

Lioni-Grottaminarda

L'eterna annunciata

Venti chilometri per congiungere il Tirreno all'Adriatico e dare una chance di sviluppo all'Irpinia

ALESSANDRO CALABRESE

Avellino

Un progetto lanciato per la prima volta quarant'anni fa e che aspetta ancora di essere realizzato. Ma, soprattutto, un'infrastruttura vitale per un bel pezzo dell'Irpinia e del Mezzogiorno, la cui costruzione è stata annunciata mille volte e mai realmente eseguita. Parliamo della Lioni-Grottaminarda, arteria che, specie dopo il terremoto, amministratori e politici di turno hanno sbandierato ai quattro venti per placare richieste e solleciti di sindacati, imprenditori e opinione pubblica.

In totale si tratta di appena 20 chilometri di strada che andrebbero a completare la cosiddetta "Trasversale del Sud", un'opera che ancora oggi non ha raggiunto lo scopo per cui era stata progettata e pensata: quello cioè di congiungere l'Adriatico e al Tirreno. Insomma, c'è il progetto, definitivamente approvato, le imprese, e, ultimamente, anche i fondi.

Ma di lavori ancora non se ne parla. Pare, secondo stime realistiche, che l'intervento si possa cantierare tra la fine del 2013 e l'inizio 2014. Anche in questo caso, però, siamo nel campo delle ipotesi. Niente di concreto.

Nonostante la notizia ufficiale dello stanziamento, che ormai risale al 3 agosto scorso, infatti, nessuna data è stata fissata. Del resto, ciò che salta agli occhi andando a ritroso tra i titoli dei giornali è proprio il numero delle volte che l'argomento è stato trattato. Il taglio? Sempre lo stesso: il ritardo nella realizzazione di un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo dell'intera provincia.

Per questo motivo la Lioni-Grottaminarda è entrata a giusta ragione nell'elenco di quelle opere promesse, programmate e annunciate ma mai portate a termine. Uno dei leit-motiv più ricorrenti di quella che è stata definita la "politica degli annunci", tipicamente italiana e con una specifica caratterizzazione meridionale.

A tirare in ballo ancora una volta l'opera, la notizia del finanziamento della variante di Grottaminarda (altro intervento in sospeso da anni), collegata all'arteria che unisce l'Ufita all'Alta Irpinia. Ma anche su questo progetto c'è poca fiducia, ben sintetizzata dal segretario della Fillea Cgil, Antonio Famiglietti: «Se in Irpinia fossero state avviate la metà delle opere annunciate dalla Regione Campania, oggi saremmo la provincia più sviluppata d'Europa...». L'esponente sindacale, dunque, non nasconde i suoi dubbi all'indomani dell'annuncio dell'assessore regionale Sergio Vetrella

circa l'avvio dei lavori e, collegandosi con le altre infrastrutture in attesa di realizzazione, denuncia: «Troppi cantieri attendono il via da troppo tempo. Siamo preoccupati che dopo i proclami, anche per la variante di Grottaminarda e la Lioni-Grotta, segua un lungo periodo di silenzio con le opere ferme al

palo...».

Ma questo è solo l'ultimo capitolo di una vicenda lunga e tormentata, nella quale sono stati proprio i sindacati a lanciare l'allarme. Sfolgiando l'archivio di "Ottopagine" troviamo innumerevoli articoli, approfondimenti e servizi su questa storia. E per evitare di essere prolissi e dispersivi ci limitiamo a riportare solo alcune dichiarazioni rilasciate dagli addetti ai lavori negli ultimi due anni. Da quando, cioè, è stato redatto il famoso "Patto per lo sviluppo", accordo tra le principali sigle sindacali e Confindustria per sollecitare, insieme, la politica a realizzare le infrastrutture irpine ritenute decisive per il futuro del territorio. Scorrendo dichiarazioni e missive del periodo in esame, tra le altre cose, troviamo:

Venerdì 5 marzo 2010 confermato nel suo ruolo di segretario al XVI Congresso provinciale della Cgil di Avellino, Vincenzo Petruzzello nel primo discorso programmatico dice: «...Bilanciare le grosse conurbazioni delle fasce costiere della Campania e della Puglia, avviare subito i progetti per le infrastrutture già cantierate come la Lioni-Grottaminarda... Non più infrastrutture solo al servizio delle filiere produttive esistenti ma esse stesse capaci di creare buona occupazione...».

Martedì 7 settembre 2010 arriva il sollecito dell'assessore provinciale alla Viabilità e alle Opere Pubbliche, Generoso Cusano preme sulla conclusione dell'opera e scrive al presidente della Regione Campania, Caldoro, al vicepresidente De Mita, all'assessore Trasporti e Viabilità, Vetrella e al Ministero per lo Sviluppo economico. Nella sua missiva, l'assessore invita la Regione ad attivarsi con urgenza per il completamento dell'importante asse viario. Come premessa al sollecito, Cusano allega una serie di motivazioni tecniche inerenti l'opera... «Considerato che il 27 luglio si è concluso l'iter di approvazione del progetto esecutivo, ed è stato firmato l'atto aggiuntivo per l'affidamento dei lavori subordinato alla disponibilità dei fondi, si invita la Regione Campania e met-

tere in essere ogni utile ed urgente iniziativa volta a reperire le risorse necessarie all'avvio dell'opera». Nello stesso giorno su "Ottopagine" la dichiarazione del segretario generale della Cisl Irpinia Mario Melchionna che giudica positivo l'intervento dell'assessore e sottolinea l'importanza dell'infrastruttura, che rientra anche tra gli obiettivi prioritari del documento unitario firmato da Cisl, Cgil, Uil e Confindustria: «...l'opera ha un valore fondamentale dal punto di vista strategico per la nostra Provincia e soprattutto economico per l'impatto occupazionale che ne deriverebbe».

Sabato 20 novembre 2010 il segretario della Uil Franco De Feo sull'ennesimo tentennamento afferma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

«Scelta che riteniamo selza alcuna giustificazione. A distanza di trent'anni dal sisma del 1980, ci viene negata la possibilità di realizzare una delle infrastrutture più importanti per questa provincia. Ancora una volta il Mezzogiorno e la Campania, in particolar modo, viene penalizzata rispetto a decisioni che riguardano lo sviluppo di queste terre. La Lioni - Grottaminarda è un'opera di vitale importanza per rendere questa provincia e il suo distretto industriale realmente competitivo e per aprire le strade dell'Europa a chi investe in Valle Ufita, in Alta Irpinia e nell'area di Pianodardine... Di fatto con questa decisione si continua a tagliare fuori un pezzo d'Italia. Speriamo che dinanzi all'ennesimo diniego per la provincia di Avellino i rappresentanti istituzionali e i referenti politici irpini sappiano far sentire la propria voce, portando avanti, con fermezza ed efficacia, le istanze del territorio che li ha eletti».

Domenica 6 febbraio 2011 la Uil chiede un'accelerazione sull'iter di approvazione del patto per lo sviluppo: «...Ad ognuno le proprie responsabilità, e sono gravi quelle della Regione Campania, del Governo Nazionale e della politica che li sostiene. A loro si

chiedono risposte certe su "Accordi di Programma", "Accordi di Reciprocità", completamento delle infrastrutture materiali (Lioni-Grottaminarda e Cervinara-Pianodardine) e delle aree industriali...».

Venerdì 11 marzo 2011 la Uil ribadisce la richiesta di finanziamento delle opere infrastrutturali ritenute strategiche per lo sviluppo, prima fra tutte la Lioni-Grottaminarda.

Venerdì 25 marzo 2011 Mario Melchionna (Cisl): «Infrastrutture ignorate, poche risorse per l'Irpinia... Non abbiamo risposte concrete in merito al completamento della Lioni-Grottaminarda...».

Giovedì 5 maggio 2011 la Uil: «Adesso anche la coerenza e la responsabilità di Cgil, Cisl e Uil, promotori del Patto per lo sviluppo ed il lavoro, è fondamentale per acquisire piena consapevolezza delle rivendicazioni della vertenza Irpinia e per programmare iniziative interne ed esterne di coinvolgimento degli organismi dirigenti provinciali e degli interlocutori istituzionali. Vorremmo consigliare al Consigliere regionale, Antonia Ruggiero, promotrice di una sollecitazione al Ministro Matteoli per la Lioni-Grottaminarda, di attivare immediatamente un incontro con l'interlocutore governativo con la partecipazione dei soggetti sociali presenti al tavolo anticrisi. Al Presidente Sibilia vorremmo chiedere uno scatto di orgoglio convocando, senza indugi, tutti i soggetti facenti parte del progetto con gli Stati Generali del Lavoro».

Venerdì 6 maggio 2011 il consigliere regionale, Antonia Ruggiero: «Mi sarei aspettata solidarietà e condivisione istituzionale per tentare, dopo anni di immobilismo e colpevole indolenza, di portare in primo piano e a soluzione il problema della Lioni-Grottaminarda; un'arteria di importanza strategica per la nostra provincia. In tal senso, mi sono attivata coinvolgendo ai più alti livelli l'assessore regione ai Trasporti, Sergio Vetrella, e il ministro Altero Matteoli».

Sabato 14 maggio 2011 Antonio Famiglietti, segretario organizzativo della Cgil di Avellino: «La visita del sottosegretario Miccichè costituisce l'ennesima occasione per prendere in giro la provincia di Avellino. Dopo gli annunci del governo e dei ministri che a vario titolo hanno promesso investimenti ed interessamento per l'Irpinia, senza che fino ad ora sia arrivato un solo centesimo di euro... E' uno strano e stucchevole derby che si gioca sulle opere da finanziare - commenta - ad ogni visita, ogni protagonista promette,

secondo convenienza l'interessamento affinché arrivino in Irpinia i fondi per l'una o l'altra opera. Adesso il derby è tra la bretella Lioni-Grottaminarda e la stazione per l'Alta capacità della Valle Ufita. Non comprendiamo perché le due opere pubbliche siano ad escludendum...».

Martedì 7 giugno 2011 il Comitato esecutivo della Cisl «chiede impegni precisi e chiarezza sulle strategie per infrastrutture e logistica in Valle Ufita».

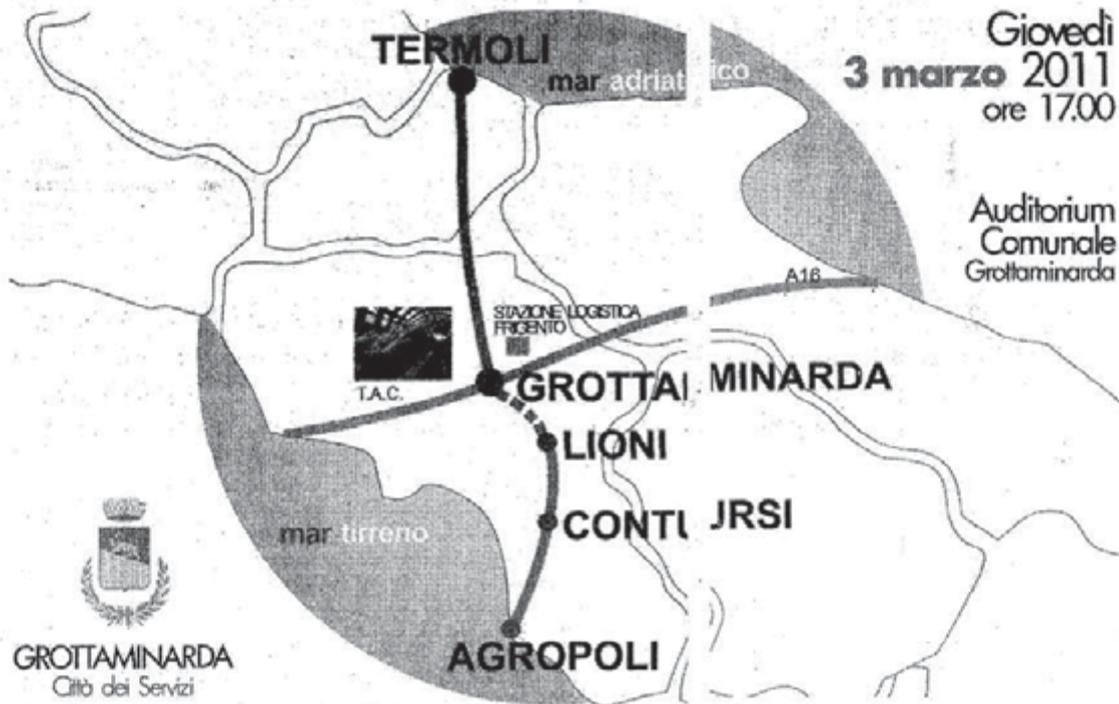
**Di lavori ancora non se ne parla.
Secondo stime realistiche il
cantiere potrebbe aprire tra la fine
del 2013 e l'inizio del 2014**

**L'asse è entrato a giusta ragione
nell'elenco delle opere promesse,
programmate e annunciate ma
mai portate a termine**

**Famiglietti
(Fillea-Cgil):
«Se in Irpinia
fossero state
avviate la metà
delle opere
annunciate,
oggi saremmo
la provincia più
sviluppata
d'Europa»**

**Dalle sigle sindacali tante critiche
nei confronti delle istituzioni,
colpevoli di elargire solo promesse
ma neanche un centesimo**

**Negli ultimi due anni numerosi
sono stati gli affondi di Cgil, Cisl e
Uil che hanno sollecitato
Provincia, Regione e Governo**



Giovedì
3 marzo 2011
ore 17.00

Auditorium
Comunale
Grottaferrata



Dopo il finanziamento

Melchionna: «Finalmente nuovo impulso al territorio»

Per Zecchino risultato figlio della coesione. Sena: «Battaglia iniziata con De Mita e De Vito»

Le dichiarazioni di alcuni politici e sindacalisti irpini pubblicate su "Ottopagine" successivamente al finanziamento.

Sabato 6 agosto 2011

«Con il finanziamento della Lioni-Grottaferrata, nel quadro dei fondi Cipe, finalmente il Governo ha battuto un colpo a favore del Sud e, fatto davvero importante, in Campania, anche le aree interne - grazie all'attenzione istituzionale dell'Assessore Vetrella - ricevono il giusto impulso verso la crescita e il superamento di ataviche e penalizzanti carenze». Il Consigliere regionale **Ettore Zecchino** esprime piena soddisfazione per il via libera alla grande rete di collegamento che valorizza il Meridione appennino aprendo le porte all'ulteriore potenziamento della circolazione e allo sviluppo sull'asse autostradale Napoli-Bari. Un risultato figlio della speciale coesione territoriale e dell'azione congiunta dei cinque consiglieri

di ALCA
Avellino

regionali irpini, ma scaturita anche dall'impegno dei sindaci e dal convegno-mobilitazione promosso mesi fa dal primo cittadino di Grottaferrata Giovanni Iannicello.

Il segretario generale della Cisl Irpina, **Mario Melchionna**, interviene in merito allo stanziamento dei fondi Fas (220 milioni di euro) per la realizzazione dell'asse viario Lioni-Grottaferrata: «Un progetto che riveste un'importanza strategica per lo sviluppo dell'Irpinia, ma soprattutto un'opera infrastrutturale di rilievo nazionale. L'opera consentirà non solo di collegare il nostro territorio con le principali direttrici dal Tirreno all'Adriatico, ma creerà principalmente sviluppo e occupazione, in particolare nel settore edile. Una delle priorità

contenuta nel Patto per lo Sviluppo e l'Occupazione in Irpinia, sottoscritto anche dalle Organizzazioni Sindacali per dare un nuovo impulso all'economia del nostro territorio, più volte penalizzato a causa di una politica troppo spesso assente».

Domenica 23 ottobre 2011

L'ex consigliere regionale **Mario Sena** parla della Lioni-Grottaferrata come di «...una battaglia interna che ha avuto inizio già quando i gruppi dirigenti della Dc, con Ciriaco De Mita e Saverino De Vito, discutevano della necessità di una linea di sviluppo lungo la dorsale interna. Da allora, il discorso si è collegato con quello delle aree industriali irpine e degli insediamenti Fiat della Valle Ufita, che mettevano il progetto dell'asse Contursi-Grottaferrata al centro dello sviluppo locale. Erano gli anni dei Pon, 2000-2010, quando questa infrastruttura fu individuata come asse di collegamento del corridoio europeo».

«Lioni-Grotta ok, ma non privarsi dell'Irisbus»

Il consigliere regionale Zecchino: qualcosa si muove sulle infrastrutture, la Fiat sbaglia a chiudere



«Con il finanziamento della Lioni-Grottaminarda, nel quadro dei fondi Cipe, finalmente il Governo ha fatto un colpo a favore del Sud e fatto davvero importante, in Campania, anche le altre iniziative - grazie all'attenzione internazionale dell'Assessor Verrillo - rinnovo il giusto traguardo verso la crescita e il superamento di stacchi e penalizzazioni croniche». Il consigliere regionale Ettore Zecchino espone piena soddisfazione per il via libera alla grande rete di collegamento che valorizza il Mezzogiorno e apre la porta all'ulteriore potenziamento della infrastruttura e alle migliori opportunità di sviluppo regionale. «L'opera è un tassello importante della strategia di sviluppo della Campania, che si inserisce in un quadro di sviluppo europeo e nazionale. La Lioni-Grottaminarda è un'opera di grande importanza perché in un futuro a cui l'Italia guarda con grande attenzione, grazie all'arrivo Lioni-Grottaminarda e alla rete di collegamenti con il territorio di Valle Ullia può avere un ruolo decisivo che la rende un'opera di grande importanza. È un'opera che, se realizzata, apre il futuro della Campania, quella dell'Irisbus, e costituisce il consigliere regionale della Dc - a nostro avviso dopo l'intervento di Renzi, che ha autorizzato la mar-

opera infrastrutturale di rilievo nazionale. L'opera consentirà non solo di collegare il nostro territorio con le principali direttrici del Tirreno e dell'Adriatico, ma creerà principalmente sviluppo e occupazione in particolare nel settore edile. Una delle priorità contenute nel Piano per lo Sviluppo e l'Occupazione in Italia, sottoscritto anche dalle Organizzazioni Sindacali per dare un nuovo impulso all'economia del nostro territorio, più volte penalizzato a causa di una politica troppo spesso scorretta. Il Governo, non può pensare di aver risolto i problemi dell'Italia attraverso il possibile stanziamento di una parte di risorse necessarie alla realizzazione di un'opera infrastrutturale. Occorre la certezza sul tempo di realizzazione e sulla totale copertura finanziaria indispensabile al completamento dell'opera. Quali prospettive occupazionali e di sviluppo potrebbero presentarsi a breve, a medio e a lungo termine? Una situazione di crisi non è un problema per il nostro territorio i numerosi collegamenti stradali che saranno in futuro realizzati sono la presenza di aziende, lavoratori e imprenditori. Una situazione produttiva, alla quale è difficile trovare soluzioni, ma soprattutto disagevole nel momento di crisi. Una situazione produttiva, alla quale è difficile trovare soluzioni, ma soprattutto disagevole nel momento di crisi. Una situazione produttiva, alla quale è difficile trovare soluzioni, ma soprattutto disagevole nel momento di crisi.

Lioni-Grottaminarda, dal Cipe via libera al finanziamento

San Marino. Il consigliere regionale ha faccettato la proposta della maggioranza sulla manovra di assessorato di bilancio e sul movimento collegato. Al momento del voto, l'opposizione ha abbandonato l'aula per protesta sottolineando che il ricorso alla fiducia "vuole il Consiglio delle sue prerogative e pone un problema di democrazia". Secondo indiscrezioni circolate ieri nella sede del Consiglio regionale del parlamento campano, il PdL avrebbe sbandato la fiducia al governatore in cambio di certezze in fatto di nomine nelle Asl campane. Caldoro avrebbe fornito rassicurazioni e rinvii, fermando il tutto. La giunta si riunirà oggi pomeriggio per decidere sui nuovi manager delle 12 Asl campane. La manovra di assessorato si era resa necessaria in seguito alla decisione del Consiglio regionale di

Consiglio regionale, via

IL PROGETTO

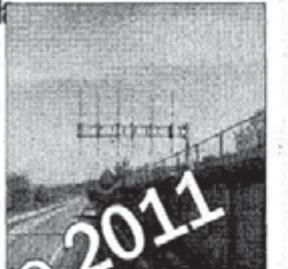
La Lioni-Grottaminarda, anello mancante dell'importante asse viario Agropoli - Termoli, nato con lo scopo di congiungere il versante Adriatico con il Tirreno, è stata riconosciuta ormai da tutti come un'opera infrastrutturale prioritaria. Alla realizzazione di questo tratto stradale di soli 20 Km, è legato il futuro e lo sviluppo dell'intera provincia di Avellino. Parliamo di un progetto da 430 milioni di euro (che prevede 16 gallerie artificiali, 3 naturali, 14 viadotti, 6 cavalcavia e 8 sottovia scatolari) per il quale sono state calcolate mille assunzioni per un tempo approssimativo di cinque anni. L'arteria è nata come la statale 691 Fondo Valle Sele, o anche strada a scorrimento veloce Fondo Valle Sele; ma per tutti è la Contursi - Lioni - Grottaminarda. L'arteria è stata realizzata con i contributi statali post-sisma, ha inizio dallo svincolo di Contursi Terme-Postiglione sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria e si snoda lungo il fondovalle del fiume Sele, attraversando per metà del suo tracciato la nostra provincia, terminando a Lioni e innestandosi nella statale 7.

L'INCHIESTA

Gli assi dello sviluppo

La Lioni-Grottaminarda: Opera cantierabile ma per ora soltanto fondi annunciati

Pochi mesi fa lo sblocco da parte del Cipe. La delibera non è ancora diventata esecutiva



Il progetto di collegamento tra Lioni e Grottaminarda è stato approvato dal Consiglio regionale di Avellino. L'opera è stata inserita nel Piano di sviluppo regionale e nel Piano di sviluppo provinciale. Il progetto prevede la realizzazione di un tratto stradale di 20 chilometri, con 16 gallerie artificiali, 3 naturali, 14 viadotti, 6 cavalcavia e 8 sottovia scatolari. L'opera è stata finanziata con i fondi Cipe. Il progetto è stato approvato dal Consiglio regionale di Avellino. L'opera è stata inserita nel Piano di sviluppo regionale e nel Piano di sviluppo provinciale. Il progetto prevede la realizzazione di un tratto stradale di 20 chilometri, con 16 gallerie artificiali, 3 naturali, 14 viadotti, 6 cavalcavia e 8 sottovia scatolari. L'opera è stata finanziata con i fondi Cipe.

«Zone interne senza tutela Il Sud resta fanalino di coda»

Sesa (ex consigliere regionale): c'è un disimpegno totale

Il consigliere regionale Sesa ha criticato il disimpegno totale del governo verso le zone interne del Sud. Ha sottolineato che il Sud resta un fanalino di coda e che non vengono prese le misure necessarie per lo sviluppo di queste aree. Ha chiesto maggiore attenzione e investimenti per le zone interne del Sud.

Prima del finanziamento

Sirignano: «Un'arteria prioritaria per tutta la provincia»

De Luca e l'emendamento alla finanziaria. Nappi: «Collegamento per le aree interne»

Le dichiarazioni di alcuni politici irpini pubblicate su "Ottopagine" prima del finanziamento dell'asse.

Martedì 13 luglio 2010

Il senatore del Pd, **Enzo De Luca**, ha sollecitato la ripresa degli investimenti sulle infrastrutture in Irpinia, nell'ottica di un sostegno dello sviluppo industriale e dell'economia locale. E in una fase di forte contrazione della spesa pubblica nel Mezzogiorno, ha presentato un emendamento alla manovra finanziaria per portare risorse sul completamento degli assi viari Lioni-Grottaminarda e Paolisi-Pianodardine. «Le due strade veloci sono considerate fondamentali per agevolare i collegamenti e lo sviluppo dell'Irpinia e del Mezzogiorno, aprendo questa parte del Paese all'area mediterranea e, con il potenziamento delle reti di trasporto transeuropee previsto nell'ambito dei Corridoi Europei 5 e 8., all'Europa centrale ed orientale, collegati in

di **ALCA**
Avellino

Italia al Corridoio 1», ha spiegato De Luca in una nota, riprendendo peraltro la questione anche durante il confronto sulla manovra tenuto a Solofra ieri pomeriggio. «L'auspicio è che il lavoro fin qui svolto e i finanziamenti stanziati per la Lioni-Grottaminarda e la Paolisi-Pianodardine non cadano nel vuoto», ha aggiunto De Luca.

Venerdì 26 novembre 2010

Il vice presidente della Provincia Vincenzo Sirignano: «Al primo punto c'è il nodo delle infrastrutture. Le priorità restano il completamento della "Contursi-Lioni-Grottaminarda" e l'Alta Capacità con la stazione "Irpina" e la piattaforma logistica. La sfida si vince se si lavora insieme, senza divisioni. Anche per questo - precisa Sirignano - un sistema urbano sovracomu-

nale potrebbe rappresentare un elemento di riequilibrio territoriale tra area urbana e periferia, ed anche un'alternativa al sistema costiero ad egemonia napoletano».

Martedì 25 gennaio 2011

Sergio Nappi (Noi Sud): «La realizzazione della Grottaminarda-Lioni-Contursi, attraversando quella parte della nostra provincia priva di utile viabilità, metterebbe in comunicazione i due assi autostradali Napoli - Bari e Salerno - Reggio Calabria, paralleli ai due corridoi di alta capacità 1 e 8; a questa va affiancata la realizzazione dell'asse viario Valle Caudina - Pianodardine. E' solo così che le aree interne della nostra provincia e del Mezzogiorno possono diventare ponte di collegamento tra l'Europa e il Medio Oriente e l'Europa e l'Africa. E' in questo modo che la piattaforma in Valle Ufita diventerebbe un nuovo snodo di interscambio con straordinarie occasioni di sviluppo per tutta l'Irpinia».

Politica Infrastrutture

L'intervento strategico è stato ritenuto prioritario da tutte le istituzioni, ma non c'è ancora l'iter definitivo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.