

## Intervista a Camillo D'Alessandro - D'Alessandro: un porto su due mari per l'Italia

Strategie, quelle messe in campo su infrastrutture e trasporti, non fini a se stesse, ma parte integrante di un progetto che ha l'altissima ambizione di arrivare a ridisegnare la geografia dell'Abruzzo e perché no, dell'Italia centrale. Sono passati 46 anni dall'istituzione delle Regioni, dice il consigliere del Pd con delega ai Trasporti, Camillo D'Alessandro, ma solo ora l'Abruzzo si candida a svolgere un ruolo geopolitico pieno in uno scacchiere più ampio.

«Questo è un tema mai affrontato finora dalle classi dirigenti dice - Ci siamo sempre concentrati su di noi, su come tenere insieme la costa con l'interno, sulle distanze tra Pescara e L'Aquila, ma mai su come unire sì l'Abruzzo, ma nell'ambito di un progetto più grande». D'Alessandro sostiene che, in questa ottica, è necessario «lavorare oggi per creare le condizioni di interesse reciproco con altri territori». Con una regola: «Non alleanze-gabbie, ma con il diritto alla reciprocità degli interessi». Come si calano le recenti strategie regionali all'interno di questa cornice? «L'interesse reciproco con le regioni adriatiche dice D'Alessandro è quello dell'alta velocità ferroviaria. Coincide questo interesse, ad esempio, anche per quanto concerne i porti? No, perché siamo legittimamente in competizione sullo stesso mare».

Proprio sui porti l'idea delle alleanze territoriali ha una sua efficace rappresentazione plastica: «All'Italia manca un porto su due mari spiega il consigliere pd perché le regioni sono geograficamente divise. Noi di fatto abbiamo la possibilità di farlo, per incrociare fatti nuovi rispetto a dieci, quindici, venti anni fa: i paesi produttori non sono più collocati solo in Occidente, ma anche nell'Est del mondo e sempre più nel Mediterraneo. L'Europa ha risposto a questo inventando la macro regione adriatico-ionica, che mette insieme tutti i territori delle due sponde. A questa piattaforma possiamo arrivare o come geografia o come geopolitica: l'alleanza Lazio-Abruzzo sulla portualità è solo un pezzo del ragionamento».

Si tratta di capire, ad esempio, come reagiranno le zone centrali della Regione: «Pensiamo agli snodi funzionali della Marsica o all'Aquila capoluogo proiettato al futuro per uscire dall'isolamento. L'abbiamo noi e non il Lazio la piattaforma logistica marsicana, l'abbiamo noi e non il Lazio una città al centro delle due sponde, come L'Aquila». D'Alessandro cita le alleanze che intercettano la logica del cambiamento: quella tra l'aeroporto di Pescara e Fiumicino, quella tra i porti nostrani e Civitavecchia, la velocizzazione della Pescara Roma. Con ricadute che potrebbero essere rilevanti: «Oggi i numeri non lo consentono, ma domani potrebbe essere giustificato un investimento da due miliardi di euro per l'alta velocità Pescara-Roma».