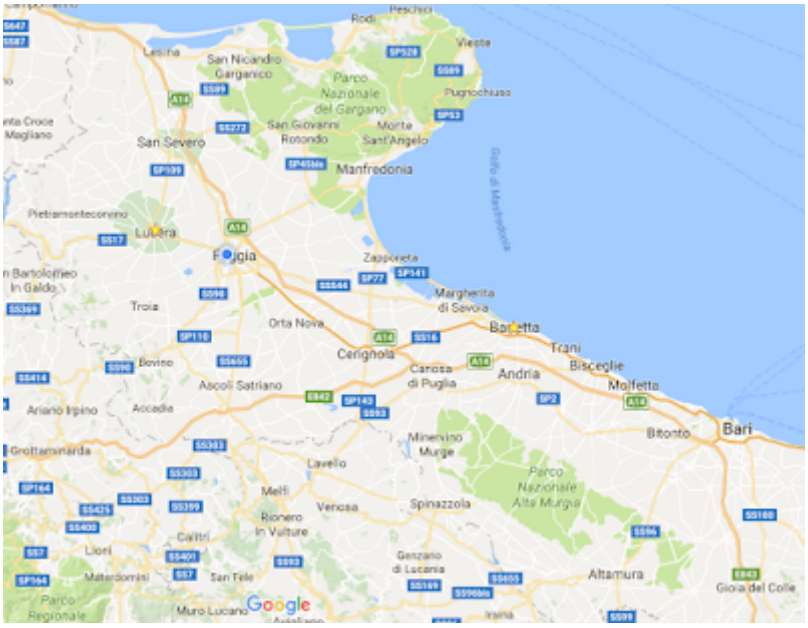


Acuto osservatore e intelligente commentatore, Franco Eustacchio Antonucci mi invia alcune stimolanti riflessioni sulla crescente – ed a quanto pare irreversibile – *periferizzazione* di Foggia e della Capitanata. Alla fine le mie osservazioni.

* * *

In qualche precedente intervento su FB o *Letteremeridiane* ho letto del temuto processo di progressivo calo della potenziale e vocazionale “centralità” di Foggia e del suo territorio “vasto” (la Capitanata come grande “Cerniera” iper-territoriale), nell’ambito strategico della propria Regione e non solo. Individuandone i primi segni in alcuni episodi, in effetti relativamente recenti, a cominciare dalla soppressione delle Grandi Officine ferroviarie ed altro.

Per furbizia politica altrui e/o per propria apatia caratteriale interna.

A mio avviso la perdita della “centralità foggiana” ha, in effetti, più lontani precedenti, tra i quali una notevole e prevalente rilevanza è stata rappresentata dall’allontanamento dalla città di Foggia del tracciato della Autostrada A16 – Napoli Bari, facendola passare sotto Candela e Canosa…….

Da quella iniziativa del tempo il territorio di Capitanata ha perso la sua “trasversalità” essenziale e diretta Tirreno-Adriatico, con tutti i successivi effetti di parallelo distacco dai vari “Corridoi” trasversali, nazionali, comunitari, transnazionali ed altro. (Stiamo faticando per riavvicinare l’Alta capacità Napoli Bari alla più naturale Cerniera intermedia di

Foggia/Capitanata).

Nessuno, allora, credo, ha obiettato per modificare quella situazione, con grave difetto di intuito politico sul futuro.
Un primo taglio di isolamento indiretto, che poi ha proseguito in tanti altri modi.
Per arrivare fin dove?
Eustacchiofranco Antonucci. 07-09-2016

* * *

Sono d'accordo con la tesi di Antonucci. L'esclusione dal tracciato dell'autostrada Napoli-Bari del capoluogo dauno, bypassato a vantaggio di Cerignola e Canosa, fu il primo schiaffo inferto alla naturale funzione di cerniera di Foggia e della sua provincia.
A tal proposito, può essere utile ricordare l'intenso dibattito e confronto, anche istituzionale, che accompagnò la costruzione della ferrovia tra Napoli e Foggia. I primi studi preliminari risalgono all'epoca borbonica, e recano una firma illustre, quella dell'ingegnere Armando Bayard, già progettista della Napoli-Portici, che fu la prima strada ferrata realizzata in Italia.
Scopo dell'opera era il collegamento del versante tirrenico con quello adriatico. L'illustre tecnico propose alla committenza due distinte ipotesi: la prima prevedeva che la ferrovia arrivasse a Foggia, la seconda a Barletta. Alla fine fu scelta la prima ipotesi, proprio per la particolare centralità del capoluogo dauno, e per la sua vicinanza a Manfredonia.
Nata coi Borboni, l'idea venne poi attuata dal governo unitario, che quindi riconobbe la funzione e la posizione strategica di Foggia e di Manfredonia.
Lo stesso discorso della ferrovia vale per l'aeroporto. Foggia ha pagato un tributo pesantissimo alla sua posizione geografica nella seconda guerra mondiale. I bombardamenti alleati si accanirono con particolare ferocia sulla città sia per il suo nodo ferroviario sia per la valenza strategica del *Foggia Airfield Complex*.
Per dare un'idea di quanto importante gli Alleati ritenessero la *presa di Foggia*, basti ricordare (ne ho parlato in questa lettera meridiana) che il generale Eisenhower scelse di far sbarcare le sue truppe a Salerno (e non come sarebbe stato più facile, più a nord) proprio per conquistare i due nodi nevralgici dello scacchiere bellico italiano: il porto di Napoli e gli aeroporti di Foggia.

Nel *Foggia Airfield Complex* la base principale era costituita dall'aeroporto Gino Lisa, quella più periferica dall'aeroporto di Bari Palese.
Non sono passati neanche ottant'anni da allora, che le posizioni si sono ribaltate.
Il bypass della Capitanata nel tracciato autostradale ha di fatto segnato il momento più significativo del processo di "baresizzazione" della Puglia, al quale da parte della gente e della classe dirigente di Capitanata, è necessario guardare con maturità e senza isterismi, se si vuol tentare di salvare il salvabile.
E' evidente che in termini di bacino (popolazione, economia, interessi diffusi) il capoluogo regionale Bari ha un peso rispetto al quale Foggia non può competere.
E poi, i baresi sono probabilmente assai più bravi rispetto ai foggiani a cogliere le opportunità che gli si prospettano, senza andar troppo per il sottile. Troppi distinguo, troppe "sfumature" impediscono a Foggia quella *visione coesa* del futuro che rappresenta l'ingrediente essenziale di uno *sviluppo condiviso*.
Basti riflettere sulle diverse *querelle* che accompagnano la discussione su ogni singola opera: l'aeroporto Lisa, la seconda stazione, il treno tram, la superstrada del Gargano, la diga di Piano dei Limiti… C'è chi le vuole, e chi no.
Probabilmente, la sola speranza di arrestare il processo di periferizzazione che Foggia e la Capitanata stanno subendo, sta proprio nel fare fronte comune rispetto alle opportunità che pure si stanno profilando, e proprio nel settore strategico dei trasporti: l'allungamento della pista dell'aeroporto Lisa, la piattaforma logistica di Incoronata, il treno tram, la seconda stazione.
Possibile che non si riesca ad essere tutti d'accordo sul fatto che la loro realizzazione rilancerebbe quella funzione di cerniera, che Foggia e la Capitanata stanno perdendo?
Geppe Inserra

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



Bari fa la bretella

con Palese. A Foggia il treno tram dimentica il Lisa.

- 
  La Regione silura il treno tram, ma non è detta l'ultima parola
- 
  Seconda stazione e aeroporto: pressing per la discussione in consiglio comunale
- 
  Augelli: "Per scongiurare il bypass necessaria la seconda stazione"

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 22