

Porti di Lazio e Abruzzo, più vicina l'autorità unica. Intesa tra i governatori Zingaretti e D'Alfonso, ok a un emendamento in Conferenza delle Regioni. Restano i nodi dei costi e dell'autonomia. D'Alessandro: c'è ancora una questione legata all'autonomia dei due sistemi

PESCARA La Conferenza delle Regioni ha approvato ieri in Commissione Affari istituzionali un emendamento da inserire nella legge di conversione del decreto sulla riforma dei porti in base alla quale un consiglio regionale può chiedere la modifica della composizione delle autorità portuali. Nel caso abruzzese (ma l'emendamento vale per tutte le Regioni), lo spostamento dei porti di Pescara e Ortona dall'autorità di Ancona, com'è oggi stabilito nel decreto, a quella di Civitavecchia, spostamento rispetto al quale il commissario di Civitavecchia Pasqualino Monti si è già detto favorevole. Analogo atto di accoglimento dovrà essere fatto poi dal Consiglio regionale del Lazio. L'emendamento, sul quale si sono già messi al lavoro i parlamentari abruzzesi di maggioranza («con grande lavoro di squadra» dice Camillo D'Alessandro, consigliere regionale delegato ai Trasporti), segue alla sottoscrizione dell'intesa firmata mercoledì scorso tra i presidenti delle regioni Lazio e Abruzzo, Nicola Zingaretti e Luciano D'Alfonso, un'intesa che accoglie l'ipotesi di convergenza sull'autorità portuale unica interregionale. Un accordo che secondo D'Alfonso e D'Alessandro ha legittimità costituzionale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, in base al quale le Regioni «per il migliore esercizio delle proprie funzioni» possono ratificare intese con altre Regioni «anche con individuazione di organi comuni». Tutto risolto? Non tutto. C'è da superare lo scoglio parlamentare, la freddezza (quando non l'opposizione) di regioni come la Liguria e la Campania, ma anche il timore di qualche operatore portuale abruzzese, che vede nel matrimonio con Civitavecchia il rischio serio di un rincaro dei costi portuali. «È una questione obiettiva che D'Alfonso tiene nel conto», ammette D'Alessandro, «così come è reale la questione che riguarda la velocità di certe decisioni come i dragaggi o i prg portuali, che oggi vengono assunti in autonomia dai Comuni e dalle Capitanerie e che l'Autorità portuale invece assorbirebbe. Ma sono due partite diverse, e la seconda, quella dell'autonomia, va regolamentata con una specifica disciplina». O come dice Antonio Nervegna, coordinatore regionale della commissione per lo sviluppo della portualità, e con Euclide Di Pretoro, ispiratore dell'alleanza con Civitavecchia, «La battaglia va iniziata un minuto dopo l'ingresso dei nostri porti nel network Porti di Roma - Porti d'Abruzzo. Eventuali costi dovranno essere sostenuti a fronte di servizi reali e quindi va aperto un contenzioso per un regime transitorio, ma sempre dopo essere entrati». Si schierano invece senza dubbi le imprese del Polo della logistica e le associazioni imprenditoriali di Chieti e Pescara Confindustria, Ance, Cna, Confartigianato, Confesercenti e Confcommercio, che l'8 marzo incontreranno il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. «Al ministro», spiega Gennaro Zecca, presidente di Confindustria Chieti-Pescara, «esporremo la necessità di porre l'Autorità portuale di Civitavecchia quale competente sui nostri porti in quanto elemento di un sistema naturale di connettività tirreno-adriatica».