



La mancata apertura del secondo casello autostradale di Foggia, nonostante l'entrata in funzione di *Grandapulìa* - il più grande centro commerciale pugliese e tra i più grandi del Mezzogiorno - e la chiusura della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia sono due pesanti schiaffi inferti a un territorio che - forse non a caso, anzi forse proprio per le conseguenze di queste penalizzazioni - sta inesorabilmente sprofondando in tutte le classifiche.

Si parla tanto della questione infrastrutturale, si strepita tanto sulla mancanza di progetti e finanziamenti, poi, quando i progetti vengono realizzati, approvati, finanziati, e le opere cantierizzate e realizzate, non si riesce a metterli al servizio del territorio.

Lo spettro delle cattedrali nel deserto si aggira, puntuale, su tutti i progetti di futuro: non solo il casello e la Foggia-Manfredonia, ma anche l'incredibile vicenda dell'allungamento della pista dell'aeroporto Lisa o la ipotesi della seconda stazione a Foggia.

Le vicende che hanno portato Autostrade a ritardare l'apertura del casello e della viabilità connessa e Trenitalia a sospendere nel periodo invernale i treni da e per Manfredonia, chiudendo la linea, hanno origine diversa, ma diversi punti in comune.

Il casello autostradale è stato costruito sulla base di una convenzione che coinvolgeva il Comune di Foggia (ente capofila della programmazione di area vasta Capitanata 2020), la Provincia (che curò la progettazione), la Società Autostrade (incaricata della esecuzione dei lavori) e il Consorzio Asi, titolare della viabilità e delle infrastrutture della contigua area industriale.

Il costo relativo al casello vero e proprio pari a 12 milioni è stato interamente a carico di società Autostrade. Il pomo della discordia sarebbe rappresentato dalle somme che secondo

la convenzione dovrebbero essere versate dal Comune e dalla Provincia, e che riguardano costi degli espropri e della viabilità di raccordo (strategica, perché collega il casello alla SS.16) anticipati da Autostrade, che ammontano a 778.000 euro.

Tutte le opere sono da tempo completate, ma restano chiuse per volontà di Autostrade che rivendica il rimborso delle somme già anticipate. Ovviamente la società ha ragione, ma dovrebbe capire che ritardando l'entrata in esercizio delle opere già concluse fa dispetto soltanto ai cittadini che dovrebbero usufruirne, alle numerosissime aziende insediate nell'area industriale che attendono con ansia il nuovo collegamento, e in definitiva anche a se stessa, visto che si stima in almeno 2.000 nuovi accessi giornalieri il volume di traffico (e di pedaggi...) che interesserà il nuovo casello. È un po' come la storia di quel tale che per far dispetto alla moglie...

A protestare è stato soltanto il Consorzio Asi. Il Comune di Foggia si è limitato a una generica assicurazione che verserà il dovuto.

A base della volontà di Trenitalia di chiudere la ferrovia Foggia-Manfredonia, almeno per il periodo invernale, c'è una motivazione di segno opposto. Se le prospettive dei ricavi del casello di Foggia-Incoronata per Autostrade sono positive, gli introiti garantiti dai treni che collegavano Foggia e Manfredonia erano assolutamente insufficienti a coprire i costi, contando anche il contributo regionale: una media di 12 passeggeri a convoglio, ha fatto sapere l'azienda ferroviaria. Di qui la scelta di sostituire i treni con autobus, che hanno un costo d'esercizio inferiore.

Anche in questo caso, la decisione è incontestabile. E i dati inoppugnabili. Ma da un anno è stata completata proprio sulla tratta che collega il capoluogo alla città sipontina la nuova stazione di Manfredonia Ovest, che corre il rischio di diventare l'ennesima cattedrale nel deserto, con tanto di finanziamenti gettati al vento. Sembra la tela di Penelope: quel (poco) che viene fatto da RFI viene disfatto da Trenitalia.

La Regione sta pensando di affrontare il problema individuando un gestore unico, ed è probabilmente la via migliore, sotto il profilo dei costi. Altrove - si pensi alle linee gestite da Ferrovie del Gargano - si stanno facendo cose molto egregie ottimizzando gli effetti di ricadute di investimenti pubblici significativi, come quelli che hanno reso possibile la realizzazione del tunnel ferroviario Monte Tratturale, tra Apricena e San Nicandro Garganico, che ha letteralmente cambiato il trasporto sul Gargano.

E sarà necessario allargare il confronto anche ad una prospettiva di futuro più ampia.

Manfredonia Ovest costituiva il primo tassello di un altro progetto chiave di rilancio del territorio: il *treno tram*, che dovrebbe raccordare l'integrazione delle ferrovie già esistenti collegando in modo integrato i centri urbani di Foggia, Lucera, Manfredonia, San Severo e il Gargano.

L'esempio prima citato di Ferrovie del Gargano dimostra che le aziende private raggiungono gli obiettivi laddove quelle pubbliche o semipubbliche balbettano. Per tornare ad Incoronata, a quest'area industriale e alle sue fortune, è interessata *Lotras* che è una delle maggiori aziende italiane che si occupa di logistica, e che è divenuta anche uno dei maggiori committenti di Trenitalia per quanto riguarda la movimentazione delle merci.

Capite in quale coacervo di criticità si trova dunque la povera economia dauna?

Quel che preoccupa è l'assenza di una visione politica complessiva, soprattutto su versante politico.

Il secondo casello autostradale di Foggia e quel treno tram che avrebbe dovuto rilanciare la ormai quasi dismessa ferrovia Foggia-Manfredonia erano il *core business* della progettualità di area vasta di Capitanata 2020.

Già, ma che fine ha fatto? Chi si ricorda più di Capitanata 2020. Che ne pensa la Regione, che all'interno del Piano regionale trasporti ha trascurato il treno tram? È dalla risposta a questi interrogativi che bisognerebbe ripartire: la questione dei trasporti è nevralgica per le possibilità di rilancio dell'intera economia dauna.

Da parte foggiana non ci sono più alibi. Con la Regione (che peraltro ha dimostrato con il governatore Emiliano di volere e sapere ascoltare le istanze che giungono dai territori provinciali) bisognerebbe avviare un confronto a trecentosessanta gradi.

Per evitare altre beffe, ed altri schiaffi.

Geppe Inserra

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:



È ufficiale: dal 26

giugno in
esercizio il
"baffo" di
Cervaro




Ferrovie dello
Stato, fuori tutto



La
globalizzazione
sta azzerando la
Capitanata



L'Aeroporto Gino
Lisa, infinita tela
di Penelope...

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf 

Hits: 19