

**L'Abruzzo entra nel piano dei corridoi di trasporto Ue. Il Parlamento europeo approva il prolungamento della linea Baltico-adriatica. D'Alfonso: ora bisogna attivare la fase dei progetti e trovare i finanziamenti**

PESCARA L'emendamento è di poche parole: "completamento del corridoio baltico-adriatico incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica", dunque da Ravenna, dove si interrompe l'attuale corridoio, fino alla Puglia attraverso Ancona, Pescara, Bari. Si tratta di un emendamento bipartisan approvato dal Parlamento europeo mercoledì scorso e riguarda il report del relatore della Macroregione adriatico-Jonica il croato Ivan Jakovcic. Secondo il presidente della regione Luciano D'Alfonso, inserisce di diritto l'Abruzzo nella programmazione trasportistica dell'Unione europea. «Ora», scherza il presidente ricordando i 20 anni di sforzi inutili o mai tentati dalla Regione per essere parte della programmazione europea dei trasporti, «ho il diritto di girare con il cappello alla rovescia». «E' un emendamento», precisa d'Alfonso «che ci consente, come regione Abruzzo, di entrare definitivamente in Europa e nell'Europa che più vale, che è quella delle reti della trasportistica. Finalmente possiamo contare di avere la velocità e la comodità dei trasporti ferroviari e non solo», perché «sulla trasportistica si costruisce la cittadinanza» (sottolineatura non casuale: la condizione di marginalità della dorsale adriatica non è di oggi ma è dentro la storia dello Stato unitario che ha sempre valorizzato, con poche eccezioni, l'asse tirrenico). Rete Ten-T o corridoio baltico-adriatico vuol dire dunque miglioramento del trasporto, in particolare su ferro, dunque alta velocità ferroviaria, ma anche connettività delle reti energetiche, un sistema interportuale efficiente. Infine un sistema portuale all'altezza, soprattutto se si realizza come sembra certo, l'alleanza tra la portualità abruzzese (e in particolare il porto di Ortona) e l'autorità portuale di Civitavecchia, all'interno di un unico distretto portuale che unisca strategicamente Tirreno e Adriatico: il "decumano" del sistema trasportistico di cui la dorsale adriatica costituisce il "cardo". «Abbiamo creduto, fin da subito, nella possibilità di raggiungere questo obiettivo», rivela il presidente «quando abbiamo cominciato a frequentare Ivan Jakovcic, relatore di maggioranza della Strategia della Macroregione Adriatico-Jonica. Ritenevamo, infatti, che la Strategia potesse rappresentare lo snodo per penetrare la programmazione europeistica dei trasporti che ha intervalli quinquennali prima di essere rivista». «A battersi a livello politico affinché riuscisse questa operazione», ricorda D'Alfonso «oltre ai due relatori Jakovcic di maggioranza e Giuffrida di minoranza, sono stati alcuni europarlamentari italiani. Su tutti il napoletano Massimo Paolucci, ma anche Gozi e il ministro Delrio che ha già inserito nella programmazione nazionale l'allungamento delle reti». L'obiettivo non è dietro l'angolo: dovrà partire la stagione dei progetti, del reperimento delle risorse (compresa la discussione sulle quote di compartecipazione alla spesa) e delle procedure. Tre o quattro anni, prevede il presidente. Che annuncia anche la collaborazione con la senatrice pescarese di Ncd Federica Chiavaroli per inserire «riferimenti» nella legge di stabilità in discussione, sia per quanto riguarda la dorsale adriatica che la Pescara-Roma. «Un punto di forza», rimarca D'Alfonso «deriva dal fatto che è Rete Ferroviaria Italiana (RFI) a dover elaborare le progettazioni e RFI vede molto favorevolmente l'allargamento delle reti. Non a caso sono già in corso di esecuzione interventi per circa 350 milioni di euro per il potenziamento della dotazione infrastrutturale ferroviaria attraverso il cambio del materiale rotabile che si rende necessario per mantenere inalterato il livello di sicurezza alla luce dell'aumento delle velocità dei mezzi sia lungo la dorsale adriatica che sulla Pescara-Roma».