

CNA, “Macroregione, ora o mai più”

La Macro regione adriatico-ionica rappresenta l'ultima, grande opportunità per il futuro delle infrastrutture abruzzesi. Ma il nostro territorio - a pochi giorni dalla "fine dei giochi" - rischia di perdere questa straordinaria occasione (in ballo ci sono i 50 miliardi di euro della nuova programmazione 2014-2020, destinati alle grandi infrastrutture di trasporto europee, le cosiddette "Ten-T") nel vuoto di iniziative della Giunta Chiodi e del governo nei confronti dell'Unione europea, nel momento in cui solo la Macro regione può rimettere in discussione il futuro delle grandi reti di comunicazione del Vecchio Continente relative all'Italia. Così, senza guardare alla nuova programmazione europea, si potrà dire addio sia all'Alta velocità ferroviaria che al potenziamento dell'aeroporto e dei porti, o alla realizzazione della terza corsia autostradale, con l'Abruzzo tagliato fuori dalle grandi linee di comunicazione, che già oggi le cartine comunitarie presentano come il "buco nero" del medio Adriatico.

E' l'allarme lanciato dalla Cna abruzzese, che questa mattina a Pescara, alla presenza del presidente regionale Italo Lupo, ha presentato le proprie proposte sulla Macro regione, frutto di una elaborazione nazionale della confederazione artigiana. «La costa adriatica italiana - ha spiegato il professor Roberto Mascarucci, docente alla facoltà di Architettura dell'Università d'Annunzio di Chieti-Pescara - deve candidarsi a svolgere un ruolo di territorio-snodò, per fungere da cerniera tra le due sponde della penisola italiana e la sponda balcanica». Strumento per affermare questo ruolo protagonista è il Piano d'azione della stessa Macro regione, che si avvia a chiudere, entro la fine del 2013, la consultazione di tutti gli attori istituzionali e sociali, interessati al tema; con la Cna che dato vita a un coordinamento nazionale con tutte le regioni dell'area adriatica e a un comitato scientifico, di cui Mascarucci è componente.

E proprio in questa veste, la Cna ha messo a punto un documento che è stato presentato ufficialmente al ministero degli Esteri ed anticipato all'opinione pubblica, nei giorni scorsi, ad Ancona. Focus del documento è la politica delle infrastrutture, che è poi uno dei quattro "assi" di riferimento strategico del Piano d'azione. Preoccupa, a detta della Cna, soprattutto il vuoto d'iniziativa della Regione, già tagliata fuori dalla programmazione comunitaria (come dimostra l'attuale limite dell'Alta velocità ferroviaria ad Ancona, grazie all'indiscusso protagonismo della Giunta Spacca), ma che proprio gli strumenti della Macro regione possono mettere in gioco, a condizione che la Regione - e il governo, con lei - facciano valere le proprie ragioni nelle sedi dell'Ue. Strumento della futura programmazione comunitaria è la nuova "rete centrale" dei corridoi europei. Ma l'area adriatica, nel suo complesso, risulta indubbiamente penalizzata: sulla costa italiana la mancanza di previsioni di sviluppo per il Corridoio Adriatico lascia un "vuoto infrastrutturale" nella fascia mediana della penisola, al quale corrisponde un simmetrico vuoto sulla sponda balcanica, dove l'unico corridoio infrastrutturale previsto dalla rete pan-europea (la diramazione del Corridoio V da Budapest verso Sarajevo e Ploce) viene ignorato dal disegno della "rete centrale". «Così, per superare questi limiti - illustra Mascarucci - la costa adriatica italiana deve candidarsi a svolgere un ruolo di cerniera territoriale con le nuove possibili percorrenze trasversali tra le due sponde della penisola italiana e la sponda balcanica». Un progetto che porta dritti alla valorizzazione della direttrice Civitavecchia-Roma-Pescara-Ortona, verso Split e Ploce: in sostanza, secondo i piani della Cna, l'area metropolitana Pescara-Chieti, al cui interno insistono i porti di Pescara e Ortona, l'aeroporto d'Abruzzo, l'interporto regionale di Manoppello «risulta meglio connessa di altre aree adriatiche alla dorsale tirrenica, proprio in corrispondenza dell'area metropolitana di Roma, e dunque con gli aeroporti intercontinentali di Fiumicino e Ciampino ed il porto e gli hub logistici di Civitavecchia. Collegamento garantito dal sistema delle Autostrade dei Parchi (A24 - A25) che, da Roma, a partire dal nodo di Torano, collegano alla capitale sia L'Aquila e Teramo, raggiungendo la costa adriatica a Giulianova e Pescara». Connessioni che però, ad

oggi, sono solo nei documenti della Cna, in attesa che la Regione batta un colpo. Esiste un rischio concreto di isolamento per l'Abruzzo. Lo ha denunciato il presidente regionale della Cna, Italo Lupo, intervenendo questa mattina a Pescara alla conferenza stampa di presentazione del documento nazionale della confederazione artigiana dedicato al futuro delle infrastrutture all'interno della macro regione adriatico-ionica. «Non vediamo sui temi delle grandi infrastrutture negoziate in sede comunitaria, al contrario di quanto accade in territori vicini, come le Marche o la Puglia, un protagonismo della nostra Regione. Eppure, era stato lo stesso Chiodi a istituire un tavolo del Patto per lo sviluppo, coordinato dal professor Mascarucci, che la Cna ha voluto nel suo comitato scientifico nazionale messo al lavoro su questo tema. Quel tavolo ha prodotto un documento condiviso tra le tutte le forze sociali presenti nel Patto, ma nessuno sa oggi che fine abbia fatto, se sia mai stato utilizzato nelle sedi europee». Per il direttore regionale della Cna, Graziano Di Costanzo, intervenuto anche lui all'incontro con i giornalisti, «le opportunità di sviluppo dei territori si giocano oggi solo disponendo di un sistema di infrastrutture, legate non solo al trasporto, che possono rappresentare un "valore aggiunto" anche per il sistema produttivo esistente, la cui permanenza in Abruzzo non è scontata. Per questo chiediamo alla Regione di utilizzare il tempo che resta per cercare di colmare questo vuoto».

