



La vicenda del definanziamento del treno tram non può essere derubricata ad un semplice episodio di cattiva programmazione. Anche perché non si è trattato di cattiva programmazione ma, piuttosto, di una storia amaramente paradigmatica di come (non) vanno le cose nei rapporti tra le diverse istituzioni che si occupano del governo del territorio.

Per farsi un'opinione corretta sulla vicenda, gioverà, dunque, ripercorrerne la storia.

Il treno tram costituisce il progetto più significativo di Capitanata 2020, ovvero quella "area vasta" che avrebbe dovuto presiedere alla programmazione comunitaria fino al 2020. L'Unione Europea e la regione Puglia avevano riconosciuto alla predetta "area vasta" un'ampia facoltà programmatica, delegando ad essa la scelte nevralgiche in materia di utilizzazione dei fondi comunitari. L'intera Capitanata fu così suddivisa in due aree vaste: la prima composta dal capoluogo, Foggia, i centri del Tavoliere e il Gargano; la seconda formata da Lucera e dai comuni dei Monti Dauni.

Il progetto della treno tram si innestava direttamente nella logica e nella filosofia dell'area vasta, avendo l'obiettivo di connettere, attraverso un mezzo innovativo come, appunto, il treno tram, le cinque città della cosiddetta pentapoli (Foggia, Manfredonia, San Severo,

Cerignola e Lucera) tra di loro e con i centri del Gargano, con ciò letteralmente “ricucendo” il territorio provinciale.

La logica innovativa del progetto passava per una nuova idea di intermodalità spinta garantita da un mezzo di trasporto non convenzionale, che si comportava come un treno nelle zone extra urbane e come un tram in quelle urbane.

Si sperava, così, di affrontare in modo originale un endemico problema della Capitanata: le distanze tra i suoi diversi territori sub-provinciali, che rendono complessa la mobilità e critica l’integrazione tra i diversi sistemi urbani. Un progetto imponente che, fin dal suo primo vagito, implicava notevoli difficoltà di governo, e la cui fattibilità concreta passava per una cabina di regia di alto profilo che però non è mai seriamente decollata.

Dietro al progetto del treno tram c’era, comunque, una “visione”, più o meno condivisa: quel che ha fatto difetto è stata la capacità di governo e di regia del progetto, di coordinamento dei diversi processi tecnici, istituzionali e politici.

La programmazione non è mai un esercizio teorico od astratto, che possa essere compiuto a tavolino. Ha bisogno della partecipazione. Soprattutto ha bisogno che i diversi soggetti e i diversi livelli interessati ci credano.

Se il territorio, inteso come assieme di istituzioni locali, imprese, forze sociali bene o male ci ha creduto, non altrettanto si può dire della Regione e delle Ferrovie dello Stato. Dopo l’iniziale enfattizzazione dell’autodeterminazione delle aree vaste nella scelte riguardanti l’uso dei fondi comunitari, la Regione ha via via accentrato in sé le decisioni e le scelte, non agevolando il percorso, di per sé delicato, del treno tram e i meccanismi di partecipazione che avrebbero dovuto accompagnarne l’iter. Basti ricordare i salti mortali che si sono fatti per recuperare il progetto nei finanziamenti del Patto per la Puglia, da cui era stato inizialmente escluso. Ancora di peggio ha fatto Rfi, che prima ha posto problemi dal punto di vista tecnico, circa il materiale rotabile, poi ha ferocemente ridimensionato quella che doveva essere una tratta fondamentale della progetto, ovvero la ferrovia Foggia-Manfredonia.

Si è così arrivati all’assurdo della stazione ferroviaria di Manfredonia messa in vendita quando ancora non è stata inaugurata la stazione di Manfredonia Ovest, costruita proprio

con i finanziamenti del treno tram: la più classica delle cattedrali nel deserto.

Se il territorio aveva dimostrato, più o meno, di avere le idee chiare, le Ferrovie dello Stato hanno giocato a fare il convitato di pietra mai bocciando espressamente il progetto ma di fatto facendo assai poco per poterlo effettivamente realizzare.

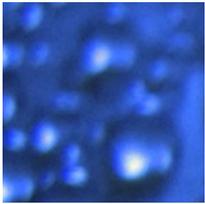
Ma la conseguenza è nefasta: con il treno tram ma non naufraga soltanto un'idea forza di sviluppo del territorio, ma un'intera stagione della programmazione comunitaria.

È un film già visto. La programmazione come una tela di Penelope. Quel che viene faticosamente elaborato e progettato al mattino, viene disfatto durante la notte.

Geppe Inserra

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



- Le ombre e le luci
del piano
attuativo
regionale dei
trasporti



- Altro che patto.
Ci hanno fatto il
pacco.



• Buon Ferragosto?
Non è il caso



• Seconda stazione:
il sì e il progetto
di Rfi

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 412