La seconda stazione non è come aprire una tabaccheria (di Franco Antonucci)

Author : Franco Eustacchio Antonucci

Date : 3 Settembre 2016

Il documento che segue ha una importanza nevralgica nel confronto in corso sulla opportunità di una seconda stazione a Foggia, e sulla sua localizzazione. Ogni nuova infrastruttura incide profondamente sull'assetto della città, sul suo futuro. Figuriamoci una infrastruttura così importante, come può esserlo una stazione ferroviaria, o anche una semplice fermata, come pare sia destinata ad essere l'ipotesi di cui si parla.
Non si tratta di aprire una tabaccheria, come argomento nell'articolo che segue **Franco Antonucci**, passando in rassegna tutte le questioni che vengono poste da un insediamento del genere, e implicitamente invocando che il confronto si alzi di tono.
È un contributo, quello di Antonucci, utilissimo per maturare una opinione autonoma su questa ipotesi che tanto sta appassionando la città. Invito amici e lettori di *Lettere Meridiane* a leggerlo con una particolare attenzione, e fino in fondo.

* * *

Chi vuole la seconda Stazione dell'AV di Foggia a fianco del Ponte traballante di via Bari. Interesse per le famose ipotesi Prusst di Foggia 2, Foggia 3, e le tante altre città "Foggia n", in aggiunta o "a suggello". Chi la vuole al Salice, per confermare un'antica consuetudine abusivista peri-urbana, apparentemente

superata, solo ri-appacificata.
Chi la vuole al Cervaro, con il risultato di aprire una nuova direttrice genericamente fuori città, in ragione della immediatezza della "bretella ferroviaria".

Chi la vuole con un ampio giro a nord di Foggia, ritornando, dopo l'ampio circuito, sul solito potenziamento interno dell'attuale Stazione centrale. Una nuova "barriera ferroviaria"?
Chi la vuole nell'Area attrezzata di Incoronata, in quanto in via di trasformazione di tale area, una volta monotematica industriale, in un grande "Parco di attività" urbana-territoriale. La seconda Stazione in Zona Incoronata come un prolungamento di uno scalo importantissimo, già pronto per l'Alta capacità ferroviaria Napoli Bari), con un nuovo Casello autostradale, Autoporto, etc. Alta velocità, Alta capacità.
Chi non la vuole fuori città, come se mettere tutto "dentro" è operazione santa di "Riqualificazione urbana". Quale? Anche in questo caso si minimizza la portata di una grande Stazione come quella della AV, come se si trattasse di un semplice strumento secondario di "supporto" alla risoluzione dei problemi della città.
Chi vuole lo Scalo dell'Alta velocità in sovrapposizione all'attuale Stazione centrale. Che, però, già nell'attuale situazione non è senza problemi. Barriera su barriera. In un contesto di città consolidata senza spazi. Collegamenti circuitanti non del tutto fluidi. Da riportare al "territorio vasto", come detto.
Però.....non tutto è perduto.
Nemmeno le Ferrovie dello Stato - Rfi, potrebbero decidere autonomamente su un nuovo destino urbanistico globale della città e del suo territorio, sulla base del loro solo diretto budget economico e finanziario o delle loro motivazioni tecnicistiche chiuse".
Negli ultimi mesi si sta sviluppando nella città un dibattito, a mio modesto avviso, ancora troppo superficiale e sterile, se non inappropriato, con variopinte, ed in un certo senso dilettantesche, ipotesi localizzative della seconda Stazione ferroviaria dell'Alta velocità di Foggia e di Capitanata.
(Più giusto dire "Stazione AV di Foggia/Capitanata", perché una siffatta struttura coinvolge un meccanismo più grande della sola città ospitante).
Prendiamolo, allora, come un primo informale dibattito "a caldo", allora, "semplicemente semplicistico", che sorvola sulla grande questione urbanistica di vasta rilevanza che coinvolgerà, e che travalica la città e il suo territorio intero. Ancora lontano dai più pertinenti interventi specializzati.
Credo che prima di queste opinioni, infatti, occorra una serie di verifiche tecniche e studi specifici sulle complesse motivazioni settoriali-trasportistiche, in uno a quelle "urbanistiche" localizzative. Con il metodo del "Ventaglio delle alternative", compatibili con le caratteristiche e risorse della città e del suo territorio, con i relativi raffronti - punti di forza/punti di debolezza o costi-benefici che dirsi voglia.
Tenendo conto che :
La città di Foggia (e la maggior parte delle città di Capitanata) è nella fase di un nuovo PUG - Piano urbanistico generale, per il quale il prof.Francesco Karrer, a ciò incaricato, ha già predisposto ed aggiornato il relativo DPP - Documento programmatico preliminare, che, credo, non ha specificamente analizzato e previsto la possibilità motivazionale e localizzativa di una seconda Stazione dell'Alta velocità ferroviaria. Per tale motivo il prof.Karrer dovrebbe essere sentito prima di ogni elucubrazione estemporanea. Nonché prima o contestualmente ad ogni determinazione specifica ferroviaria.
Occorre, nello,stesso tempo, una fase di verifica e studio più in generale, intersettoriale, con il contestuale raffronto all'interno dello stesso PUG, quindi di tutti gli altri Strumenti di inquadramento territoriale (PTCP), presenti ed in itinere. Tra questi, in particolare, il "Piano strategico di Area vasta - Capitanata 2020". Forse da aggiornare su una questione di carattere così generale da modificare gli obiettivi e le strategie della città di Foggia e dell'intero Sistema territoriale poliurbana-policentrico.
La localizzazione di una nuova Stazione ferroviaria dell'AV, ha aperto nell'intero dibattito nazionale un

nuovo atteggiamento sui massimi sistemi dell'Urbanistica in crisi, addirittura ponendone alcune basi rifondative. Anche nel caso dell'AV Foggia/Capitanata la questione coinvolge l'intero ambito urbano e territoriale, riproponendo in misura analoga quello che la storica Stazione centrale di Foggia aveva prodotto nella trasformazione della città ottocentesca.
La storia ferroviaria nazionale ha insegnato che anche le classiche Stazioni ferroviarie centrali, originariamente strettamemente funzionali al nuovo modo di trasporto, hanno poi trasformato sostanzialmente gli altri aspetti socio-economici della intera città e suo territorio, secondo modelli di sviluppo assolutamente nuovi in tutti i settori della essenza e qualità della vita. Fino a trasformarsi in progressione crescente in veri e propri "Centri di scambio" dei nostri giorni a tutti i livelli. Figuriamoci cosa significa l'inserimento di un Nodo ferroviario dell'AV, struttura trasportistica ancora insolito e più coinvolgente, soprattutto nei confronti di un territorio ancora più dilatato.
Ancor più in un grande territorio come la Capitanata, essenzialmente poliurbano e policentrico a vasta scala (Cerniera centrifuga alto-meridionale-orientale), una nuova Stazione dell'AV può rivoluzionare davvero tutto, avviando, finalmente ed obbligatoriamente, un progetto di territorio non solo sulla mobilità poliurbana e policentrica analogica.
Cari cittadini Foggiani dovremmo metterci l'anima in pace e guardare la nuova Stazione ferroviaria dell'Alta velocità ferroviaria come una struttura non di sola pertinenza foggiana (era così per le Stazioni ferroviarie tradizionali, sia pur di grande rilevanza, ma coinvolgente l'intero territorio di Capitanata e tutte le grandi città satelliti.
Ciò per esaltare la "Cerniera centrifuga di Capitanata, di grande portata territoriale, ma anche perché il coinvolgimento organico dell'intero sistema poliurbano e polistrutturale di Capitanata farà della nuova Stazione dell'AV un Nodo sempre più importante, portandoci fuori dal nostro chiuso recinto provinciale.
Semplificare il processo localizzativo della nuova Stazione, al contrario, potrebbe portare, ancora una volta, alla definizione di una struttura di solo "transito", come nel passato è avvenuto per altre nostre grandi infrastrutture di mobilità territoriale.
NON È COME APRIRE UNA TABACCHERIA, PENSANDO CHE ATTORNO NULLA SUCCEDA!
Eustacchiofranco Antonucci. 02-09-2016