

Trasporti, Ancona batte Pescara 4 a 0. Aerei, porto, autostrada e treni: ecco perché il capoluogo marchigiano è un punto di riferimento per la costa e ci soffia servizi

PESCARA La probabile perdita dei voli notturni postali, che implicherebbe anche la chiusura dell'aeroporto nelle ore notturne, potrebbe rappresentare l'ennesimo colpo subito da Pescara a livello di trasporti, dopo l'esclusione dall'alta velocità ferroviaria, la mancata inclusione nel progetto della terza corsia autostradale e il porto chiuso a traghetti e catamarani ormai da anni. Periodicamente si torna a fare il confronto con la città della costiera adriatica più vicina a noi, Ancona. Proprio per quanto riguarda il raffronto tra i due scali aerei emerge un dato molto chiaro: se lo scorso anno il numero di passeggeri transitati è stato superiore nell'aeroporto di Ancona (Falconara) che ha registrato poco più di mille transiti rispetto allo scalo pescarese, nei primi sei mesi del 2013 l'aeroporto d'Abruzzo ha effettuato il sorpasso con 248.551 passeggeri, nonostante una diminuzione del 4,1 per cento, rispetto ai 236.341 di Ancona che segna una contrazione ben più marcata del 9,3%. I segni positivi per Pescara finiscono però ai passeggeri: sul fronte dei movimenti ovvero il numero dei voli 6.283 ad Ancona e 4.063 a Pescara (questo però vuol dire che gli aerei in transito a Pescara viaggiano con più passeggeri). La vera nota dolente arriva però dalla mancata vocazione commerciale dell'aeroporto d'Abruzzo: gli aerei cargo passati da Pescara nei primi sei mesi hanno trasportato in totale 597 tonnellate di merci, davvero poche se rapportate alle 3.468 tonnellate dello scalo di Falconara. Altra differenza sostanziale tra i due scali aeroportuali è che quello di Pescara basa praticamente tutto il suo traffico sulla compagnia aerea Ryanair alla quale si affiancano solo l'Alitalia con i voli per gli scali milanesi e la Belleair per Tirana. Falconara invece può contare sette compagnie. Allargando l'analisi alle infrastrutture viarie è facile notare come il progetto della terza corsia dell'autostrada adriatica A14 al momento sia previsto solo fino a Civitanova Marche, con Pescara e l'intero Abruzzo rimasti fuori. Lo stacco più evidente tra le due città si ha però prendendo in esame il traffico marittimo: Pescara a causa dei noti problemi del dragaggio ha perso ogni tipo di collegamento con l'altra sponda dell'Adriatico e con esso anche i circa 50 mila passeggeri che ogni estate si imbarcavano dalla nostra città per andare in Croazia. Al contrario Ancona dispone di un porto decisamente più attrezzato e collegato con undici porti di Grecia, Croazia, Albania, Montenegro e Turchia, oltre al passaggio delle grandi navi da crociera di Msc e Costa e circa 80 container che passano dallo scalo merci. Infine anche per il trasporto ferroviario Pescara è stata tagliata fuori dall'alta velocità con i Frecciarossa che da Milano si fermano ad Ancona. «Una volta Pescara dipendeva da Ancona per il settore trasporti», dice il sindaco Luigi Albore Mascia, «oggi non è più così. Però non dimentichiamo che Ancona è il capoluogo delle Marche e che c'è un peso politico delle Regione Marche. Inoltre dobbiamo spingere affinché arrivi a Pescara anche il treno superveloce Italo. Anche per l'autostrada non dobbiamo vivere di complessi. È normale che la terza corsia si faccia per lotti, io sono contento che sia fino a Civitanova perché vuol dire che arriverà anche fino a noi». Il capogruppo del Pd, Moreno Di Pietrantonio, dà un'altra chiave di lettura: «Ancona non può che trarre vantaggio da una situazione che vede la classe politica regionale balbettante e incapace di mettere in piedi un'azione lungimirante per le infrastrutture. La chiusura notturna dell'aeroporto sarebbe la fine per lo scalo e poi non si capisce perché non ci sia un trasporto merci adeguato e il porto è chiuso per l'incapacità della classe politica comunale, provinciale e regionale»