

Perché siamo ultimi? E' anche una questione di fisiologico baricentrismo

Author : Geppe Inserra

Date : 2 Febbraio 2013



Perché siamo ultimi? Il dibattito sulle ragioni che hanno portato la Capitanata a perdere progressivamente terreno nelle classifiche dello sviluppo e della qualità della vita costituisce uno dei *leit motiv* di *Lettere Meridionale*. E' un dato positivo, perché lo sviluppo non si ottiene mai per grazia ricevuta, ed è necessario riflettere, ragionarci, costruirlo.

Quanto è accaduto in questi giorni in materia di trasporti (mi riferisco al declassamento dell'aeroporto Lisa pensato dal Ministro Passera, ed al contemporaneo accordo di programma concluso dalla regione Puglia con Rete Ferroviaria Italiana che permetterà l'avvio concreto del treno tram) potrebbe avere ripercussioni decisive sul futuro dell'economia provinciale, ma a dir la verità, al di là dei soliti comunicati stampa e delle solite, generiche note di protesta, non sembra che si sia aperta quella discussione che i due fatti avrebbero meritato.

Il dato da cui partire è che, ci piaccia o no, il sistema provinciale dei trasporti si andrà sempre più regionalizzando. La Regione Puglia sta per diventare proprietaria della tratta ferroviaria Foggia-Manfredonia e lo stesso potrebbe accadere per l'aeroporto Lisa.

E' un bene, un male? Tutto dipenderà dalla capacità della nostra classe dirigente di

incidere concretamente sulle scelte e sulle politiche regionali. I precedenti non autorizzano a sperare: non è un caso che l'avvio dell'esperienza regionalistica (1970) ed il successivo trasferimento alla Regione Puglia delle competenze che facevano capo una volta alla Cassa per il Mezzogiorno abbiano provocato una brusca frenata ed in qualche caso l'azzeramento di molti progetti che la mai troppo compianta Cassa aveva pensato e perfino cantierizzato nella Puglia Settentrionale. Il declino della Capitanata è cominciato proprio allora.

A non indurre all'ottimismo e a chiamare la classe dirigente provinciale ad un salto di qualità della propria capacità politica c'è poi il fisiologico "baricentrismo" della Regione Puglia. Sottolineo "fisiologico": Bari è il capoluogo regionale ed è in qualche modo naturale che tenda a svolgere un ruolo di attrattore, purtroppo anche quando la cartina geografica pugliese suggerirebbe il contrario.

E' emblematico quanto è successo negli ultimi decenni, proprio a proposito del sistema regionale dei trasporti. Bari ha fatto da asso pigliatutto, sottraendo alla Capitanata quella funzione di naturale cerniera tra il resto della Puglia e il centro-nord che le veniva assegnata appunto dalla geografia, e relegandola ad una funzione sempre più periferica.

Paradossalmente, la provincia di Foggia ha pagato più di altri territori pugliesi (naturalmente periferici, come il Salento) il suo "stare in mezzo" tra Puglia e Italia Centrale.

E' esemplare proprio quanto è accaduto nel sistema aeroportuale regionale. Storicamente la Puglia aveva due nodi aeroportuali importanti: quello di Foggia e quello di Brindisi. Una dislocazione perfetta anche dal punto di vista geografico, visto che erano abbastanza distanti l'uno dall'altro, ma coerenti con la corografia regionale: la Puglia è lunga.

Il nodo aeroportuale di Foggia era tendenzialmente e naturalmente vocato ad una dimensione internazionale. Questo non ce lo dice soltanto la geografia, ma anche la storia: autorevoli studi sottolineano che nei giorni cruciali del secondo conflitto bellico, gli Alleati scelsero di sbarcare a Salerno anziché più a Nord come sarebbe stato più facile (la città campana ha una corografia che rende molto problematico uno sbarco) perché premeva loro conquistare Foggia, per la posizione nevralgica che il capoluogo dauno possedeva dal punto di vista aereo e ferroviario. Il Tavoliere ospitava allora qualcosa come nove aeroporti, e ne sono sopravvissuti due.

Tutto questo per sottolineare che la Puglia non aveva bisogno di un aeroporto importante a Bari: ma sapete tutti com'è andata a finire. Progressivamente l'aeroporto di Bari Palese ha concentrato su di sé finanziamenti, attenzioni e priorità. Il piano del ministro Passera prevede il riconoscimento degli aeroporti di Bari e di Brindisi. Il che conferma quanto dicevamo prima a proposito del prezzo che Foggia ha dovuto pagare al suo "stare in

mezzo".

Il "baricentrismo" ha pesato anche su altre scelte strategiche che riguardavano il sistema del trasporto pugliese. Pensiamo a quanto sia differente il tracciato dell'autostrada Bari-Napoli rispetto a quello della ferrovia Bari-Napoli, costruita circa un secolo prima (e si chiamava, non a caso, Caserta-Benevento-Foggia). La strada ferrata passa per il capoluogo dauno, l'autostrada no, lo bypassa arrivando in Puglia a circa 35 chilometri di distanza da Foggia, e innestandosi sull'adriatica all'altezza di Cerignola.

Per dare un'idea di cosa significhi "baricentrismo fisiologico", basta ricordare tutta la polemica sul tracciato dell'alta capacità ferroviaria, che prevedeva inizialmente proprio il bypass della stazione centrale di Foggia, con la costruzione di una stazioncina a Cervaro, proprio per evitare la "U" del tracciato attuale? E la questione non è ancora del tutto risolta.

Non contenti di averci fregato sull'autostrada i "baricentrici" vogliono fare il bis con la ferrovia.

La geografia (politica) dello sviluppo regionale ha violato la geografia pugliese naturale, fatta di pianure e colline, di nord e sud, di fiumi e di coste. La geopolitica ha prevalso sull'attenta valutazione della oggettiva complessità di una regione il cui antico toponimo, non fortuitamente, era al plurale. Non è una responsabilità che può essere ascritta al governo Vendola, che semmai è stato il primo a cercare di valorizzare l'identità unitaria della Regione, trasformando le Puglie finalmente in Puglia. E' una questione che affonda le sue radici ben più indietro nel tempo.

Se il "baricentrismo", proprio perché fisiologico, è un fenomeno con il quale bisogna - piaccia o meno - fare i conti, il contesto che si sta profilando per quanto riguarda l'aeroporto Lisa e il treno-tram, rappresenta un fatto nuovo. Gestirlo al meglio può avviare una inversione di tendenza che restituisca alla geografia il primato sulla geopolitica. Procedere come si è fatto fino ad oggi potrebbe significare, invece, mettere una pietra tombale sulle aspirazioni di ripresa della collettività dauna.