebbe essere prevista e rivista nel D.P.P. (Documento programmatico preliminare) e nel P.U.G. poiché l'accordo del 27 luglio 2006 in Roma del protocollo d'intesa, così come già sopra riportato, è successivo all'approvazione del D.P.P.

CAPITOLO 6[^] - IPOTESI DI SCHEMA DI VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI INTERVENTO SUL NODO DI FOGGIA

Senza voler entrare nella bontà delle singole alternative, vengono poste all'attenzione le diverse ipotesi preliminari di schema di valutazione delle alternative d'intervento sul nodo di Foggia, basate su 12 parametri di valutazione degli interventi, ai quali parametri è stata data una numerazione certamente soggettiva, ma supportata da esperienza nel difficile e variegato settore dei trasporti, che nella sua lettura finale indica, per il territorio di Foggia, la soluzione tecnicamente più idonea scevra comunque da ogni forma di banale e demenziale campanilismo.

I parametri riportati dalla (**TAB. 1**) sono stati valutati attraverso degli indici spiegati e riportati nella stessa tabella, mentre il risultato finale di ogni parametro è dato dal prodotto degli indici compresi nell'ambito del singolo parametro. Il parametro finale così definito viene detto **indice composto**.

Sommando tutti gli indici composti da 12 parametri presi in considerazione si ottiene l'**indice sommatore**, il cui significato è ben spiegato nella tabella 1, che dovrebbe definire la bontà dell'opera sul nodo di Foggia.

Unitamente alla compilazione degli indici dei parametri di tabella 1, viene allegata, (**TAB. 2**), un'analogha scheda di schema di valutazione delle alternative di intervento sul nodo ferroviario di Foggia in bianco senza alcuna numerazione degli indici di cui alla tabella 1, lasciando a tutti la possibilità di compilazione della scheda, per addivenire, una volta raccolte le schede compilate, ad una valutazione statistica della migliore soluzione dell'intervento di R.F.I. sul nodo di Foggia.

| Progressivo | Alternativa intervento | PARAMETRI DI VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI | | | | | | | | | | |
|-------------|--|---|-------------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | | | | |
| | | Impatto ambientale dei nuovi tracciati previsti | Impatto sulla mobilità urbana | Impatto sulla mobilità extraurbana | | | | | | | | |
| 1 | Stato attuale | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 | Indice 0-99 |
| 2 | Stazione prov. Cervaro (Stazione a Foglia Sud) | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione | Indice di ponderazione |
| 3 | Stazione prov. raccordo h/h) | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza | Indice indipendenza |
| 4 | Variante nord-ovest (L. Lucea P. Albano) | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO | INDICE COMPOSTO |
| | Indice sommatore | 496 | 934 | 399 | 749 | | | | | | | |
| | Note | 0 1,0 1,0 | 25 1,0 1,0 | 25 1,0 1,0 | 99 2,0 1,0 | 0 1,0 1,0 | 0 1,0 1,0 | 0 1,0 1,0 | 0 1,0 1,0 | 0 1,0 1,0 | 0 1,0 1,0 | 0 1,0 1,0 |
| | Indice 0-99 | Rappresenta l'indice principale di valutazione: un valore piccolo di detto indice esprime un piccolo rapporto tra costi e benefici (valutazione non favorevole) mentre un valore grande esprime un alto rapporto tra costi e benefici (valutazione non favorevole) | | | | | | | | | | |
| | Indice di ponderazione | Consente la ponderazione della valutazione: può essere un qualunque valore numerico finalizzato ad amplificare o contrarre l'indice principale | | | | | | | | | | |
| | Indice indipendenza | Consente di evidenziare la presenza di parametri non completamente indipendenti: può assumere un valore compreso tra 0 -1 | | | | | | | | | | |
| | Indice composto | Rappresenta il prodotto dei tre indici citati ed entra nel sommatore per la valutazione statistica multicriteria | | | | | | | | | | |
| | Indice sommatore | Rappresenta l'indice sintetico di valutazione di ciascuna alternativa di intervento: un valore piccolo di detto indice esprime un piccolo rapporto tra costi e benefici (valutazione favorevole) mentre un valore grande esprime un alto rapporto tra costi e benefici (valutazione non favorevole) | | | | | | | | | | |

CAPITOLO 7[^] CONCLUSIONI

Nell'analisi delle singole alternative che si sono susseguite e tentando di dare alle stesse una spiegazione tecnica, che in qualche modo giustifichi gli indici riportati, si ottengono le seguenti considerazioni:

1[^] ALTERNATIVA: STATO ATTUALE

vuol dire lasciare il trasporto merci e viaggiatori così come già oggi si svolge, con ingressi e ripartenze per Napoli-Roma e Bari dall'attuale stazione di Foggia;

2[^] ALTERNATIVA: FERMATA O STAZIONE PROSSIMITA' CERVARO – PROGETTO R.F.I.

Con tale soluzione, **con l'attivazione del “curvone” nel giugno 2015**, il bacino di utenza passeggeri dell'intero territorio della Capitanata, più quello aggiuntivo del basso Molise (Termoli) e di parte della Basilicata (Melfi), per poter raggiungere le città di Bari – Roma – Napoli dovranno necessariamente sommare i tempi normali attuali di percorrenza da Foggia verso tali città più i tempi di raggiungimento e attesa occorrenti per il trasporto di viaggiatori e bagagli dalla stazione di Foggia alla fermata in prossimità di Cervaro. Considerando che l'attesa non sarà confortevole come nella stazione di Foggia per i benefici che una fermata può offrire.

I cittadini del territorio non solo della Capitanata si vedranno aumentare di un'ora circa, se il progetto R.F.I. andasse in porto, il tempo di percorrenza per raggiungere Bari, Napoli e Roma, mentre i viaggiatori del bacino di utenza del sud

della Puglia (Bari, Lecce) per raggiungere Napoli e Roma risparmierebbero 12 minuti circa sull'attuale tempo complessivo di percorrenza.

A questo danno, perpetrato nei confronti del già martoriato territorio della Capitanata, se attuato, se ne aggiungerebbe un altro ancora più grave, se la fermata dei treni da e per Bari-Napoli-Roma venisse così stabilita come R.F.I. prevede nel suo progetto, vedrebbe il territorio della Capitanata subire un ulteriore isolamento costituito dal passaggio dei corridoi 1 e 8 del traffico merci, senza che tali corridoi possano comprendere e coinvolgere il traffico merci prodotto nel territorio della Capitanata.

Queste considerazioni, riguardanti la mancanza di consenso da parte dei cittadini del territorio della Capitanata già ampiamente mortificati sul progetto R.F.I. sul nodo di Foggia, devono appassionare i nostri rappresentanti politici che da questi cittadini ricevono il consenso elettorale.

3^ ALTERNATIVA: VARIANTE NORD-OVEST (itinerario Foggia-orbitale Lucera-Ponte Albanito o Bovino)

Tale ipotesi prevedendo il passaggio di merci e viaggiatori per l'attuale stazione di Foggia, prolunga l'itinerario verso nord, per poi ruotare e percorrere parallelamente alla statale n° 90 della Foggia-Napoli, per innestarsi sull'attuale linea ferroviaria all'altezza della stazione F.S. di Ponte Albanito o in subordine Bovino.

Questo significa costruzione del doppio binario da Foggia verso Ponte Albanito o Bovino per una percorrenza di oltre 20 Km nel primo caso o 30 Km nel secondo, con attraversamento di terreni e territori che allo stato attuale non sono bene individuati e definiti, tanto potrebbe dirsi per le difficoltà e resistenze da superare in termini di espropri.

Il consenso che tale proposta ha certamente nel contesto del territorio della Capitanata, incontra una oggettiva limitazione sulla fattibilità dell'opera infrastrutturale proposta dal Comune di Foggia.

I limiti oggettivi di tale opera, possono individuarsi in:

- d) costi elevatissimi nella nuova costruzione dei 20 o 30 Km di linea ferroviaria Foggia-Ponte Albanito o in subordine Foggia-Bovino;
- e) l'opera in questione costituisce enorme impatto ambientale;
- f) il ponte sopraelevato in costruzione in Foggia in via S. Severo e costituente linea ferroviaria, è stato concepito per semplice binario della Foggia-Lucera. Se su tale sito dovesse passare la futura linea ferroviaria Foggia-Ponte Albanito, tale ponte dovrà essere abbattuto e farne un altro dalle dimensioni più larghe.

4^ ALTERNATIVA: PROPOSTA DI MEDIAZIONE TRA LE IPOTESI DI PROGETTO R.F.I. E DEL COMUNE DI FOGGIA SUL NODO DI FOGGIA MEDIANTE LA COSTRUZIONE DI UNA STAZIONE FERROVIARIA AFOGGIA SUD CON RIATTIVAZIONE EX CURVONE TRA I BIVI INCORONATA E CERVARO.

Per ovviare alla mortificante penalizzazione che i cittadini del territorio della Capitanata subirebbero se passasse il progetto R.F.I. sul nodo di Foggia, con aggravio di aumento dei tempi di percorrenza per raggiungere Bari, Napoli e Roma e all'isolamento dai corridoi 1 e 8, viene avanzata una proposta di mediazione che possa conciliare l'ipotesi di progetto R.F.I. e l'ipotesi del Comune di Foggia, la quale proposta lascia inalterata la centralità del nodo ferroviario di Foggia e nel contempo ripristina un minimo di giustizia nei confronti del territorio

della Capitanata ormai da anni spettatore inerme di scippi infrastrutturali di ogni natura.

I terreni su cui dovesse essere costruita la stazione ferroviaria non sono affatto antropizzati e quasi tutti di proprietà F.S.

Inoltre, il P.U.G. (Piano Generale Urbanistico) del Comune di Foggia approvato precedentemente alla data di stipula dell'accordo in Roma del 27 luglio 2006, potrebbe inglobare la costruzione di una stazione F.S. in località Foggia Sud.

L'attivazione di tale ex curvone ridurrebbe la velocità di transito di merci e viaggiatori.

I benefici che si potrebbero ottenere dall'attuazione di questa alternativa possono essere così elencati:

- a) riduzione notevole del traffico cittadino di mezzi su gomma attualmente circolanti ed approdanti nel piazzale e strade antistanti l'attuale stazione ferroviaria, verso le vie della futura stazione di Foggia sud in via Bari, considerato anche che più del 30% del traffico ferroviario passeggeri è svolto da Foggia verso le relazioni Bari-Napoli-Roma;
- b) l'impatto economico-occupazionale diretto ed indotto della costruzione di tale struttura sulla debole e fragile economia della città assumerebbe un aspetto fondamentale per il suo sviluppo;
- c) l'attuazione di un raccordo ferroviario rapido e veloce tra le **stazioni di Foggia Centrale e Foggia Sud**, consentirebbe il collegamento ferroviario metropolitano fra i maggiori centri agro-alimentari e industriali (interporto di Cerignola-interporto dell'Incoronata-Manfredonia-S.Severo-Lucera-Apricena-Termini Imerese-Melfi-Candela-Ascoli) dell'intero territorio della Capitanata con il capoluogo foggiano, per consentire l'immissione di viaggiatori ma soprattutto merci sulle relazioni Napoli-Bari. **In questo**

contesto agirebbe in termini di volano di mobilità l'inserimento del Treno-Tram metropolitano previsto nel progetto già approvato e finanziato nel Piano Regionale e Nazionale dei Trasporti di Capitanata 2020.

- d) **questione merci:** riportare **sulla piattaforma merci dello scalo di Incoronata e sull'interporto di Cerignola,** costruito con fondi pubblici e abbandonato da anni nella stazione omonima, composizioni e partenze treni merci, onde consentire la velocizzazione ed il trasporto non solo di prodotti agro-alimentari dell'intero territorio della Capitanata, ma anche marmi di Apricena, in tempi ragionevolmente idonei (24-48 ore) sui mercati europei, senza essere costretti, come oggi capita, portare tali merci nello scalo di Bari Lamasinata, quì sostare per poi essere composti in treni merci verso il Nord Europa attraverso la linea ferroviaria adriatica. **Tale situazione presenta tre gravosi problemi:**

1°) aggravio di almeno altre 24 o più ore del tempo già occorrente alle merci per raggiungere i mercati nazionali ed europei dal nodo di Foggia, con comprensibili fenomeni di deperimento delle merci stesse;

2°) la composizione di convogli che dal nodo di Foggia dovranno trasportare merci nello scalo di Bari Lamasinata per poi ritornare indietro verso Foggia e i mercati del nord Italia ed Europei, percorrendo la linea ferroviaria adriatica, rappresenta un inutile intasamento della già precaria linea ferroviaria adriatica Foggia-Bari;

3°) la composizione di tali inutili convogli merci da Foggia verso Bari Lamasinata e successivo ritorno verso Foggia, rappresenta un costo aggiuntivo in termini di energia elettrica consumata dalle locomotrici F.S. per andare e ritornare (percorrendo oltre 250 Km tra Foggia e Bari).

e) costruzione di un raccordo ferroviario, all'altezza del bivio Cervaro (vedi Fig. 3 in rosso) che colleghi le linee ferroviarie Bari-Foggia e Foggia- Manfredonia, tale da consentire la movimentazione, via mare, da e per Manfredonia utilizzando le merci che percorreranno i corridoi 1 e 8 e la linea Adriatica Lecce-Taranto-Bari-Bologna. Non dimenticando che il porto di Manfredonia sarà interessato dlavori infrastrutturali, compreso l'abbassamento dei fondali marini, onde consentire l'attracco di navi di elevato tonnelloaggio.

La conclusione di questi tre svantaggi, porta gli imprenditori locali della Capitanata a privilegiare il trasporto delle loro merci su TIR con i danni ambientali e sociali (incidenti) che tali mezzi comportano.

Considerando, inoltre, che a tali TIR sono preclusi i confini con Svizzera, Austria, Francia ben si comprende quali mezzi di trasporto sono privilegiati, quelli ferroviari.



Comunicato stampa

PRESENTATO LO STUDIO PER IL POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA NAPOLI E BARI

Benevento, 30 ottobre 2006

Oggi, 30 ottobre 2006, a Villa dei Papi a Benevento, sono stati presentati i risultati dello studio di fattibilità per la riqualificazione e il potenziamento del collegamento ferroviario tra Napoli e Bari, previsto dal Protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Trasporti, Regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmato nel luglio scorso.

Dopo il saluto del Sindaco e del Presidente della Provincia di Benevento, **Fausto Pepe** e **Carmine Nardone** e del Presidente del Consiglio regionale della Campania, **Sandra Lonardo**, lo studio è stato illustrato da **Agostino Nuzzolo**, dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" e da **Michele Del Principe**, della Direzione Programmi Investimenti Napoli di RFI (Rete Ferroviaria Italiana), la società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato, coordinati da **Renato Casale**, Direttore Investimenti di RFI.

Alla presentazione è seguito un dibattito con gli interventi dei Sindaci dei Comuni interessati e dei rappresentanti delle forze sociali, economiche e produttive.

La giornata è stata quindi chiusa da una tavola rotonda sulla nuova linea nel sistema del trasporto meridionale, alla quale hanno partecipato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato, **Mauro Moretti**, il componente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, **Costantino Boffa**, gli Assessori ai Trasporti delle Regioni Puglia e Campania, **Mario Loizzo** e **Ennio Cascetta** e i Presidenti delle Regioni Puglia e Campania, **Nichi Vendola** e **Antonio Bassolino**. Le conclusioni sono state affidate al Ministro dei Trasporti, **Alessandro Bianchi**.

L'intervento consentirà per la prima volta un collegamento ferroviario diretto tra Napoli e Bari: ancora oggi, infatti, da Napoli bisogna prima arrivare a Caserta, e poi di lì proseguire per la Puglia con un altro treno, per una durata complessiva del viaggio di ben 3 ore e 40 minuti, senza contare i tempi di attesa tra un treno e l'altro.

Grazie a questo potenziamento, invece, Roma sarà raggiungibile da Bari in appena 3 ore, con un risparmio di 1 ora e mezza, e Napoli da Bari in meno di 2 ore, con un risparmio di 1 ora e 40 minuti (vedi scheda 2).

Ma, soprattutto, questo importante intervento di potenziamento prevede la velocizzazione e la trasformazione in linea ad alta capacità (sia per le merci che per le persone) del percorso su ferro tra i due capoluoghi di regione.

La riqualificazione e potenziamento della Napoli-Bari ha tre funzioni principali:

- Internazionale: grazie a questa opera, si collegheranno tra di loro il corridoio europeo (TEN - Trans European Network) numero I (Berlino-Palermo) con il corridoio numero VIII (Bari-Varna), e dunque i versanti tirrenico e adriatico; i porti di Napoli e Bari, saranno così in grado di svolgere al meglio un ruolo strategico nella piattaforma logistica naturale del Sud



Europa per i traffici con il Far East e con gli altri Paesi del Mediterraneo, in vista della zona di libero scambio che verrà istituita in quest'area nel 2010;

- Nazionale: con questo intervento, si formerà un "tripolo" tra Roma, Napoli e Bari, che diventerà uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa e faciliterà la costruzione di una rete di servizi tra le 3 città e le relative aree di influenza, in modo da accelerare ogni forma di scambio commerciale, culturale e turistico, e di creare un mercato autonomo nel Mezzogiorno d'Italia, oltre che colmare lo storico gap infrastrutturale con il resto del Paese;
- Regionale: sulla linea potenziata e velocizzata passeranno anche i collegamenti ferroviari interni alla regione, che dunque verranno aumentati (da 26 a 144 al giorno solo per la Campania), con benefici ovviamente anche sui tempi di percorrenza (vedi scheda 1).

Lo studio di fattibilità ha consentito di individuare alcune soluzioni alternative di potenziamento e di confrontarle in termini di costi e benefici sia dal punto di vista degli utenti che dell'ambiente e del territorio attraversato.

Per le tratte della linea riguardanti la Campania il progetto prevede:

- Raddoppio e velocizzazione della linea esistente Cancello-Benevento. Questa soluzione, che prevede sette fermate, è stata preferita a quella del collegamento diretto tra Cancello-Benevento in galleria con una sola fermata; essa inoltre presenta costi e impatti ambientali notevolmente inferiori;
- Nuova linea tra Apice e Orsara di Puglia. Questa soluzione - che prevede il passaggio tra Ariano Irpino e Grottole con una fermata per l'Irpinia a servizio di un bacino strategico di circa 200mila abitanti (compresa la Valle Ufita, sede di importanti insediamenti industriali) - è stata preferita alla soluzione con tracciato diretto senza fermate.

Questi progetti - scelti perché meno impattanti sull'ambiente, meno costosi e capaci di servire un bacino più ampio di popolazione - verranno poi posti all'attenzione del Tavolo di Concertazione Istituzionale, al quale parteciperanno, oltre ai firmatari del Protocollo d'Intesa, anche gli Enti locali interessati. In tal modo si potranno adottare soluzioni condivise da tutti i soggetti interessati. Sarà poi RFI a elaborare i progetti e a procedere nell'iter per i lavori.

Scendendo nel dettaglio, l'intervento prevede complessivamente circa 5,3 miliardi di euro di investimenti per 146,6 km di linea e 15 stazioni, con realizzazioni progressive delle tratte tra il 2010 e il 2020.

Il potenziamento della linea consentirà un aumento di 15 mila passeggeri (per un totale di 20 mila) e 6 mila tonnellate di merce trasportati al giorno.

Notevoli saranno gli impatti anche sulla sostenibilità ambientale: l'aumento dei viaggiatori farà diminuire il numero delle auto in circolazione, e dunque ridurrà l'inquinamento atmosferico. Si prevedono, ad esempio, quasi 89 mila tonnellate all'anno in meno di emissioni di anidride carbonica e 306 tonnellate in meno all'anno di emissioni di ossidi di azoto.

Infine, come si diceva sopra, aumenteranno anche i servizi di trasporto ferroviario, sia nazionale che regionale: grazie al potenziamento della linea, infatti, si prevedono 54 treni al giorno (44 in più di



oggi) sulle lunghe percorrenze (ossia sui collegamenti Torino/Milano-Roma-Napoli-Bari), e 144 treni al giorno (118 in più di oggi) sui collegamenti tra Napoli, Benevento, Caserta, Capua e Foggia.

Anche per le merci verranno notevolmente incrementati i servizi: sulla Napoli/Bari/Bologna, si passerà ad esempio dagli attuali 8 a 20 treni al giorno (vedi scheda 1).

SCHEDA 1 - I NUMERI DELLA NUOVA LINEA NAPOLI-BARI

| | |
|----------------------------------|---------------------------|
| Costo totale | 5,297 miliardi di euro |
| Lunghezza totale | 146,6 km |
| N. stazioni/fermate | 15 |
| Date aperture all'esercizio | 2010 - 2020 |
| Aumento passeggeri | + 15 mila al giorno |
| Aumento merce trasportata | + 6.000 tonnellate/giorno |
| Collegamenti nazionali | 54 al giorno (+ 44) |
| Collegamenti regionali | 144 al giorno (+ 118) |
| Riduzione emissioni CO2 | - 88.957 tonnellate/anno |
| Riduzione emissioni ossidi azoto | - 306 tonnellate/anno |

SCHEDA 2 - LA RIDUZIONE DEI TEMPI DI PERCORRENZA

| | |
|---------------------|-------------------------------------|
| Roma - Bari | da 4 h 30' a circa 3 ore (- 1h 30') |
| Napoli - Bari | da 3h40' a circa 2h (- 1h40') |
| Napoli - Benevento | da 1h 25' a circa 45' (- 40') |
| Benevento - Bari | da 2h 15' a circa 1h e 30' (- 45') |
| Roma - Caserta | da 1h45' a circa 1h e 10' (- 35') |
| Caserta - Benevento | da 40' a circa 25' (- 15') |
| Roma - Benevento | da 2h 30' a circa 1h 40' (- 50') |



- > Comunicati, news, eventi e cartelle stampa
- > Infocircolazione
- > Interviste ed interventi
- > Galleria multimediale
- > Prodotti editoriali
- > Eventi e manifestazioni

Comunicati

a cura della Direzione Comunicazione di Mercato stampa articolo

30/10/2006

Cartella Stampa

PRESENTATO LO STUDIO PER IL POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA NAPOLI E BARI

L'intervento consentirà per la prima volta un collegamento ferroviario diretto tra Napoli e Bari: ancora oggi, infatti, da Napoli bisogna prima arrivare a Caserta, e poi di lì proseguire per la Puglia con un altro treno, per una durata complessiva del viaggio di ben 3 ore e 40 minuti, senza contare i tempi di attesa tra un treno e l'altro. Grazie a questo potenziamento, invece, Roma sarà raggiungibile da Bari in appena 3 ore, con un risparmio di 1 ora e mezza, e Napoli da Bari in meno di 2 ore, con un risparmio di 1 ora e 40 minuti.

Oggi, 30 ottobre 2006, a Villa dei Papi a Benevento, sono stati presentati i risultati dello studio di fattibilità per la riqualificazione e il potenziamento del collegamento ferroviario tra Napoli e Bari, previsto dal Protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei Trasporti, Regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), firmato nel luglio scorso.

Alla presentazione è seguito un dibattito con gli interventi dei Sindaci dei Comuni interessati e dei rappresentanti delle forze sociali, economiche e produttive.

La giornata è stata quindi chiusa da una tavola rotonda sulla nuova linea nel sistema del trasporto meridionale, alla quale hanno partecipato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato, **Mauro Moretti**, il componente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, **Costantino Boffa**, gli Assessori ai Trasporti delle Regioni Puglia e Campania, **Mario Loizzo** e **Ennio Cascetta** e i Presidenti delle Regioni Puglia e Campania, **Nichi Vendola** e **Antonio Bassolino**. Le conclusioni sono

state affidate al Ministro dei Trasporti, **Alessandro Bianchi**.

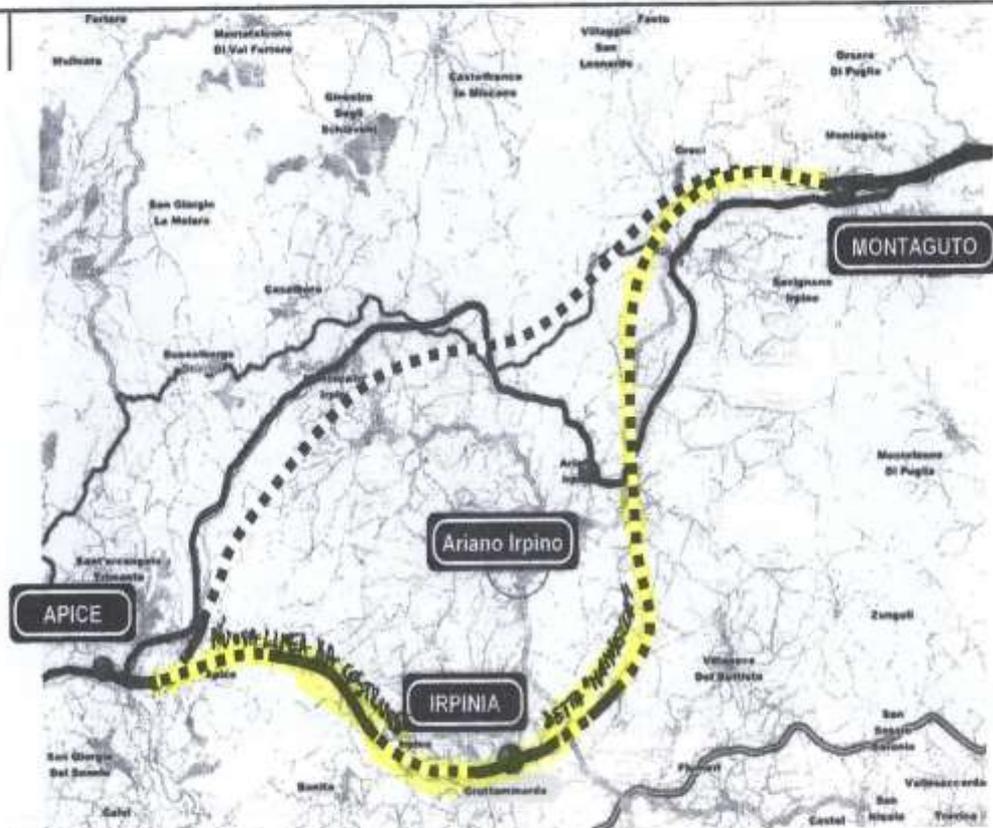
Scarica il Comunicato stampa
Scarica la presentazione

torna ai risultati della ricerca **stampa articolo**

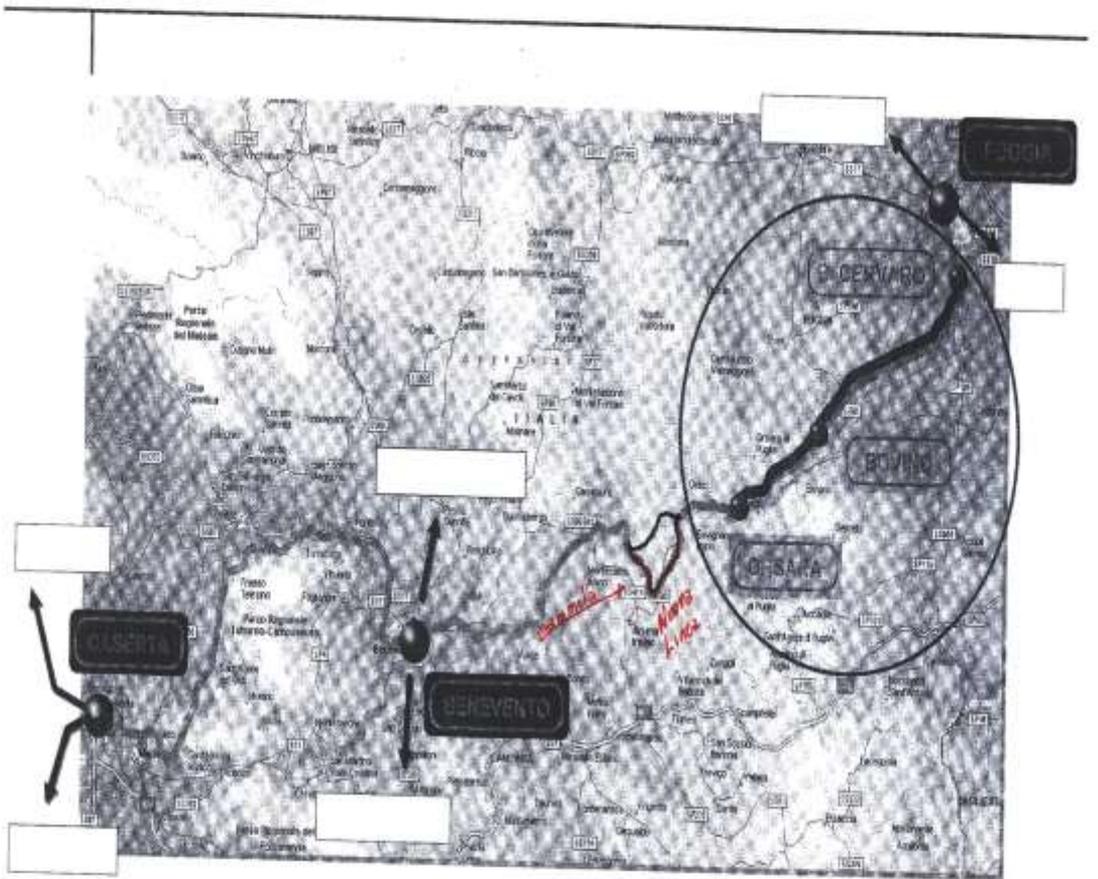
 [Intranet](#)

 [Note legali](#)

Valico dell'appennino: Apice - Orsara



Descrizione dell'itinerario



LA GAZZETTA DI CAPITA'

Martedì 21 Novembre 2006



CERIGNOLA

Urbanistica, riflettori sulle varianti al Prg

TURARELLO A PAG. 11

PESCHICI

Valle Scigna, stentato l'assalto dell'abusivismo

MASTROROLLO A PAG. 10

CASALNUOVO

Ente Montano, conferma lo scioglimento

MONACO A PAG. 1

TRASPORTI Presentato ieri il progetto di riqualificazione della Bari-Napoli. Le assicurazioni del ministro Di Pietro

Ferrovie, Foggia non rinuncia

Si ad una seconda stazione merci, no a quella per i passeggeri

Il ministro Di Pietro ha presentato ieri a Foggia lo studio di fattibilità per la riqualificazione dell'intera ferrovia Bari-Napoli. Si tratta di un progetto che prevede l'alta capacità sulla tronconi con collegamento all'alta velocità lungo la Napoli-Bari-Milano.

Per Foggia, come si sa, non solo il servizio di linea ma soprattutto una seconda stazione ferroviaria per il servizio dei treni diretti a Napoli. Sono in valigia le soluzioni della tangenziale, verso l'alternativa opposta verso Capriano. In questa zona vorrebbe realizzare la seconda ferrovia che resterebbe il grosso del tronco della stazione centrale del capoluogo.

Le parti coinvolte si sono incontrate per il progetto, sperando di fare il contratto in un anno. La costruzione della linea per il trasporto delle merci, ma soprattutto il servizio Foggia per il servizio.

Le reazioni al progetto sono state tutte negative, almeno quelle scese in Campagna. Costanti di Costanzo, la Provincia, la Confindustria, ed anche le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil.

Anche possibilità di evitare la costruzione di una seconda stazione ferroviaria si è rifiutato il ministro della Infrastruttura, ma il Piano, ai pari del presidente di Rete Ferroviaria Italiana, Moratti. Possibilità anche il governatore della Puglia, Viorio, che ai pari del governatore della Campania, Bassolino, presentò nel Palazzo di giustizia per non rinunciare al progetto di alta velocità. Il ministro ha voluto vedere l'esperto per il sindaco del Movimento al centro del sindaco Foggia. Dopo la presentazione dello studio di fattibilità si aprirà il tavolo della concertazione per le officine progettuali e la messa a punto.



LEMMENACE E SANTIQUANO IN CRONACA

Il ministro dei trasporti si incontra a Palazzo degli Armi con i sindaci di Bari e Capriano, con il sindaco di Foggia. Foto: M. Rossi



FERROVIA *Esclusa l'idea di allungare il tracciato dall'attuale stazione verso Nord-o*

Cervaro o Incoronata, nel

Per i tecnici sarebbe questa la soluzione migliore per la se

Il presidente del gruppo, Moretti: «È solo una propos

Lo studio di fattibilità pre-

visione da una ferrovia di

altissima velocità. L'opera

dei tunnel, progettati e

costruiti nell'attuale linea

di Cervaro, è stata

discussa dal gruppo di lavoro

di Foggia. Secondo

gli studi, la linea attuale

non è adatta per un

tracciato di alta velocità

perché la sua geometria

non è adatta. La soluzione

più adatta è quella di

costruire una nuova linea

che passi da Cervaro o

Incoronata. Il presidente

del gruppo, Moretti, ha

chiarito che la soluzione

più adatta è quella di

costruire una nuova linea

che passi da Cervaro o

Incoronata. Il presidente

del gruppo, Moretti, ha

chiarito che la soluzione

più adatta è quella di

costruire una nuova linea

che passi da Cervaro o

Incoronata.

Il presidente del gruppo, Moretti, ha chiarito che la soluzione più adatta è quella di costruire una nuova linea che passi da Cervaro o Incoronata. Il presidente del gruppo, Moretti, ha chiarito che la soluzione più adatta è quella di costruire una nuova linea che passi da Cervaro o Incoronata.

La tavola

è stata

presentata

dal

gruppo

di lavoro

di Foggia.

Il presidente

del gruppo,

Moretti, ha

chiarito che

la soluzione

più adatta

è quella di

costruire

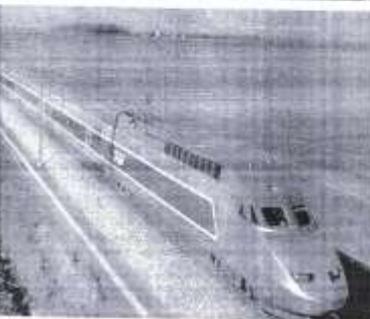
una nuova

linea che

passi da

Cervaro o

Incoronata.



LA PROPOSTA | Cgil, Cisl e Uil sottolineano l'inutilità di un nuovo scalo per risparmiare 6'

I sindacati: sdoppiamo le stazioni

«A Incoronata il traffico merci, a Foggia quello passeggeri: non serve un altro terminal»

«A Incoronata il traffico merci, a Foggia quello passeggeri. Non c'è altra scelta», Cgil, Cisl e Uil hanno rilanciato ieri a Rfi una proposta che «non potrà essere ignorata», assicura il segretario Uil, Aldo Pugliese. I sindacati partono infatti dal presupposto che «bypassare» la stazione di Foggia «non serve». E che il nuovo terminal alle porte del capoluogo (il famoso "bufo") nel progetto di Rfi, creerebbe disagi a non finire ai cittadini. «Capisco i tecnici di Rfi: il loro obiettivo è migliorare la performance sulla linea. Ma l'investimento per essere performante dev'essere anche comodo, altrimenti facciamo un danno a quei cittadini di San Severo, Manfredonia, per non dire del Gargano che dovranno prima raggiungere Foggia e poi andare alla stazione che dista sette, otto, dieci chilometri dal centro. Non ha senso paragonare Foggia con altre grandi città che hanno due o più stazioni: qui c'è ancora chi immagina il centro cittadino con la stazione ferroviaria», puntualizza Domenico Pantaleo segretario regionale della Cgil.

La proposta dei sindacati tiene conto anche dei possibili fattori di congestionamento della

stazione di Foggia, dalla quale a detta di Rfi - passerà un volume di traffico merci «trenta volte superiore» sulle linee dell'alta capacità. E allora per evitare rischi di ingorgo, Cgil, Cisl e Uil propongono di «sdoppiare» le due stazioni, di dedicare cioè la stazione di Incoronata al traffico merci, mentre i passeggeri continuerebbero a transitare dalla stazione centrale di Foggia, quella attuale per intenderci. «In questo modo - dice ancora Pantaleo - si favorirebbe una migliore integrazione del traffico passeggeri/merci, assicurando più servizi ai cittadini».

Per la verità questa proposta la triglice la propone in ordine sparso, nel senso che non c'è stato un confronto preliminare prima di presentarsi all'incontro con il ministro Di Pietro. Lo sostiene Mary Rina, segretaria regionale della Cisl, piuttosto piccata per una proposta che sente più di Cgil e Uil. «Noi ad esempio chiediamo un'altra cosa: Foggia diventi stazione di transito e non di testa (come lo è oggi, ndr) anche sulla linea tirrenica». Oggi i treni in arrivo o in partenza sulla direttrice verso Benevento (gli eurostar per Roma), entrano e escono in stazione dalla stessa

«porta» da cui sono entrati. «Se invece Rfi realizzasse una bretella a Nord-Ovest della stazione foggiana, i treni entrerebbero da un lato ed uscirebbero dall'altro risparmiando minuti preziosi. Questo però non vuol dire - aggiunge Rina - che siamo contrari al potenziamento dello scalo di Incoronata. Per la verità Rfi su questo punto ha già risposto: costa troppo esportare quelle aree a Nord-Ovest della città sui cui peraltro insistono anche diverse attività commerciali. Dunque l'ipotesi della Cisl sembra destinata ad avere le gambe corte, ma non è detto se c'è una

trattativa in corso e vi sono ingenti investimenti da fare, è doveroso che si prendano in considerazione tutte le opzioni».

Tra l'altro Cgil, Cisl e Uil di Capitanata sostengono che lo sdoppiamento delle stazioni, con il rilancio di Incoronata, è ipotesi contenuta nella proposta di accordo quadro presentata alla Regione. «Del resto bastava leggere quell'accordo - dice Nicola Affatato, Cgil - per rendersi conto che noi puntiamo su un sistema integrato merci/passeggeri».

Massimo Levantici

Ma cosa si aspetta a convocare il tavolo sulla proposta di accordo di programma quadro? Approfitando della presenza ieri in città del presidente della Regione, Nichi Vendola, i sindacati confederali hanno rilanciato la richiesta che è stata inviata per conoscenza anche all'assessore regionale alla Programmazione, Saponaro, al presidente della Provincia, Stalpone e al vice Parisi, ai firmatari dell'intesa e alle segreterie regionali di Cgil, Cisl e Uil.

SVILUPPO | La piattaforma su infrastrutture e lavoro ancora al palo

«Subito l'accordo quadro»

Le segreterie confederali rilanciano la richiesta al presidente Vendola

Il consiglio provinciale il 21 luglio scorso ha approvato la piattaforma che prevede una serie di interventi per rilanciare lo sviluppo e l'occupazione in Capitanata, naturalmente da concordare con la Regione sulla base della disponibilità dei fondi comu-

nitari. Ma sono ormai trascorsi quattro mesi e del confronto, i cui tavoli tecnici dovevano essere convocati già in settembre, non c'è ancora traccia.

«Non vorremmo essere costretti a trarre le opportune conclusioni», minacciano in

una nota segretari foggiani Nicola Affatato (Cgil), Giulio Colacchia (Uil), Sante Raggiere (Uil). «Non comprendiamo i motivi che impediscono a tutt'oggi l'apertura del confronto, siamo preoccupati delle conseguenze di tale grave ritardo che rischia

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE HA DEFINITO IL "PROGRAMMA DI PRIORITÀ"
PER FOGGIA SOLO BRICIOLE E BYPASS

Oltre alla "bretella di Foggia" che prevede il bypass della stazione di viale XXIV maggio dall'alta capacità ferroviaria Bari-Napoli, il programma prevede solo il "raddoppio" della SS. 16, peraltro già finanziato dal precedente governo. Nulla per quanto riguarda l'irrigazione. Nulla per il completamento della Superstrada Garganica.

FOGGIA - Un'altra bella, o quasi per Foggia e per la sua provincia il documento sulle priorità infrastrutturali della Regione Puglia elaborato dal Ministero delle Infrastrutture. Sono, infatti, solo due le opere che riguardano il territorio provinciale: una, il raddoppio della SS. 16, già finanziato dal precedente governo, l'altra - la famigerata bretella di Foggia destinata a tagliare fuori l'attuale stazione ferroviaria Bari-Napoli - che di certo i foggiani non vorrebbero. Per quanto riguarda la SS. 16, il documento

rimanda verso il raddoppio tra Foggia e Cerignola una priorità che era già stata riconosciuta dai governi precedenti. Posizionato tra le opere del Corridoio pluri-modale adriatico - Viabilità s.s. 16: itinerario Foggia-Cerignola, "l'intervento - si legge nel documento - si riferisce al progetto di ammodernamento a quattro corsie e adeguamento. La lunghezza complessiva è di 33,5 km. Il tracciato in massima parte coincide con la sede attuale della S.S. n° 16 ad eccezione di due brevissimi tratti dove si sono rese necessarie piccole varianti al fine di eliminare alcune curve pericolose." Il bello, anzi il brutto,



La stazione ferroviaria di Foggia

arriva quando il documento passa ad illustrare lo "stato dell'arte" del progetto, suddiviso in quattro lotti, il cui valore complessivo ammonta a 136.560 euro. Sul primo lotto, Foggia-Incoronata 1 (dal km 662+000 al km 680+000), con un costo di 23.760 euro, i lavori sono in corso. Il secondo ed il terzo lotto, che vanno, rispettivamente da Incorporata all'incrocio con la SS. 161 2° Lotto (dal km 690+000 al km 706+000), con un costo di 43.380 euro) e dall'incrocio della SS. 161 a Cerignola (dal km 700+000 al km 709+000) con un costo di 40.280 euro), risultano già aggiudicati con appalto integrato. Lavori in

corso anche sul quarto lotto, la Variante di Cerignola (dal km 709+000 al km 715+500, con un costo di 23.100 euro).

È lo stesso documento ministeriale a puntualizzare che "il soggetto aggiudicatario è l'ANAS e le opere sono interamente finanziate," e che "l'intervento è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo e nella Convenzione stipulata tra Regione Puglia e ANAS, con relativo atto aggiuntivo stipulati rispettivamente il 21/11/03 e il 15/12/04 tra la Regione Puglia e ANAS.

Nessun'altra arteria della Capitanata risulta inserita nel programma di priorità.

anche il completamento della Superstrada Garganica che aveva già trovato finanziamento nel programma decennale della grande viabilità, negli anni Ottanta, e nel relativo programma strategico. Si dovranno soltanto bandire le relative gare ma l'opera, come molte altre, in quegli anni rimase impigliata nel diluso rallentamento delle opere pubbliche che fece seguito alla bufera di Tangentopoli.

Come si è già detto, l'altra opera che riguarda la Capitanata, anche se di questa sono in molti che vorrebbero farne a meno è quella "bretella" di Foggia compresa nella nuova linea ad alta capacità Napoli - Bari.

"Con il Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, - si legge nel documento - sono state individuate le soluzioni di tracciato per la realizzazione di una nuova linea ad alta capacità di estesa pari a 147 Km, capace di ridurre i tempi di percorrenza tra le città di Napoli e Bari a 110 minuti contro le attuali quattro ore. Lo studio di fattibilità elaborato da RFI prevede interventi per complessivi

5,3 miliardi di Euro. Le tratte che costituiscono parte integrante del progetto sono la variante linea Casello-Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC (alta velocità - alta capacità, n.d.r.); la linea Casello-Benevento; la tratta Apice-Osara di Puglia e la bretella di Foggia.

Nella programmazione ordinaria di RFI è inserito il potenziamento della tratta Apice-Osara il cui costo ammonta a due milioni e mezzo di euro, di cui circa 213.000 finanziati.

Allo stato attuale la realizzazione è prevista per il 2020. Ma la dimenticanza più dolorosa e vistosa da parte del Ministero delle Infrastrutture è quella che riguarda gli schemi idrici ed irrigui. Le opere inserite nel programma di priorità sono soltanto tre: l'impianto di potabilizzazione delle acque derivate dall'invaso di Conza della Campania, il completamento del fiorino ed ammodernamento degli impianti irrigui ricadenti nel comprensorio di Ofanto e del Reudina in Agro di Lavello, la Galleria di Valico Caposete - Favocelli bis). Non hanno trovato posto nel programma le dighe di Piano dei Limiti e del Carapiscetto.

FOGGIA

Redazione: Corso Roma, 204/B - Tel. 0881-686967 - Fax. 0881/632247

RFI CONFIRMA IL PROGETTO DI "BYPASSARE" LA STAZIONE FERROVIARIA DI FOGGIA NEL SUMMIT DI IERI MATTINA A PALAZZO DOGANA

DI PIETRO: NON SI PUO' AVERE LA STAZIONE SOTTO CASA

Però il Ministro delle Infrastrutture ha "aperto" alla possibilità di una soluzione che accontenti Foggia: "oggi comincia il confronto vero e proprio"

FOGGIA - Tutto sembra vicino. È andata in onda la speranza di trovare nel ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, un "amico" della causa foggiana. Una speranza che si era sedimentata dopo la perentoria presa di posizione assunta dal partito di noi e leader nazionale Italia dei Valori ora assai comprensivamente tollerante per bocciare il progetto dell'alta capacità ferroviaria tra Bari e Napoli che prevede il bypass della stazione ferroviaria del capoluogo foggiano.

Per il resto, che sarà deciso dalle elezioni, il progetto era evidente già entrando nella Sala del Tribunale di Palazzo Dogana che ha ospitato l'annua giornata di presentazione del progetto. Caprettini consegnava il disegno del tracciato che tangenzialmente attraversa la "linea" progettata da Rete Ferroviaria Italiana una linea retta tra Bari e Napoli, senza più il controbuto "tallò" che attualmente porta Foggia dentro il tracciato.

Il confronto tra il dibattito è stato subito impari: da un lato il Governo, con il suo autorevole Ministro, Rete Ferroviaria Italiana, la Regione Puglia e la Regione Campania, dall'altro le sole istituzioni locali, la Provincia ed il Comune di Foggia. L'impressione della "leggerezza" subdetrattiva dell'argomento in cui si trovano i maggiori enti locali è stata precisa, inascoltabile, con il Presidente della Provincia ed il Sindaco seduti in platea, a fare da spettatori.

Comune Italiano in merito in strategia da ribadire il "no" delle istituzioni locali al progetto, seguito dal sindaco Ciliberti. Dall'altra parte è stata esplicita la tesi più forte: l'alta capacità ferroviaria non tagliare fuori il



Antonio Di Pietro è che riguarda il traffico merci. A giudizio del Ministro, qualora dovesse essere mantenuto il tracciato attuale, la stazione ferroviaria foggiana consentirebbe il rischio di restare addirittura isolata dalla crescita esponenziale del traffico. Dunque la perentorietà associata anche ferocemente ai dati quantitativi sull'au-

mento stesso dei convogli, a loro volta di essere imprevedibili: 144 treni al giorno (118 a 60 km/h) nei collegamenti tra Napoli, Benevento, Caserta, Capua e Foggia.

Anche per le merci sono notevoli i volumi: i treni con i servizi sulla Napoli-Bari-Soleto si passano negli orari 5 a 20 treni al giorno. La "velocità" consentita è di concentrarsi sul suo area sono centrali rispetto all'abitato il traffico merci, per il quale si prevede una circolazione "intermediale", ovvero un ruolo nel quale non dovrebbe coesistere soltanto il trasporto ferroviario, ma anche quello su gomma. Ma dove? Qualcuno ha ipotizzato che potrebbe essere interessato l'interporto di Carignola, che servirebbe così a trovare una sua precisa collocazione nel quadrante del trasporto (pagani) ma non ancora una ipotesi realistica, perché il progetto di Rete Ferroviaria Italia non prevede attualmente investimenti nell'area di Carignola. La soluzione più verosimile è che anche il "tallò" che riguarda le merci

verrà attivato nei pressi della nuova stazione, a Corvino o giù di lì. Tra i benefici c'è da mettere in causa comunque le nuove opportunità di sviluppo che si svilupperanno per l'area industriale di Borgo Incoronato.

Tutto in ogni caso, dovrà essere definito in sede di progettazione accurata. "Oggi inizia il confronto vero e proprio", ha fatto sapere il Ministro, per il quale "ancora non c'è nulla di deciso e di definitivo, ed un ruolo decisivo dovrà essere svolto dai tavoli di concertazione locale, decisi dall'accordo di programma approvato nella scorsa sede di luglio dalle Regioni Puglia e Campania. Si tratta di un'occasione di sviluppo" ha detto ancora Di Pietro - che il Mezzogiorno non può perdere. L'incarico dell'ingegnere a presiedere il contratto che nasce con l'obiettivo di riunire i passaggi operativi e amministrativi di una normativa unica territoriale. Si tratta di un punto di partenza e che siamo pronti ad accogliere suggerimenti e risorse per migliorarlo."

È sembrata una certa apprensione rispetto alle intenzioni di Foggia sulla quale nessuno però deve farsi sovvertire illazioni, perché poco dopo l'ex P.M. di Masi Palle ha affermato che "nessuno oserebbe più pensare di localizzare la stazione sotto casa, soprattutto quando parliamo di alta velocità e di alta capacità ferroviaria".

Si tratta di vedere, adesso, come verrà condotta la consultazione. Desidero il suo intervento, il Ministro ha fatto sapere che il progetto fa parte del programma della politica infrastrutturale elaborato dal Ministero (il cui riferimento si trova nella pagina, a.d.r.) ma nella "linea" che riguarda l'alta capacità ferroviaria tra Bari e Napoli trova espressamente posto quella che viene definita "stazione definita" "tallò di Foggia".

Con le idee che non si può fare il "tallò" ma un altro succedaneo, in di dettaglio del progetto, ma anche di altri aspetti: il clima, l'ecosistema che alla concezione bisognerà andare con un progetto alternativo, con idee chiare e ben definite.

IL MINISTRO DI INFRASTRUTTURE HA DEFINITO IL "PROGRAMMA DI PRIORITÀ"