

Come è noto nella stazione di Barletta, città co-capoluogo di provincia, con una popolazione di circa 100 mila abitanti e un bacino potenzialmente di 700 mila utenti, fermano tutti i convogli (con eccezione, appunto, dei Frecciarossa Milano - Bari) delle linee statali ferroviarie, che incrociano i mezzi operanti sulla direttrice locale Minervino Murge - Spinazzola, nonché quelli gestiti dalla società privata Ferrotranviaria Nord Barese (avente capolinea a Barletta), con un numero elevatissimo di viaggiatori, molti dei quali interessati ai porti e gli aeroporti che si trovano sulle stesse direttrici.

La strategicità della fermata dei convogli dell'alta velocità, nella città d'origine di Pietro Mennea a cui pure è stato intitolato l'ETR 1000, assume valore anche alla luce dell'analisi pubblicata nel documento "Il turismo in Puglia nei primi dieci mesi del 2016" prodotto da Puglia Promozione in cui si evidenziano i "risultati al di sopra delle aspettative per il 2016, complici l'incremento dei consumi turistici nazionali, gli alert sulla sicurezza che hanno interessato altre destinazioni d'Europa e del Mediterraneo e una straordinaria crescita del turismo internazionale: l'incoming dall'estero si attesta sul +13% (negli anni precedenti l'incremento è stato dell'8-10%) mentre i pernottamenti crescono dell'8,4% rispetto al 2015 (10 mesi)". Si rileva, altresì, che "si consolida la ripresa del turismo nazionale (gli italiani in Puglia) che per il terzo anno consecutivo registra incrementi, stavolta del +4,5% e +2% per arrivi e presenze", mentre "l'offerta di strutture ricettive in Puglia cresce del +9,7%".

Il "Report sul turismo in Puglia" evidenzia altresì, nell'analisi della "Variazione degli arrivi e dei pernottamenti per Comune (v.a. 2010/2015)", che i pernottamenti nella sola città di Barletta hanno registrato livelli di crescita pari alle realtà a grande vocazione turistica della regione.

Queste opportunità avrebbero bisogno di essere sostenute da una rete infrastrutturale moderna, analoga a quella di altre realtà territoriali dell'Adriatico. Si evidenzia, invece, che sull'Adriatica tanti - troppi - Frecciarossa contano fermate spesso vicine tra di loro (e già ben collegate con altri sistemi, basti pensare all'asse Milano-Rimini), rendendo ancora più stridente la scelta di tralasciare la fermata di Barletta, penalizzando un gran numero di utenti.

Temiamo che, così, si disincentivino gli investimenti, si avvii l'economia e si mortifichino le speranze di tanti giovani che desiderano restare e contribuire a far sviluppare la propria terra.

Nonostante i continui e accorati interventi, compiuti sia nei confronti delle istituzioni parlamentari, di governo e regionali, sia nei rapporti con Trentitalia, non è stato ancora possibile verificare le potenzialità e sperimentare soluzioni alternative. In una delle ultime prese di posizione della società si sostiene che "i servizi di Frecciarossa sono in regime di mercato", ovvero che la programmazione dei servizi si basa sulla economicità della domanda. Ma le leggi di mercato ci dicono anche che la "domanda" può essere creata. E Barletta potrebbe soddisfarla se, al pari delle altre città del Mezzogiorno, disponesse di una rete di trasporti adeguata, per superare la dicotomia infrastrutturale tra Nord e Sud. È, questo, uno strappo che va ricucito se vogliamo pensare al domani in modo costruttivo non solo in termini di economia, ma anche di rispetto ambientale, come le strategie dell'Unione Europea ci impongono.

Il treno è un simbolo della mobilità sostenibile, vale a dire di una tipologia di trasporti rispettosa di quelle direttive europee che ogni nazione è tenuta ad osservare. Si pensi al Piano Nazionale Clima ed Energia (previsto nell'ambito della Strategia europea per un'Unione dell'energia) a cui anche l'Italia dovrà aderire integrando il tema dell'energia con quelli ambientali dell'efficienza energetica, delle fonti rinnovabili e della mobilità sostenibile.

Il nostro territorio non solo combatte strenuamente i problemi connessi ai ritardi dell'alta velocità sia sulla linea Adriatica sia sulla direttrice per Napoli (del tutto assente come città di arrivo diretto) e per Roma, ma è quotidianamente costretto ad affrontare le difficoltà del trasporto pendolare.

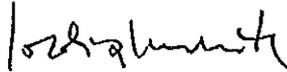
I nostri cittadini, che hanno da sempre prediletto, e questo va a loro merito, l'uso della linea ferroviaria al mezzo proprio per gli spostamenti pendolari lungo la tratta Foggia - Bari, sono ora costretti ad affrontare difficoltà accresciute, dal disastro sulla linea della Ferrotranviaria, che è costato la vita nel luglio scorso per i tanti utenti delle aree interne tra Barletta e Bari.

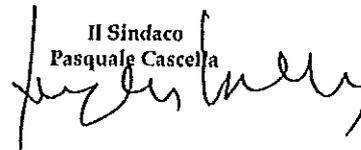
Riteniamo che questo quadro d'insieme meriti una analisi attenta.

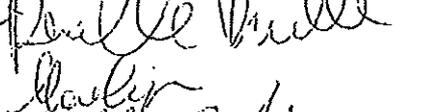
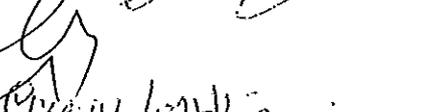
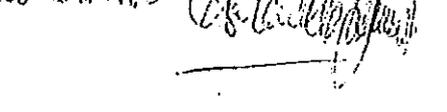
La città di Barletta vuole credere nelle potenzialità e nella prospettiva del più vasto territorio per avere fiducia nel domani.

Per questo tutti insieme ci permettiamo di chiedere un incontro nel più breve tempo possibile con tutti i soggetti coinvolti per poter affrontare in modo convergente le problematiche aperte e individuare adeguate soluzioni.

In attesa di positivo riscontro, porgiamo i più sentiti saluti.



Il Sindaco  
Pasquale Casella  


Presidente del Consiglio Comunale	-	Carmela Peschechera	
Vice Presidente del Consiglio Comunale	-	Scelzi Alessandro	
Vice Presidente del Consiglio Comunale	-	Piazzolla Rossella	
Gruppo Consiliare Partito Democratico	-	Pasquale Ventura	
Gruppo Consiliare Sinistra Unita	-	Maria Campese	
Gruppo Consiliare Scelta Civica	-	Pier Paolo Grimaldi	
Gruppo Consiliare La Buona Politica	-	Giuseppe Dipaola	
Gruppo Consiliare Partito Socialista	-	Andrea Salvemini	
Gruppo Consiliare Adesso Puoi	-	Flavio Basile	
Gruppo Consiliare Popolo delle Libertà	-	Dario Damiani	
Gruppo Consiliare Nuova Generazione	-	Gennaro Cefola	
Gruppo Consiliare Misto	-	Giuseppe Losappio	

GRUPPO CONSILIARE C.D. - FORMAZIONE DEPOCANTEN AUTONOMO INIZIATO 