

Le quattro mosse per il rilancio. Patto anti crisi imprese-sindacati. Infrastrutture, le occasioni mancate: interporto, strada mare-monti, casello A 14 per l'area vestina, aeroporto, ferrovie e ovviamente porto di Pescara

Quando la crisi esce dai diagrammi e comincia a tirare fuori dalle fabbriche un'intera generazione, quando la lista degli iscritti all'ufficio di collocamento si allunga in un anno di undicimila nomi; quando dietro i numeri spuntano principalmente facce di donne e ultracinquantenni per un territorio l'alternativa è rassegnarsi al declino o cercare tutte le strade per venirne fuori. Quelle individuate da Confindustria, organizzazioni artigiane e sindacati sono quattro: infrastrutture, progetti industriali, valorizzazione dei fattori di sviluppo, una rete di tutele per la parte più debole del mondo del lavoro. E' l'impalcatura del documento unitario per il rilancio competitivo di Val Pescara e area Vestina, l'epicentro della crisi nella provincia pescarese. Lo hanno firmato, e presentato ieri a palazzo dei marmi, Enrico Marramiero, numero uno degli industriali, Domenico Tronca e Ernesto Petricca (Confapi), Riccardo Colazzilli e Carmine Salce (Cna), Paolo Castellucci (Cgil), Umberto Coccia (Cisl), Luca Piersante (Uil), Gianna de Amicis (Uil).

Servirà, hanno spiegato, a dare a Regione, ministero dello sviluppo economico e Agenzia per l'attrazione di investimenti una bussola per riorientare il sistema produttivo provinciale. Lavorando su moda, metalmeccanica, e agricoltura, le tre vocazioni tradizionali, ma anche sulle nuove frontiere rappresentate da energie alternative, sostenibilità ambientale, ricerca e innovazione, economia della conoscenza, internazionalizzazione. Una griglia rigida attraverso la quale filtrare in primo luogo i progetti di investimento già censiti da Abruzzo sviluppo nel piano Fabbrica Abruzzo: 90 milioni di investimenti provati che potrebbero dare subito 220 posti. Consistenti, hanno spiegato sindacati e imprenditori, i numeri messi in moto dallo sblocco dei fondi Fas e da canali europei: una settantina di milioni in tutto. Il vero problema, dice però Enrico Marramiero, è rappresentato da tempi e zavorre burocratiche: «Noi parti sociali abbiamo fatto in fretta il compito assegnatoci dall'assessore allo sviluppo Alfredo Castiglione. La politica ora deve velocizzare emanazione di bandi e selezione delle offerte. Un'impresa pronta a investire non può attendere fino a tre anni per una risposta, è un meccanismo perverso che rischia di premiare chi merita meno». Il timore dell'assalto alla diligenza, un film visto più volte da queste parti, è condiviso dal sindacato che, come spiega Castellucci, ha premuto per inserire nel documento il vincolo dei sette anni: «Chi avrà accesso alle risorse per il rilancio dell'area di crisi non potrà lasciare prima il territorio».

Ma tutto comincia dalle precondizioni dello sviluppo industriale. La rete infrastrutturale della provincia pescarese è un rosario di incompiute e occasioni mancate: interporto, strada mare-monti, casello A 14 per l'area vestina, aeroporto, ferrovie e ovviamente porto di Pescara. «Occhio - dice il numero degli industriali - così la provincia che ha lungamente trainato l'Abruzzo rischia di perdere la sua centralità nella direttrice Adriatico-Tirreno e il ruolo di porta dei Balcani. Marche e Puglia rischiano di soffocarci per sempre». Una storia di treni persi, e non solo treni.