



SEGRETERIE REGIONALI ABRUZZO

FONDERIA ABRUZZO

Fortezza di Civitella del Tronto, 9 luglio 2016

Contributo per la definizione del documento conclusivo "Agenda Abruzzo 2019"

Tavolo tematico: "Reti per la connettività: infrastrutture e trasporti"

1. lo sviluppo del territorio non può prescindere dalle infrastrutture: stato dell'arte e prospettive.

La competitività della Regione Abruzzo, nonché l'allineamento del nostro territorio a standard europei di qualità della vita, passa necessariamente da una politica di investimento nell'ambito infrastrutturale.

Con la recente approvazione del Masterplan si è avuta una importante ma comunque non esaustiva risposta sul tema, soprattutto se rapportato al deficit infrastrutturale che la Regione Abruzzo sconta rispetto alla media del Paese.

Apprezzabili gli interventi programmati/finanziati sul sistema portuale regionale, come evidenti sono gli interventi per l'aeroporto d'Abruzzo.

Emerge però con altrettanta evidenza l'assenza progettuale e economica relativa a previsione di interventi che darebbero risposta concreta tanto alla competitività quanto alla qualità della vita dell'intera comunità, e ci riferiamo, a mo' di esempio, al progetto filoviario dell'area metropolitana nonché al recupero di tratte ferroviarie regionali, ex FAS, per il territorio dell'alto Sangro.

2. Infrastrutture efficienti per una sostenibilità del trasporto e per la crescita produttiva della Regione: TPL e merci

Lo spostamento di importanti quote di traffico dal mezzo privato al mezzo pubblico rappresenta una delle sfide fondamentali da vincere nel prossimo futuro.

In tal senso occorre raccogliere la sfida partendo dal riordino programmatico e funzionale dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Innanzitutto bisogna completare la riprogrammazione dell'offerta dei servizi, stranamente al momento interessante i soli servizi dei vettori pubblici, rendendo funzionale l'intermodalità gomma/ferro mediante una maggiore incisività dei servizi di adduzione rispetto alle linee principali: il recupero delle sovrapposizioni, solo parzialmente cominciato, e la definitiva presa di coscienza del ruolo di Ente programmatore della Regione Abruzzo, che si concretizza nella capacità di ridisegnare tutto il trasporto pubblico attraverso una nuovo Piano dei Servizi Minimi che poi rappresenterà l'oggetto delle prossime gare, sono i capisaldi di questa delicatissima sfida.

Tali aspetti sono ovviamente condizionati da un quadro economico deficitario che rende incerta la sostenibilità economica del TPL, peraltro condizionata dal raggiungimento di obiettivi/parametri di natura normativa, imposti dal 2013 dal Governo nazionale, non sempre rispondenti a situazioni morfologiche e demografiche che, come in Abruzzo, rendono difficoltoso il raggiungimento degli stessi.

Gli investimenti previsti per le porte di ingresso attraverso le rotture di carico rappresentano un segnale chiaro e utile a modificare l'impostazione del servizio di TPL tanto per gli EE.LL. quanto per i cittadini.

Il diverso approccio culturale e politico auspicato passa attraverso l'integrazione tariffaria, con il biglietto unico regionale, e la lotta all'evasione che, dai dati in possesso, rappresenta una voce importante nel capitolo dei mancati introiti. Questo fenomeno rappresenta un duplice danno per il settore in quanto determina da una lato minori introiti per gli esercenti e dall'altro minori risorse derivanti dall'adozione di provvedimenti di penalizzazione del governo nazionale. Dalla minore disponibilità di risorse ne consegue l'impoverimento dell'offerta di servizi TPL ai cittadini.

A questo proposito Questi sono obiettivi che l'attuale Governo regionale deve concretizzare entro la vigente Legislatura, dando piena ed effettiva attuazione a quanto previsto dall'art 29 della Legge regionale n° 7 del 13 gennaio 2014.

E' necessario altresì che alle politiche attive per il trasporto viaggiatori si accompagnino, con altrettanta decisione e progettualità, interventi ed investimenti per ridare slancio al trasporto merci, soprattutto avendo un player regionale pubblico potenzialmente funzionale allo sviluppo del territorio.

Il raddoppio della linea ferroviaria Pescara – Chieti, previsto nel Masterplan, è sicuramente funzionale anche al miglioramento della fruibilità dell'Interporto di Manoppello.

Con la consapevolezza della non esaustività dell'intervento, diventa fondamentale ottimizzare le realtà territoriali caratterizzate da importanti insediamenti industriali e produttivi.

Il riferimento non può non cadere sulla'area della Val di Sangro dove, specie attraverso la modalità ferroviaria e con il miglioramento del collegamento con la linea adriatica, bisogna prevedere e incentivare il ruolo strategico di TUA in tale ambito.

Altra partita importante è quella che riguarda l'aeroporto che, negli ultimi anni, ha perso quasi totalmente quote di traffico cargo.

E' necessario invertire tale tendenza riappropriandosi del ruolo attraverso interventi legislativi regionali allo scopo mirati.

In ultimo, per quanto attiene il trasporto merci e la logistica, non possiamo non sottolineare la problematica che investe appieno il mondo del lavoro laddove il recupero dei costi passa attraverso azioni improprie di dumping contrattuale.

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono che le clausole sociali di natura contrattuale rappresentino condizione necessaria all'accesso a sgravi e/o risparmi che dovessero derivare da politiche regionali di sviluppo.

Per tutto quello che attiene il trasporto Merci auspichiamo l'istituzione di uno specifico Osservatorio attraverso il quale monitorare i diversi aspetti che lo caratterizzano.

3. Aeroporto come volano per turismo

La funzione dell'aeroporto è particolarmente strategica per la regione Abruzzo anche per la carenza di infrastrutture rispetto al resto del Paese (alta velocità ferroviaria, rete autostradale a tre corsie, ...) e conseguentemente si condividono le iniziative intraprese dal Governo regionale presso la Comunità Europea per salvaguardare gli aeroporti minori e di interesse nazionale come quello abruzzese.

In questa ottica sollecitiamo l'individuazione del finanziamento per gli interventi di implementazione delle strutture dell'aeroporto d'Abruzzo previsti dal Masterplan e, nello specifico, l'allungamento della pista di volo ed il collegamento dello scalo mediante fermata ferroviaria dedicata.

Ribadiamo che l'operatività dell'aeroporto è essenziale anche per assicurare un livello ottimale dei servizi di soccorso in mare e in terra in considerazione delle caratteristiche morfologiche del territorio Abruzzese e Molisano.

4. Portualità abruzzese sotto Autorità portuale di Civitavecchia per complementarità

Si conferma la condivisione della individuazione delle singole peculiarità dei porti abruzzesi (Vasto, Ortona Pescara e Giulianova) e conseguentemente dei finanziamenti assegnati per il potenziamento delle citate infrastrutture.

Si ritiene che per gli aspetti gestionali l'autorità portuale di riferimento non possa essere quella in diretta concorrenza con i porti d'Abruzzo: Ancona.

L'individuazione dell'autorità portuale di Civitavecchia rappresenterebbe pertanto lo strumento per il rafforzamento della coesione attraverso un maggiore equilibrio tra le diverse aree del Mediterraneo e dell'Europa dell'Est e Ovest.

LE SEGRETERIE REGIONALI

FILT CGIL – FIT CISL – UILTRASPORTI
(Franco Rolandi) (Alessandro Di Naccio) (Giuseppe Murinni)