

«Il nostro no ad Ancona. Il nostro sì a Civitavecchia» di Luciano D'Alfonso

Gentile Direttore, cos'è che rende una regione una realtà geopolitica dotata di significato? Ritengo siano la qualità dei progetti di vita che vi si possono realizzare; le capacità, le funzioni e i funzionamenti che mette a disposizione; la formazione; le dotazioni infrastrutturali; le opportunità per famiglie e imprese. Sotto questo profilo, quali sono le convenienze e quali gli svantaggi di un'autorità portuale? La sede di autorità portuale consente di accedere ai tavoli nazionali per i fondi dedicati alla manutenzione, altrimenti è l'autorità marittima militare, insieme col sistema regionale, che provvede a tutto il carico di responsabilità che la vita dei porti comporta. Gli svantaggi sono i costi onerosi e crescenti dei servizi legati ad un'autorità portuale, assai superiori ai costi amministrativi di un'autorità marittima militare. Non è la presenza di un'autorità portuale che ci chiedono oggi gli operatori economici regionali, quanto la messa in campo di reti e legami efficaci. Fatta questa premessa, cosa ci spinge all'alleanza con Civitavecchia? Non certo una minore amicizia verso Ancona o le Marche, con le quali stiamo stringendo leali collaborazioni nella trasportistica su gomma e su ferro e nei collegamenti ciclabili. Ci spinge verso Civitavecchia, in deroga ad un'impostazione ministeriale che ha riordinato le autorità portuali per aree contigue, la convenienza di un'alleanza tra pari che nasce dall'integrazione tra uguali specificità. La specificità adriatica che si lega a quella tirrenica, unendo le due sponde mediterranee, convinti di poter svolgere una funzione di interesse nazionale ed è su questo che sono fiducioso di convincere il Ministro Delrio, che incontrerò presto. Nel nostro orizzonte non c'è l'incapsulamento di regioni l'una con l'altra, non sono i troni che ci interessano, ma il procedere su obiettivi comuni ambiziosi e costruire cooperazioni rafforzate. La Macroregione europea adriatico-ionica non è un trono, ma una strategia dove l'autorità nasce non da gerarchia verticale, ma su base pattizia in un'alleanza tra pari. È con questa visione che l'Abruzzo ha costituito ponti e ottenuto risultati, collegandosi all'Emilia, alle Marche, al Molise e alla Puglia per affrontare il tema delle infrastrutture, conquistando dal Parlamento europeo l'emendamento per estendere le reti Ten-t a tutta la dorsale adriatica centromeridionale, e poi l'emendamento del governo che tutela il mare blu, da noi scritto e voluto, e seguendo la stessa logica abbiamo ottenuto il Masterplan. In conclusione, sono le alleanze e le reti che si costruiscono che fanno la grandezza di una Regione. Continuo a pensare che la forza delle città dipenda dalle funzioni che garantiscono, e non dalla grandezza demografica. Ancona sarà sede di autorità portuale per la consistenza del tonnello del porto, non per il numero di abitanti, inferiore a Pescara. Entro gennaio presenteremo il disegno di legge che, dando seguito al referendum, attuerà una progressiva cooperazione e integrazione tra i tre comuni. Ma non è l'ampiezza della popolazione che assicurerà il successo e la qualità della vita delle città, bensì l'intensità di scambi e relazioni. L'uscita dell'Abruzzo dall'isolamento grazie all'estensione della rete Ten-t che - come l'ad di Rfi Maurizio Gentile ci ha spiegato - rientra già nella strategia negli interessi dell'alta velocità, il Masterplan, il blocco di Ombrina e la tutela del mare blu sono le pietre fondamentali del cantiere Abruzzo che continueremo a edificare nei prossimi 42 mesi.

* Presidente della Giunta regionale

Solo due notazione tra le tante che si potrebbero fare: il tonnello del porto di Ancona è cresciuto mentre l'Abruzzo dormiva e questo è un fatto. Definire "tra pari" l'ipotetica alleanza con Civitavecchia è invece un auspicio sul quale mi permetto di avere qualche riserva.