C'è una cosa al mondo,
di una certa grandezza,
che possa realizzarsi
senza lotta?
Nella lotta è la vita:
felici coloro che lottano
per la giustizia e il bene!
(L. Sturzo)

COMITATO DI LOTTA BARLETTA PROVINCIA
costituito con Atto Pubblico
Via Renato Coletta, 24 – 76121 Barletta

1989-2011: ventidue anni di lotte

MOVIMENTO INDIPENDENTE PER LA DEMOCRAZIA E L'AUTONOMIA
Sezione di Barletta

Progetto della Direttissima BARLETTA–NAPOLI

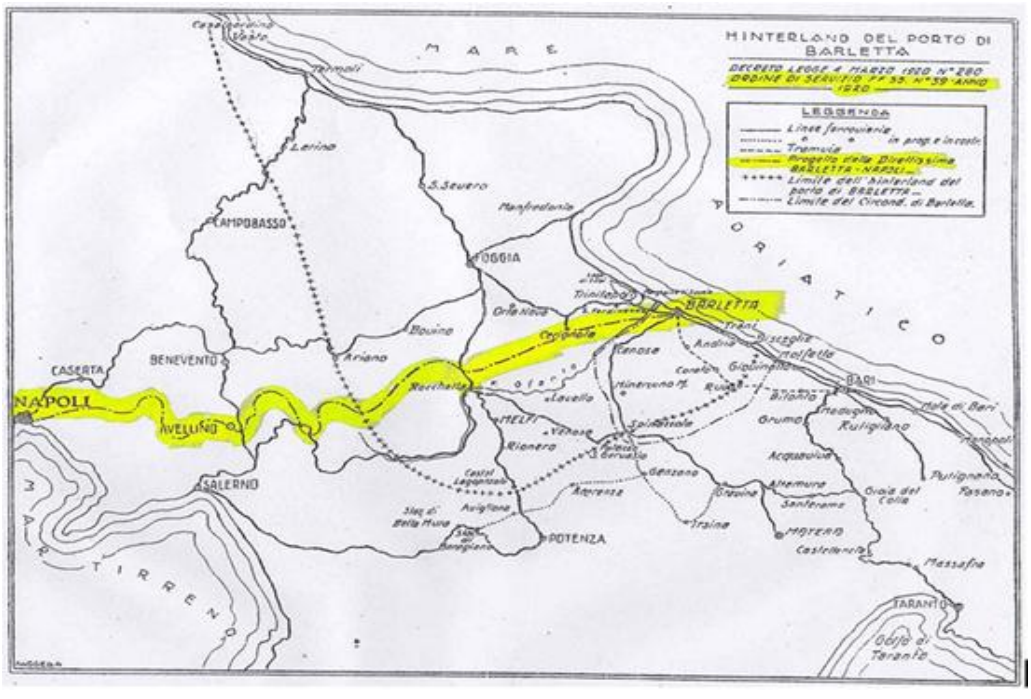
Lettera consegnata al ministro Matteoli, in occasione della sua visita elettorale a Barletta del 10 febbraio 2011, dal comitato 'Barletta Provincia'.

Ill.mo signor Ministro,

a nome del Comitato di Lotta "Barletta Provincia", che mi onoro di rappresentare, porgo alla Sua cortese attenzione un progetto di realizzazione della nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità e ad Alta Capacità, che penso si possa considerare alternativo o complementare a quello, solamente ad Alta Capacità, attualmente in itinere tra la Puglia e la direttrice Tirrenica che ha tra l'altro subito degli intoppi progettuali per via della recente frana di Montaguto.

Si tratta di un progetto predisposto all'epoca dei Borboni nel 1846, rivisto nel 1920 dal progettista ing. Dini, e che il Comitato ha riscoperto di recente nelle pieghe di una relazione pubblicata nel 1930 da una Organizzazione Sindacale dell'epoca, "sull' importanza storica, commerciale, industriale, agricola, culturale e demografica della città di Barletta"; progetto che descrive e prospetta la realizzazione di una linea ferroviaria direttissima Barletta-Napoli lunga 204 Km e che oggi correrebbe parallela, all'incirca, all'autostrada A16 Napoli-Canosa, lunga 172,5 Km.

Evidentemente i Borboni nell'800 avevano ben intuito, con acuta ed oggettiva lungimiranza, che il percorso più breve dall'Adriatico al Tirreno parte da Barletta, anticipando i progettisti degli anni '60 dell'autostrada A16. Non per niente, tutte le linee ad alta velocità, in Italia, corrono ragionevolmente parallele alle autostrade. E con i moderni elettrotreni, la distanza di 200 Km sarebbe coperta oggi in meno di un' ora! Non solo, ma pare che gli stessi Borboni fossero anche a conoscenza, già allora, dei fenomeni franosi del territorio più a nord, al confine tra Puglia e Campania, dove più tardi sarebbe poi sorto l'attuale tracciato ferroviario Foggia -Benevento.



Ricordo al signor Ministro che attualmente le Frecce Argento Lecce-Bari-Roma sono costrette a ben 10 minuti di sosta a Foggia per consentire un'anacronistica inversione di marcia ai treni! Mentre il progetto borbonico, così come quello degli anni '20, esclude lo scalo foggiano spostandolo più a sud di una quarantina di chilometri all'altezza di quello di Candela. Perciò una linea ferroviaria direttissima ad Alta Velocità ed Alta Capacità dall' Adriatico al Tirreno consentirebbe di prolungare il tracciato del Corridoio europeo n. 8 Bari-Varna fino a Napoli, collegandosi in maniera più veloce e diretta al Corridoio Europeo n. 1 Berlino-Palermo.

Così con tale grande opera infrastrutturale il Mezzogiorno d' Italia, connesso con tutto il suo sistema dei trasporti (costituito oggi da strade, autostrade, ferrovie, porti) diverrebbe la chiusura più ideale e naturale della maglia ferroviaria europea: obiettivo che la stessa Rete Ferroviaria Italiana traccia nel suo piano di sviluppo degli itinerari fondamentali per il Sud.

Sulla scorta di questo importante e significativo documento, abbiamo ritenuto, noi del Comitato, intraprendere già i primi passi nei confronti della società Italferr che, per conto del Gruppo delle Ferrovie dello Stato, si occupa della realizzazione delle infrastrutture ferroviarie, comprese quelle dell'Alta Velocità/Alta Capacità.

Del progetto è stato già interessato anche il Parlamento attraverso l'on. Alessandro Montagnoli (componente della IX Commissione Trasporti della Camera) e l'on. Gabriella Carlucci, attraverso l'interrogazione a risposta scritta n. 5-02536 del 16 marzo 2010 indirizzata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti "sulla mancata istituzione della fermata ferroviaria nella città di Barletta per i treni Eurostar che collegano la Puglia con Roma"; e la Provincia di Barletta-Andria-Trani che ha stilato apposito Ordine del giorno n. 33, inviato in data 3 febbraio 2010 al Presidente del Consiglio dei Ministri, a Ella sig. Ministro, al Direttore Regionale ed al Direttore Nazionale di Trenitalia. Non è compito principale della nostra classe politica, signor Ministro, quello di intercettare ed attrarre il maggior numero possibile di risorse e di occasioni di sviluppo per il nostro Mezzogiorno utilizzando i fondi ancora disponibili per le aree sottosviluppate, e mi riferisco alle decine di miliardi di euro di fondi FAS e POR ancora a nostra disposizione?

Barletta, 4 agosto 2011

Vincenzo Piccialli
Segretario amministrativo del Comitato

Il Presidente
Prof. Avv. Nicola DI MODUGNO

Il Coordinatore del MIDA-BT
(Nardo BINETTI)