



# **Ferrovie.it**

da *Brevi ferroviarie* del 03 febbraio 2026

## **Maiorano su nodo ferroviario di Bari: "Basta slogan, i binari non si tagliano"**

**di Massimo Maiorano**

Riprendiamo di seguito una nota di Massimo Maiorano, già Consigliere comunale della città di Bari, circa le varianti ferroviarie nord e sud del capoluogo pugliese.

«Io lo sto dicendo da anni, e continuo a dirlo con la massima chiarezza, non si può vantarsi sui social di "andare in treno" e, nello stesso tempo, sostenere piani che eliminano binari e fermate ferroviarie urbane a Bari.

In queste settimane vedo molti consiglieri regionali - soprattutto di maggioranza - pubblicare post in cui dicono di prendere il treno dalla fermata FS di Torre Quetta, quella che serve la sede della Regione e che era stata presentata come simbolo di mobilità sostenibile.

Ricordo bene come venne raccontata all'inaugurazione del 29 settembre 2016:

- l'opera costò circa 2 milioni di euro ed era servita da 40 treni al giorno;
- l'allora Assessore regionale ai Trasporti disse che era una giornata "in controtendenza" e che lì si "concretizza il concetto di mobilità sostenibile";
- l'allora Sindaco parlò di "treno comodo e veloce" come risposta a chi chiedeva più parcheggi e aggiunse che, con lo "spostamento del binario" del progetto collo d'oca, quella tratta sarebbe diventata "la linea del mare".

E allora oggi la domanda è semplice: lo sanno, quei consiglieri che fanno i post "green", che la direzione politica e amministrativa - tra Regione e Comune - è orientata a dismettere proprio quel tracciato ferroviario urbano?



Piano "Costa Sud": Torre Quetta, Marconi e Parco Sud non sono "dettagli"

Nel materiale pubblico legato a Costa Sud si legge chiaramente che il settore sud-est è servito da tre stazioni ferroviarie RFI (Marconi, Parco Sud e Torre Quetta) e che "nei prossimi anni il tracciato ferroviario sarà delocalizzato".

Questo, nella pratica, significa una cosa, se si delocalizza e si libera il sedime, le fermate costiere perdono funzione ferroviaria reale. E non mi si venga a dire che è "rigenerazione" se prima si cancella un servizio metropolitano esistente.

Quelle fermate hanno costi di realizzazione, sono state fatte con risorse pubbliche e sono strategiche: servono pendolari, studenti, uffici, la Regione. Tagliarle è arretrare, non modernizzare.

Anche a nord la musica è la stessa: dismissione dell'attuale tracciato

Sul lato nord non va meglio, la scheda ufficiale del progetto Nodo Ferroviario Bari Nord parla espressamente di "dismissione dell'attuale tracciato" e di nuova stazione "in sostituzione" delle attuali località di servizio.

Quindi sì, a sud e a nord il messaggio è coerente... ma nella direzione sbagliata.

Conclusione: il treno è mobilità sostenibile, il resto è marketing

Io non sono contro gli investimenti e non sono contro l'ammodernamento, i cantieri servono, se sono governati bene.

Ma la modernizzazione non può essere il paravento per dismettere ferrovia urbana e poi fare post "green" perché, per ora, qualcuno riesce ancora a salire a Torre Quetta.

Il treno è la vera mobilità sostenibile.

Se si tagliano binari e fermate strategiche, il resto sono slogan.»

**Massimo Maiorano - 03 febbraio 2026**

□ 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.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**