

Il Sud penalizzato – Dal 10 marzo bloccata la ferrovia a Foggia

La frana affonda nell'indifferenza

Scivola, eccome se scivola. Cinque metri al giorno, il Subappennino scende a valle a questa velocità di crociera. Sembra incisa con il bisturi la montagna fra Panni e Montaguto che dal 10 marzo deve fare i conti con il movimento franoso più devastante degli ultimi vent'anni. Una frana annunciata, dall'evoluzione scontata se solo i governi del territorio l'avessero considerata di un minimo di attenzione. Perché ne aveva lanciati tanti di segnali di insofferenza. È da almeno cinque anni che l'area interna dei Monti dauni a cavallo con l'Irpinia ha i suoi dolori di pancia. Proprio fra Montaguto e Panni, dove oggi i binari della ferrovia hanno dovuto sloggiare in tutta fretta per far posto a milioni di metri cubi di fango e detriti vomitati dalle viscere della montagna per un fronte largo almeno trecento metri. Ricordiamo lo smottamento del 2006 che divorò un pezzo di statale 90 un tempo unica via di collegamento fra Foggia e Napoli. Oggi quella strada non viene quasi più percorsa dagli automobilisti per tutti i disagi cui si andrebbe incontro: un cartello obbliga le auto a salire in paese, a Savignano scalo, per poi ridiscendere dall'altra parte del cocuzzolo per ricongiungersi con la carreggiata risparmiata dal tracollo. Ne volete altri di segnali? Un anno prima, siamo nel marzo 2005, anche l'autostrada si era dovuta fermare soggiogata ai capricci della frana. Il pilone di un ponte in località Alveo Vecchio aveva ceduto, il dislivello causò lesioni profonde sulla sede stradale. Fu necessario deviare l'uscita delle auto al casello di Grotta-

minarda, si parlò all'epoca di Italia divisa in due sia pure per qualche giorno.

Cinque anni dopo ci risiamo, ma le conseguenze questa volta sono ben peggiori. La ferrovia in quel tratto è chiusa da un mese, i passeggeri costretti a faticosi trasbordi in pullman fra Foggia e Benevento (e viceversa) per saltare quel tratto proibito. Altro che Italia divisa in due. Se pure l'autostrada ritornasse a fare i capricci la Puglia non avrebbe più sbocchi verso Ovest. Benvenuti nell'alta capacità ferroviaria... Sulla Roma-Napoli i treni corrono a trecento all'ora, da noi non possono nemmeno partire. E tutto questo per colpa di una frana virulenta e poderosa quanto si vuole, ma che stà lì da almeno un lustro in attesa che qualcuno se ne accorga. Così oggi tocca ai passeggeri subire le conseguenze obbligati come sono a salire a bordo degli "autobus sostitutivi" delle ferrovie dello Stato. Da Foggia partono quattro bus per ogni treno in arrivo (sette i collegamenti giornalieri Lecce-Roma fra eurostar, InterCity e regionali), nei giorni di punta di Pasqua si arriverà an-

che a 5-6 pullman. Una teoria di mezzi che scorrazza da Foggia a Benevento (e viceversa), la gente che sale a bordo allibita e rassegnata. L'unica cosa certa è il ritardo: il trasbordo treno-pullman accumula un'ora e mezza oltre la durata media del viaggio. Così il Lecce-Roma, durata del viaggio 5 ore e 25 minuti sul "Frecciargento", oggi non arriva a destinazione prima di sette ore. Come un qualsiasi "Accelerato" di qualche epoca fa.

Si dice che le responsabilità politiche in questa storia siano

vistose. Le Ferrovie dello Stato alludono probabilmente a questo in una nota diffusa l'11 marzo 2010 – cioè il giorno successivo al primo movimento franoso che minacciava la ferrovia a valle – quando nel fare il punto della situazione ricordano non a caso cosa accadde quattro anni fa: "Nella primavera del 2006, per fronteggiare l'avanzamento della imponente massa di terra,

fango, pietre e detriti che dalla montagna scivolava lentamente verso valle, Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) realizzò opere di contenimento poi consegnate al Genio Civile di Ariano Irpino. Ciò consentì all'Anas la successiva costruzione di una variante stradale provvisoria per l'utilizzo della Strada Statale 90". A quegli interventi tampone realizzati da Fs avrebbero dovuto seguire lavori strutturali con opere di contenimento della frana come peraltro previsto dal decreto del Presidente del Consiglio del Ministro del 12 maggio 2006 in cui "fu dichiarato – sono ancora le Fs a ricordarlo – lo stato di emergenza che durò fino al 31 maggio 2007. Sempre nel 2006 – si legge ancora nella nota – la stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri, con Ordinanza 3532 del 13 luglio, nominò il Presidente della Regione Campania quale Commissario delegato per fronteggiare l'emergenza con il compito, tra l'altro, di definire d'intesa con Anas e Rfi (Rete ferroviaria italiana) un apposito piano d'interventi finalizzato al ripristino della viabilità della statale 90 delle Puglie e all'eventuale individuazione di un tracciato alternativo della tratta ferroviaria Napoli – Foggia interessato dalla frana o di altre soluzioni sostenibili, indi-

viduando le occorrenti risorse finanziario di porre a carico dei predetti Enti".

Oggi il progetto prevede lo spostamento dei binari dalla zona dove è attiva la frana, ma non bisognava farlo già quattro anni fa? – sembra ora voler sottolineare Fs (Ferrovie dello Stato). Adesso il problema maggiore è trovare un sito di stoccaggio per circa 400 milioni di metri cubi di fango e detriti scaricati a valle dalla frana. Un'operazione complicata che ha finora rubato l'attenzione di progettisti e soccorritori. Così del "dopo" ancora non si parla. Fa solo una promessa il commissario delegato per la Campania, Mario De Biase: "Se non piove – ha detto un paio di settimane fa – potremmo riattivare la ferrovia tra circa un mese". Sembra una dichiarazione d'intenti, piuttosto che un principio di programmazione. È così che quest'area del Subappennino abbracciata all'Irpinia – una tra le più povere del Mezzogiorno – scivola e sprofonda nell'indifferenza generale. Fortuna per le popolazioni che di qui invece passa la ferrovia: ogni giorno in più di sosta ai box del treno è uno smacco per l'Italia dell'alta velocità che da queste parti ha già dovuto declinare l'offerta in "alta capacità" a causa delle linee più vecchie e malandate. Siamo il Sud che non può correre, caricato com'è di zavorre: ma dentro questo Sud ce n'è un altro ancor più povero che "lorsignori" sembra proprio abbiano abbandonato al suo destino.

MASSIMO LEVANTACI



Subappennino – Soldi stanziati e bruciati: uno scandalo

La gente è esasperata: “Anni di prese in giro”

A i cittadini di Bovino non sembra vero che ora la Protezione civile, o comunque la regione Campania, dovrà occuparsi anche di loro. Avevano tanto invocato un aiuto quattro anni fa, quando la frana mandò a carte quarantotto la statale 90, ma giorno dopo giorno quelle speranze naufragarono insieme a quel territorio che continua ad andare seriamente alla deriva.

“Fu realizzata solo una bretella – raccontano oggi i residenti – in previsione del ripristino vero e proprio della strada che oggi stiamo ancora aspettando”.

Così ora che anche la ferrovia è colata a picco, a Bovino sperano in un intervento complessivo e soprattutto risolutore che oltre a ripristinare la strada ferrata riabiliti anche l'unica via di comunicazione per le auto. Ma la vicenda racchiude il senso e lo stato di isolamento che vivono oggi queste comunità interne della Puglia in bilico fra sopravvivenza e abbandono (e infatti l'emigrazione ha punte altissime).

È un po' la sintesi di quel che succede

oggi in Capitanata, provincia cerniera a cavallo di tre macroregioni (il centro-sud della Puglia, il Sannio e l'Irpinia a ovest, il Molise a nord) che basta un niente però per isolarla dal mondo intero. Prendiamo le due alluvioni del marzo e dell'aprile 2009 che per ben tre giorni causarono la chiusura di tutti i collegamenti ferroviari sulla linea adriatica a binario unico fra Foggia e Termoli.

Da tempo i comuni di quell'area a nord di Foggia (Serracapriola, Chieuti, Apricena, San Severo) invocano opere di bonifica e ripristino dell'alveo del Fortore, un fiume che straripa anche con un bicchiere d'acqua. La Regione però non dispone dei finanziamenti sufficienti e il ministero dell'Ambiente non concede la valutazione d'impatto ambientale per la costruzione del raddoppio ferroviario sulla Termoli-Apricena e la sopraelevazione della piccola stazione di Ripalta nodo cruciale sulla linea nord-sud.

Questioni aperte da tempo sul tavolo delle rivendicazioni sindacali, come ri-

corda la Filt-Cgil di Foggia: “Per consolidare la montagna – ricorda il segretario Giovanni Occhiochiuso – lo Stato aveva messo a disposizione finanziamenti che non sono stati utilizzati. È ora arrivato il momento di farlo.

Oggi il Subappennino dauno vive una condizione di arretratezza e di sottosviluppo che questo problema rischia di accentuare se non proprio di far deflagrare in tutte quelle che sono le sue contraddizioni”.

Somme stanziati e non spese, come accade anche nell'alto Tavoliere dove l'alluvione e il perenne allagamento dei terreni condanna gli agricoltori alla disoccupazione. Dopo l'ultima alluvione dell'aprile 2009 la regione aveva stanziato 12 milioni di euro per finanziare almeno gli interventi più urgenti nel Fortore in grado di irregimentare le acque almeno a valle.

Ma i lavori non sono ancora iniziati, mentre si apprende che per il progetto sono stati già bruciati 9 di quei 12 milioni.

rn.i.

