

Carenze infrastrutturali come quella della Strada Regionale 8 acquiscono la crisi economica dell'area ionica

di **Antonio Castellucci** – *Segretario Generale*

Un recente report del Nucleo di verifica e Controllo (Nuvec) istituito presso l'Agenzia per la Coesione Territoriale, evidenzia come in Italia i tempi di attuazione delle opere infrastrutturali siano pari a 4,4 anni in media, crescendo progressivamente col crescere del valore economico dei progetti. Si passa da meno di tre anni per quelli di importo inferiore ai 100 mila euro a 15,7 anni per i grandi progetti del valore di oltre 100 milioni di euro; sono ritardi da ricercare nella burocrazia, nei tanti ricorsi amministrativi, nella lunga crisi del Paese che ha colpito migliaia di imprese.

E' proprio in tale contesto di grandi incertezze che il settore delle costruzioni ha sofferto e continua a soffrire, più di altri ed è proprio qui che si stima la perdita di circa 600mila posti di lavoro e la chiusura di circa 120mila imprese.

Eppure le infrastrutture da realizzare, ristrutturare o completare, restano numerose; come ponti, scuole, edifici pubblici e strade dei centri abitati o esterne dove si aprono buche ed i manti stradali con relativa segnaletica sono da rifare. Il Mezzogiorno, stando alle recenti aperture del nuovo Governo, ancora confida nel completamento delle innumerevoli opere incompiute, così come nelle rivendicazioni sindacali rilanciate in tutti questi anni unitariamente dalle Confederazioni e dalle Categorie attraverso numerose iniziative.

Per le potenzialità possedute, abbiamo sempre sostenuto che questa parte della Puglia e del Paese che si affaccia sul Mar Ionio, potrebbe divenire, stante la collocazione strategica del porto di Taranto insieme con quello di Brindisi, una grande piastra logistica ed un grande terminal retro/portuale solo se ben collegato da una rete infrastrutturale moderna ed efficiente.

Un territorio con tali caratteristiche avrebbe l'opportunità di rilanciare compiutamente settori come il mare, la pesca, il turismo, l'agriturismo, l'agricoltura di qualità, generando concrete opportunità di sviluppo aggiuntivo. Collegare strutturalmente questo territorio significa inoltre valorizzare il commercio, la promozione di aggregazione fra operatori per la realizzazione di politiche e servizi comuni, la collaborazione fra Comuni (Gal e Unione dei Comuni) in un quadro di ottimizzazione delle risorse e di sinergie fra commercio e turismo, la qualità degli spazi pubblici e politiche di riqualificazione urbana delle Amministrazioni.

In questo quadro, come non evocare l'infrastruttura dell'incompiuta Strada Regionale 8, che collegherà Taranto/Talsano ad Avetrana, insieme con gli svincoli di tutti i Comuni che si trovano sul tracciato e che, però, è ancora letteralmente bloccata dopo circa 40 anni dall'approvazione del progetto originario. E ciò costituisce solo una delle possibili esemplificazioni di queste aree del Sud in profondo ritardo di sviluppo, anche a causa di carenze infrastrutturali. Quando realizzata la Regionale 8 potrà rappresentare una grande opportunità in più per la valorizzazione turistica dell'area costiera orientale tarantina e salentina, così come è avvenuto per la nostra zona occidentale con la SS106.

Il tracciato Taranto/Talsano-Avetrana è di oltre 50 km, contempla aree parcheggio lungo il tratto, con la messa in sicurezza di strade secondarie di accesso al fine di agevolare mobilità alternativa del territorio, in modo particolare per il settore agricolo.

Ci chiediamo: tale tracciato, a distanza di tanti anni dal progetto originale, risulta confermato? Si trattava di un intervento finanziato con circa 193 milioni di euro tra fondi Fsc e Regione Puglia nell'ambito del Patto per la Puglia.

Sulla strategicità territoriale particolarmente evidente di questa infrastruttura, da quando è partita la progettazione, si sono consumati fiumi di parole, comunicati stampa e messe in