

Le nozze tra i porti per realizzare il corridoio europeo

PESCARA E' il vecchio sogno del Corridoio europeo 5 che oggi attraversa l'Italia a sud delle Alpi (la famosa Tav), da abbassare molto più giù sulla rotta: Madrid, Civitavecchia, Pescara, Spalato, Kiev. Un progetto al quale Luciano D'Alfonso iniziò a lavorare nel 2003, 15 anni fa, appena indossata la fascia di sindaco di Pescara. L'Abruzzo naturale ponte di collegamento tra Est e Ovest per il traffico merci e passeggeri, ambizione troppo alta per trovare ascolto in Europa. Così il tracciato del Corridoio 5 è rimasto quello originario: Lisbona, Madrid, Barcellona, Lione, Torino, Novara, Milano, Venezia... sino a Kiev. Nel frattempo, mentre in Val di Susa ambientalisti e produttori di mele combattevano contro le ruspe, le nuove banchine del porto di Pescara, inaugurato nel 2004, finivano sotto la sabbia e quello di Ortona iniziava ad assumere un ruolo sempre più strategico nell'ambito del trasporto merci. Si inizia così a ragionare sulle reti intermodali Ten-t: ferro, mare, gomma, per restituire all'Abruzzo un ruolo da protagonista nel Medio Adriatico e puntare sui nuovi mercati dei Balcani e della Turchia, senza tralasciare la rotta a Ovest del Tirreno. La novità comunicata dalla Regione è che l'Autorità di sistema dell'Adriatico centrale (sede ad Ancona), in cui rientra anche l'Abruzzo, ha approvato un'intesa con l'ente omologo del mar Tirreno centro-settentrionale (sede Civitavecchia) per sviluppare la direttrice tra Spagna, Balcani e Mediterraneo sud-orientale, valorizzando i collegamenti tra le due coste. Rientra così quello che la Regione non era riuscita a ottenere circa un anno fa bussando alla porta d'ingresso del ministero: inserire i porti abruzzesi sotto l'Autorità di sistema di Civitavecchia e non di Ancona, come poi è accaduto secondo la logica della direttrice adriatica che aveva convinto di più il ministro Delrio. Adesso cambia nuovamente tutto, con grande soddisfazione del delegato ai trasporti della Regione, Camillo D'Alessandro: «La strategia a cui lavoriamo da mesi, circa la specializzazione dei nostri porti rispetto ai nuovi flussi, che dall'est e dal sud del mondo raggiungono la penisola iberica, diventa realtà». D'Alessandro si sofferma sul concetto dell'Abruzzo come porta naturale del corridoio trasversale: «La nostra è l'unica regione in grado di assicurare un collegamento diretto tra Tirrenico e Adriatico attraverso il sistema delle autostrade. Civitavecchia e Ortona sono collegate senza soluzione di continuità - osserva ancora il consigliere di maggioranza -, ora si aprono scenari nuovi che siamo stati capaci di anticipare e che impongono una accelerazione». Nel Masterplan la Regione ha previsto finanziamenti per 50milioni di euro destinati agli scali di Vasto e Ortona. Interventi necessari di migliorarne l'accessibilità e i collegamenti con la rete ferroviaria: «Siamo dentro un nuovo corso della storia - sottolinea D'Alessandro - che nella partita dei collegamenti marittimi non ci vedrà più come la Cenerentola del Paese ma snodo nazionale e internazionale». Tanto resta però ancora da fare nella interlocuzione con Bruxelles, dove il prolungamento del Corridoio Baltico fino a Brindisi (oggi il tracciato si ferma a Ravenna), ha ottenuto al momento solo il sì a una mozione.