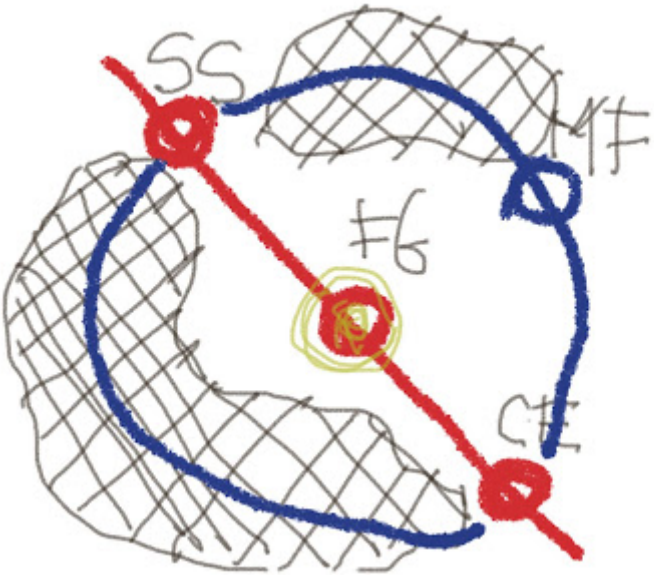


A quanti esprimono puntualmente perplessità, quando si tratta di pronunciarsi sulla utilità di un'opera pubblica, suggerisco un'approfondita lettura di questo interessante articolo di Franco Antonucci, padre di gran parte della pianificazione urbanistica che si riferiva alle aree industriali della provincia di Foggia, avendo guidato per decenni il settore tecnico del Consorzio Asi. L'articolo costituisce un esempio da manuale di come un'opera pubblica, nella fattispecie la Strada Regionale n.1 – Pedesubappeninnica, possa essere veramente strategica, essendo profondamente e intimamente connessa a una più ampia visione dello sviluppo. L'articolo è utile anche per capire il caro prezzo pagato dai Monti Dauni al mancato completamento dell'arteria.
E l'amico Antonucci ha assolutamente ragione quando sottolinea che la vision sottesa a quella pianificazione, sarebbe di grande attualità, ancora oggi. Il problema è che di questi temi, oggi, non parla più nessuno. *(g.i.)*

* * *

Un recente intervento di Geppe Inserra *(letteremeridiane)* sulla strada pedesubappenninca, poi chiamata Strada regionale n^1, mi ha emozionato riportandomi alla memoria tanti personaggi a me cari e dibattiti dell'epoca sulla città e sul territorio, allora molto più appassionati ed efficaci di quelli attuali, che si esauriscono in contrapposizioni improduttive. Desidero comunque citare una concomitanza di tema, interna al cosiddetto Piano Regolatore di sviluppo produttivo-industriale ASI/FG, allora di efficacia tematica-territoriale globale e

superiore alle previsioni comunali, quando la Legislazione sul Mezzogiorno lo proponeva come indirizzo verticalizzato e contestualmente come Piano di “assetto generale” per l’intero territorio di Capitanata. La legge di allora, infatti, lo parificava alla efficacia di un Piano territoriale di coordinamento provinciale. Ora lo è di meno, a vantaggio di un diverso concetto di “integrazione territoriale” superiore e di maggiore qualità orizzontale, quindi non più verticale.

E questa logica complessiva ASI risiedeva, in particolare, nell’aggancio dei suoi nove Agglomerati produttivi-industriali alla struttura profonda del territorio nella sua visione globale, e, più nello specifico, alla varie direttrici radiali (antica Transumanza) ed anulari (successiva Bonifica della Capitanata), quindi alla nuova previsione di un grande tracciato viario ad “arco”, sostanziato dalla strada pedesubappenninica – Strada regionale n^1, che lambiva per intero le pendici del Subappennino dauno, da nord a sud. Da San Severo fino a Candela. Con una speciale connotazione-ambizione di vera e propria “direttrice attrezzata” diffusiva per un territorio da troppo tempo depresso e lontano dai grandi effetti territoriali induttivi.
Il nuovo assetto urbanistico che il PR ASI/FG proponeva era un allargamento ad “archi” trasversali interni, in opposizione alla tradizionale e preponderante (prepotente) direttrice di massimo sviluppo provinciale, costituita dalla principale dorsale adriatica San Severo-Foggia-Cerignola. La parte interna di questa direttrice era “acchiappato” l’intero comparto degradato delle Aree interne subappenniniche. L’altra parte verso Adriatico percorreva le pendici meridionali dell’intero comparto garganico, per tanti versi caratterizzato da vita propria.
Da una parte “l’arco” della strada pedesubappenninica, che doveva ri-vivificare, in modalità diffusa, l’intero Subappennino dauno, meridionale e settentrionale. Dall’altra “l’arco” pedegarganico, anche passando attraverso i siti religiosi, con nodo centrale in Manfredonia, e poi introducendosi verso sud, curvando per Cerignola e il suo Interporto.
Un *ideogramma di espansione trasversa*, quindi, composto da una linea diritta, mantenuta principale, e due espansioni laterali ad “arco, da una parte e dall’altra, per riabbracciare l’intero territorio di Capitanata in una unità territoriale più organica, pareggiata, senza Aree depresse o Aree distorte laterali.
Uno schema territoriale, che con aggiornamenti, potrebbe essere ancora attuale oggi.

Il PR ASI/FG era, così, articolato in vari Agglomerati produttivi-industriali che costituivano un “sistema territoriale” complesso, e che erano la materializzazione tematica del disegno globale sopra indicato.
Il principale Agglomerato, strategico alla scala globale, era ed è la Zona ASI/Incoronata, in prossimità della città di Foggia. Inteso oggi come rinnovato supporto specializzato alle funzioni territoriali che la città capoluogo offre (o potrebbe offrire). E viceversa dal territorio alla città.
Degli altri Agglomerati ASI vi era una serie specificamente più indirizzata al territorio in generale (Manfredonia, Amendola, Cerignola), quindi altri più in particolare dedicati al Subappennino dauno settentrionale e meridionale, laddove si incrociavano tra loro in modo quanto mai strategico le specifiche direttrici radiali è anulari iperterritoriali storiche, e la succitata strada pedesubappenninica, trasversale.
Tali Agglomerati di pertinenza “subappenninica” erano :

- L’Agglomerato di San Severo, direttrice adriatica nord-sud e testa di ponte sulla A14 Ba-Bo, e snodo nord della strada pedesubappenninica – Strada regionale n^1. Il Consorzio ASI nel Piano strategico di Capitanata aveva definito un “triangolo produttivo” (San Severo ASI, San Severo PIP, Area industriale di Apricena), inteso come cuneo di maggior effetto verso la strada pedesubappenninica.
- L’Agglomerato di Lucera, porta del Subappennino settentrionale e direttrice radiale molisana.
- L’Agglomerato di Troia, direttrice interna del Subappennino settentrionale-meridionale.
- L’Agglomerato di Bovino, direttrice per l’Irpinia e Campania.
- L’Agglomerato di Candela, direttrice per la Basilicata e testa di ponte sulla A16 Ba-Na, quindi snodo sud della stessa strada pedesubappenninica – Strada regionale n^1.

Ciascuno di questi Agglomerati produttivi-industriali subappenninici minori (salvo quello di San Severo, la cui importanza strategica è determinante al livello provinciale) rappresentavano ciascuno un rispettivo “bacino intercomunale” di influenza produttiva (industriale in tono minore), a vantaggio di specifici “Gruppi di Comuni”, intesi come raggruppamenti urbani intercomunali produttivi e urbani tour court con effetti induttivi

successivi. (per questo motivo si usava il termine più appropriato di “Agglomerato”, in quanto inteso come “aggregazione” di interessi produttivi di ambiti comunali multipli).
Il PR ASI/FG si configurava come PR di AREA, in quanto i “bacini intercomunali” ricomponevano la continuità di AREA.
La stessa cosa che diceva il mio amico Salvatore Ciccone, cervello-vulcano, quando associava la strada pedesubappenninica alle nuove “città diffuse” (la città intercomunale) del Subappennino dimenticato e oggi ancor isolato per punti. Con la prospettiva intelligente di ri-comporre i tanti sparuti Abitati subappenninici attorno ad un lungo cordone ombelicale pede-sub-collinare.
Questo non è avvenuto, o ne è stato realizzata solo un’appendice iniziale viaria da San Severo verso sud, rimanendo monco ed inefficace il resto. Quindi minacciandone l’abbandono *nunc et usque in aeternum*.
D’altra parte anche il PR ASI/FG, già allora precursore, per quanto sopra detto, di una odierna “pianificazione di Area vasta” *ante litteram*, è rimasto inattuato anch’esso nei suoi “Agglomerati subappenninici” e le loro ipotesi dei “bacini intercomunali” complessi.
L’Agglomerato di Lucera (vi doveva passare di lato la strada pedesubappenninca) è stato attuato in modo insolito, a favore di PMI, che erano rimaste fuori da precedenti previsioni di attuazione del PIP comunale, mai nato.
Il Comune di Troia, dopo lunga attesa, ha deciso di realizzare un proprio PIP sul versante opposto verso Foggia, lasciando inattuato l’Agglomerato ASI di bacino che era verso interno (dove vi doveva passare la strada pedesubappenninica). Che è ora libera campagna.
L’Agglomerato ASI di Bovino, pur dotato di una infrastrutturazione primaria poi abortita, è lì assolutamente abbandonato (vi doveva passare di lato la strada pedesubappenninica).
Si attendeva, in alternativa a tutti gli insuccessi descritti, che un “Patto territoriale”, promosso dalla Società mista *“Prospettive Subappennino”*, potesse supplire all’intero progetto originario dell’Area, ma anche questa iniziativa ha prodotto risultati insufficienti.
Insomma tutti i propositi di una generosa generazione anni ‘80/‘90 sono pian piano naufragati, anche in ragione di una nuova epoca che prometteva di più e non realizzava di meglio.
La strada pedesubappenninica sarebbe ancora necessaria, così come gli effetti urbani propugnati da Salvatore Ciccone, in uno a quelli paralleli proposti dal vecchio PR ASI/FG, in questo ancora valido in termini di produttività diffusa (effetto a monte).

In un territorio, come il Subappennino dauno più depresso di prima, invece di uno sviluppo puntualizzato come ogni tanto appare, ne serve uno maggiormente diffuso.
Per il versante garganico meridionale idem. Con la complicazione di altri interessi turistici-stagionali convulsi e attrazioni turistiche-religiose “mordi e fuggi”, che non esplicano il massimo della qualità di sviluppo locale e globale, per carenze di eccesso o di altro in generale.
Grazie ancora una volta, Geppe Inserra, nell’avermi suggerito questo intervento “in aggiunta”.
Eustacchiofranco Antonucci

Facebook Comments

Potrebbe interessarti anche:

- 
  Se i Monti Dauni trainassero la rinascita della Capitanata
- 
  Quando il popolo scese in piazza per il metano, e vinse (di Geppe Inserra)
- 

Appunti per un rinascimento foggiano (di Franco Antonucci)

- 

Monti Dauni, il futuro nelle radici / 3 (di Lello Vecchiarino)

Clicca sul pulsante per scaricare l'articolo in Pdf

Hits: 31