

Lo sviluppo di Foggia passa da Incoronata

Author : Geppe Inserra

Date : 18 Luglio 2009



Che

lo sviluppo prossimo venturo del capoluogo dauno passi da Borgo Incoronata? Sembra proprio di sì. Se l'apertura dello stabilimento A.R. viene a risolvere un'antica e drammatica contraddizione dell'economia provinciale (siamo la terra che produce più pomodoro, ma prima di oggi non c'erano industrie di trasformazione), altri progetti si agitano, altri fermenti. Mentre stamattina Antonino Russo presentava il suo "gioiello" ad giornalisti ed autorità, da Bari rimbalzano le confortanti notizie riguardanti la conferma degli investimenti decisi dall'Alenia, che sorge sempre nell'area industriale di Borgo Incoronata.

IL PROGETTO SFIR

Altrettanto ambizioso il progetto di riconversione dell'ex zuccherificio presentato dalla Sfir. Tra i diversi progetti, è quello che divide maggiormente, data la previsione di realizzare un'area espositivo-commerciale che, secondo i timori ripetutamente espressi dalla Confcommercio, altro non sarebbe che un mega centro commerciale della bellezza di 50.000 metri quadri di superficie.

La precedente giunta comunale ha approvato, qualche mese fa, un atto di indirizzo che ha determinato (coerentemente con i parametri regionali, va detto) in 60.000 metri quadrati la superficie massima che nel capoluogo dauno può essere adibita a grande distribuzione commerciale. Dato che il solo centro attualmente esistente, l'Ipercoop presso la Mongolfiera, si estende su 10.000 metri quadrati, i numeri ci sarebbero. C'è comunque da ricordare che l'ambizioso progetto di riconversione e di riqualificazione dell'area non si limita soltanto alla eventuale realizzazione del centro commerciale. Il masterplan a suo tempo

presentato (ed al centro di un'intesa tra la Sifr, la regione Puglia e gli enti locali) prevede la realizzazione di cinque aree: quella dello stabilimento Sfir dove si continuerà con l'impacchettamento dello zucchero, quella per le attività di servizio alla zona ASI dove sorgerà un albergo di 10mila mq e dove è previsto un edificio che ospiterà tutte le attrezzature di servizio per i mezzi meccanici (elettrauto, gommista, officine meccaniche); l'area di attività di servizio alle imprese dove saranno collocati anche un centro di gestione import-export di tutte le merci in transito da e per Foggia, centri di formazione professionale e asili nido; quella dedicata ad un Polo di logistica integrata che sfrutterà anche i binari della ferrovia che entrano nell'area Sfir ed infine la zona espositiva-commerciale, la più ampia ed anche la più discussa. Ma si tratta di un progetto che potrebbe cambiare volto all'intera area industriale, e dare un impulso notevolissimo all'economia cittadina. Proprio per questo sarebbe auspicabile un confronto leale, costruttivo, a carte scoperte.

IL CASELLO AUTOSTRADALE

Tutto questo fermento trova un ulteriore punto di riferimento nel nuovo casello autostradale, che sorgerà proprio in prossimità dell'area ASI. È stata una battaglia vinta, uno dei pochi fiori all'occhiello di cui possa vantarsi la classe politica foggiana in questi ultimi anni. La mancanza di uno svincolo autostradale a servizio dell'area industriale di Incoronata ha creato problemi seri alle aziende della zona. Tanto per fare un esempio, pare che la decisione di trasferire a Grottaglie la lavorazione della fusoliera del Boeing Dreamliner 787 che avrebbe potuto essere realizzata presso l'Alenia di Foggia sia stata dettata proprio dalla inadeguatezza della viabilità di servizio dell'area industriale. I mezzi pesanti non avevano spazi sufficienti di manovra, qualora avessero dovuto trasportare parti del velivolo così ingombranti, come la fusoliera.

Il casello Foggia Sud è stato compreso tra le opere del piano di investimenti di Autostrade allegato alla Convenzione siglata con l'Anas stipulata nell'ottobre 2007, che di fatto ha sbloccato i finanziamenti.

Il progetto ha un costo di 5 milioni di euro, e prevede la realizzazione una stazione autostradale innovativa, totalmente automatizzata al fine di contenere i costi di realizzazione e di gestione. È pensata come casello satellite di quello già esistente poiché prevalentemente al servizio dell'area industriale di Borgo Incoronata. In base alle caratteristiche del contesto territoriale e alle analisi di traffico si stima che la nuova stazione potrebbe assorbire un flusso medio fra i 4mila e i 5mila transiti giornalieri (di cui 2mila nuovi), con un'alta percentuale di mezzi pesanti. 11,5 chilometri la distanza dall'attuale svincolo, che diventerebbe "Foggia Nord".

SCALO MERCI A CERVARO

Quest'altra qualificata infrastruttura rientra nel progetto dell'alta

capacità ferroviaria, sulle cui prospettive di finanziamento e di cantierizzazione si è steso però un velo di pesante incertezza. Foggia era rimasta in un primo momento tagliata fuori dall'alta capacità Napoli-Bari, con la previsione progettuale di un "by-pass" che avrebbe portato alla costruzione di una nuova stazione a Cervaro, con tutti gli inconvenienti per i viaggiatori che ne sarebbero derivati (distanza dal centro abitato, impossibilità di poter usufruire di "coincidenze" tra i convogli che viaggiano sulla Napoli-Bari e quelli che viaggiano sull'Adriatica).

Alla fine, l'ipotesi del by pass è stata sostituita dal progetto di un nuovo scalo merci, indispensabile per decongestionare la stazione di viale XXIV maggio, che non sarebbe stata comunque in grado di sopportare i più consistenti volumi di traffico che deriveranno, appunto, dall'alta capacità ferroviaria, sembra soprattutto per quanto riguarda la movimentazione delle merci.

GLI ATTORI DELLO SVILUPPO SONO IN PIENA FORMA

Qualcuno, anche a Foggia, era del parere di non cestinare subito l'ipotesi di una nuova stazione passeggeri a Cervaro – zona molto vicina ad Incoronata -, proprio in considerazione delle nuove prospettive che si stanno schiudendo per l'area meridionale del capoluogo dauno, prospettiva tra cui vanno annoverati anche il trend positivo che tuttora sostiene lo stabilimento Alenia, che assieme a quello di Grottaglie sta diventando la punta di diamante del polo aeronautico pugliese, grazie alla megacommissa giunta dalla Boeing, e il recente protocollo d'intesa sottoscritto tra il Consorzio Zona Industriale di Padova, la Confindustria di Foggia, il Consorzio Asi di Foggia e Mip Engineering srl. L'intesa punta ad una più avanzata infrastrutturazione del territorio, con iniziative mirate alla promozione della logistica e delle telecomunicazioni. Al di là del valore intrinseco dell'accordo, il "tavolo" che lo ha partorito mostra che i cosiddetti "attori dello sviluppo" stanno attraversando uno stato di forma più che positivo, a cominciare da quel Consorzio ASI, che la lunga gestione commissariale sembra quasi aver fatto eclissare.

Tra le occasioni perdute, c'è invece da ricordare c'è da ricordare il progetto per la costruzione di una centrale termoelettrica: progetto discusso ed oggetto di numerose controversie, ma che era innegabilmente utile per "mettere le ali" all'area industriale.

LA CENTRALE TERMOELETTRICA, OCCASIONE PERDUTA

Nonostante ci fosse stata perfino la cerimonia della "prima pietra" dell'opera si sono perse le tracce. Le ultime notizie si perdono tra Roma, dove il progetto non venne esaminato stante l'assenza dell'autorizzazione comunale (il consiglio comunale non ci occupò mai del progetto) e la lettera d'intenti inviata dall'allora sindaco Ciliberti alla Regione, in cui il progetto veniva approvato dalla civica amministrazione.

Proprio il tormentato iter del progetto della centrale termoelettrica

(che vedeva impegnata anche l'Amgas) conferma la necessità che sui progetti di largo respiro che riguardano la città, vi sia un confronto più approfondito, senza furberie, e senza fughe in avanti, che alla fine non pagano.

Quanti pensarono di organizzare la fastosa cerimonia inaugurale dei lavori per la realizzazione della centrale termoelettrica, per mettere quanti non erano d'accordo di fronte al fatto compiuto, non possono certamente rallegrarsi. Il progetto si è arenato: come a dire che la furbizia non paga, e che forse sarebbe stato meglio che il progetto venisse effettivamente preso in esame nelle sue sedi competenti.

Lo stesso discorso vale per il presunto centro commerciale che sembra dovrà sorgere nell'area: una mega struttura di grande distribuzione che si estende su una superficie complessiva della bellezza di 50.000 metri quadrati provoca fatalmente scompensi, presenta i suoi vantaggi (per esempio sotto il profilo occupazionale), ed i suoi svantaggi. Ma nessuno può pensare di risolvere il problema semplicemente mettendo la testa sotto la sabbia a mo' degli struzzi, oppure elevando steccati

La sfida, adesso, sta proprio nella capacità di prendere coraggiosamente in mano le redini dello "sviluppo possibile", di governarlo, di cavalcare l'onda lunga che si sta profilando, una volta tanto dal punto di vista degli interessi generali della città, e non da quello del proprio orticello.