

di **Franco Mastroluca**

## Pochi riterrebbero

il Lazio una  
regione a

spiccata vocazione portuale. Eppure, nel biennio 2003-2004, l'amministrazione laziale ha fatto da capofila di un progetto che ha coinvolto le Regioni Toscana e Campania, la Provincia di Sassari, l'Autorità Portuale delle Isole Baleari, l'Amministrazione di Vil de Sete in Francia, il Comune di Bastia in Corsica, il Ministero dell'Ambiente algerino e quello dell'Abitat marocchino. L'internazionalità della partnership innervava il "Progetto Waterfront-Med", centrato sul rafforzamento del sistema infrastrutturale portuale, coordinato al contesto urbano ed extra urbano, migliorandone la funzionalità dei servizi e delle infrastrutture primarie. L'indirizzo era marcatamente riferito all'ambiente e, dunque, all'integrazione degli elementi costitutivi un'offerta turistica. Ma, facendo leva su "appena" 327 chilometri di coste, il Lazio ha individuato un'esigenza strategica collocandola in un teatro naturale, il mare, di cui ha cercato di schiarire gli orizzonti, schiudendoli, disvelandoli e intrecciandone i bisogni comuni. Alla Puglia e alla sua storica vocazione marittima, manca da sempre una visione larga dei bisogni e delle opportunità che si accalcano alle spalle delle proprie banchine portuali e che transitano al largo dei suoi 800 chilometri di coste.

Il capitano di un'industria abituata a far girare ogni giorno il mappamondo, oggi presidente dell'Amministrazione provinciale di Bari, ha colto la "visione" illustrata da Romano Prodi nella prima tappa del tour della sua "Fabbrica del Programma".

Francesco Divella ne scrive quasi sorpreso: "La proposta di Prodi ha intercettato, non so quanto casualmente e quanto volutamente, il dibattito degli ultimi tempi sullo sviluppo commerciale del porto di Bari". Sorpreso da un tratto distintivo che Prodi conferma nel suo profilo di uomo di governo: guardare agli ostacoli e alle asprezze conseguenti ai fatti nuovi, cercando di trasformarli in nuove opportunità.

Il viaggio per l'Italia di Prodi si è aperto a Bari, il 20 giugno, per toccare, due giorni dopo, Povolara di Dueville, frazione di una cittadina in provincia di Vicenza. Dei 13.120 abitanti di Dueville, 3.665 sono addetti nelle ben 367 imprese artigiane attive nella metalmeccanica, nell'abbigliamento, nell'edilizia, nella chimica, nella tipolitografia, nell'elettronica, nell'oreficeria. È il cuore di quel Nord-Est che lo stesso Prodi qualifica "il motore dello sviluppo italiano", tuttavia coniugando il verbo essere al passato. "Era il motore dello sviluppo italiano", dice colui che, da presidente del Consiglio, seppe stimolare il Nord-Est coinvolgendolo nella sfida per il superamento parziale del grave declino industriale che aveva colpito alcune aree del Paese, del Sud Italia e della Puglia in particolare.

Oggi Prodi ricomincia da lì, dal Sud-Est e dal Nord-Est italiano, per offrire coordinate geografiche nuove e non impaurite dal ruggito delle molti tigri asiatiche. A esse si è aggiunto il "moloch" della Cina, diventata vicinissima e terribile per il laborioso tessuto dell'intrapresa non solo pugliese e veneta.

Divella interviene su *Sudest* con un discorso articolato sui porti regionali e sulle attitudini di questi a incrociare le rotte commerciali mediterranee. Oggi quelle attitudini vanno tese a definire un "sistema": locuzione logora ma, in questo caso, essenziale. Porto ha smesso di essere, nei ragionamenti politico-economici, un sostantivo: è attributo di sistema perché allude all'intermodalità, alle infrastrutture e ai servizi

per la mobilità delle merci e delle persone.

Oggi che, sul Gargano, e non solo, si sono moltiplicate le comunità che si candidano a ospitare porti turistici. Oggi che, a partire da Bari, passando per il gigante dormiente dell'infrastruttura di Manfredonia, si infittiscono le analisi sulle opportunità legate "alle dinamiche di sviluppo del traffico commerciale sulla rotta Suez-Gibilterra e (...) ai rapporti con l'area balcanica e con i Paesi emergenti della fascia nord-africana", come scrive Divella.

Oggi si può definire una strategia pugliese per il sistema portuale regionale, che valorizzi l'intermodalità delle merci ma che introduca il concetto di intermodalità nella mobilità delle persone, laddove sia prevalente l'opzione legata al turismo.

Occorrerà fare tesoro, infatti, della maturità raggiunta da quella dinamica non accessoria, delle politiche di gestione del territorio, che ha lavorato intorno alla risorsa ambiente. Come evidenzia il "dossier" dedicato da *Sudest* al sistema dei parchi regionali, infatti, occorre coordinare le energie che, fino a oggi, hanno stratonato attenzioni e risorse ora in una direzione, ora in un'altra. Proprio la gestione delle aree protette in Puglia e, in particolare, sul Gargano ha dimostrato quanto sia utile – anche alla causa dell'ambientalismo più estremo – integrare il parco in un territorio complesso e sollecitato da tante attività umane, piuttosto che conservarlo sotto una campana di vetro espugnabile solo con un ticket d'ingresso.

Si conserva, si protegge, si tutela ciò che è raro o reso debole dalla catena evolutiva del progresso, di cui non sempre sono decifrabili gli scarti, mentre si sviluppano successivamente. Così, l'altra vocazione pugliese e foggiana, quella radicata alla terra e allo sviluppo dell'economia rurale, nel suo inquieto scrutare l'orizzonte di una nuova identità industriale, deve voltarsi indietro a raccogliere e preservare testimonianze ancestrali come quelle legate al "cavallo murgese", la cui importante e singolare vicenda è tratteggiata nel saggio di Mauro Aurigi proposto in questo numero che resterà in edicola due mesi, per la pausa agostana.

Siamo, in buona sostanza, alla chiusura del primo ciclo di *Sudest*, con

questa pausa. Forse è già possibile trarre un primo rapido bilancio di questa nuova esperienza editoriale e culturale, e politica. In questi mesi abbiamo registrato lusinghiere attestazioni di apprezzamento. Le abbiamo colte e ricevute da ambienti più diversi, dal mondo accademico, da mondi giovanili, da associazioni, da singole personalità e studiosi. Su questo non ci dilungheremo oltre, se non per dire che i confini di questa rivista si vanno allargando ben oltre la Capitanata, e dello stesso "Sud-Est". Ci preme, invece, rilevare che la parte meno permeata dalle sollecitazioni di *Sudest*, sia stata quella della politica in senso stretto. Non che non vi siano state adesioni e non si sia mostrato interesse (lo testimoniano i tanti e qualificati contributi che abbiamo pubblicato e che, speriamo, continueremo a pubblicare), ma ci è sembrato che si continui a fare fatica a pensare al fare politica, su un piano locale, come contributo e ricerca di una strategia di lunga durata, come occasione per la definizione e la realizzazione di programmi e progetti alti, come impegno per partecipare ad una trasformazione positiva delle realtà locali (siano esse comunali, provinciali, o regionali). Conta, purtroppo, in troppi ambienti della politica, e dello stesso centrosinistra, più il sopravvivere quotidiano che il confronto di idee, più la polemica su un posto da occupare che il misurarsi, o anche scontrarsi, con visioni diverse o alternative, per risolvere i problemi. *Sudest* sta cercando di fare la sua parte e alcuni dei dossier che abbiamo pubblicato hanno anche stimolato discussioni e decisioni. Ma non basta. Ci metteremo più energia e più coraggio alla ripresa, facendo diventare gli argomenti trattati dal mensile occasioni pubbliche di confronto. Se sarà necessario, su alcune tematiche ingaggeremo una battaglia culturale, e politica, coinvolgendo quanti ci hanno mostrato il desiderio e la volontà di promuovere un rinnovamento culturale, di alimentare una più diffusa partecipazione, di sollecitare un diverso modo di essere "nel quotidiano" del centrosinistra, di collaborare alla conservazione critica della memoria.

Sarà ancora il *Sudest* che abbiamo fatto in questi mesi, ma sarà anche qualcosa di più. Per ora, un arrivederci al 23 settembre.