



Intervista a Giovanni Pace

Presidente della Regione Abruzzo

Qua l'è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

L'Abruzzo paga purtroppo lo scotto di aver ereditato un sistema infrastrutturale obsoleto e non adeguato alle moderne esigenze del trasporto privato e commerciale.

Un ritardo "storico" che abbiamo cercato di affrontare in modo deciso e su tempi brevi. In particolare, urgeva operare per l'ammodernamento e l'ampliamento della rete viaria.

Tra i principali interventi possiamo ricordare i lavori per la Statale 81 Piceno-Aprutina; gli appalti per il secondo e terzo lotto della Teramo mare; lo svincolo di Colledara dell'autostrada Roma-Teramo; i cantieri per la costruzione della variante di Pizzoli, per la variante dell'abitato di Anversa degli Abruzzi e per il tronco della Statale 652 Civitaluparella Gamberale. Si tratta di opere appaltate e, in molti casi, già consegnate dall'attuale Governo regionale. Senza contare i numerosissimi interventi di manutenzione straordinaria e di messa in sicurezza per le pavimentazioni di strade e autostrade. Nel complesso, parliamo di circa 300 milioni di euro.

Gli interventi sulla rete viaria hanno avuto priorità perché indispensabili per rispondere, nel breve periodo, alle esigenze di sicurezza per la mobilità e di sostegno al riequilibrio territoriale. Ma non si è omesso certo di guardare al futuro, con un impegno per la riorganizzazione e l'ammodernamento della rete ferroviaria, per la quale molte competenze sono state recentemente trasferite alla Regione. La priorità è stata quella del trasporto ferroviario locale, ma in cima alla lista delle opere da realizzare c'è anche il miglioramento e potenziamento del collegamento strategico e vitale con la Capitale sulla Roma-Pescara. Importanti, inoltre, gli interventi già realizzati in vista del potenziamento degli assi ferroviari con le Marche, il Lazio e la Campania. L'Abruzzo del futuro, dovrà valorizzare il trasporto aereo e marittimo, soprattutto in chiave commerciale. E in questo campo gli interventi sull'aeroporto di Pescara e sui porti di Ortona e Pescara segnano un ottimo inizio. Infine, la carta vincente da giocare è la politica del trasporto integrato intermodale, strategico per un territorio orograficamente articolato e affacciato sul corridoio adriatico.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

Il nodo del consenso si realizza con i fatti. Volutamente, non abbiamo predisposto campagne di comunicazione a sostegno della politica dei trasporti e delle infrastrutture. Cerchiamo solo il consenso che viene dalla constatazione diretta dei cittadini che toccano con mano il miglioramento della loro vita quotidiana.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Più che di problemi parlerei di priorità, soprattutto quelle legate allo sviluppo economico. In cima alla lista, ci sono l'interporto di Avezzano, che è già partito, e l'interporto di Manoppello, che deve ancora prendere avvio. C'è poi il porto di Ortona, il principale scalo commerciale abruzzese, con gli interventi di ampliamento e adeguamento delle infrastrutture, per il quale abbiamo chiesto l'impegno del Governo centrale per l'apertura di un nuovo collegamento autostradale, indispensabile all'efficiente movimentazione delle merci.

Quali gli scenari per il prossimo futuro, sia per la realizzabilità effettiva delle infrastrutture sia dal punto di vista dell'economia abruzzese?

Posso individuare cinque assi prioritari. In primo luogo, il già citato riequilibrio territoriale, che inevitabilmente passa attraverso il completamento e l'innovazione del sistema viario.

Il secondo asse è quello della politica di intervento sulle tratte viarie e ferroviarie delle zone costiere. Sono aperti cantieri per potenziare i servizi ferroviari locali a favore dei pendolari, per migliorare la sicurezza stradale e autostradale, per decongestionare il traffico e migliorare la qualità della vita nei centri costieri (vedi, ad esempio, l'arretramento della Statale 15 adriatica).

Il terzo asse riguarda il potenziamento del servizio di collegamento aereo, attraverso una sempre migliore gestione dell'aeroporto di Pescara. Una struttura che dal 2000 a oggi ha quintuplicato il traffico passeggeri, anche grazie agli accordi com-

merciali con le compagnie low cost e all'apertura delle tratte strategiche con Parigi, Bruxelles e Londra.

Il quarto asse è la politica di risanamento ambientale, fondamentale per conciliare qualità della vita e qualità dei trasporti, e garantire la sicurezza e l'efficienza delle infrastrutture. Prima di completare gli assi viari, occorre prevenire il dissesto idrogeologico, come prima di ampliare il porto di Pescara è stato necessario provvedere al risanamento del fiume Pescara, dall'Aterno alla foce, per garantire che le strutture portuali fossero rapidamente invase dai detriti.

Il quinto asse riguarda il consolidamento e il potenziamento dei trasporti da e verso la Capitale, direttrice strategica dei traffici economici e commerciali.

Infine, anche le reti di trasporto energetico sono in fase di ampliamento e ammodernamento. Ma la sfida in questo settore si gioca soprattutto sul fronte della produzione, anche grazie allo sviluppo di energie alternative economiche e pulite. Un settore nel quale l'Abruzzo è all'avanguardia.

