



CeSMoT, assolutamente contrari a smantellamento ferrovia Foggia - Manfredonia

Comunicato stampa CeSMoT

Apprendiamo con grande stupore le dichiarazioni dell'assessore regionale Anita Maurodinoia sulla volontà di smantellare la ferrovia Foggia - Manfredonia per sostituirla con un non meglio identificato sistema BRT - Bus Rapid Transit. Forse la calura estiva deve aver annubiato le idee all'assessore, altrimenti non si spiegherebbe la volontà di smantellare la ferrovia.

Che il pregresso progetto di tram-treno fosse autentica fantasia era evidente, se non altro per il non trascurabile dettaglio che tale sistema non esiste nei regolamenti RFI e, per tanto, RFI stessa, come gestore dell'infrastruttura e "proprietario" della linea, non poteva assolutamente accettarlo. Fallito il primo tentativo di dismettere la ferrovia, la regione torna alla carica con un corridoio multimodale, ovvero togliere i binari per creare una strada riservata agli autobus.

Che la Regione Puglia sia da tempo allergica al TPL non è una novità: se si eccettua il virtuoso progetto della filovia di Lecce, pensano come macigni la penosa vicenda della filovia barese, terminata da anni ma per la quale la regione non sembra volerne finanziare l'esercizio, la sospensione della ferrovia Rocchetta S.A.L. - Spinazzola - Gioia del Colle e l'offerta ridicola di treni (prima della chiusura per inutili lavori di elettrificazione) sulla ferrovia Barletta - Spinazzola. Senza dimenticare i tagli del 2019 al servizio ferroviario di Ferrovie del Gargano.

Come CeSMoT vorremmo intanto ricordare all'assessore che sta facendo i conti senza l'oste, ovvero RFI. Certamente come regione ha la possibilità di non pagare i treni Foggia - Manfredonia e far accomodare anche d'estate la numerosa utenza sui bus. Del resto già da anni la Regione Puglia ritiene che d'inverno utenza possa utilizzare il bus al posto del treno. Ma dubitiamo che la Regione possa decidere di smantellare un qualcosa che non gli appartiene, e la linea, fino a prova contraria è di RFI e fa parte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Indubbiamente nel corso degli anni la ferrovia ha perso in parte l'antico ruolo, complice la posizione isolata di stazioni come Amendola o Frattarolo, indubbiamente la chiusura della Enichem unita a politiche sbilanciate verso il trasporto su gomma delle merci ha fatto scomparire il traffico merci sulla linea (in barba ai soldi spesi per realizzare la nuova stazione di Frattarolo ed il raccordo merci che doveva servire anche al porto di Manfredonia) ma la linea è semplicemente mal sfruttata, complice la presenza di bus (regionali) totalmente sovrapposti al servizio ferroviario.

Risibile e ridicola è la posizione del comune di Manfredonia: premesso che la ferrovia serve ottimamente la frazione balneare di Siponto, non ci sembra che i binari taglino in due la città. Forse al comune sono intrappolati in una bolla spazio-temporale e ricordano ancora quando negli anni '70 i convogli arrivavano nella fermata di Manfredonia Città, ubicata nei giardini di Viale Kennedy. Invitiamo per tanto l'assessore a fare una retromarcia e a valutare, visti anche i soldi spesi per la realizzazione della fermata di Manfredonia Nord, a potenziare la ferrovia, creando un vero servizio integrato treno+bus.

L'esempio della Foggia - Lucera, ramo secco per le allora FS e risorta a nuova vita grazie a Ferrovie del Gargano, avrebbe dovuto fare scuola. Se poi la Regione vuole essere miope ed insensibile, come lo sono state ad esempio Piemonte ed Abruzzo, la linea può diventare una risorsa turistica grazie a Fondazione FS, come avvenuto per linee come la Avellino - Rocchetta, Sulmona - Carpinone o Agrigento - Porto Empedocle.



Foto Dario Oliva, 19 luglio 2020

Comunicato stampa CeSMoT - 30 luglio 2021

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

