Antonucci: Stazione ad Incoronata, per la "grande Capitanata"

Author : Franco Eustacchio Antonucci

Date : 15 Luglio 2016

Sale di tono il dibattito sulla eventualità di una seconda stazione a Foggia. Per quanti avessero perso le puntate precedenti, è il caso di ricordare che l'infrastruttura servirebbe ad evitare che il capoluogo dauno venga bypassato dai convogli diretti Bari-Roma. Il che non significa che i treni per Roma non transiterebbero più per l'attuale stazione di Foggia. La fermata nella nuova stazione servirebbe unicamente i treni che Rfi aveva pensato tra Bari e Roma, in un primo momento senza soste intermedie, prendendo successivamente in considerazione la possibilità di una fermata foggiana. Ma dove? Il Comune di Foggia propende per un'area nei pressi del Campo degli Ulivi, il Comitato "Un baffo

ferroviario per Foggia" per un'area vicinissima all'attuale cavalcavia di via Bari. ***Franco Antonucci****, nel lungo e dettagliato articolo che pubblichiamo di seguito indica una terza ipotesi, per la verità già venuta fuori durante l'assemblea promossa dal Comitato circa un anno fa: Incoronata.*
Antonucci conosce approfonditamente quell'area e le sue potezialità, essendo stato per molti anni l'ingegnere capo del Consorzio Asi, istituzione che si occupa dell'Area industriale di Borgo Incoronata. Ecco le sue argomentazioni.

L'IPOTESI DELLA SECONDA STAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ IN ZONA INCORONATA

Le presenti considerazioni non hanno nessuna intenzione polemica, o di disturbo rispetto ad altre soluzioni riguardanti la eventuale "Seconda Stazione" ferroviaria di Foggia, preordinata alla inclusione della città dauna e dell'intera Capitanata nel circuito dell'Alta velocità Bari-Roma.
Si tratta di alcune mie ipotesi di sviluppo in termini di "Area vasta", a suo tempo già elaborate nella nuova visione aggiornata del Piano di Area del Consorzio ASI di Foggia - Incoronata.
Che riguardavano, in particolare, la trasformazione del principale "Agglomerato industriale ASI" di Incoronata (baricentro di un vero e proprio Sistema ed assetto industriale territoriale ed inter-territoriale) in un inedito e più moderno "Parco di attività" mix, quindi con una funzione più attuale ed avanzata di equilibrio tra il ruolo urbano del Capoluogo foggiano e la complessità del suo territorio di vasta influenza inter-territoriale, al tempo stesso.
Il tutto con espressa coerenza e congruenza con il DPP Karrer, premessa al nuovo PUG Foggia. Ovvero con l'idea che ogni ipotesi di eccellenza territoriale (come nel caso, non assolutamente semplice o semplicistico, di localizzazione di una nuova Stazione ferroviaria per l'Alta velocità- tipologia assolutamente recente) debba essere contestualmente inserita nella indiscussa necessità di una verifica urbanistica globale (al minimo il DPP Karrer).

CONDIZIONI DI CONTESTO

I fatti più visibili del nuovo processo di revisione aggiornata della pianificazione vasta ASI, si sostanziavano in una serie di elementi di carattere generale (oggi rimangono anche, addirittura, in modo ancora più forte), e che rappresentano, anche nel caso specifico della potenziale localizzazione di una nuova Stazione ferroviaria per l'Alta velocità, il coacervo dei cosiddetti "fattori localizzativi di contesto" (parametri localizzativi urbani-territoriali pro-contro). Che nella particolare iniziativa presente evidenziano le "condizioni favorevoli" di carattere generale (pro).
La Zona ASI Incoronata è il più grande Agglomerato industriale territoriale (in origine 640 Ettari), che è il baricentro strategico (fin dagli anni '60/'70) di un grande "Sistema di Agglomerati industriali", integrato, nel senso che la loro localizzazione sulle principali "direttrici Inter-territoriali", mette in risalto la sua (prima) organicità a scala territoriale, della quale la Zona Incoronata era, ed ancor più è, il nodo centrale (semi-urbano, data la sua vicinanza con la città di Foggia) di grande "induzione territoriale" vasta.
Il Consorzio ASI nel 2009 ha proposto un Piano di Adeguamento funzionale, con ampliamento, dello stesso Agglomerato ASI Incoronata, adottato dal Consiglio comunale di Foggia nello stesso aprile del 2009. Un'Area attrezzata tradizionale, quella di Incoronata, all'origine monotematica, che diventa oggi, invece, una parte integrante della città e del suo territorio, in quanto tali. Si tratta della trasformazione progressiva di una Zona tradizionalmente industriale, in direzione di un vero e proprio "Parco di attività" (una moderna Area mix, anche a prevalente destinazione industriale, ma con progressiva caratterizzazione multi-funzionale, in termini di "Area urbana speciale".
Cioè la città di Foggia, che prima sentiva la Zona Incoronata avulsa da se', oggi tende ad appropriarsene

come una più ricca connotazione di se'. Anche in termini di veicolo urbano per una reciproca relazione di estensione al territorio, vista la funzione di induzione territoriale che la stessa Area attrezzata svolge per suo Piano territoriale "di Area".
Un ribaltamento della situazione : prima la Zona industriale ASI Incoronata si sviluppava autonomamente, secondo gerarchie miopi nei confronti della città di Foggia, che, a sua volta, cercava di inseguire proprie prospettive e doppioni in termini di Aree industriali convulse.
Dopo (oggi) l'Area Incoronata guarda alla città di Foggia come sua referente per un livello funzionale più "intelligente" (urbano sostenibile in senso lato). Foggia guarda all'Area Incoronata, non solo come una soluzione più facile ed immediata per la individuazione delle proprie Aree industriali, ma anche come veicolo di ri-conquista di "territorialità" che il Sistema vasto ASI consente automaticamente.
La Zona Incoronata non ha solo una sua connotazione industriale ristretta, ma rappresenta la sommatoria di altri aspetti territoriali : Bosco di Incoronata; Santuario di Incoronata; Borgo rurale di Incoronata; inclusa, quindi, nel grande circuito dei Borghi rurali e delle Aree peri-urbane di Foggia - POI provinciale; lambita dal grande sistema tratturale di Capitanata; quindi investita da progetto-pilota del Corridoio ecologico del Cervaro, in atto per iniziativa provinciale-regionale.
La Zona Incoronata già possiede tutte le infrastrutture primarie essenziali, compatibili con i più vari e grandi insediamenti funzionali, compresa la eventuale Seconda Stazione ferroviaria dell'Alta velocità, di cui alla presente.
È stata operata la Ristrutturazione dello Scalo intermodale ferroviario di Incoronata, ad iniziativa della Lotras, Società Leader nella Logistica ferroviaria nazionale, immettendo nel circuito della grande intermodalità Inter-territoriale oltre confine, una struttura altamente specializzata che oggi va oltre l'originario riferimento di semplice "Raccordo ferroviario" dell'originario Sistema ASI (che pure guardava alla relazione radiale lunga Inter-territoriale).
Ulteriore intervento di ammodernamento dello Scalo, rispetto ai nuovi sistemi operativi ferroviari specializzati, è in atto con un finanziamento di circa 10 Mln di euro. La Società Lotras prevede la realizzazione di un sistema di magazzini intelligenti.
La nuova portata dello Scalo intermodale ferroviario di Incoronata è diventata ultra-provinciale, a scala regionale, interregionale, meridionale, nazionale.
L'occasione è quanto mai più propizia e congeniale nei confronti dell'Alta capacità ferroviaria Napoli Bari (Corridoi comunitari 1 e ?, divenendone l'attuale e più infrastrutturato riferimento a grande riferimento Sud.
A questo potendo aggiungere, secondo congruente progetto ASI di qualche anno fa, l'interconnessione lunga tra il Polo logistico integrato di Incoronata e il Polo portuale del Porto Alti Fondali di Manfredonia (vedere Piano strategico di Area vasta- Capitanata 2020).
In tal senso prende senso concreto l'astratta definizione portuale manfredoniana di "Casello delle Autostrade del mare", secondo il Piano regionale dei Trasporti.
La realizzazione in corso del nuovo Casello "Foggia Zona industriale Incoronata" sulla A14, mette il soggetto strategico "di Area" a quanto sopra espresso : apre il territorio di Incoronata e il suo sistema produttivo-industriale sotteso, verso una prospettiva che va oltre i confini provinciali. In una nuova luce e dimensione inter-territoriale.

LE CONDIZIONI LOCALIZZATIVE PARTICOLARI

Sulla base di queste grandi opzioni territoriali generali di contesto della Zona attrezzata di Incoronata, inquadrata come come nuovo baricentro territoriale vasto, sembra, allora, indicare la migliore "localizzazione" per un nuovo NODO territoriale, la cui portata travalica ogni interesse urbano specifico.
Una grande Stazione per l'Alta velocità (una nuova frontiera della mobilità ferroviaria) è una struttura che assolutamente travalica l'interesse e il ruolo urbano di una città, medusa o grande, e che diventa una

risorsa di un intero territorio, che si immette nella relazione di un concetto "territoriale" sempre più dilatato. La Stazione per l'Alta velocità, che sia più o meno vicina alla città di Foggia, comunque non sarà mai della città di Foggia, ma apparterrà, al minimo, alla scale della Capitanata e delle sue strutture-infrastrutture territoriali di grande livello.
Per questo è necessario che la Capitanata inizi a ragionare in termini di progetto di "grande territorio" (la Grande Capitanata).
Pensare alla Stazione per l'Alta velocità, come un nuovo campanile, significa partire con il passo sbagliato.
Si ritiene che per tali considerazioni "massime" la Zona Incoronata possa effettivamente diventare una location strategica per un nuovo "Nodo" di grande accessibilità territoriale, attraverso una "Stazione altamente specializzata" e di "riferimento lungo", al livello di Area vasta ed oltre. Soprattutto in vista del primo livello dell'Alta Velocità passeggeri Bari-Roma. Quindi per l'Alta velocità della dorsale adriatica, etc., via via dilatando.
Gli ulteriori presupposti a vantaggio di questa specifica ipotesi localizzativa in Area Incoronata sembravano, allora, i seguenti (ancora oggi praticabili, rispetto alle visione ASI di solo qualche anno fa) :
Breve media distanza della Zona Incoronata dalla città di Foggia (circa7/8 km) e massima,(anche nuova) accessibilità territoriale, attraverso l'A14 e il suo Casello autostradale riservato. Quindi attraverso l'asta stradale della SS16 Adriatica, sdoppiata di recente sul tratto Foggia-Cerignola.
Presenza di una precedente (dismessa) struttura ferroviaria "ex-Stazione Incoronata" (anche allora finalizzata alla importante destinazione industriale precedente, distinta in linea nazionale adriatica passeggeri e linea merci separate. Quest'ultima funzione specifica oggi indirizzata , in modo sempre più importante, attraverso lo Scalo intermodale ferroviario di Incoronata - Lotras.
Si aggiunge la rivisitazione funzionale dell'originario Scalo ferroviario SFIR (ex-Zuccherificio), che è stato riproposto ed inserito in uno specifico Masterplan SFIR 2009/2010, per riqualificazione dell'ex-sito industriale dismesso, con la realizzazione di uno specifico e nuovo "Polo logistico integrato", interno ed asservito, quindi, alla stessa zona Incoronata globalmente considerata, definito congruentemente da attività di servizio alle Imprese; quindi con un secondo "Centro intermodale ferroviario-logistico", con aree di stoccaggio merci (può operare in sinergia allo Scalo intermodale ferroviario di Incoronata Lotras); da Grandi Strutture commerciali; etc.
A margine del Masterplan SFIR, e direttamente prospiciente alla linea ferroviaria, è in costruzione, ad opera ASI, un importante AUTOPARCO (si tratta di un grande multi-parcheggio intelligente, con annessi servizi specifici e di Area, la cui contestuale funzione è quella di servire il pendolo di collegamento est tra il nuovo Casello autostradale A14 e la SS16 adriatica (i due grandi assi della accessibilità territoriale a vasto raggio).
Dall'altra parte del Polo SFIR rispetto al fascio binari ex-Stazione Incoronata, è disponibile un vasto ambito (circa 27 Ettari), compreso nel Piano Regolatore ASI Incoronata, ed ancora libero. Ovvero non ancora destinato ad attività produttive, e che può essere interamente asservito alla nuova Seconda Stazione ferroviaria dell'Alta velocità Bari Roma.
L'intera Area globalmente individuata per la nuova Stazione dell'Alta velocità di Incoronata, con i vari servizi connessi è protetta dal progetto ASI (in corso) di sistemazione e regimentazione del Cervaro, secondo le prescrizioni dell'Autorità di Bacino della Puglia - AdB Puglia.
La circostanza di integrare due grandi Nodi della mobilità Inter-territoriale - Scalo intermodale merci Lotras e nuova Stazione dell'Alta velocità di Incoronata, in una Grande Area fortemente integrata e strutturata, è un vantaggio di "moltiplicazione degli effetti". Per la città di Foggia e del territorio con scala crescente.
La presente ipotesi non interferiva e non è in contrasto ancor più oggi, con le grandi questioni

urbanistiche della città e del territorio di Capitanata (intervento interno ad un Piano urbanistico già definito ed acquisito), così come avviene per l'ipotesi Stazione Foggia Sud in adiacenza del CEP, che, invece, interferisce in modo pesante con il DPP Karrer.
Non servono, quindi, Varianti urbanistiche di nessun tipo, come negli altri casi è necessario, e con procedure, peraltro, di notevole complessità.
La storia urbanistica in generale dei primi anni del dopoguerra insegna che sono stati avanzati vari esperimenti in Italia in termini di "Quartieri autosufficienti" (CEP), che dovevano svolgere vita propria rispetto alla città, senza disturbarla. La realtà ha dimostrato, invece, che le città li hanno poi inglobati, deformandosi.
La stessa città di Foggia (PRG Rutelli) si è protesa verso sud, incorporando il suo CEP-Foggia. Trasformandosi, così, dalla sua originaria conformazione di "città compatta", essenzialmente concentrica-radiale, in una nuova sagoma oblunga verso sud. L'espansione tendenziale verso sud geografico è, in effetti, una costante del Sud in generale. Il Sud sempre più a sud.
Questa operazione di deformazione della città avviene, in genere, anche nel caso di importanti nodi urbani-territoriali, tipo le Stazioni ferroviarie. Oggi con maggiore effetto nel caso delle Stazioni dell'Alta velocità, che creano condizioni assolutamente nuove in termini di "scambio" urbano e territoriale.
Non sembra credibile che la localizzazione di una Stazione così importante come una Stazione di Alta velocità in località via Bari sud sia compatibile con quanto detto, con la presunzione di un solo beneficio di riqualificazione urbana.
Senza voler essere un Solone dell'Urbanistica, credo che, in ogni caso, sia opportuna e necessaria una verifica generale del nuovo assetto urbanistico della città globalmente considerata.
Credo che un Nodo così importante come quello di una nuova Stazione ferroviaria dell'Alta velocità può addirittura ribaltare la logica complessiva del DPP Karrer. Dovremmo ricordarci, del resto, la trasformazione urbanistica della città di Foggia con l'avvento storico della sua importante Stazione ferroviaria - anno 1864 (Seconda per importanza solo dopo la Stazione di Bologna).
Gli effetti urbanistici della città contemporanea sono molto più imprevedibili di quelli di più di un secolo fa.
La nuova Stazione ferroviaria in Incoronata, invece, comporta, trasformazioni globali quasi nulle, con un effetto di integrazione tra una città solo astrattamente capoluogo di un complesso territorio provinciale, ed un'Area attrezzata, che fino a qualche tempo fa viveva quasi di vita propria, distinguendosi dai processi di urbanizzazione produttiva della stessa città di Foggia e di tutte le altre città pentapolari, che si attrezzavano per proprio conto in termini di Aree produttive attrezzate.
Ignorando la serena autonomia degli Agglomerati ASI, che attingevano risorse all'Intervento Straordinario del Mezzogiorno, con opere mastodontiche "avulse"
Oggi il processo si è invertito, con Aree attrezzate che si trasformano in nuovi strumenti per un'urbanità nuova e più complessa, partecipi, sotto ogni aspetto, alle nuove esigenze eccezionali della città e del territorio, globalmente considerati.
Questa non è una difesa "pro domo mea", a favore del Consorzio ASI di Foggia e della Zona Incoronata, in quanto il sottoscritto è stato artefice e Direttore dello stesso Consorzio. È un'ipotesi in cui credo, e che, a mio avviso, ha il minor impatto possibile, si avvale di un contorno infrastrutturale già esistente, pone riferimento ad un contesto territoriale di vasta scala, come una Stazione per l'Alta velocità richiede.
Comunque la presente ipotesi dovrà essere confrontata con tutte le altre ipotesi, già espresse (zona CEP, ex-Scalo Cervaro, Rivalutazione della Stazione centrale di Foggia) e non ancora esplicitate, dovranno inserirsi in una grande verifica di "Quadro urbanistico generale", di cui il DPP prof.Karrer è il più esplicito e primo livello di confronto.
Eustacchiofranco Antonucci. 09-06-2016