



La Giunta Regionale pugliese ha approvato il 7 maggio scorso il Piano strategico della Zes adriatica interregionale (Puglia Adriatico-Molise), con le osservazioni sulla Zes jonica, dando di fatto via al percorso della Zes o delle Zes in Puglia. Per la provincia di Foggia, che è in parte ricompresa nel perimetro della Zes, si tratta di una grande opportunità. L'acronimo ZES sta per Zona Economica Speciale: le aree che vi sono interessate godono di particolari incentivi e finanziamenti, nonché deroghe ad alcune normative. Il tutto ha l'obiettivo di attrarre investimenti a sostegno dell'economia, dell'occupazione e del reddito.

Lettere Meridiane ha chiesto a Franco Antonucci, che in passato è stato direttore generale del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Capitanata e che a questi temi dedica particolare attenzione, un'analisi degli scenari aperti dalla decisione del governo regionale. Ecco quanto scrive Antonucci, che ringraziamo molto per il suo contributo, come sempre dettagliato, esauriente, stimolante. (g.i.)

* * *

La ZES adriatica interregionale si articola su cinque Poli :

-quello di Foggia, con l'area portuale di Manfredonia, aree demaniali dell'aeroporto, l'Asi di Manfredonia - Monte Sant'Angelo, l'Area PIP/D46 di Manfredonia, l'Area Asi di Foggia

Incoronata, l'area industriale di Cerignola, di Ascoli Satriano, di Candela;

- il Polo di Barletta con l'area portuale e industriale di Barletta;

- il Polo di Bari con le aree portuali di Bari, Monopoli e Molfetta, le aree demaniali dell'aeroporto di Bari, l'interporto regionale della Puglia, l'area Asi di Bari - Modugno, l'area retroportuale di Molfetta, l'area MAAB, l'area PIP di Bitonto, l'area industriale di Monopoli, di Altamura, l'area PIP di Gravina;

- il Polo di Brindisi con l'area portuale e industriale di Brindisi, le aree demaniali dell'aeroporto di Brindisi, l'area Asi di Brindisi, di Fasano e quella di Ostuni;

il Polo di Lecce con l'Asi di Lecce - Surbo, l'area Asi di Galatina - Soleto, di Nardò - Galatone, l'area industriale di Casarano, di Matino e il centro intermodale di Melissano.

Da quanto sopra indicato ed approvato dalla Regione Puglia, emerge che il Polo di Foggia si incentra essenzialmente su una serie di chiare e discrete strutture territoriali. Delle quali si è anche parlato molto, del resto, negli ultimi anni. E che, nello specifico, riguardano, in particolare, le analisi di territorio, a suo tempo, elaborate (credo di poter dire anche con il mio concorso) dal punto di osservazione del consorzio ASI di Foggia, le quali consentono di individuare un vero e proprio "Schema di sviluppo della Capitanata", incernierato sul Pendolo di sviluppo: Polo logistico Incoronata/polo logistico Porto industriale di Manfredonia, in uno alle loro Aree attrezzate ASI. Che diventano motivi di innesco perno sviluppo produttivo sempre più generale.

E non solo : una schematura provinciale, che, grazie ad una nuova sinergia, consente di ricucire tutte le principali direttrici dello sviluppo interregionale, in una successione graduale consequenziale, in progress, e, più in generale, di indurre un nuovo disegno ed assetto di Capitanata multicomponente, fortemente integrato, così come da tempo auspicato.

Con L'innovazione del aeroporto Lisa di Foggia, che, a questo punto, definisce l'ultima, e non meno importante, intermodalità della Capitanata e della sua grande Cerniera interterritoriale].

Ho sempre sognato che la provincia di Foggia, così ricca di tante connotazioni geomorfologiche, oltreché che di risorse nette, (in termini di Agricoltura, di Ambiente e di Paesaggio), potesse operare "ricongiungendo" piuttosto che "disaggregando".

Grazie alle opportunità di immenso territorio variegato, non solo singolarizzato ma

totalmente considerato, multiforme per sua stessa e generosa natura, pensavo alla valorizzazione integrata soprattutto per la punteggiatura delle sue tante città e dei tanti ambiti differenziati, ciascuno con una propria identità forte. Tanto forte da non riuscire ancora a trovare una propria magica sinergia poliurbana totale. Quella di una grande maglia territoriale, comunque difficile da immaginare e gestire.

E Foggia? Oggi appare solo come un isolato e banale capoluogo di provincia, in termini esclusivamente formali/amministrativi, come tante altre città monoprovinciali, che governano il proprio territorio, pensando principalmente alla loro crescita centrata. Tutto il resto spazio vuoto da metabolizzare pian piano, ma inesorabilmente.

Foggia, invece, per infiniti motivi, ha ancora una possibilità, intatta, di diventare una “città-territorio” (poliurbana integrata, paritaria) di nuovo ed innovativo modello.

Nei miei sogni vedevo una nuova Foggia aperta e stretta al tempo stesso, nella sua mega dimensione degli antichi Tratturi, dei grandi soavi, delle originali corrugazioni montane. Che dall’Abruzzo e dal Molise una volta vi si concentravano in modo unico, e che possono ancora farlo in modo diverso e più originale, per poi nuovamente riaprirsi verso il territorio meridionale non meno vasto, della intera e lunga Puglia, della Basilicata e della Campania. Un sistema megaradiale e meganulare, a scala inusitata, come le ali di una giga-farfalla, che si aprono e si chiudono. Volando.

Perché mai questi antichi e segni territoriali tangibili, di una così vasta radice interregionale storica, non sono riusciti, ancora oggi, a riunire un’intera foresta impertinente, fatta di sub-territori, di città, di ricche ma disordinate infrastrutture. Invece una confusa realtà di realtà sparse, autonome, refrattarie. È ancora un mistero. Che forse sta in una modernità troppo impetuosa ed invadente.

Un grande territorio, megaprovinciale e microregionale insieme, che, volendo, ha tutti i presupposti ideali per una vocazione aperta a “rete infinita”.

Con i presupposti particolari di una grande conformazione a Cerniera lunga, lunghissima, ruotante attorno alla città-nodo, e da questa ruotare verso l’Alto Meridione orientale.

Questo sogno mi faceva spesso svegliare di soprassalto, e, da ingegnere, mi spingeva alla ricerca di modelli tecnici ottimali, per concentrare e per “innescare” questo fenomeno di “Schema organico territoriale”, possibilmente sempre più unitario, sinergico. E propulsivo al tempo stesso. Anzi come conseguenza successiva.

Capace di operare una organicità totale inusitata e sovrastante a scala dimensionale

smisurata ogni pregressa disarticolazione.

Ma succedeva sempre, per me e per chi mi ha ascoltato (pochi), che l'eventuale soluzione appariva vicina, così vicina da non riuscire a vederla tanto era grande. Territorio-Snodo o qualche altra diavoleria territoriale, capace di inserirsi nella grande mappatura strategica nazionale, interterritoriale, interregionale. O di nuovi concetti di Macroarea che dir si voglia, per noi ancora da inventare. Così come il MIT - Ministero Infrastrutture e Trasporti - ha da alcuni decenni lanciato, ed ottenuto da altre realtà territoriali, più attive della nostra, attraverso importanti Schemi territoriali, che concorrono alla formazione di una ormai acquisita mappatura strategica nazionale (nella quale la Capitanata è assente).

Anche usando, in particolare, la vetrina annuale di Urbanpromo (ahimè Foggia e Capitanata non hanno mai partecipato, esplicitando il loro vuoto spaventoso).

I miei risvegli da ingegnere hanno sempre preferito, per la verità, strade meno tecnicistiche, ma certamente più complesse, perché costituite da tanti altri apporti culturali più sofisticati, che hanno finito per trasformare la mia specifica connotazione professionale di origine, in una "ingegneria concettuale", più "umanistica". Così come, a mio avviso, dovrebbe essere, per comprendere appieno la complessità profonda di un grande territorio e della Società, anch'essa complessa, che vi vive. Viaggiando in una landa più estesa e stratificata da illimitati saperi. Una diversa "cultura di territorio" sempre più intersecata.

E così vedevo la città di Foggia più estesa di quello che in realtà è, anche metafisicamente, rispetto al suo territorio fisico. Finendo per diventare nel mio immaginario una città tentacolare in senso buono, che si riappropria del suo intero territorio, il quale, a sua volta, le restituisce nuova e più grande linfa vitale.

Per dare una struttura concreta a tutti questi miei concetti astratti, ho pensato che era necessario individuare subito e più concretamente, alcuni Schemi strutturali semplici, più semplici possibile, ma omni-territoriali, al tempo stesso forti, fortissimi. Capaci di trasformare una provincia intera, strutturalmente iperdotata (ma disordinatamente come detto), in un nuovo meccanismo perfetto/perfettibile, auto-produttore. Non più in attesa dei miracoli dal cielo. Procedendo in modo inverso, invece, grazie anche a qualche singolo innesco, ma fortemente scatenante, che tutto produce con conseguente sviluppo autoindotto.

È, allora, secondo me, necessaria la individuazione di un "Algoritmo strutturale" chiaro, iper-efficiente, internamente strutturato, capace di esplodere all'esterno. Primo supporto

per un modello di “crescita autorigeneratrice”, più che sviluppo totalmente salvifico tutto d’un colpo. Una volta superata l’adolescenza, capace di camminare da solo.

Una mia prima idea è stata quella di utilizzare lo smisurato sistema radiale dei “Tratturi” della grande Transumanza storica, plurisecolare, che (anche se oggi non più chiaramente riconoscibile), ha profondamente scolpito il nostro grande e multiforme territorio.

Soprattutto nel profondo del nostro cuore, e, quindi, nel senso culturale successivo, ancora perdurante. Senza che ce ne rendiamo conto.

Nonostante le grandi e consistenti trasformazioni morfologiche territoriali del ‘900 (la Bonifica di Capitanata, per esempio), il nostro territorio è passato da una fisionomia di pastorizia, ad un grande comprensorio agricolo di prima stella, in campo nazionale ed oltre.

Su questa struttura reticolare storica, di grande scala, si è innestata, la ovvia e consequenziale conformazione a grande “Cerniera” territoriale. Con questo la città di Foggia potrebbe ritornare ad essere più facilmente “centrale”, con una contestuale “territorializzazione vasta”, funzionando, al tempo stesso come motore di una dinamica circolante a spirale, a radiale, o altro, per quello che vorrete voi prossimi giovani foggiani.

Però questo fenomeno tarda ad avverarsi, da una parte per una città che è frastornata dall’eccesso dei suoi problemi interni. Dall’altra per una questione di una disarticolare poliurbana in competizione. Il tutto in un vuoto di vasto territorio troppo disteso.

La connotazione di “vasto”, per inciso, sarebbe per la Capitanata quanto mai congeniale, per quanto di cui sopra, ma come sperimentazione di un modello-pilota a livello, anche nazionale, di “Pianificazione di Area Vasta”, a tutt’oggi non ancora chiarita.

Vi ho soprattutto intravisto la interconnessione possibile tra una serie di tante “città medie”, tra loro per molti aspetti confrontabili, quindi a vocazione integrabile – piuttosto che la contrapposizione attuale. Eliminando le attuali gerarchie verticali-orizzontali, che diventano competitive titubanze court (oggi ancora perduranti). Ovvero rifuggendo dai doppioni territoriali funzionali, di qualsiasi tipo. Diseconomici e disarticolanti vieppiu’.

La cosiddetta “Pentapoli” (o Esapoli, Eptapoli, e così via, se si vogliono coinvolgere anche altre città medie garganiche/subappenniniche) poteva essere un grande strumento per andare subito al cuore della Capitanata delle tante città, l’una distanziata dall’altra. Quindi senza pericolo di metabolizzazione reciproca. Maglia larga del nostro sistema poliurbano. Analogo discorso andrebbe fatto rispetto alle altre connotazioni “politerritoriali” e “polistrutturali” del nostro grande territorio. Sintesi complessa di città/territori/strutture.

Ogni singolo polo urbano, oggi disarticolato, crea nel modello proposto il famoso “tutto urbano-territoriale”. Uno per tutti, tutti per uno. Ogni città porterebbe qualcosa per una causa comune, unitaria, organica.

Sistema territoriale analogo: da “centrato” a “poliurbano”, “politeritoriale”, “polistrutturato”.

È questo anche il concetto della “Cerniera territoriale” di Capitanata, che non è puntuale, ma estesa all’intero contesto.

Il sistema tratturale poteva essere la prima interconnessione generale, e, al tempo stesso la sovrapposizione con gli altri sistemi reticolari, per esempio dei percorsi storici francigeni o religiosi moderni di vario tipo ed importanza. Aggiungendo alla primaria connotazione agricola attuale, quella storico-paesaggistica-turistica. (“Agricoltura culturale”).

Il racconto della “Pentapoli”, purtroppo, ha innescato interpretazioni di carattere essenzialmente romantico, svilendo l’intenzione concettuale di origine. Creando equivoci. Allora i miei sogni si sono leggermente trasformati, ritenendo più utile ed accessibile alla immediata leggibilità della utilità pubblica semplificata, il ricorso a modelli megastrutturali territoriali grezzi, cioè estremamente stringati, quasi scheletrici, ma significanti al tempo stesso, rispetto a progressive modalità di innesco per un nuovo impulso territoriale in progress. Sistemi strutturali di base, sempre internamente ed esternamente interconnessibili in continuità assoluta.

In auto-crescita. Capaci, cioè, di influenzare uno sviluppo più proiettivo, per gradi, o per concomitanti e conseguenti “effetti induttivi” nel tempo e nei confronti dell’intero ambito provinciale, organismo troppo gigantesco e complesso da muovere tutto insieme.

Ovviamente con l’occhio sempre attento all’aggancio nei confronti delle altre reti urbane territoriali ed interterritoriali esterne, da raggiungere sempre più lontano.

Nel 2007, attraverso un eclatante Convegno all’Amgas di Foggia, promosso da Confindustria/Foggia, ho collaborato alla definizione di un grande “Triangolo strutturale territoriale”, composto dal Polo logistico di Incoronata ASI/Lotras; quindi dal nuovo Interporto di Cerignola; quindi dal gigantesco Porto industriale Alti Fondali di Manfredonia. Quest’ultimo inteso come la necessaria e nuova aggiunta intermodale via mare, fino ad oggi non adeguatamente considerata nel suo aspetto più generale ed innovativo.

Questa ipotesi di “Triangolo strutturale” (poi acquisita dallo stesso PTCP/Provincia di Foggia), doveva coinvolgere l’intero tessuto produttivo e civile della Capitanata,

indirizzandolo principalmente verso il grande corridoio del mare Adriatico, e da questo verso le sponde transfrontaliere ed oltre.

La mancata valorizzazione iniziale dell'Interporto di Cerignola ha, in effetti, messo in crisi il modello del "Triangolo", e così è stato inevitabile, soprattutto per azione del Consorzio ASI di Foggia, semplificare l'idea (introdotta nel Piano strategico Capitanata 2020, oggi in esaurimento, con scadenti risultati consuntivi), un più semplificato "Pendolo strategico verso mare", costituito dal solo Polo logistico di Incoronata e dal Polo portuale Alti Fondali di Manfredonia.

L'effetto, in tal caso, rimaneva comunque consistente, anche perché, nel frattempo, erano state previste o realizzate altre strutture di notevole consistenza territoriale (il baffo ferroviario, la Seconda Stazione ferroviaria AV, la previsione dell'Alta capacità ferroviaria NA-BA, circuitata all'interno della provincia, e altro), che aiutavano l'ipotesi territoriale incentrata sulla sola trasversalità centrale verso mare. In ciò agganciando adeguatamente i grandi corridoi nazionali e comunitari.

La rilevanza dell'intera ipotesi coniugava aspetti produttivi/economici, congruente alle proprie vocazioni di territorio, nel contempo avviando la vision di un nuovo scenario urbano-territoriale.

Su queste basi il Consorzio ASI di Foggia aveva predisposto, nel 2008/2009, uno specifico Studio di fattibilità per la interconnessione multifunzionale integrata (ad effetti multicanale), proprio in linea con quanto descritto, e che oggi diventa perfettamente conforme.

Il coinvolgimento dell'intero territorio di Capitanata si fa forte, nella circostanza, dell'originario Piano Regolatore industriale ASI "di Area" (un antesignano del Piano di Area Vasta attuale), che, attraverso un sistema produttivo/industriale disteso si avvale di vari Agglomerati industriali provinciali periferici, convergenti e divergenti in termini interscalari territoriali, in quanto sovrapposti alle principali direttrici radiali di Capitanata e oltre.

Incoronata era il nodo-dell'intero sistema, il Porto di Manfredonia lo sbocco a mare dell'intero hinterland produttivo di Capitanata, definibile come il suo vasto "Retro porto".

(Per inciso si rammenta che il PR/ASI, prevedeva per la maggior parte dei suoi Agglomerati una serie di Raccordi ferroviari intermodali, che se realizzati assieme ai loro Agglomerati, potrebbero concorrere a definire un grande "sistema logistico territoriale").

È un modo per rendere finalmente attivo ed ancora attuale il Piano Regolatore ASI in se stesso, ma al tempo stesso diventa facile veicolo già a disposizione, per un nuovo modello di

territorio. Incentrato su nove Aree industriali ASI a raggiera, di grande rilevanza strategica complessiva, aperta, e nuovo disegno di assetto complessivo della Capitanata civile.

Un modo come altri per sovrapporre, l'una sull'altra, tutte le numerose ipotesi di sviluppo territoriale specializzate, sviluppate in tempi diversi e con soggetti istituzionali distinti, in modo assolutamente congruente e nuovo. È la sommatoria che fa il "territorio globale".

E chiaro che per fare tutto questo occorre dare un nuovo impulso e ruolo al principale Agglomerato ASI di Incoronata, prima stella del firmamento ASI, e, a tal punto, di riferimento indifferenziato anche nei confronti del territorio in generale. Insieme all'altra stella ri-territorializzata, oggi in stato di catalessi, del Porto Alti Fondali di Manfredonia. Nel contempo fortemente integrando l'Agglomerato ASI/Incoronata (diversamente dalla precedente autonomia rispettiva, ASI/Comuni) alla città capoluogo di provincia, Foggia. Consentendole di riconquistare più facilmente il suo ruolo di città-nodo rispetto al proprio territorio di riferimento. In modo non solo formale, vuoto, come oggi avviene.

Per questo occorre trasformare nella sostanza l'Agglomerato ASI/incoronata, da generica Area attrezzata produttiva specializzata, ad inedito "Parco di attività" (vedere anche DPP di PUG/FG in itinere). Mix settore produttivo/infrastrutturale e più generale connotazione urbana-territoriale.

Agglomerato/Incoronata con il mantenimento del suo ruolo di Area-madre rispetto all'originario sistema produttivo/industriale ASI, nel contempo aggiungendo, in modo forte, altre funzioni e ruoli di carattere funzionale più generali. Nuova integrazione di "Area vasta" produttivamente attiva, contestualizzata ad "Area Vasta" rispetto a tutto e tutti.

Inedita simbiosi perfetta tra sacro (urbanità funzionale) e profano (produttivo/industriale).

L'Aeroporto di Gino Lisa rappresenta la ciliegina sulla torta in cottura, perché aggiunge, proprio alla fine, con l'allungamento della sua pista, l'ultima "specificata" intermodale locale, sorprendentemente ancora mancante. Recuperando una naturale vocazione pregressa di aeroportualità territoriale indiscussa nella storia (anche drammatica dell'ultimo evento bellico), anche se mortificata da attuali pretese di altri territori.

La "Cerniera di Foggia/Capitanata, in questo modo, si completerebbe e si ricompatterebbe, conformando un territorio più competitivo alla scala maggiore, crescente, regionale, interregionale, nazionale. E oltre.

La definizione del Polo ZES Foggia stabilisce, così, in ultimo e finalmente, un percorso strategico nuovo, anche derivante dalle supposizioni ed opzioni precedenti. Esso punta,

forse con maggiore determinazione e presupposti economici, anche indiretti, su “sistemi strutturali” sempre più stringenti, ed inducenti al tempo stesso, come detto in precedenza. Ovviamente salta subito all’occhio che la principale e determinante azione rispetto alla creazione del nuovo Polo ZES di Foggia è affidata al Consorzio ASI di Foggia, Ente pubblico economico (azione simil imprenditoriale), che ultimamente non ha momenti felici.

Il Polo ZES/Foggia, infatti, coinvolge due Aree industriali ASI (Incoronata, Manfredonia); lo stesso Porto Alti Fondali è affidato ad una azione concorrente del Consorzio ASI; altre Aree produttive di rilevanza territoriale (Cerignola, Ascoli Satriano, Candela) vedono l’azione convergente ASI per rispettivi Agglomerati industriali in zona.

Tanti precedenti Piani e Programmi di sviluppo integrato, di qualche anno fa, quali il PRUSST e lo stesso Piano strategico Capitanata 2020 (che poi non rappresentava tutta la Provincia in perfetta sintonia), hanno, in effetti, fallito gran parte degli obiettivi principali, soprattutto perché sono stati, essi stessi, la ripetizione di un vizio antico del Meridione troppo assetato di sviluppo, qualunque fosse, e, pertanto, tutti ancora disarticolati in una polverizzazione e dispersione di tante richieste cosiddette “a pioggia”. Che, quindi, non centravano nemmeno i pochi i singoli obiettivi forti. Quelli definiti “bersaglio”, che facilitavano i successivi effetti indotti.

Si conoscono tanti esempi di territori più virtuosi, dove gli analoghi Programmi, configurati in pochi e chiarissimi traguardi, hanno ottenuto maggiore successo.

Si auspica che la nostra ZES adriatica interregionale sia, questa volta, il momento buono per un nuovo progetto di territorio a grande intelligenza è lunga prospettiva. Innesco e prosiegua in successione continua.

Magari con maggiore attenzione e dovizia di effetti indotti, affidati, finalmente, ad un più convinto impegno collettivo progressivo.

Le capacità per camminare con le nostre gambe, e, soprattutto, pensare con la nostra testa, le possediamo tutte. Allora andiamo.

Eustacchiofranco Antonucci

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

ZES, grande opportunità per la Capitanata (di Franco Antonucci)



● Politica in bilico,
per una
Capitanata in
bilico (di Franco
Antonucci)



● ZES, ultima
spiaggia per la
Capitanata e
Manfredonia (di
Franco
Antonucci)



● Salmo 22, il grido
di dolore di Lettl
per la rinuncia
alla bellezza



● Trent'anni fa il
Papa a Foggia e
in Capitanata

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 836