

### **1.1 Inquadramento dell'intervento stralcio**

L'Amministrazione Comunale di Foggia, nell'ambito del Piano Strategico di Area Vasta "Capitanata 2020 – Innovare e Connettere", del connesso Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (Deliberazione Giunta Regionale del 4 luglio 2007, n. 1072 "Linee Guida per la pianificazione strategica territoriale di Area Vasta"), coerentemente al Piano attuativo 2009 – 2013 del Piano Regionali dei Trasporti, nonché al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ha predisposto un' integrata progettualità, denominata sinteticamente "progetto Pilota Innovativo Treno – Tram".

Nell'ambito di tale progetto integrato sono stati individuati una serie di interventi, che possono essere anticipati in quanto mantengono pienamente la propria funzionalità anche con l'esercizio di tipo ferroviario convenzionale.

Si tratta di riorganizzare il nodo di interscambio della stazione di Foggia, con l'obiettivo di migliorare l'intermodalità tra servizi ferroviari, automobilistici e sistemi di mobilità ad elevato profilo di compatibilità ambientale (auto elettriche, car sharing, biciclette).

Tale singola progettualità, dichiarata ammissibile dalla Regione Puglia con Deliberazione di Giunta Regionale del 28 dicembre 2009, n. 2684 "Programmi Stralcio Interventi di Area Vasta", è a valersi sulla Linea di intervento 5.2 del P.O. FESR Puglia 2007–2013 e prevede gli interventi riportati e valutati economicamente rispettivamente negli elaborati grafici e nel Quadro Tecnico Economico allegati alla presente relazione.

L'intervento insiste nell'area dello scalo merci di Foggia la cui proprietà è stata trasferita da RFI alla Holding del gruppo FS ritenendo l'impianto non più necessario alle strategie di sviluppo del trasporto ferroviario. La proprietà ha formalmente manifestato all'Amministrazione Comunale il proprio interesse per dar corso all'attuazione dell'intervento nei termini previsti dalla Deliberazione di Giunta Regionale del 28 dicembre 2009, n. 2684 purché esso sia ricompreso in una logica di valorizzazione complessiva e rilancio dell'area della stazione ferroviaria, rendendosi disponibile ad accompagnare il percorso di consolidamento progettuale. A questo scopo, definita l'area di intervento congiuntamente alla proprietà, è stata elaborata un'ipotesi progettuale base alla quale fanno riferimento tutti gli elaborati allegati alla presente relazione.

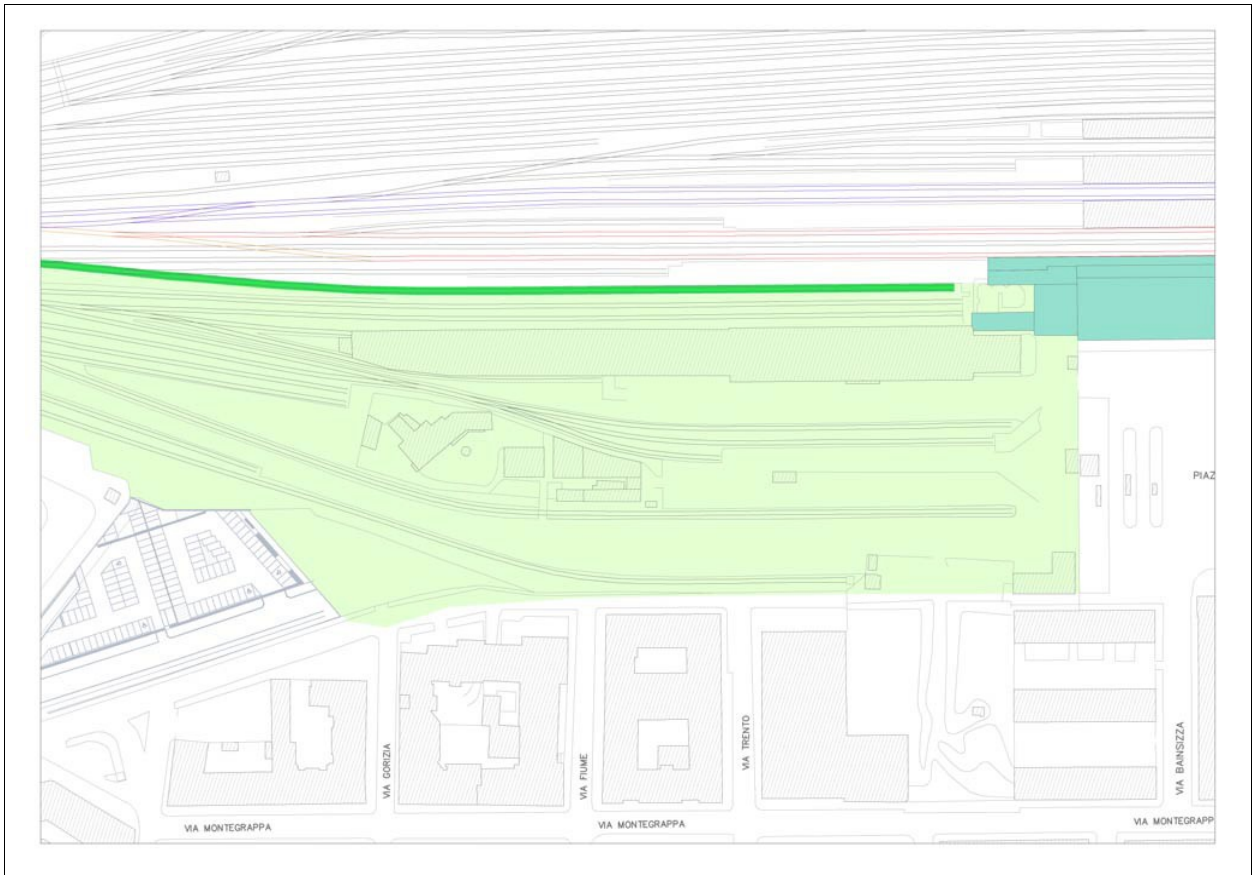


Figura 1 - in verde chiaro l'area interessata dall'intervento e in verde scuro l'attuale binario di attestamento della Lucera-Foggia.



Figura 2 - gli edifici dello Scalo Merci della stazione di Foggia.

## 1.2 Descrizione dell'intervento stralcio

La penetrazione del sistema Treno-Tram a Foggia, a regime, prevede una serie di interventi complementari finalizzati ad incrementare l'accessibilità al sistema in area urbana attraverso la realizzazione dell'attestamento del Treno-Tram in stazione, di percorsi ciclopedonali e parcheggi di scambio pienamente coerenti con l'azione 5.2.2 del Programma Pluriennale di Attuazione dell'Asse V del P.O. FESR 2007-2013.

Gli interventi in questione riguardano in particolare il nodo di scambio intermodale della stazione di Foggia. La realizzazione del nuovo terminal intermodale consente di rendere estremamente rapido ed efficiente l'interscambio con tutte le modalità di trasporto (treno, bus extraurbani ed urbani, taxi, car sharing, bike sharing) oltre a migliorare sensibilmente la diffusione dei flussi pedonali dei passeggeri provenienti dall'insieme dei servizi extraurbani verso la città.

L'intervento insiste nelle aree ferroviarie dello scalo merci di Foggia. L'intervento prevede:

1. la realizzazione del binario dall'interconnessione con il binario della Linea Lucera Foggia sino a Piazza V. Veneto e della relativa fermata con marciapiedi e pensilina;
2. la realizzazione del terminal bus extraurbani comprendente la rotonda di interconnessione con la viabilità principale, la viabilità di servizio, le banchine e le pensiline di fermata;
3. la realizzazione delle aree di sosta attrezzate per le auto del car sharing e le auto elettriche;
4. la realizzazione di spazi coperti di servizio ai viaggiatori.

Per la riorganizzazione del nodo di scambio intermodale della stazione, è prevista, per l'attestamento della linea Lucera-Foggia, la demolizione del fabbricato dello scalo merci. Tale organizzazione ha come implicazione una più razionale utilizzazione dell'area con l'assenza di spazi interclusi inutilizzati la cui destinazione potrà essere valutata dal Comune di Foggia.

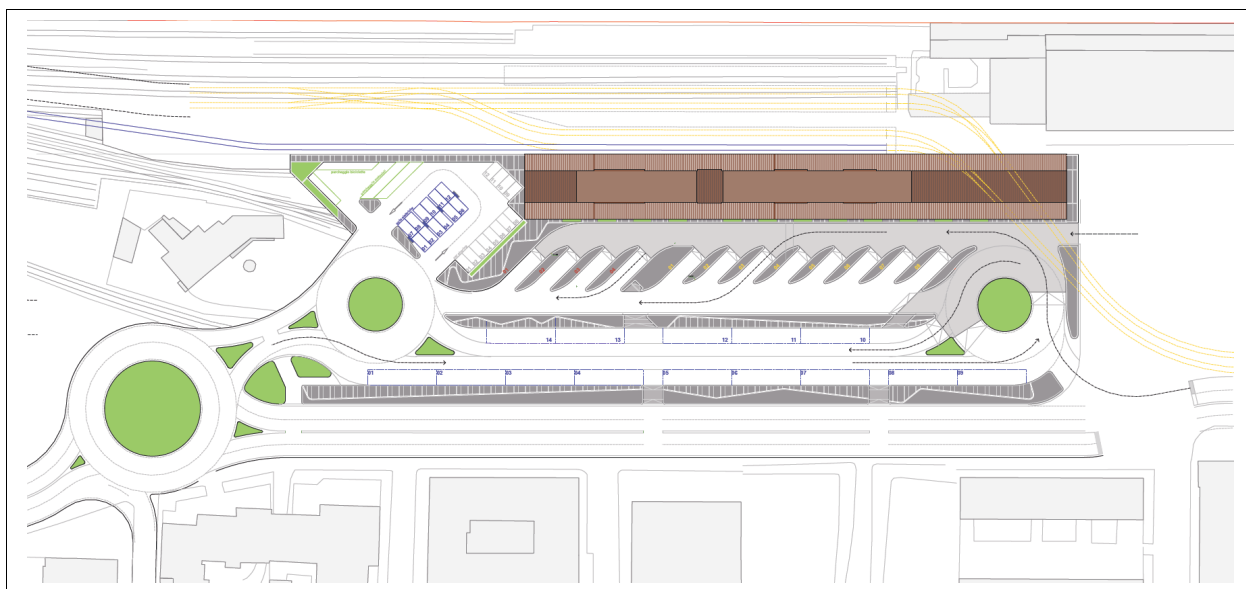


Figura 3 - l'ipotesi del nodo di interscambio intermodale.

A destra p.zza V. Veneto e la stazione ferroviaria di Foggia, a sinistra viale Manfredi. In blu il nuovo attestamento della linea Lucera-Foggia, in giallo la previsione del tracciato della linea di treno-tram.

L'ingresso e l'uscita stradale dal nodo di scambio intermodale è garantito dalla realizzazione di una rotonda di 20 m di raggio su viale Manfredi. La circolazione all'interno del nodo di interscambio è prevista in senso antiorario attraverso due rotonde di 15,50 m di raggio. All'interno dell'area si distribuiscono le diverse aree funzionali del nodo di interscambio.

Sul tratto parallelo a viale Manfredi, è prevista la sosta dei bus delle linee extraurbane provinciali: 14 stalli lungo una corsia a doppio senso di marcia della larghezza di 7 m. affiancate da due banchine di servizio della larghezza di rispettivamente 3,60 m e 5,00 m. Gli stalli sono stati dimensionati (18 m x 4 m) al fine di garantire un congruo spazio di manovra per l'attestamento dei mezzi per la sosta operativa.

L'organizzazione interna del nodo prevede inoltre la realizzazione di 12 stalli inclinati a 45° per la sosta dei bus urbani, nella parte in aderenza all'area a servizio dei viaggiatori. Tale area potrebbe sostituire i capolinea dei servizi urbani posti sul prospiciente lato ovest della piazza della stazione ferroviaria di Foggia. L'accesso è previsto sia attraverso il percorso adibito ai mezzi delle linee extraurbane, sia attraverso due varchi sulla rotonda (interna al nodo di interscambio) prevista sul lato di p.zza Vittorio Veneto. La sosta è prevista nel senso di marcia in modo da agevolare sia la fermata sia la ripartenza dai mezzi con la migliore visibilità in ogni fase di manovra. Parte degli stalli inclinati (n. 4) saranno destinati, in maniera privilegiata alla sosta dei mezzi delle linee nazionali. Le dimensioni degli stessi sono, infatti, tali da consentire la sosta anche dei mezzi da 15 metri già in esercizio.

Per ogni stallo è stata prevista la realizzazione di un marciapiedi per facilitare la salita e la discesa dai mezzi il quale è direttamente collegato alla banchina ferroviaria.

Sono previsti tre attraversamenti pedonali, tutti accessibili, direttamente alla banchina ferroviaria. Sulla banchina, di una larghezza complessiva di 18 m è prevista la realizzazione di uno spazio coperto, attrezzato con i servizi ai viaggiatori (biglietteria, informazioni, bagni pubblici, servizi di ristoro, ecc). Tutta la banchina è coperta da una pensilina. La pensilina prosegue anche sul lato est (verso piazza V. Veneto) a coprire gli spazi destinati, nelle previsioni del programma, ai binari del treno-tram e ad un sottopasso che colleghi direttamente le banchine della stazione ferroviaria di Foggia con il nodo di interscambio.

Ad ovest degli stalli di sosta per i bus sono previste aree di sosta per le auto del car sharing (12 stalli), per le auto elettriche, complete delle colonnine per la carica dei veicoli (12 stalli), per i motocicli e per le biciclette.