

 Print  PDF  Email



Che futuro si prospetta per la Capitanata, se e quando la Provincia sarà soppressa? Non si tratta soltanto di una questione geografica, ma di un interrogativo dalla cui risposta dipendono buona parte delle prospettive di riscatto della nostra terra. L'amministrazione di Palazzo Dogana governa il territorio provinciale più esteso d'Italia, almeno per quanto riguarda le Province che dipendono da regioni a statuto ordinario. Perdere l'ente intermedio significa - in Capitanata più che altrove - perdere un pezzo importante della governance del territorio, soprattutto dal punto di vista di quella che dovrebbe essere la funzione essenziale della terra dauna nello scacchiere regionale: la sua posizione geografica, il suo essere una naturale cerniera tra la Puglia e il resto dell'Italia e dell'Europa.

Sul sistema della viabilità e dei trasporti si giocheranno nei prossimi anni le sfide regionali più importanti: ed è proprio ponendo mente a quanto è accaduto negli ultimi decenni in questo nevralgico settore, ricordando quanto ha fatto la Provincia e quanto non ha fatto la Regione, che emerge nitidamente l'enorme rischio che il territorio corre nel caso in cui l'annunciata soppressione dell'ente intermedio diventerà un dato di fatto.

Vediamo dunque di ricordarla e raccontarla, questa storia.

La Provincia ha espresso al meglio il suo ruolo di governance territoriale proprio in riferimento alla viabilità, che rappresenta del resto il suo compito istituzionale più antico e radicato.

Raccontare la storia della viabilità provinciale, significa soprattutto ricordare la figura e l'opera di un grande presidente qual è stato Michele Protano, che è del resto anche l'amministratore che può vantare il più lungo stato di servizio tra gli scranni di Palazzo Dogana.

Protano ha vissuto da protagonista buona parte della vita e della storia della Provincia. Prima di guidare l'ente, dal 1981 al 1990, era stato più volte consigliere, assessore, vicepresidente. Con lui, la Provincia è diventata il punto di riferimento della governance del territorio dauno.

Originario di Vieste e medico condotto a Peschici, Protano è stato tra i primi amministratori a rendersi conto che un territorio così grande ed esteso come quello dauno, per giunta collocato nella posizione strategica di cerniera, di cui abbiamo detto prima, ha bisogno di una viabilità efficiente, in grado di sorreggere le vocazioni del territorio, di valorizzarle le risorse.

Non era ancora presidente quando fece progettare e costruire le strade provinciali litoranee Mattinata-Vieste e Vieste-Peschici, che hanno reso possibile la valorizzazione turistica del Gargano. La leggenda vuole che l'intuizione delle potenzialità turistiche internazionali della Montagna del Sole sia stata di Enrico Mattei, che sorvolando la costa in elicottero, assieme a Vincenzo Russo inventò l'insediamento turistico di Pugnochiuso, che avrebbe svolto una funzione trainante per tutto il turismo garganico.

Ma occorre le strade: le statali esistenti, infatti, non consentivano alcun accesso alle spiagge e alle incantevoli baie di cui è ricca la costa. Protano si impegnò a farle progettare e a farle realizzare, di fatto creando le opportunità per il boom turistico del Gargano.

Contemporaneamente, la mai troppo compianta Cassa per il Mezzogiorno, in attuazione del Piano Pitigliani - che per la prima volta disegnava organicamente un'idea di sviluppo del Gargano - progettava e costruiva il primo tratto della Superstrada Garganica, dal casello autostradale di Poggio Imperiale a Rodi Garganico.

Si dice che a spingere per la realizzazione di quest'arteria - che assieme alla litoranea Vieste-Peschici rese finalmente accessibile anche il versante settentrionale del promontorio - furono in modo particolare i socialisti, di cui Protano era un esponente di primo piano, assieme al suo amico di sempre, Rino Formica, e Teodoro Moretti (di Rodi Garganico, anche lui più volte assessore e poi anche presidente a Palazzo Dogana). Quel che Mattei e Russo avevano fatto per il versante meridionale, con Pugnochiuso, Formica e Protano lo fecero

per il Gargano Nord, con la superstrada.

Senza queste intuizioni, senza la tenacia e la perseveranza che il medico di Vieste esprimeva in ogni sua idea, non ci sarebbe stato il miracolo turistico del promontorio. Ma la perspicacia e la lungimiranza di Protano non si limitarono solo al “suo” Gargano. Da assessore lavorò perché alla Capitanata venisse risarcito il torto patito quando era stata realizzata l’autostrada Napoli-Bari, con Foggia incredibilmente “dimenticata”: sostenne l’avvio della costruzione della Superstrada Candela-Foggia, che ebbe però un iter particolarmente difficile e tormentato.

Quando diventò presidente, infatti, l’opera era ancora incompleta, inceppata dal fallimento di diverse imprese che si erano avvicinate nella esecuzione dei lavori e dalle violente polemiche divampate nel capoluogo perché il progetto prevedeva che attraversando la città (per raggiungere il casello autostradale) l’arteria dovesse essere sopraelevata. Qualcuno l’aveva definita “muraglia cinese” ed a ragione: costruita così avrebbe sicuramente influenzato in modo decisivo lo sviluppo urbanistico del capoluogo facendo il gioco della speculazione edilizia.

Protano riuscì a dare l’impulso decisivo: decise infatti che la superstrada sarebbe sì entrata a Foggia, ma senza attraversala interamente, interrompendosi in viale degli Aviatori, e con un tracciato a raso, che mise d’accordo tutti.

L’opera più emblematica nella nostra riflessione sulle prospettive che attendono la grande viabilità se e quando la Provincia sarà soppressa, è però la Pedesubappenninica. Anche questa fu tenacemente voluta dai socialisti: secondo l’indimenticabile Salvatore Ciccone, sarebbe stata la premessa per la città intercomunale del Subappennino.

Nelle intenzioni, doveva collegare il casello autostradale di Candela con quello di Poggio Imperiale, attraversando le falde dei Monti Dauni, in modo che i comuni uscissero dall’isolamento in cui versavano.

La progettazione venne avviata dalla giunta di sinistra presieduta da Kuntze. Cambiata l’amministrazione e la maggioranza, a Protano si prospettò la necessità che tante e tante volte dovette affrontare (quasi sempre con successo) nel suo mandato presidenziale: trovare i finanziamenti, che arrivarono dalla Regione, per l’interessamento degli amministratori di allora: Mimì Romano (legatissimo a Leonardo De Luca, l’assessore provinciale ai lavori pubblici che operò tenacemente perché l’opera vedesse la luce), Roberto Paolucci, Tonino Grosso.

La Regione acquisì il progetto realizzato dalla Provincia: l'arteria sarebbe così divenuta la Strada Regionale n.1 - Pedesubappenninica, l'Ente di Palazzo Dogana sarebbe stato invece stazione appaltante, curando materialmente la realizzazione dei lavori.

La formula funzionò, almeno all'inizio. Con Protano i lavori vennero appaltati e venne aperto il cantiere. Ad evitare dispute geopolitiche si convenne che la costruzione iniziasse simultaneamente: due lotti a sud, uno a nord. I lotti meridionali, da Candela a Deliceto, vennero inaugurati nella successiva consiliatura. Quello settentrionale, seppur completato, non è mai entrato in esercizio, perché non sono state portate a compimento alcune rifiniture, necessarie per la sua funzionalità. Dopo i primi due lotti e mezzo, la Regione si è del tutto disinteressata all'opera, e non ha più inteso finanziare il completamento. Da Bari si è perfino proposto di provincializzare la strada, rinunciando così alla realizzazione del progetto, del sogno della Provincia e dei comuni subappenninici.

Se il buongiorno si vede dal mattino, ci sarà davvero poco di che stare allegri, quando Palazzo Dogana dovrà cedere il testimone alla Regione.

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



• Quando Protano e la Provincia occuparono il Ministero



• Matteo Fusilli, una vita per il Gargano

Con Protano, la Provincia diventò un punto di riferimento dello sviluppo



- Michele Protano,
il Presidente



- Perché il turismo
garganico
arranca

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 61