AbruzzoWeb
Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click

VERSO IL MASTERPLAN, ECCO I SINDACATI: ”PIU’ FONDI AL LAVORO, NO A MEGAOPERE”

20 Ottobre 2015



PESCARA – No a nuove megaopere impattanti, ma interconnettere e potenziare le infrastrutture abruzzesi esistenti, puntare sulla ferrovia e non sull’automobile per esempio per avvicinare Pescara e L’Aquila. E, soprattutto, più risorse per l’occupazione e meno tasse per chi investe.

Sono solo alcuni dei desiderata dei sindacati che ieri hanno partecipato a Pescara all’incontro tra il presidente della Regione, Luciano D’Alfonso, con le parti sociali e associazioni di categoria, sulla proposta abruzzese per il masterplan per il rilancio del Sud, voluto dal presidente del Consiglio, Matteo Renzi, che consentirà anche all’Abruzzo di attingere a risorse che potrebbero, almeno stando agli annunci, attestarsi sui 7 miliardi complessivamente.

Dopo il lavoro dello staff di esperti con la regia dello stesso D’Alfonso, già documentato da *AbruzzoWeb*, si è ancora ad una fase di bozza e della condivisione con le parti sociali. Per le infrastrutture da finanziare, il piatto forte del masterplan, da mettere in cima alla lista tra le tantissime di cui si è fatta menzione in queste settimane, non è stato reso noto ancora un elenco ufficiale e definitivo. Ci saranno solo, questo è certo, quelle cantierabili entro 24 mesi, ed è per questa ragione che ad esempio non potrà esserci come confermato ieri la superstrada Bussi-Popoli, ultimo tratto per velocizzare la statale 17 nella direttrice Lì’aquila Pescara.

L’obiettivo comunicato dallo stesso governatore è, comunque, quello di essere la prima regione d’Italia a sottoscrivere con Renzi l’accordo, entro novembre, come auspicato già all’Aquila nella prima e fugace visita del premier.

È in arrivo una riunione proprio per fare il punto sul masterplan, prevista per i primi giorni di novembre, con Claudio De Vincenti, sottosegretario allo Sviluppo economico, e Luca Lotti strettissimo collaboratore di Renzi, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio nonché segretario del Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe).

Certi sono i capitoli di cui andrà definito il masterplan: industria sostenibile, capitale umano, infrastrutture e mobilità, economia del mare e tutela del territorio.

Impostazione articolata e non unidirezionale che ha trovato l’apprezzamento al tavolo pescarese sia di Gianni Di Cesare, segretario regionale della Cgil, che di Roberto Campo, segretario regionale della Uil. Il segretario regionale della Cisl Maurizio Spina, non ha potuto partecipare all’incontro.

“È una buona impostazione – commenta Di Cesare a questo giornale – anche se, poi, il giudizio potrà essere dato quando saranno chiari i dettagli e i contenuti”.

“Nel capitolo industria sostenibile – aggiunge Campo – si chiedono risorse per dotare di banda larga i nuclei industriali, per ottimizzare la depurazione delle acque, implementare l’energia rinnovabile e se obiettivo è aumentare la competitività, allora si va nella giusta direzione, perché la sostenibilità ambientale significa anche meno costi”.

Nel capitolo, anch’esso in fieri, sul “capitale umano”, spunta la proposta dell’occupabilità degli over 30 e over 50.

“Una sorta di garanzia giovani, riservata ai under 29, è pensata per quelle fasce di lavoratori che hanno difficoltà a

ricollocarsi – prosegue Di Cesare – e può essere uno strumento molto utile”.

Ma, sottolinea il segretario Cgil, “abbiamo chiesto che il masterplan metta al primo posto la necessità di implementare per la nostra regione il Fondo sociale europeo (Fse) e il Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) per interventi sul capitale umano, per favorire politiche occupazionali assolutamente urgenti”.

“Il governo deve mantenere l’impegno di compensare i tagli dei fondi europei da 321 milioni degli ultimi anni – concorda Campo – e questo è un punto fermo secondo noi del masterplan, collegato alla necessità di definire meglio le risorse e le strategie legate all’inclusione sociale e della formazione professionale”.

E aggiunge anche l’esponente Uil che occorre “ arricchiere il Master Plan con un allegato fiscale, che contenga un piano di graduale ma strutturale ed integrale azzeramento delle maggiorazioni di tasse (addizionale regionale Irpef ed Irap) che cittadini ed imprese pagano in Abruzzo a causa dell’extra-deficit sanitario che comportò a suo tempo il commissariamento della Regione sulla Sanità”.

Venendo poi al capitolo più pesante, quello delle infrastrutture, i sindacati mettono un paletto: no a interventi impattanti e faraonici, di cui l’Abruzzo non ha bisogno. Perché basta intervenire sull’esistente. E concordano, dunque, su un’anticipazione fornita da D’Alfonso in merito alla velocizzazione delle ferrovie Pescara-Roma e Pescara-L’Aquila.

Altre opere che potrebbero essere messe in lista, se subito cantierabili, sono il potenziamento dei porti di Pescara, di Ortona e di Vasto, il prolungamento della pista di atterraggio dell’aeroporto di Pescara, l’ultimazione della Teramo Mare; la pedemontana Abruzzo-Marche, tratta Guardiagrele-Val di Sangro-Fara San Martino, variante alla statale 16 in corrispondenza degli abitati di Vasto-San Salvo, Francavilla al Mare-Ortona, Montesilvano-Silvi, collegamento Loreto Aprutino-Penne, prolungamento dell’asse attrezzato con il porto di Pescara.

“Per accorciare le distanze tra Pescara e L’Aquila non bisogna puntare sulla gomma – spiega Di Cesare – e nutriamo dubbi sugli investimenti da fare sulla statale 17, in particolare sul lotto Navelli-Bussi, che comunque non sarà inserito nel masterplan perché non cantierabile in tempi brevi. Basta invece quello che è già previsto nel masterplan, come ha confermato D’Alfonso, ovvero l’intervento che consentirà, con appena 4 milioni di euro, di bypassare lo scalo ferroviario di Sulmona, recuperando il vecchio tratto dismesso di Pratola Peligna e poi intervenire con altre opere di miglioria, per far sì che in un’ora e mezza si possa andare da Pescara all’Aquila, ma in treno, mezzo più ecologico e strategico, e non con l’automobile”.

“È finita la stagione degli interporti costruiti negli anni ‘90 e che sono rimasti cattedrali nel deserto – conclude Campo – Le proposte da fare nel masterplan devono essere solo interconnessioni di ciò che è slegato, non c’è bisogno di manutenzione ferroviaria e stradale. Che permetta di riconnettere i sistemi. Non servono ponti d’oro, ma più passaggi a livello automatici, raddrizzare le curve delle vie di comunicazioni esistenti”.

© 2026 Abruzzo Web Enfasi srl - Quotidiano digitale registrato presso il Tribunale dell'Aquila con decreto n°501 del 2 settembre 2003
Iscrizione al ROC n. 26362 - P.IVA 01812420667
Direttore responsabile Berardo Santilli