



The INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT MERCHANT MARINE,
TRANSPORTATIONS AND COMMUNICATIONS, TO PROMOTE
COMMERCE, PUBLIC RELATIONS AND CULTURAL EXCHANGES.

ATTI DELLA XII CONVENTION NAZIONALE

"LE INFRASTRUTTURE NECESSARIE ALL'ITALIA.

Consenso locale, realizzazione, gestione."



BRINDISI 27 - 28 MAGGIO 2011



INTRODUZIONE

Quando, nel corso dell'anno sociale 2009/2010, lanciai al Consiglio Direttivo del Propeller Brindisi la proposta di candidarci ad ospitare ed organizzare la Convention Nazionale dei Propeller Clubs italiani, gli amici presenti ebbero modo, devo dire con una certa ragione, di esprimere tutte le proprie perplessità e timori. Uno dei soci, che non era presente a quella seduta, mi telefonò qualche giorno dopo, e, avendo appreso la mia proposta dalla lettura del verbale, e del fatto che la stessa fosse stata alla fine accettata, diede del pazzo a me e a coloro che mi avevano appoggiato.

In effetti, l'esiguo numero di soci del Propeller Brindisi, la marginalità geografica ed economica del territorio, la necessità di risorse economiche ed organizzative senza dubbio per noi carenti, rendevano difficili le prospettive di successo di un evento che, con cadenza biennale, i Propeller Clubs italiani impongono con autorevolezza e prestigio al mondo dello shipping, della portualità e delle istituzioni, e che costituisce un momento importante di riflessione, incontro ed approfondimento.

Invece, la Dodicesima Convention Nazionale degli "International Propeller Clubs" ha pian piano preso forma e vita, ed infine, concreta realizzazione lo scorso 27 e 28 maggio.

Determinante è stata la fiducia accordata dagli Organi Nazionali del Club, che hanno accettato e sostenuto concretamente l'iniziativa.

Ne è venuto fuori un momento di incontro e di confronto molto serrato ma ampio, nel quale, grazie alla autorevolezza e all'impegno dei relatori, è stato offerto ai fruitori della iniziativa uno strumento di riflessione critica, e allo stesso tempo costruttiva, del problema infrastrutturale italiano.

Nell'intento di rendere ulteriormente utilizzabili i contenuti e gli spunti scaturiti dalla Convention, nella convinzione della loro perdurante attualità ed interesse generale, abbiamo voluto che l'intera due-giorni di lavori fosse trascritta e resa disponibile sia in formato cartaceo che digitale.

Si è trattato di un ulteriore sforzo economico ed organizzativo che, credo, potrà essere ampiamente giustificato dalla possibilità di ulteriore riflessione ed approfondimento che questo strumento offrirà, sia agli "addetti ai lavori", sia a quanti vorranno approcciarvisi, per comprendere alcuni elementi critici del "problema infrastrutturale italiano", che indubbiamente la Convention ha avuto il merito di cogliere.

Brindisi, agosto 2011

Nicola ZIZZI
Presidente "The International
Propeller Club - Port of Brindisi"

RINGRAZIAMENTI

La XXII Convention Nazionale degli International Propeller Clubs ha preso vita e contenuto grazie al lavoro e alla disponibilità di persone, aziende, associazioni ed enti.

In primo luogo, il livello tecnico e scientifico dei lavori è stato determinato dalla qualità dei relatori, che si elencano di seguito, in ordine alfabetico:

- prof. Emanuele AMORUSO;**
- amm.glio Felicio ANGRISANO;**
- dott. Giorgio BUCCHIONI;**
- dott. Riccardo FUOCHI;**
- on.le Bartolomeo GIACHINO;**
- prof. Francesco KARRER;**
- ing. Ercole INCALZA;**
- prof. Maurizio MARESCA;**
- dott. Umberto MASUCCI;**
- dott. Bruno MUSSO;**
- on.le Mario VALDUCCI.**

Vi sono poi i saluti di autorità e rappresentanti di istituzioni che, per il vero, forse anche per merito degli stimoli offerti dai relatori, si sono per lo più trasformati in vere e proprie relazioni, a loro volta di notevole livello:

- Comm.re Mariano MARESCA, Presidente Nazionale degli International Propeller Clubs;**
- On.le Domenico MENNITTI, Sindaco di Brindisi;**
- dott. Mauro D'ATTIS, vice Sindaco di Brindisi;**
- dott. Alfredo MALCARNE, Presidente Camera di Commercio di Brindisi;**
- sig. Giovanni BRIGANTE, Consigliere Regionale della Puglia.**

Vanno inoltre citati coloro che, con il proprio intervento, hanno ulteriormente stimolato il dibattito:

- dott. Luca CASTIGLIEGO;**
- ing. Gustavo CAIZZU;**
- prof. Claudio CARONE;**
- dott. Umberto MASUCCI;**
- ing. Glaucio RIOTTA;**
- ing. Roberto SERAFINO;**
- prof. Francesco ZACCARIA.**

Le seguenti aziende hanno concorso economicamente alla realizzazione della Convention, mostrando di credere in essa e consentendone lo svolgimento:

- **POSEIDONE, Shipping and Forwarding Agent, Brindisi;**
- **TITISHIPPING, Marittime Agency, Brindisi;**
- **IPEM, Industria Petroli Meridionale;**
- **ZACCARIA & C., Agenzia Marittima, Brindisi;**
- **GORGONI, Agenzia Marittima, Brindisi;**
- **DANESE, Yacht Service, Brindisi.**

*Una particolare menzione merita la “**IMPRESA FRATELLI BARRETTA**”, **Salvataggi, Recuperi, Rimorchi, Brindisi**, per essersi voluta assumere l'onere economico ed organizzativo della cena di gala della Convention, svoltasi, con l'apprezzamento unanime dei partecipanti, la sera del 27 maggio 2011.*

*Il **Comune di Brindisi** va doverosamente menzionato, per aver messo a disposizione per lo svolgimento della Convention le strutture del Palazzo Granafei-Nervegna.*

*Davvero prezioso e determinante è stato l'apporto di **DARIO BRESOLIN**, che ha collaborato professionalmente col nostro Club nella gestione di tutto l'evento.*

*Davvero meritoria e gratificante è stata la fiducia accordata dagli Organi Nazionali del Propeller, che hanno anche sostenuto economicamente la Convention, e non hanno mai fatto mancare l'apporto operativo, nelle persone del Presidente, **Mariano MARESCA** e della Segretaria Generale, **Marina TEVINI**.*

A tutte le persone, le aziende, gli enti e le associazioni che ho citato va il più sentito ringraziamento, mio personale e a nome di tutti i soci del Propeller Club di Brindisi, per aver contribuito alla realizzazione e al successo della XII Convention Nazionale del “The International Propeller Club”.

GRAZIE DI CUORE A TUTTI

Nicola Zizzi

THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

XII_CONVENTION_NAZIONALE

BRINDISI - 27 e 28 MAGGIO 2011

**LE INFRASTRUTTURE NECESSARIE
ALL'ITALIA:**

CONSENSO LOCALE, REALIZZAZIONE, GESTIONE

VENERDI' 27 MAGGIO 2011 – ORE 09.30/13.00:

1^ SESSIONE: IL CONSENSO LOCALE

Dott. Nicola ZIZZI - Presidente Propeller Club - Porto of Brindisi:

Signori buongiorno, proviamo a dare inizio a questi lavori, così recuperiamo quello che ormai è diventato un ritardo accademico per questo tipo di eventi.

Devo ringraziare e dare il benvenuto a tutti gli intervenuti, a partire dalle autorità, dagli addetti ai lavori e tutta la platea presente, che di solito è interessata alle tematiche che il Propeller, in tutti i porti d'Italia, in cui opera, di solito genera.

Trattandosi della nostra convention nazionale, devo comunque dare la parola al nostro Presidente Nazionale dei *Propeller Clubs*, il commendatore Mariano Maresca, che farà quello che si deve fare in questi casi, cioè aprire ufficialmente la convention.

Prego, Presidente.

(Un applauso accoglie questa breve introduzione)

Comm. Mariano MARESCA - Presidente Nazionale The International Propeller Clubs: cari amici, autorità che sono amiche anche, benvenuti e

buongiorno a tutti. E' la 12^a volta dal 1986, da quando abbiamo istituito il Propeller Nazionale, che ci incontriamo ogni due anni per parlare di argomenti di cultura, ma di cultura pratica, di cultura sul lavoro.

E oggi l'amico Zizzi ha impostato questa convention su un argomento importantissimo "Le infrastrutture necessarie all'Italia: consenso locale, realizzazione, gestione".

Purtroppo in Italia stiamo perdendo un sacco di tempo per ottenere permessi, visti, autorizzazioni, per decidere cosa fare, mentre nel mondo

sta succedendo una rivoluzione enorme. 15 giorni fa abbiamo avuto a Genova, a cura del Propeller Club di Genova una serata sui nuovi 30 porti in costruzione nel mondo ed abbiamo avuto delle notizie che ci hanno veramente impressionato. In Russia stanno aprendo un porto nuovo perché si sta aprendo la via del passaggio a Nord-Est, fino all'Alaska, che ormai è libera dai ghiacci e navigabile in estate, ma che presto sarà libera anche d'inverno; lì stanno aprendo un porto molto grosso, in tre o quattro anni lo finiscono. È da lì ci possiamo aspettare solo un'invasione di carico via treno dal Nord della Russia sull'Europa.

A Rotterdam, come quasi tutti voi sapete, hanno deciso di raddoppiare la capacità del porto e in quattro anni hanno deciso, hanno fatto, hanno costruito, e fatto entrare in funzione un nuovo terminal per contenitori della capacità di 2 milioni di teu. A Dakar stanno facendo un porto nuovo, enorme, per fare da punto di riferimento e di transhipment per tutto il carico che viene dalle Americhe e che verrà destinato all'Europa, un porto ripeto enorme. In numerosi altri paesi africani stanno costruendo dei porti con la capacità di 18 m di pescaggio, per accogliere le nuove navi che trasportano infuse da 360.000 t. In Cina, soltanto le barche grosse riescono ad entrare, vengono accettate per portare minerali. Riguardo alle navi portacontenitori, sapete tutti, che stanno andando oltre i 18.000 teu . Tanger med, per citare un porto che conoscete tutti voi, porterà lavoro tantissimi porti del mediterraneo, perché sono stati in grado di assegnare ai terminalisti, o a chi fosse interessato, delle aree retroportuali, dove le grosse imprese possono assemblare il carico che arriva da ogni parte del mondo, per poi dedicarsi ad un feederaggio spicciolo, ossia, per esempio, se serve della merce da mandare a Brindisi, Brindisi non è un porto minore, ma non è un porto tra i più grossi, Catania, eccetera, ci saranno dei servizi di feeder, probabilmente con

delle barche da 150, 200 teu, forse così torneremo indietro di 30-40 anni, ma sono barche destinate esclusivamente al collegamento con quel porto, per servire quelle 5-10-15 aziende della zona, per ridurre i tempi ed i costi di trasporto. Quindi il sistema del trasporto sta modificandosi, lo stiamo seguendo con attenzione ed è per questo che oggi stiamo parlando di quelli che sono i problemi che, invece, qui in Italia, ci toccano tutti quanti perché siamo di fronte a tempi lunghissimi. Abbiamo con noi, ciao Bruno, è arrivato Bruno Musso che parlerà oggi pomeriggio sul bruco che ha inventato lui, ma parleremo del terzo valico, di tutti i problemi che ci possono interessare da vicino, augurandoci che anche la stampa ci dia un po' di spazio. Un buon lavoro a tutti. Grazie.

(Un applauso accoglie questo breve indirizzo di saluto)

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie presidente. Noi adesso quindi possiamo iniziare a pensare a sviluppare gli argomenti programmati, tenendo conto anche delle situazioni legate alla presenza dei relatori, rispetto alle previsioni. Noi abbiamo qui il vicesindaco del comune di Brindisi che parlerà sia in rappresentanza dell'amministrazione comunale, essendo il sindaco, nella mattinata odierna, fuori sede per motivi istituzionali, ma parlerà anche come addetto ai lavori, in quanto essendo in possesso della delega alla programmazione, ha un ruolo determinante nella creazione dei percorsi che portano per la nostra città alla previsione del fabbisogno infrastrutturale ed alla realizzazione dello stesso, con gli strumenti finanziari ed amministrativi, ahimè, molto complicati con cui lui si dibatte ogni giorno.

Poi avremo un intervento, purtroppo non fisicamente reale, ma telefonico, con l'onorevole Mario Valducci, che è impossibilitato ad essere qui per motivi sopravvenuti rispetto al momento in cui avevamo avuto la sua

disponibilità, e che, in quanto Presidente della Commissione Trasporti della Camera, ci potrà sicuramente essere utile ad approfondire il tema che andremo trattando. Cercheremo anche di avere un approccio al problema sociologico che è presente nelle difficoltà ad acquisire il consenso locale perché Lele Amoruso, che tutti qui a Brindisi conosciamo, e che presento per chi non lo conosce, è un professionista che fa oggetto di studio le dinamiche sociali, trattandosi di parlare del nesso tra il consenso locale e la necessità di realizzare opere che siano realmente utili alla collettività ed al futuro del paese e della gente che ci abita. Anche col suo aiuto, noi cercheremo di capire quali dinamiche, dal punto di vista proprio nell'approccio scientifico, questo tipo di problematica crea. Anticiperemo poi alla sessione antimeridiana l'intervento dell'Ammiraglio Angrisano, previsto per il pomeriggio; così, insomma, creeremo anche un continuum tra quello che avremo detto stamattina e quello che sarà l'oggetto della sua relazione. L'ammiraglio Angrisano, lo ricordiamo tutti, qui a Brindisi ha fatto una parte importante della sua carriera, per cui ora che lo sviluppo della sua carriera lo ha portato a maturare altre esperienze in molti altri porti, torna a trovarci a Brindisi e ci parlerà del tema a lui assegnato, quello della gestione tecnica e portuale e dei problemi connessi della security portuale, che sono problematiche che, insieme all'autorità portuale, le capitanerie di porto sono competenti a sviluppare nei porti. Io, prima di dare la parola all'assessore e vicesindaco D'attis, mi permetto di fare un'osservazione, anzi una serie di osservazioni che potrebbero valere come spunti, perché, trattando nella prima sessione della nostra Convention, così come ci eravamo prefissi, delle problematiche relative al consenso locale necessario per realizzare le infrastrutture, entriamo in un argomento su cui è molto difficile trovare un equilibrio razionale. Intanto perché in questi

anni si è allentata la percezione del nesso tra interesse nazionale e automatica realizzazione di questo interesse nazionale nelle popolazioni dei singoli territori, ed è un processo sicuramente positivo perché i cittadini sono oggi maggiormente consapevoli del loro ruolo e dimostrano che vogliono contare, vogliono esprimere delle valutazioni su quelle che sono le necessità e le esigenze del loro futuro. E' anche vero che su questo tipo di valutazioni, a volte, incidono fattori che non sempre rispondono a dei criteri oggettivi, inserendosi nelle valutazioni, spesso, se non proprio delle strumentalizzazioni, dei fattori emotivi, delle paure, delle preoccupazioni, che portano a ritenere non volute, non augurabili, determinate infrastrutture. Ma le infrastrutture servono, le infrastrutture servono ai nostri figli, servono al paese, servono alla nostra economia. C'è un rapporto corretto tra la programmazione delle nuove opere, che compete al potere pubblico, allo Stato, alle istituzioni locali e naturalmente agli investitori. Noi viviamo in una economia di mercato, le regole dell'economia e del mercato sono state accettate anche da quei paesi che, fino a qualche anno fa, erano organizzati nell'economia socialista.

Le economie di mercato prevedono che se un imprenditore, se una impresa, ritengono che ci sia un territorio che abbia le possibilità economiche infrastrutturali e localizzative idonee per un investimento, e ci sia un dato sito che sia funzionale a quel programma di investimento in coerenza con la programmazione che lo Stato, la collettività va a fare su quel territorio, noi dobbiamo ritenere che, a quel punto, bisogna calare il tutto in un quadro normativo certo, che è fatto di leggi, che è fatto di regolamenti comunitari, che è fatto di regole di sicurezza. Il quadro normativo in materia di nuovi insediamenti produttivi in questi anni, io lo daterei dal momento in cui c'è stato il grosso disastro di Seveso negli

anni '70, è andato a creare percorso molto rigoroso, molto attento; abbiamo recepito una direttiva comunitaria nel '98, che ha portato a una normativa molto specifica che per le opere infrastrutturali deve essere attuata con un procedimento complesso. Io credo che un imprenditore che si cali in questa programmazione nazionale e sovranazionale, che voglia sottomettersi a questo procedimento normativo per realizzare queste opere confacenti alla propria politica industriale, deve poterlo fare e deve poter sapere in tempi brevi, o almeno certi, se il suo progetto, la sua iniziativa, è o non è utilmente realizzabile, se c'è un impedimento e di quale impedimento si tratta. Io penso che questa sia una sfida essenziale per dare credibilità al paese e su cui le associazioni, le amministrazioni locali, hanno un ruolo importantissimo. Io vorrei fare soltanto due esempi, e per non rischiare di impantanarmi dentro lo faccio molto al passante. L'alta velocità, con una esigenza forte del paese di avere una rete che attraversa l'Italia settentrionale, la famosa linea Lisbona-Lione-Trieste-Kiev, che corrisponde sicuramente ad un interesse di sviluppo economico del paese, corrisponde agli interessi degli imprenditori che lavorano per realizzarla, pare non corrispondere all'interesse delle popolazioni locali. E qui, probabilmente, si è venuta a creare nel tempo una evoluzione dell'atteggiamento di queste popolazioni che ha portato forse a razionalizzare e a metabolizzare una aperta ostilità a questa opera, senza che alcuna attività di comunicazione, di dialogo, di condivisione potesse venire accolta. Il tutto mentre i titolari e proprietari delle linee ferroviarie private che passano al di sopra delle Alpi, sono lì che aspettano al varco perché fanno il tifo perché questa linea non si faccia più. Di altri casi ne potremmo citare, tipo il ponte sullo stretto. Io devo citare molto, ma molto velocemente, perché è un argomento delicato, la situazione che viviamo a Brindisi, sarebbe ipocrita per me non citarlo, l'esempio del

rigassificatore. Noi a Brindisi viviamo da 11 anni il problema che sicuramente, al di là delle posizioni rispettabili delle istituzioni e delle associazioni, necessita di una soluzione, una soluzione che dia una risposta a chi questa risposta la deve avere, le aziende ma in primis le popolazioni, ma che abbandoni le basi irrazionali verso quelle che sono le reali situazioni tecniche, scientifiche, sociali e non da dati sbagliati, da situazioni dettate da condizioni puramente emotive.

Ve ne dico una per tutte, qui vedo i piloti del porto, si dice che un domani, a rigassificatore realizzato, le navi del metano bloccherebbero il resto del traffico portuale. Io conosco la questione molto superficialmente, perché non sono un pilota, però i piloti ci potrebbero dire che non è così. Allora, su questo, è necessario poter arrivare ad una conclusione, se necessario anche negativa di questo procedimento, ma partendo da elementi certi e non da false verità o da disinformazione, quindi in questo limite soltanto ritengo meritevoli di rispetto tutte le opinioni, mentre non ritengo meritevoli di rispetto tutte quelle posizioni che rifiutano un confronto sui fatti, perché prevenute, ideologizzate o, peggio, strumentali ad altri fini. Per cui io volevo dare questi stimoli e fermarmi qui e passare al dibattito vero e proprio.

A questo punto introduco la relazione del vicesindaco, dott. Mauro D'Attis, che dovrebbe intervenire anche in rappresentanza dell'amministrazione e, quindi, di saluto a nome del Comune di Brindisi.

Dott. Mauro D'ATTIS - Vicesindaco della città di Brindisi:

Buongiorno, io volevo dare il benvenuto a tutti quanti, un saluto anche del Sindaco, non so come funziona il Propeller ma il Sindaco della città porta il saluto, sto rappresentando il sindaco, so che il mio amico Giovanni

Brigante condivide, che saluto lui, consigliere regionale, il nostro consigliere regionale della città di Brindisi, saluto anche il Presidente della Camera di Commercio, non sono un relatore tecnico, faccio politica, sono un rappresentante politico, rappresento l'amministrazione. Mi sembra anche doveroso dare al presidente Maresca e a tutti gli associati del Propeller il saluto della città di Brindisi, il benvenuto e, soprattutto, il ringraziamento per aver scelto Brindisi per un dibattito così importante, per un raduno così importante dei vostri club attivi su tutto il territorio nazionale. Saluto anche, oltre che a ringraziare ovviamente per l'operosità sul territorio, Nicola Zizzi e gli altri ospiti, anche Lele Amoruso che è qui seduto ed in particolare l'ammiraglio Angrisano che ha radici a Brindisi. Io me lo ricordo giovanissimo, lui era qui, io ero piccolino, dicevo al comandante della capitaneria di porto che invece che gareggiare con la politica, in quel periodo gareggiavo con le auto da corsa, facevo go-kart, altre cose, però mi ricordo. Quindi, detto ciò, un buongiorno a tutti quanti di nuovo e brevemente cercherò di fare un intervento, anche descrittivo, di quello che sta accadendo in Puglia, a Brindisi, riguardo anche alla pianificazione territoriale, alla pianificazione, in particolare quella che riguarda le infrastrutture. Il tema che voi lanciate con questo, la sfida che lanciate con il dibattito in questo convegno, è sicuramente interessante. E' una tematica di rilievo nazionale che contiene una serie di contraddizioni che ne determinano, ovviamente, aspetti positivi ed aspetti negativi della vicenda, quella del consenso alla realizzazione delle infrastrutture. Su questo vi sono ovviamente linee di pensiero diverse. Ci stanno gli sfrenati ultras della condivisione, della partecipazione, addirittura ci sono linee di investimento dei fondi comunitari al sud, nelle regioni obiettivo.1 che finanziano le scuole di partecipazione, cose insomma che prevedono dal coinvolgimento del partenariato istituzionale

fino al cittadino che deve esprimersi. Ci sta un'altra scuola di pensiero diametralmente opposta, che dice: se ci sono le elezioni per eleggere il presidente del consiglio, il presidente della regione, il sindaco, il presidente della provincia e tutti quelli che stanno insieme a loro nei consigli provinciali, nei consigli regionali e così via, è quello il luogo dove i cittadini si esprimono, dando mandato a chi deve decidere. E, quindi, in mezzo a queste due posizioni si pone il convegno di oggi. Io qui racconto quello che noi abbiamo fatto, che stiamo facendo in Puglia; tra l'altro il dibattito è praticamente attualissimo questo perché si incrocia con un paradosso, che è pugliese, meridionale, italiano. Sapete bene che, siccome le infrastrutture si fanno con i soldi, si fanno o con i soldi dei privati o si fanno con i soldi pubblici. Io per adesso mi fermo a porre la questione dei soldi pubblici. Noi abbiamo in Italia, anzi siamo come Italia, in questi giorni, oggetto di una critica internazionale. Lo dico senza guardare a chi governa lo Stato, a chi governa la regione e a chi governa la provincia. Faccio un ragionamento, sono oggettivo ed obiettivo. Siamo oggetto di una critica internazionale da parte di alcuni paesi, in particolare la Germania e la commissione europea, la parte della commissione europea rappresentata dai paesi non mediterranei, che ci vede protagonisti di un non speso, di una quantità di risorse non spese, di rilievo talmente importante da occupare appunto il dibattito internazionale. Le risorse europee 2007-2013 spese dalle regioni meridionali che sono obiettivo.1, cioè la Puglia, la Calabria, la Campania, la Sicilia, sono 2007-2013, sono ferme al palo del 10% del budget complessivo disponibile. Per il periodo 2007-2013, siamo a metà 2011, immaginatevi un po' quel 90% di risorse disponibili dovrebbero essere spese nell'ultima parte della programmazione, cioè negli ultimi quattro anni, fino al 2015, perché vale la regola dell'enne+2 per la rendicontazione. La Puglia, per esempio, ha

l'obbligo, pena il disinvestimento, il disimpegno delle risorse, la regione Puglia, di spendere, stiamo parlando di fondi comunitari, fondi dell'unione europea, 2007-2013, 800 milioni di euro da rendicontare. Allora noi ci siamo interpellati, ci siamo interrogati come classe dirigente a vari livelli, provinciali, comunali, regionali, sui motivi di questi ritardi. Proprio l'altro giorno abbiamo svolto un incontro con il presidente Vendola, i comuni capofila di area vasta, che è la programmazione strategica in Puglia, organizzata in aree vaste che comprendono porzioni di territorio importanti, e comprendono non solo i comuni, ma anche le province, con la P maiuscola, tutto il mondo del partenariato istituzionale e del partenariato economico-sociale, quindi, in questo caso, Brindisi, l'autorità portuale, la camera di commercio per esempio per le istituzioni, e il dato drammatico riguarda essenzialmente le procedure. Io sono convinto che noi possiamo parlare di consenso o di non consenso, di infrastrutture e di quali infrastrutture ha bisogno il paese, ma faremmo un dibattito inutile se non lo diciamo chiaramente che le nostre procedure amministrative in Italia, in senso generale, devono immediatamente subire degli aggiustamenti perché i tempi, giusto anche le parole dello stesso presidente Vendola dell'altro giorno, i tempi delle regole, per esempio, dell'unione europea, sono completamente differenti dai tempi delle regole nazionali. Siccome stiamo parlando poi di infrastrutture, qui in particolare le infrastrutture portuali, e voi siete tutti gente del mestiere, non c'è bisogno che vi faccio esempi. Cioè il consenso che voi avete messo come nodo principale della discussione, io lo metto al secondo posto. Avendo acquisito il consenso, o il dissenso, non devo elencarvi l'enorme mole di procedure che riguardano, per esempio, le decisioni in ambito portuale; non devo elencarvi le possibili ragioni di conflittualità che ci possono essere, per esempio, dove ci sono le autorità portuali, dove ci

sono i porti, tra chi governa il porto e chi governa il territorio, a cominciare dal comune. Quindi procedure, leggi di riorganizzazione, anche costituzionale, della materia di competenza. Il titolo quinto ha introdotto una concorrenzialità di competenze tra enti locali, ora anche le camere di commercio che hanno un ruolo istituzionale e organismi come quelli dell'autorità portuale, le regioni, che creano obiettivamente conflitti che comportano ritardi clamorosi, sia nell'iter decisionale, sia nell'iter autorizzativo, sia nell'iter della gestione vera e propria dell'opera pubblica o del progetto o di qualunque altro genere di iniziativa si tratti. Quindi, quello del consenso, nella mia teoria che ho costruito con voi stamattina, il consenso diventa un fatto marginale, come esercitare questa pratica del consenso i modi sono diversi. Senza stare a perdere tempo per fare in modo che il detto famoso che dice che la storia studiandola ci insegna qualcosa ed abbreviamo i tempi per arrivare allo stesso risultato, basterebbe andarsi a prendere un po' di letteratura sulla pianificazione strategica che si svolge, per esempio, da anni in paesi diciamo più avanzati da questo punto di vista, come quelli del Nord Europa, e si comprende bene che se ognuno di noi facesse bene il suo mestiere, il vicesindaco di essere vicesindaco, il comandante della capitaneria, mi sento autorizzato a dire, facesse ognuno di noi il suo mestiere, seduti al tavolo della pianificazione strategica, si riuscirebbe a dare un senso a delle scelte appunto politiche perché devono essere fatte delle scelte poi, definitive e che danno un metodo anche per una classe dirigente. Il problema è che ti scontri con un fronte culturale che vede o sottovalutare il ruolo delle istituzioni, di coloro che hanno ruoli decisionali, o sottovalutare anche quello delle rappresentanze economiche-sociali, le associazioni e così via o, addirittura, paradosso, esaltare troppo questi ruoli, solo di alcuni soggetti deputati alla decisione: sindaci, presidenti

della provincia che magari assumono ruoli esageratamente accentratori e, d'altra parte, chi enfatizza i ruoli di associazioni, comitati civici eccetera, eccetera che, in alcuni casi, ad esempio, considerate anche questo, rappresentano probabilmente se stessi e, al massimo, la propria famiglia, però fanno talmente baccano che te li ritrovi come interlocutori di un'amministrazione comunale o di un'amministrazione regionale. Parlo dei comitati del no, del sì, eccetera, eccetera e anche di quello a cui faceva riferimento prima Nicola Zizzi. In questa fase gli enti locali e la regione in Puglia sono impegnati quindi alla responsabilità dell'accelerazione della spesa di una quantità enorme di fondi disponibili. Vi lascio staccata la quantità dei fondi FAS, sui quali vi è una polemica, come dire, assurda, e solo da palchetto di campagna elettorale da tutte le parti, perché i FAS, cioè i fondi per le aree sottoutilizzate, hanno una capienza di disponibilità completa sui nuovi e del 40% ancora su quelli vecchi. Anche perché non abbiamo ancora speso, come aree sottoutilizzate, quelli precedenti e ci arrabbiamo perché non ci danno i nuovi. Io queste cose, e tra l'altro io sono il rappresentante ANCI per le attività produttive e sviluppo economico nazionale, queste cose le ho dette anche in incontri nazionali, delegato dal presidente Chiamparino. Allora qua c'è un problema di classe dirigente, c'è un problema di classe dirigente al sud, al nord, dappertutto, perché queste cose le dobbiamo affrontare a livello nazionale. E questi incontri, forse, ci servono pure per confrontarci, per analizzare, per studiarci due carte, perché la gran parte delle cose che sento dire sono cose di gente che non si è letto neanche un documento, che non sa cos'è un programma operativo, non sa cosa sono i FAS, non sa come una infrastruttura si programma, quali sono i momenti della programmazione, dove deve essere inserita per essere incardinata e, quindi, come va autorizzato l'iter e quali sono le procedure

alternative allo studio di fattibilità, alla gara, all'esecuzione e alla gestione che ne derivano. Noi ci stiamo impegnando a fare questo percorso, devo dire, con una unità di intenti, anche politico-istituzionale rilevante che credo rappresenti un segnale anche per le popolazioni del luogo, quello di vedere un fronte istituzionale compatto, regione, provincia e comuni che preme verso questa direzione. In tutto questo abbiamo la sfida, come sapete, di questi fondi che sono accentrati in una cosa che si chiama Piano del Sud, sul quale ci sono state anche delle polemiche riguardo alle risorse aggiuntive che non ci sono, ma le risorse aggiuntive non ci sono perché ci sono le risorse vecchie ancora da spendere. Il Piano del Sud rappresenta un'occasione importantissima, perché sono quelle le risorse le quali devono essere aggredite dal territorio. Devono essere aggredite attraverso uno strumento che è lo strumento del contratto istituzionale di sviluppo. Il contratto istituzionale di sviluppo è una formula nuova per chiudere accordi direttamente con lo Stato e con le regioni, che diano la possibilità di attingere a questi fondi. Il contratto istituzionale di sviluppo è appunto un contratto intanto, è di rilievo istituzionale e deve avere l'obiettivo di portare, di moltiplicare qualcosa di natura, che abbia un significato di natura economica. Per arrivare ad un contratto istituzionale di sviluppo, è bene che si parli intanto tra le istituzioni, si scelgano le cose strategiche da candidare con responsabilità, senza campanilismi, si discuta con i soggetti interessati, gli americani li chiamano stakeholders sono quelli che portano interessi, le lobby, tra virgolette, che a noi fanno paura perché dietro la lobby italiana, dietro il significato di lobby italianesco, c'è sempre qualcosa di brutto, in Italia è una cosa brutta, o può diventare brutta. Le lobby che, sostanzialmente, rappresentano i propri interessi. Quindi questo è il quadro della situazione dal punto di vista ovviamente di una città importante per il tema che state trattando,

che è quello delle infrastrutture, perché Brindisi è un città di 89.000 abitanti, una città del sud, ma vive il suo rapporto con le infrastrutture in maniera diretta, molto sentita ed anche storicamente radicata nel sangue della popolazione, in infrastrutture industriali, in infrastruttura portuale, infrastruttura logistica e viaria, infrastruttura aeroportuale. Sono temi questi con cui la città si è sempre confrontata. Diciamo che stiamo ragionando, o dobbiamo sempre ragionare, ad un livello superiore a quello che mediamente compete alle città che hanno 89.000 abitanti. In tutto questo spero di avervi detto anche qual è la interpretazione che do al rapporto tra il consenso e la partecipazione, perché la partecipazione è una cosa, il consenso è un'altra. Io posso pure far una cosa senza avere il consenso di Nicola Zizzi. In questo caso dico no al rigassificatore anche con il dissenso di Nicola Zizzi. Dico no al rigassificatore non perché Nicola Zizzi è uno scienziato ed io sono un ignorantone che prende decisioni solo perché qualcuno mi ha dato un microfono in mano, ma dico no al rigassificatore, lo dico io, lo dice la provincia, lo dice la regione perché il territorio di Brindisi, la sua classe dirigente, la sua popolazione che esprime la classe dirigente, ha una storia nei rapporti con la grande industria, con i grandi insediamenti e dice che il rigassificatore è una infrastruttura di interesse sicuramente generale per l'approvvigionamento energetico nazionale, eccetera, eccetera, ma può essere anche non insediato a Brindisi, non certo in quel punto. Questa è la decisione che è stata presa dai consigli comunali, dai consigli provinciali. Pensate un po' se tutta questa gente abbia deciso, o meno, di farlo per una semplice questione di principio, per una questione di vanità, perché Brindisi è sostanzialmente luogo di accentrimento di produzione energetica che basterebbe già solo questa per alimentare il flusso di produzione energetica di tutto il paese. La domanda che si fa la classe

dirigente locale è sostanzialmente: ma perché dobbiamo essere sempre e solo noi ad alimentare il paese con la produzione energetica, attraverso il carbone, attraverso tutti i possibili combustibili e le fonti alternative, e, invece, non possiamo decidere noi, quanto meno, e questa, per esempio, è una posizione differenziata all'interno della conflittualità che c'è con l'insediamento del rigassificatore, quantomeno decidere noi del posto dove questo impianto deve essere localizzato. Non vedo perché debba da una parte essere richiesta la partecipazione delle popolazioni, o il consenso delle popolazioni piuttosto che l'apertura al dibattito alle associazioni e, d'altra parte, non prevedere la possibilità all'amministrazione, come ad esempio quella comunale, di dire lì, in base alla programmazione territoriale che io sto svolgendo, lì rigassificatore non deve fare, deve andare da un'altra parte. Non vedo perché questa posizione è una posizione dispotica, non lo sono le altre che, invece, dicono: no, lo dobbiamo mettere lì con la forza. Lo dico con molta serenità con Nicola Zizzi che è il presidente del Propeller Club e con cui abbiamo praticamente periodicamente questi dibattiti e credo che anche questo, Nicola, sia uno scatto di maturità della nostra popolazione, della nostra classe dirigente, avere non il coraggio, perché non è che ci vuole coraggio, saremmo in un altro Stato se ci volesse il coraggio per dire queste cose, ma avere la possibilità di parlarne liberamente, ognuno di noi, di esprimere il proprio parere e poi ognuno di assumersi la responsabilità della scelta, rappresenta uno scatto di maturità di un popolo, di una sua classe dirigente, che va nel senso del miglioramento in genere del quadro sociale. Le sfide che abbiamo davanti a noi sono importanti, dobbiamo stringere nei dibattiti e chiudere sulle operazioni, sulle decisioni. Abbiamo davanti a noi a Brindisi, e chiudo, una nuova fase che si apre perché, come sapete, quando vi è un cambio di

dirigenza, in genere, quando cambia un sindaco, quando cambia un presidente di regione, quando cambia un presidente del Propeller, vi è sempre un corso nuovo da verificare.

Abbiamo a Brindisi un nuovo corso che si apre con la nomina di un nuovo presidente dell'autorità portuale. E, quindi, si apre un fronte, è chiaro, carico di speranze, di voglia di fare, in questi casi sempre di nuove cose che arriveranno sicuramente, poi magari alcune di quelle non si realizzeranno, altre si realizzeranno. Le notizie, poi magari nel collegamento telefonico che avremo con l'on.le Valducci, avremo modo di saperle più direttamente, come procedono nel dibattito in commissione parlamentare, perché mi sono chiesto all'inizio, mi sono anche informato, nel dibattito parlamentare le cose starebbero così, che la nomina del presidente dell'autorità portuale di Brindisi è sostanzialmente incardinata col parere favorevole della commissione trasporti della camera, la votazione ci sarà martedì, ripeto, è stata già incardinata con parere favorevole alla commissione trasporti. E, a seguito di un rinvio che è stato dovuto a ragioni politiche che non riguardano il presidente di Brindisi, ma riguardano i presidenti di altre autorità portuali, il rinvio della commissione al Senato pare essere stato risolto e la settimana prossima ci sarà anche la riunione della commissione al Senato, avendo risolto i problemi che i gruppi politici hanno evidentemente evidenziato. Quindi, così ho completato anche dando una informazione a chi era interessato a questa vicenda, sulla quale noi teniamo particolarmente perché, come sapete, tutte queste cose che stiamo dicendo le possiamo fare con una governance dell'autorità portuale disponibile a completare la governance del territorio, del Comune e di tutti gli altri enti che sono coinvolti in questo. Io vi ringrazio, vi rinnovo i saluti e spero di poter trarre da voi, spunti più utili per una crescita delle nostre conoscenze ed anche per

arrivare a decisioni quanto più sapienti e discusse possibilmente. Grazie.
(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Dott. Nicola ZIZZI: Ringrazio il vicesindaco. Lui deve sapere che gli stimoli, gli spunti che ci ha dato costituiranno sicuramente materia fertile, e poi anche al dibattito che seguirà, perché, come al solito, Mauro, sei riuscito a dare elementi importanti, che di sicuro questa platea coglierà per riflettere e discutere. Così come non può che essere condivisibile il discorso del ruolo delle amministrazioni locali in scelte così delicate e il rispetto che queste scelte richiede da parte di noi.

Quindi adesso devo dare la parola al Presidente della Camera di Commercio di Brindisi, dottor Alfredo Malcarne.

Dott. Alfredo MALCARNE - Presidente Camera di Commercio I.A.A.

Brindisi: E' vero, quello di D'Attis non era un saluto ma era un approfondimento vero e proprio sul tema.

Vicesindaco Mauro D'ATTIS: Tu sei arrivato in ritardo, non hai sentito quello che mi hanno chiesto, non sei arrivato puntuale. Quindi stiamo uno ad uno e palla al centro. Vai Alfredo.

Dott. Alfredo MALCARNE: Questo nervosismo sul tavolo io continuo a non apprezzarlo e a non capirlo, ma va bene lo stesso. Comunque, benvenuti a tutti in questa meravigliosa città che, come vedete, è piena di gente frizzante e che offre a tutti quanti noi una molteplicità di spunti, di interessi e, soprattutto, è una città che fa delle proprie infrastrutture una ricchezza. Però leggendo le infrastrutture necessarie all'Italia, noi qui viviamo un controsenso sostanzialmente, una contraddizione in termini perché abbiamo uno dei porti storicamente più belli, utili, sicuri, spaziosi, funzionali, polifunzionali dell'Adriatico e del Mediterraneo, abbiamo un

aeroporto che è a 500 m, in linea d'aria, rispetto al porto, a un paio di chilometri su linee gommate: tutte queste cose dovrebbero essere indicatori di ricchezza e di sviluppo economico. Abbiamo quello che si ritiene essere necessario, come infrastrutture, almeno nella prima fase della logistica dei trasporti che sono il fulcro soprattutto dello sviluppo economico del futuro. Però non è così. Il che significa che le infrastrutture, almeno a Brindisi, pur essendoci, non sono necessarie allo sviluppo. Questa è la verità ed è una constatazione di fatto. Non riusciamo a utilizzarle nel miglior modo possibile, quindi non basta averle. Il problema serio è questo: non basta avere le infrastrutture, bisogna utilizzarle, utilizzarle a pieno, utilizzarle con una visione strategica a medio e lungo periodo, e il processo non riguarda solo esclusivamente la utilizzazione ma anche e soprattutto le modalità di spesa e le modalità di progettazione. Poi io mi riallaccio al discorso che aveva fatto il vicesindaco e che riguarda l'importo della spesa complessiva che viene utilizzata dagli enti pubblici per quello che riguarda le risorse comunitarie. Sono convinto anche di una cosa, e cioè che il problema non riguarda la quantità di spesa, perché poi, alla fine del triennio, con un'accelerazione che si è avuta già nello scorso periodo di erogazione delle risorse finanziarie da parte della comunità europea, la spesa, per la maggior parte, alla fine si è utilizzata, il fondo alla fine si è utilizzato. Il problema non è la quantità di spesa, il problema è la qualità, non è solo la quantità. Il problema sulla qualità della spesa non può non passare attraverso un procedimento decisionale che deve coinvolgere tutti gli attori. Io vengo da un ente che fa della partecipazione e del coinvolgimento, e quindi del processo partecipativo, un elemento vitale. E dice bene Mauro quando parla di due fasi diverse, una che è quella della partecipazione, quindi la fase partecipativa, l'altra è quella del consenso. Però la scelta, la

decisione sulla tipologia di spesa, sulla qualità della spesa, deve passare attraverso un processo partecipativo e non può non passare attraverso di esso. E, purtroppo, non basta il processo partecipativo degli enti, ne abbiamo un esempio classico nel comitato portuale. Nel comitato portuale sono presenti tutti gli enti, tutti gli operatori che sono direttamente interessati all'utilizzazione dei fondi ed alla progettazione strategica del porto. Ci sono tutti gli enti, ci sono i lavoratori, ci sono le sigle sindacali, ci sono le sigle categoriali, ci sono le lobby, i grandi interessi, i grandi gruppi, c'è tutto, eppure siamo passati attraverso un processo partecipativo, attraverso un processo di coinvolgimento, una scelta decisionale che porterà ad una progettazione che costa e ad una irrealizzabilità di quello che si è progettato. E questa è una realtà dei fatti. Anche in questo caso non bastano le infrastrutture, non basta il processo partecipativo, non basta il coinvolgimento, quello che manca o, almeno, quello che sembra che manchi da noi è il buonsenso degli uomini a cui, in qualche maniera, vengono affidati i processi di scelta, i processi decisionali.

E concludo, augurando ovviamente a tutti i partecipanti alla Convention Nazionale dei PropellerClubs un buon weekend qui a Brindisi, alla scoperta dei nostri prodotti tutti da assaggiare e di quello che noi riusciamo ad offrire, il meglio che riusciamo ad offrire, e che è di assoluta eccellenza a livello nazionale. Gustate il vostro soggiorno a Brindisi. Arrivederci.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie presidente. Noi, a questo punto, in attesa del collegamento telefonico con l'onorevole Valducci, passeremmo la parola al professore Emanuele Amoruso che ci fornirà un approccio al problema

del consenso locale, veramente, non direi teorico, ma sostanziale e calato nelle dinamiche sociali.

Prof. Emanuele AMORUSO: Grazie. Saluto tutti quanti gli ospiti della nostra città. Io ho voluto dare a questa comunicazione un titolo che è di questa natura, che è un titolo interrogativo: "Costruiamo le infrastrutture del consenso?" Per qualcuno che vorrà poi approfondirlo, c'è la possibilità, ho anche preparato un testo scritto devo dire dove è ovviamente molto più dettagliato ed analitico il modo in cui ho proceduto nello sviluppare queste note. Partiamo dalle notizie che vengono costruite dal Nimby Forum, Nimby è inutile che vi dica cosa sia, c'è questo forum che da sette anni sta seguendo quanto avviene sulla stampa di contestazione alle grandi opere o, comunque, alle infrastrutturazioni. Pochi giorni fa è stato presentato il rapporto per il 2010. La sostanza di questo rapporto dice che il binomio è ovviamente necessario tra infrastrutture e consenso, però ci si oppone, in Italia ci si oppone a tutto. In particolare, sono anche fortemente criticati tutti i progetti di impianti, non tutti, parte dei progetti della Green Economy e, quindi, degli impianti di energia elettrica con fonti rinnovabili. Chi protesta? Protestano normalmente il 55% dei cittadini, cioè segnalano queste proteste, sono autori di queste proteste che, ripeto, vengono evidenziate da una ricerca fatta e che appare sulla stampa, ma anche, per il 30%, le istituzioni locali. Quindi non sono solo i cittadini, ma anche le istituzioni locali. Da chi provengono queste contestazioni? Queste contestazioni vengono dai territori naturalmente interessati a questi investimenti, a questo tipo di ipotesi, di questi progetti, ma vengono anche e soprattutto dai territori vicini, cioè da quelli che, in qualche modo, se ci fossero sistemi di compensazione, sono esclusi dai sistemi di compensazione e prendono

solo i danni da questi progetti. Le motivazioni sono varie. Impatto sull'ambiente, effetti sulla qualità della vita, rischi per la salute, ma anche la carenza di coinvolgimento. Dalla prima edizione di questo Nimby Forum dei 2004 si sono più o meno sempre segnalati gli stessi problemi: poca comunicazione, i media sono disinformati, le aziende reticenti a dare informazioni, la scarsa partecipazione ai progetti, la politica di consenso e, in genere, una politica a breve termine. Però, nel frattempo, come dire, è cambiato un po' il mondo in questi ultimi 20 anni, ce ne siamo accorti un po' tutti, sta cambiando un po' tutto. Ultimamente abbiamo anche fronti di instabilità politica nel sud del Mediterraneo molto forti. La Puglia come sta in questo rapporto della Nimby Forum, ripeto recentissimo? In Puglia sono stati messi in discussione 11 impianti nel 2010 e Brindisi, per la vicenda del rigassificatore, nel 2007 ha il primato di articoli, 282 articoli rispetto agli 186 della critica che veniva mossa per la TAV Torino-Lione. Il paese sembra bloccato. Diciamolo pure tutti, un po' si naviga a vista, qualcheduno, come Carlo Donolo recentemente in un suo saggio molto interessante, parla di un paese sperduto e analizza i vari aspetti di questo paese sperduto. Come dire, non abbiamo carte e portolani, visto che siamo in ambito di gente che di mare se ne occupa e che ne capisce, non abbiamo carte e portolani con i quali navigare. Eppure siamo estremamente convinti dell'importanza delle infrastrutture. Esse possono consentire di intercettare opportunità, di sviluppare potenzialità dei territori. Esaminiamo dunque, e c'è anche una vastissima letteratura, riflessione anche di convegni, di organismi economici, qualcuno lo cito nel testo scritto rispetto a queste cose, come cito alcuni report, i vari nodi che ostacolano la realizzazione di queste infrastrutture. Sicuramente l'assetto normativo ed istituzionale, la complessità delle norme, la difficoltà che queste siano semplificate o che siano comunque

chiare, interpretabili in maniera univoca, la discrasia tra le competenze e il controllo delle risorse; un altro nodo è sicuramente questo dell'opinione pubblica che spesso è disinformata oppure interviene, nel ruolo di media più meno valido. Volevo farvi una brevissima storia di una cosa per cercare di muoversi all'interno di due aspetti importanti. Uno è come procede e si sviluppano le idee e, quindi, l'atteggiamento, la cultura, quindi l'atteggiamento che abbiamo di fronte al mondo e le scelte che questa cultura, queste conoscenze ci fanno fare per interpretare il mondo e quindi agirvi. Un altro aspetto è come si sono modificati i rapporti e, quindi, tocca il nodo della politica, i rapporti tra questa consapevolezza, questa cultura, questa idea diffusa, mentalità diffusa, ed il modo in cui poi vengono esplicitamente prese delle decisioni collettive e, quindi, il nodo che riguarda la politica. Lo faccio, facendo tre brevissimi esempi. Per coloro che non sono di Brindisi, quelli di Brindisi conoscono naturalmente questa storia, per coloro che sono fuori può servire come traccia. Ed è un esempio che faccio leggendo tre fatti degli ultimi cinquant'anni accaduti a Brindisi. Anche perché c'è un famoso approccio ai problemi che dice: "non bisogna chiedersi qual è il problema, ma cercare di ricostruire la storia, forse in questo modo si capisce e si arriva al nodo del problema". Quindi, come dire, un approccio cognitivo ad un problema. I tre fatti di questa breve storia sono questi. Nel 1962 a Brindisi viene inaugurato ed entra in funzione lo stabilimento Montedison. Nessuno allora immaginava gli effetti non desiderati e, addirittura, perversi che avrebbe causato alle persone ed ai terreni. Alla base della produzione una scoperta assolutamente innovativa che fece assegnare il premio Nobel al suo inventore, l'ingegnere Natta. Nessuno immaginava che dopo trent'anni, cioè negli anni '90, iniziasse un processo di abbandono progressivo dell'impianto. Secondo fatto. Inizi degli anni'80. Inizia la costruzione della

centrale elettrica di Cerano. Anche per questa infrastruttura vi è un interesse nazionale. Sapete che questa centrale brucia adesso 8 milioni di tonnellate di carbone all'anno. Vi sono le prime forme nostrane, locali, di critica da parte, naturalmente, di un gruppo molto sparuto di persone i quali addirittura, nel nome dei valori ambientali, cominciano a far circolare l'idea che bisogna fare la valutazione di impatto ambientale, introducono questo termine nuovo, la VIA, "bisogna fare la VIA". Dopo anni di esercizio sono conclamati i danni, anche da parte della centrale, alla salute ed all'ambiente. Da un decennio, invece, il territorio è segnato dalla polemica della realizzazione o meno del rigassificatore. Da una parte vi sono istituzioni rappresentative, lo ha ricordato prima il vicesindaco D'Attis, e larga parte della popolazione. Dall'altra parte ci sono i proponenti, vari Stackholders e corpi intermedi, con una partita, che come avete sentito qui in sede, è molto attuale, anzi è attualissima. Si usa dire che oggi viviamo, per i processi che sono accaduti, un forte momento di accelerazione, rispetto agli ultimi 20-30 anni, ma non vado a fondo naturalmente di queste cose, in una realtà che è caratterizzata da due aspetti, la complessità e la flessibilità. Addirittura la struttura del pensiero, la struttura logica del pensiero caratteristica dell'epoca cartesiana, che ci ha accompagnato in tutti questi ultimi tre secoli di modernità, e che questa linearità di pensiero e di azione si pensa che sia superata perché ormai c'è una circolarità tra questi due elementi: il pensiero e l'azione. C'è una incertezza forte nelle persone, ma anche dei gruppi economici e della politica, di incapacità a decidere. C'è una forte discontinuità storica che si è prodotta in questi ultimi anni. Si parla, alcuni dicono, che siamo nell'epoca del postfordismo, in questa epoca sono venuti fuori nel lessico, due nuovi termini, ma che sono non solo termini, ma sono due paradigmi, cioè sono dei meccanismi con i quali interpretiamo ed agiamo nella realtà

contemporaneamente. Una è la sostenibilità, che non sto qui ad approfondire. Ad ognuno di voi è già noto cosa significa, non solo dal punto di vista fisico-ambientale, ma anche della sostenibilità culturale e della sostenibilità sociale, insomma, la sostenibilità è un termine oramai è assolutamente ampio ed olistico. Dall'altra, l'altro termine che si è introdotto nel lessico, esplicitamente politico ma, naturalmente è un pensiero, è un pensiero che è dentro le persone, in questo caso soprattutto degli amministratori, di coloro che si occupano della cosa pubblica, è l'autonomo sviluppo dei territori. A volte, questo bisogno di autonomo sviluppo dei territori, quindi l'idea che lo sviluppo, che dev'essere perseguito utilizzando le risorse del territorio, che non possono naturalmente queste risorse essere esaurite completamente, è un tipo di approccio che a volte porta a forme un po' folcloristiche, quello che viene chiamato il paradosso del localismo, così in una sorta di difesa del campanile che resta un po' limitante. Il consenso però è fortemente problematico, soprattutto per quel che riguarda i meccanismi del consenso sociale. Non dobbiamo dimenticarci che noi tutti, anche i più giovani, siamo nati in un'epoca, ma ormai siamo in un'altra epoca, cioè il mondo non è più quello che era ieri, ed il cambiamento è avvenuto in pochissimi anni. Questa cosa accade, naturalmente, continuo a ripetere, accade dentro le nostre teste, perchè cambia il nostro modo di pensare di fronte alla realtà che abbiamo dinanzi. Quindi non si presenta più la realtà come oggettiva, la razionalità è quella che ognuno di noi costruisce intorno alle cose e cambia continuamente. In questa realtà decisamente diversa, in cui sono finite le ideologie che erano uno dei modi in cui si spiegava il mondo, ci si orientava nel mondo, il nuovo atteggiamento fondamentale delle persone è un atteggiamento che viene identificato, lo dico in termini molto sintetici, come "polisensualismo", cioè oramai

l'emotività e i sensi sono quelli che dominano anche i nostri comportamenti. Dall'altra quella che un filosofo, studioso francese chiama una sorta di esistenzialismo pratico, quindi quotidianamente, per via della pratica, noi modifichiamo questa nostra realtà, quindi non abbiamo più dei riferimenti molto precisi, ma li aggiorniamo continuamente. Ci sono paure, ci sono paure che sono anche di natura mitologica a volte e che, quindi, non possiamo disconoscere, paure che ci vengono dalla realtà che non riusciamo più a capire, a dominare, a controllare. In questa nuova situazione, il consenso è difficile, e qui sono stati fatti degli esempi tanto dal presidente della Camera di Commercio Malcarne che dal vicesindaco D'Attis; c'è una nuova stagione perché è chiaro che questa cosa è diventata qualcosa che nelle istituzioni ha modificato i rapporti. Però, proprio perché si è riconosciuto come forte, vitale il cosiddetto policentrismo dei poteri, non esiste più un unico punto, un'unica fonte dove viene espresso il potere, ma ci sono sul territorio, lo vediamo, enti, enti intermedi, corpi intermedi, autorità, c'è un policentrismo che, naturalmente, deve trovare dei sistemi.

I sistemi sono stati le conferenze di servizi, sono state altre cose, ma bisogna trovare dei sistemi per condividere le scelte, ma capiamo bene come sia problematico tutto questo. E allora io faccio una sorta di proposta perché io ho questo approccio alla questione di come oggi si deve organizzare il consenso ed il sistema del far convivere i vari interessi ed anche vari valori naturalmente, perché alla fine sono sempre questi su cui dobbiamo trovare l'equilibrio. Ed è questa la proposta, l'assessore D'Attis ha fatto riferimento che ci sono addirittura fondi per favorire la partecipazione. Ormai questo è un processo che si ritrova anche in tutti quanti i progetti a finanziamento europeo, ma non solo, ma è diventata una prassi che è quella del quadrilatero degli attori. Cioè non

esistono più solo le istituzioni, gli amministratori, bisogna convivere con queste nuove realtà. Non esistono più solo i saperi esperti, funzionari o meno che siano, non esistono più solo gli Stackholders, cioè i portatori di interessi, ma esiste anche il quarto attore sulla scena, sulla scena pubblica, che sono i cittadini, che sono i territori. Questo quadrilatero degli attori deve iniziare a muoversi in maniera coerente, deve essere in grado di lavorare, di costruire, passando appunto da quello che era il vecchio government, cioè il governo che veniva dall'alto, alla governance, cioè questo modo nuovo di cercare di affrontare questioni complesse, proprio attraverso il fatto che questi attori si muovono dentro queste cose. Naturalmente in questo quadrilatero degli attori che si muovono su una scena, bisogna fare una cosa, tenere fuori l'osceno, tenere fuori cioè tutto ciò che è proveniente da interessi nascosti, da disinformazione, cioè tutto quanto inquinerebbe questa scena. E questo, è inutile farne esempio, ognuno di noi lo può fare. I territori cosa potrebbero fare, e, in parte, fanno? Cercano di costruire, proprio per questa prospettiva di autonomo sviluppo dei territori, la coalizione per lo sviluppo, cioè di costruire all'interno delle istituzioni, all'interno della politica, all'interno dei ceti dirigenti, all'interno dei corpi intermedi, qualcosa che accomuni, attraverso apparati cognitivi comuni, costruisca questo gruppo, questa coalizione, questo idem pensare, idem lavorare, idem progettare su questa cosa. Questa cosa passa attraverso anche la costruzione di quella che si chiama la cittadinanza competente perché se noi vogliamo che questo attore, che poi finisce col bloccare, si faceva qualche esempio prima, basta uno qualsiasi che riesce a gridare molto, che riesce a bloccare un progetto importantissimo. Quindi noi dobbiamo chiederoci perché questo accade e dobbiamo cercare di ricostruire il sistema, i meccanismi perché questo non debba più accadere. In questo la

dimensione comunicativa pubblica è naturalmente decisiva. La dimensione comunicativa pubblica è fatta di informazioni che devono essere vere informazioni e di comunicazione che deve essere una comunicazione vera, non una comunicazione costruita ad arte e per propaganda, per orientare l'opinione pubblica, per portare le persone verso certe direzioni e non renderli realmente attori. Quindi il passaggio decisivo diventa che la conoscenza è il vero strumento, io sto citando Habermas, il vero strumento, il vero meccanismo per cambiare e riguarda tutti gli attori che sono sulla scena. E quindi dal sistema un po' semplificato della condivisione attraverso solo il fatto che si partecipa a livelli più elementari, si dovrebbe passare al codice cosiddetto dialogico, cioè ad un codice che è capace di dialogare, come prima si è verificato nelle idee che si scambiavano Zizzi e D'Attis: il fatto che è importante è dialogare, è importante confrontarsi. Il sistema dialogico è quello, c'è un famoso paradosso del giudice saggio, un aneddoto del giudice saggio che al primo interlocutore, dice: sì tu hai ragione, al secondo interlocutore dice: tu hai ragione. C'è una terza persona che si alza e dice: scusa, ma come possono avere ragione tutti e due i contendenti? E il giudice saggio gli dice: hai ragione pure tu. E' questo il meccanismo, e naturalmente è il meccanismo che cambia le strutture cognitive, le strutture di formalizzazione del pensiero. Quindi la mia proposta è molto modesta, anche per cercare di controbattere il rischio di un forte dominio dell'oikos sulla polis, cioè il dominio dell'economico sulla politica. E in questo senso, come dire, ci sono pressioni tali e tante per cui c'è un rischio oggettivo di eclissi della politica nella contemporaneità. Noi non ce ne rendiamo conto, ma la gente che non va votare o la gente che decide tre giorni prima di votare, è un segnale molto, molto evidente di tutto questo. Quindi la banale ipotesi, che sembrava un gioco di parole, che era quella della

adesione a molte infrastrutture del consenso, diventi una proposta, non bisogna avere paura di queste cose, ci sono metodi, sistemi perché questo possa accadere e si possa costruire un nuovo clima nei rapporti, in questo caso, tra chi è portatore di interessi e chi è portatore di valori. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie Lele, io vorrei sollecitare la riflessione alle cose che ha detto Lele, perché servono a calmierare un dibattito che, in questi anni, è mancato della serenità e della pacatezza che Lele oggi ci ha indicato. Noi abbiamo in linea l'onorevole Mario Valducci. Ci sente onorevole? Buongiorno.

On.le Mario VALDUCCI: Pronto.

Dott. Nicola ZIZZI: Sì, onorevole, buongiorno, benvenuto, sia pure solo per telefono ai nostri lavori, buongiorno.

On.le Mario VALDUCCI:registrazione incomprensibile.....

In Italia non si fa più il nucleare, non si fa più neanche il carbone pulito, il costo dell'energia elettrica non verrà mai allineato o, comunque, avvicinato al costo degli altri paesi europei. Quindi questo diventa un problema enorme. Questo è un esempio. L'altro esempio, lo abbiamo visto purtroppo nei telegiornali, anche qui nelle ultime giornate, l'avvio dei lavori per la famosa alta velocità in Val di Susa, c'è stato un assalto alla baionetta dei soliti facinorosi ambientalisti che hanno aggredito gli operai che stavano iniziando i lavori sul cantiere con il lancio di sassi, con il lancio di oggetti contundenti, anche qui andando a bloccare dei lavori. Anche qui si tratta di una procedura avviata veramente da quasi un decennio, per la quale sono state valutate tutte le opzioni per evitare evidentemente danni alla salute dei cittadini, perché è una delle cause

che viene sempre messa in mezzo, ed è una delle cose più negative il rischio per la salute dei cittadini che, invece, ricordo, per esempio, solo questo, che a Civitavecchia l'impianto a carbone pulito è funzionante, ha un minor impatto ambientale nell'area, rispetto a quello che era prima con la centrale ad olio combustibile. E, quindi, veramente il tema della salute dei cittadini è un tema che nessuna parte politica non può rispettare, non può valutare nel terzo millennio, quindi nessuno è intenzionato a fare opere contro l'ambiente, fare strutture che danneggiano la salute dei cittadini, ma anzi siamo interessati a far infrastrutture che migliorino la qualità di vita dei cittadini. Quindi ho voluto solo ricordare con questi due esempi, come purtroppo in Italia ancora sia difficile raggiungere quell'obiettivo che noi avevamo inserito anche con la famosa legge del 2002, la cosiddetta legge obiettivo che, finalmente, toglieva l'unanimità dell'approvazione delle grandi opere, delle infrastrutture a tutti gli enti locali interessati, per passare ad un principio di maggioranza che penso che sia un fatto corretto e giusto. Insomma io penso che noi dobbiamo abituarci che possiamo magari allungare di molto i tempi di raccordo del consenso locale sulle infrastrutture, ma, una volta acquisito il consenso della maggioranza degli enti interessati a livello locale ed acquisite tutte le autorizzazioni di impatto ambientale necessarie, una volta arrivati quindi al documento finale di autorizzazione, insomma non si può più tornare indietro. Penso che a livello nazionale noi dobbiamo ancora di più stringere rispetto a tutti i ricorsi amministrativi, tutti i ricorsi alla magistratura che vengono fatti per impedire la realizzazione di un'opera una volta che si è raccolto il consenso da parte delle amministrazioni locali. E quindi penso che questo sia un fatto importante che deve essere visto indipendentemente dal colore politico che pro tempore viene ricoperto da questa o da quella parte politica perché è chiaro che se

invece modifichiamo le decisioni in base al cambiamento della guida delle istituzioni locali e dei governi nazionali, siamo sicuramente in gravi difficoltà. Poi, in questi anni, un altro aggravio che è stato introdotto messo negli ingranaggi di rilascio di queste autorizzazioni per avviare le grandi opere, è sicuramente il cambio del titolo quinto della Costituzione che sicuramente, prevedendo tantissime materie di concorrenza tra lo Stato centrale e le regioni, in termini legislativi, ha procurato un fortissimo contenzioso presso la Corte Costituzionale e, comunque, un fortissimo contenzioso tra queste due importanti istituzioni del paese. Sicuramente poi, non bisogna negarlo, la crisi finanziaria mondiale degli ultimi settant'anni ha provocato anche una diminuzione delle risorse finanziarie disponibili da parte dello Stato per andare avanti nelle grandi opere e, quindi, anche questo sicuramente è un fatto importante, così come un fatto importante che l'attuale normativa Italiana, nella parte nazionale, ha ancora un meccanismo molto farraginoso nelle decisioni e, quindi, mentre in questi ultimi 18 anni noi abbiamo sindaci, presidenti di provincia, presidenti di regione eletti direttamente dai cittadini che hanno le leve per poter dare risposte concrete ai loro cittadini nelle materie di loro competenza, il livello nazionale è rimasto quello di sessant'anni fa, ovvero il livello in cui il premier viene eletto direttamente dai cittadini ma non può neanche nominare o revocare propri assessori, che a livello nazionale si chiamano ministri e, quindi, si è sempre alla rincorsa di dover necessariamente guardare quotidianamente i sondaggi perché poi quando cade nei sondaggi la popolarità, incominciano ad esserci quelle fibrillazioni e quella instabilità nel Parlamento che poi rendono più difficile i vari percorsi di approvazione delle leggi. Questo lo dico perché sono un convinto assertore che la riforma che avevamo approvato tra il 2001 ed il 2006 della Costituzione Italiana che prevedevano la riduzione del numero

dei parlamentari del 25% e la introduzione del bicameralismo perfetto, che non è stata approvata con il referendum popolare, è stato un grave danno per il paese non averla approvata. E qui ci scontriamo con la Costituzione che, sui referendum confermativi non applica il quorum e, quindi, sono bastati un afflusso di poco più del 20% di cittadini italiani a bocciare un provvedimento di riforma costituzionale che sicuramente non sarà stato perfetto, ma avrebbe migliorato sicuramente lo status quo delle cose. Ecco, io vi ringrazio, non voglio ulteriormente annoiarvi telefonicamente ma mi sembrava giusto dire alcune cose e termino, siccome ho letto alcune notizie non vere, che riguardano la vostra città, di dire che non essendoci mercoledì scorso il relatore onorevole Vitali sul provvedimento di nomina del presidente dell'autorità portuale di Brindisi, ho svolto io le funzioni di relatore, come presidente della commissione trasporti della camera, ho proposto questa nomina, ricordo che questa nomina riguarda un cittadino greco, professore universitario del diritto marittimo di Rotterdam, insomma una persona che non solo ha tutti i requisiti, ma penso di poter dire che ne ha qualcuno in più per poter svolgere quella funzione, al riguardo noi abbiamo fatto tutte le verifiche necessarie, insieme agli uffici legislativi di pertinenza della Camera, di pertinenza del Senato e ministero dei trasporti ed infrastrutture, per verificare eventuali problemi di non possibilità di procedere alla nomina in quanto la persona indicata è un cittadino greco; queste problematiche di natura tecnico-giuridica non sussistono e, quindi, si procederà nella settimana prossima alla votazione, sicuramente con parere positivo, sulla base delle indicazioni venute dal territorio, ricordo che le nomine dei presidenti delle autorità portuali sono fatte coinvolgendo i comuni interessati, le provincie, le regioni e il governo nazionale e, quindi, con un largo dibattito e, quindi, con una scelta molto accurata e molto ponderata,

si provvederà alla votazione del parere favorevole per questa indicazione che è pervenuta dal territorio, quindi con la speranza, con l'augurio, con l'auspicio di buon lavoro rivolto a questo presidente perché possa ancora di più proseguire nell'azione positiva del precedente presidente dell'autorità portuale che, penso, dobbiamo tutti ringraziare, per sviluppare ulteriormente i traffici di quel porto che è così importante per l'economia della vostra città. Un saluto a tutti quanti, ed anche all'ingegner Fuochi, che ricordo con amicizia, ed a tutti coloro che ci stanno seguendo in queste giornate di lavori importanti sul tema delle infrastrutture. Grazie e buon lavoro.

Dott. Nicola ZIZZI: Mi scusi Onorevole, in riferimento alla nomina del presidente dell'autorità portuale di Brindisi, in relazione alla nomina in corso, all'iter in corso per la nomina del presidente dell'autorità portuale di Brindisi, mi consenta di farle una piccola domanda, le devo premettere che oggi un sito giornalistico di Brindisi ha pubblicato integralmente il resoconto stenografico della seduta della commissione trasporti della Camera del giorno 25 maggio. I giornalisti hanno commentato l'andamento di questa seduta in termini a volte contraddittori, quindi indicando anche come possibile l'esistenza di problemi all'interno della Commissione, ipotizzando una contrapposizione all'interpretazione più accreditata che lei ha riferito prima. Quindi le volevamo chiedere se esiste comunque il rischio che questa istruttoria supplementare porti a delle diverse conclusioni e poi se è prevista la nomina di un commissario per colmare il vuoto che si è venuto a creare dal giorno 20 di questo mese, in relazione al fatto che è venuto meno il periodo di prorogatio del presidente uscente. Io la ringrazio se vorrà rispondere anche a questa domanda e la ringrazio ancora per essere intervenuto, anche a nome del vicesindaco D'Attis, qui presente, dal dottor Fuochi e da tutti quanti gli

altri che sono qui con noi. Grazie onorevole.

On.le Mario VALDUCCI: Ho voluto approfondire alcune tematiche che mi erano pervenute in relazione a possibili problematiche su questa nomina ed ho ricevuto risposta dal governo che queste problematiche sono da considerarsi superate perché loro hanno fatto tutti gli approfondimenti che vanno nella giusta direzione per poter quindi garantire il fatto che un cittadino europeo, un cittadino greco, possa svolgere anche le funzioni di presidente dell'autorità portuale di un porto italiano. Quindi questo approfondimento è stato espletato dal governo e riferito in sede di commissione, ma è stato anche verificato attraverso una istruttoria suppletiva, sia dall'ufficio legislativo del presidente della Camera, sia dall'ufficio legislativo del presidente del Senato e tutti sono concordi nel fatto che questa nomina si possa fare e sia assolutamente legittima. Come io ricordavo prima, parlando delle infrastrutture, diciamo non c'è mai procedura che purtroppo tolga di mezzo la possibilità di ricorso amministrativo, ma spero solo che questi ricorsi non creino problemi al porto di Brindisi perché penso che tutti i cittadini debbano pensare all'interesse della propria città e all'interesse di quegli enti, in questo caso il porto, a cui magari aspiravano e che quindi non ci siano ricorsi di nessun tipo, e il presidente nominato possa assolutamente iniziare ad operare rapidamente. Per quanto riguarda i tempi, nel momento in cui il ministro ed il governatore regionale sottoscrivono l'intesa e trasmettono la documentazione al Parlamento, quando arriva la documentazione in Parlamento, questi tempi vengono, tra virgolette, "congelati". Quindi lei ricordava il giorno 20. La votazione verrà fatta la settimana prossima, quindi sicuramente qualche giorno dopo, ma la documentazione è stata trasmessa prima del 20, è pervenuta prima del 20, quindi questo termine rimane congelato e non c'è bisogno di nessun commissariamento.

Questo è diciamo quanto avvenuto, non solamente per il caso di Brindisi, ma per moltissimi altri casi, perché l'inoltro alle camere del documento relativo al raggiungimento dell'intesa tra ministero e il governatore è avvenuto prima di quella data e quindi i tempi sono giusti e la procedura è stata formalmente e correttamente incardinata. Spero di aver risposto a tutto. Vi saluto ancora, saluto anche il vicesindaco Mauro D'Attis che oltre ad essere vicesindaco è anche mio carissimo amico. Grazie, arrivederci a tutti.

(Un applauso accoglie la fine di questa telefonata)

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie Onorevole, Le sono davvero grato perché adesso ci ha fornito degli elementi veramente utili su questa ultima interpretazione del periodo transitorio. Evidentemente c'erano delle incertezze che hanno generato anche qualche decisione forse un po' affrettata da parte del presidente uscente dell'Autorità Portuale, che, dopo il giorno 20 maggio ha abbandonato la sede e l'incarico, mentre invece, alla luce della interpretazione riferita dall'on.le Valducci, doveva restare al lavoro fino alla nomina del nuovo presidente. Intanto la ringrazio, noi continuiamo a lavorare. Se ce lo consentirà poi noi le faremo sapere come proseguirà anche il dibattito sul suo intervento. Grazie ancora e buon lavoro.

Vicesindaco Mauro D'ATTIS: Se vale questa tesi del congelamento dei termini e non c'è la necessità di procedere a nominare un commissario, è evidente che c'è il presidente uscente ancora, i cui termini non sono scaduti perché il congelamento è avvenuto prima della scadenza dei 45 giorni.

Dott. Nicola ZIZZI: Mi sento tanto in una trasmissione televisiva, in un reality, perché questo convegno si è trasformato anche in un momento di conoscenza e di acquisizione in diretta di una novità dal punto di vista

delle notizie che effettivamente introduce un elemento molto importante. Io mi scuso con quanti non sono addentro alla realtà locale, però penso che possa la cosa acquisire un interesse più generale, anche come precedente, perché l'onorevole Valducci diceva sostanzialmente che non c'è bisogno di nominare un commissario, pure alla scadenza dei 45 giorni previsti per legge come periodo di prorogatio, nelle more della nomina del presidente, del completamento della procedura, in quanto quel termine di 45 giorni risulta congelato dal momento in cui hanno trasmesso gli atti quindi se tanto mi dà tanto questa carenza di potere, questo vuoto che si sarebbe venuto a determinare dal giorno 20 non ha ragion d'essere, ed a questo punto bene farebbe il presidente uscente a ritornare al suo posto e a continuare ad operare finché non arriva la nomina del nuovo presidente. Io non tifo per questa tesi, ma giuridicamente mi sembra corretta. Bene, allora noi a questo punto continuiamo, dopo questo momento così importante, con i nostri lavori per come ce li eravamo ritirati ed organizzati sulla base dei relatori presenti ed inviterei l'ammiraglio Angrisano, il nostro Felicio Angrisano, ad essere qui con noi per trattare l'argomento che lui avrebbe dovuto esporre nella ripresa pomeridiana, così poi vediamo di inserire anche le valutazioni del suo intervento nel dibattito che faremo subito dopo. Prego ammiraglio.

Ammiraglio Felicio ANGRISANO: Grazie. È bello ritornare a casa. *(Un applauso accoglie questa affermazione)*. È bello sentire ancora un antico, rinnovato affetto. È bello poi condividere con voi, avendolo già fatto con le persone a me più care, questo mio processo lavorativo professionale nel Corpo delle Capitanerie di Porto. Quando sono arrivato in città, ieri sera, ho voluto fare un giro veloce al porto che avevo lasciato nel '95, dopo otto anni intensi vissuti in maniera partecipativa, attenta, forte di un legame

che andava oltre il rapporto ed il ruolo istituzionale. Ed ho visto delle banchine, almeno quelle del porto interno, vuote. Mi auguro che sia un coma farmacologico, basta non dare più il farmaco perché il paziente si risvegli. E questo l'augurio che faccio a Brindisi perché lo merita, lo meritate voi, l'intelligenza degli imprenditori, la capacità degli amministratori. E, quindi, mi ha un poco fatto male perché poi ho rivissuto i miei otto anni che posso riassumere con un amacord velocissimo. Vedo Mimmi Barretta e penso al rimorchiatore Teodoro Barretta, ai 27.000 albanesi. Poi, più in là, guardo Enrico Tomei, Enrico Tomei, 22 traghetti al giorno in porto, le lotte che facevamo per dare un ormeggio, un ruolo di sindaci dell'autorità marittima, di operatori del porto che qualcuno poi ha cercato di rompere con un tentativo maldestro, mal riuscito, e questo mi è dispiaciuto ma è il gioco della vita. Non vedo gli ormeggiatori, forse non li conosco, ma io credo che loro continuino ancora ad operare nel ricordo nella gloria di Alberto Melpignano che per me è stato un lavoratore dalla signorilità, un uomo dalla signorilità importante, imponente. Poi Guadalupi, Zaccaria, Titi, i lavoratori portuali, le imprese, i decreti Prandini, ogni volta per me molto familiare mi fa ricordare un trascorso importante per la mia carriera. Smetto ed inizio, entro nel merito di quello che è il mio intervento. Vi accorgerete qual è poi la differenza che passa tra chi è uomo della politica reale e chi, invece, è un modesto operatore dell'amministrazione. Io devo dire a Nicola, Nicola grazie per avermi invitato perché mi dai oggi l'opportunità di ringraziare Brindisi per quello che ha fatto per me. Grazie. E poi passare subito al tema: "Le infrastrutture, consenso locale, realizzazione e gestione". Si è parlato di partecipazione, si è parlato del coinvolgimento alla vita della decisione infrastrutturale. Io mi rifaccio ad un vecchio parere del Consiglio di Stato che quando parlava di attività destinate alle pubbliche amministrazioni,

chiedeva una consultazione, quanto più estesa fosse, maggiore sarebbe stata la bontà del prodotto finale. Io credo che consenso locale, mi perdoni il vicesindaco, ma se su ogni attività della vita pubblica ci fosse il consenso locale, io credo che il vostro ruolo, il nostro ruolo che ci porta a fare delle scelte, a volte impopolari, sarebbe minimalizzato, perché poi gioca il ruolo del potere decisionale. La legge affida la responsabilità di decidere a qualcuno e qualcuno la deve eseguire. Sarà una decisione impopolare, purché però sia frutto della consultazione, del coinvolgimento, del processo di formazione della volontà finale. Perché la infrastrutturazione è importante, il presidente della camera di commercio diceva, parlava di infrastrutturazione che poi comportava delle spese, che poi non venivano impiegate, io credo che la progettazione della infrastrutturazione debba partire dallo stato del bisogno della funzione. La capacità di anticipare quella che è la funzione di sviluppo di una realtà portuale cui anettere le infrastrutture per l'esercizio appieno degli obiettivi finali. E noi qua, come capitaneria di porto, abbiamo un ruolo, un ruolo importante. Autorità marittima che svolge il proprio ruolo di crescita interfacciandosi necessariamente con i bisogni della collettività portuale e marittima e, quindi, interfacciandosi con le autorità, gli enti locali di riferimento per l'intero sistema portuale. Qualche tempo fa si è parlato con la n.84/'94 degli ambiti portuali, poi si è spaziato un po', si è incominciato a parlare di retro porto. Io credo che ormai il concetto vada ancora di più ampliato piuttosto che parlare solo di territorio portuale. Territorio portuale non è altro che la sintesi del bisogno della trasportistica e della logistica inserito in un contesto aperto di interfaccia. Il ruolo fondamentale è la funzione. Il territorio portuale può spingersi fino a 100, duecento, trecento chilometri per poi collegarsi con quella che è la politica dei trasporti e la politica che deve tener conto per il porto di un altro

fenomeno che non è in antitesi, ma che è un elemento di valutazione, che è il gigantismo navale. Come si colloca l'infrastrutturazione portuale con il gigantismo navale? E questo io poi lascio la individuazione della soluzione alle autorità portuali, che hanno il compito di coordinare, indirizzare, sviluppare quella che è la realtà portuale sul territorio portuale. Un'altra cosa, ma lo faccio per commento, poi smetto, quando Nicola parlava del rigassificatore, parlava dicendo sentiamo i piloti che cosa hanno da dirci. Io premetto che sono amico dei servizi tecnico-nautici perché quando c'è stato il grosso esodo degli albanesi verso le coste nostre nazionali, e queste brindisine soprattutto, io che mi occupavo di questa materia in maniera piena ed esclusiva, se non avessi avuto al mio fianco i servizi tecnico-nautici, gli agenti marittimi raccomandatori della città, forse non avremmo potuto raggiungere quel risultato di assoluto rilievo che oggi viviamo, con un'organizzazione completamente diversa da parte dello Stato in materia di protezione civile e di realizzazioni. Finisco per poi passare al tema, sarò molto veloce, parlo per la mia organizzazione, quella di Genova, non posso parlare della organizzazione del comando generale ma posso parlare anche della mia esperienza vissuta a Brindisi. Il concetto oggi di amministrazione moderna, che poi per noi militari è all'antitesi, perché noi viviamo ancora in una piramide, in una piramide decisionale. Chiedo scusa, io salutavo Danese, non si ricorda? Si girava dietro Danese, io proprio con lui ce l'avevo, perché un giornale, credo l'Espresso, lo definì l'Albano dei costruttori, dei motoristi. E, quindi, dicevo, quindi l'amministrazione moderna è un'amministrazione che ha poco di gerarchico, l'amministrazione moderna pone in capo al potere decisionale ultimo una cosa, innanzitutto obiettivi e termini per perseguire quegli obiettivi. Poi, a livello più basso, ma non basso come gerarchia ma come produttività,

ogni cellula ha un proprio potere decisionale che deve mirare a portare alla decisione finale. Questo è un sinonimo di burocrazia intelligente, burocrazia snella, però cozza contro un'altra realtà. Purtroppo noi abbiamo nel nostro vocabolario un sostantivo che ci spaventa, la responsabilità. Allora più noi affidiamo le nostre sorti alla responsabilità, poi vi dico una cosa sulla responsabilità, più ci rendiamo conto che è meglio non fare, piuttosto che fare. Ed è brutto. Passo al tema, perché sennò mi perdo, e vi tedio molto, passo al tema che mi è stato assegnato, ma lo faccio in maniera snella. Vorrei disegnarvi un attimo, cosa che già sapete, però vi dicevo vi voglio far vivere il corpo, la guardia costiera locale, non il corpo, perdonatemi, non sono il comandante generale, però lui quando è stato nominato ci ha dato questo indirizzo, quindi potrei dirvi che io rappresento gli indirizzi del mio Comandante Generale. Noi portiamo le stellette, siamo un corpo specialistico della marina militare, ma la nostra forza funzionale ci viene dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Detto questo passo molto velocemente a vedere quali sono i compiti. Certamente lo saprete, però io vi voglio solo dire questo: comando dei porti. Allora agli addetti ai lavori è semplice chiedersi: ma scusate, a Genova, a Brindisi, chi comanda? L'ammiraglio Angrisano a Genova, il comandante Ciliberti, o il dottore Giurgola o il dottore Merlo? Questo non è un dramma per chi vive all'interno, perché se noi diamo il giusto senso comune alla parola comandare, risolviamo tutti i nostri problemi esistenziali e di convivenza, perché noi e l'autorità portuale lavoriamo per lo stesso fine, come voi, anche se su piani diversi. L'importante è trovare questo nesso di casualità diretta tra noi e gli effetti che produciamo con il nostro lavoro ai fini dei trasporti. Allora mi viene in mente una cosa napoletana. Escludiamo dal senso di comandare, quindi per noi non è comandare, quello che qualcuno disse: comandare è

meglio che, disse proprio una persona, è meglio avere una relazione sentimentale con l'altro sesso, lo disse questo una persona che aveva conosciuto l'Anninella che era una napoletana plebea dalla bellezza solare ed anche da un generoso altruismo sessuale, quindi non è questo. Comandare significa fare programmazione e sviluppo e coordinamento degli aspetti commerciali, e questo lo fa l'autorità portuale. E noi che facciamo? Allora qua diventa difficile capire il nostro ruolo perché oggi spingiamo più per un tecnicismo e dico VTS, Vessel Traffic Service, dico polizia giudiziaria, dico P.S.C., parlo di Security. Allora dobbiamo capire come in queste nostre competenze, che sono residuali, ma sono funzionali allo sviluppo del porto, come possiamo contribuire alla crescita del porto. La prima cosa che viene chiesta ai comandanti di porto, qualche volta che vado in accademia, con i giovani ufficiali parlo di questo. Guardate, noi abbiamo un impegno, oltre al giuramento di fedeltà che abbiamo fatto alle leggi dello Stato, abbiamo un impegno a esercitare appieno il ruolo e la funzione che ci viene attribuita. Noi abbiamo la responsabilità del ruolo della nostra funzione, e il giudizio di responsabilità penale è a latere di questo processo. Commetteremo sicuramente un delitto qualora, in nome di una responsabilità penale, noi abdicassimo al nostro ruolo e alla nostra funzione.

Oggi l'economia dei trasporti, ma tutto il sistema economico produttivo nazionale, anche il sistema sociale nazionale, ha bisogno di risposte, risposte che devono essere più veloci possibili. Ad un imprenditore meglio dire subito no, perché potrebbe investire i propri capitali in settori diversificati, anziché tenerlo alle lunghe. Quando si parla di giustizia, io faccio un discorso attuale, ma la giustizia è lenta, sentivo dire da qualcuno: giustizia lenta è uguale a non giustizia. Ed allora l'amministrazione lenta, non è amministrazione. E, quindi, se noi siamo i

fautori di un'amministrazione lenta, frutto della paura della responsabilità, significa che non sappiamo fare il nostro dovere. Non andiamo molto lontano. Certo, i giovani sono più portati ad attività di vigilanza, di controllo, perché è un'attività meno rischiosa, perché purtroppo arriva forse da noi più anziani un messaggio sbagliato ai giovani, perché noi dobbiamo ricordarci che siamo un modello per loro anche se noi poniamo un modello sbagliato, ma se non perseguiremo un fine diverso da quello che è solo lo sviluppo della nostra carriera, noi avremo un futuro particolarmente sterile, se non addirittura dannoso per quello che è il sistema economico del paese. Guardate, io vi dico che il corpo delle capitanerie di porto produce ricchezza, è questo che non si riesce a cogliere. Noi produciamo una ricchezza indiretta. Vi siete mai chiesti quanto costa una nave ferma in porto perché il fermo, la fermata, per un terminalista, in termini economici, è un costo. A me viene richiesto di fare una ispezione alla nave, io non è che devo andare, io a Genova, così come a Savona, impongo di andare all'arrivo della nave in porto, non quando sta per partire e ha già finito le operazioni. Quanto costa questo? Come si traduce, in termini economici, il nostro lavoro, se riesce a fare risparmiare su questi costi? Purtroppo poi io vedo che si osserva sempre il porto dalla banchina. Contiamo i containers, contiamo i passeggeri, contiamo le merci, però io vorrei farvi vedere il porto e le attività portuali dal mare. Che cosa succede prima che la nave giunga in porto? Sto parlando di questo, il ruolo nell'economia dell'autorità marittima. Se noi prendiamo la letteratura degli accosti e questo lo possono dire i piloti o gli ormeggiatori, ma anche voi che siete il cuore pulsante dell'attività del porto, se voi prendete la letteratura degli accosti sulla banchina di costa Morena o della rampa traghetto su 120 metri noi dovremmo mettere massimo navi da 70 metri, perché i cavi devono lavorare in una certa

maniera, il pescaggio deve essere tale da permettere che la nave si accosti, però noi, grazie ad un sistema, ad un sistema di servizi, ad una banchina di 120 metri, noi mettiamo due navi da 150 m. Questa è ricchezza prodotta. Allora perché dobbiamo considerare il corpo come un freno all'economia per la rigidità della sicurezza? Quando noi produciamo sicurezza, nello stesso momento produciamo ricchezza. Ma non lo facciamo perché mi è simpatico Gorgoni o mi è simpatico un altro agente marittimo, lo facciamo perché purtroppo nel nostro DNA c'è quella che era una volta la funzione del comandante del porto; ci vengono chieste queste cose che fanno parte del nostro patrimonio. E allora, come vedete, anche il nostro lavoro è visto in maniera diversa, diventa attuale, propositivo, e credo non se ne possa fare a meno. Vi parlo di qualche altra attività che facciamo. Monitoraggio e controllo del traffico navale. V.T.S., il V.T.S. è una cosa bellissima, però io credo che si debba aprire al mercato l'attività del monitoraggio, ma lo dico come mia sensazione, poi vedremo più in là con il Comando Generale, noi dovremmo fare questo, offrire, io l'ho offerto lunedì ad Assoagenti a Genova, mettere a disposizione questo sistema di dati di monitoraggio all'utenza e proporre di utilizzare economicamente questi dati al fine di trarne ricchezza per i traffici. Io metto a disposizione degli utenti i dati rilevabili dal V.T.S.: la velocità e la rotta della nave, cosa trasporta, eccetera. Se io offro a voi questi dati, riuscirete a farli diventare economia, economia reale? Questo è il futuro che ci spetta, come l'amministrazione dello Stato, quale il ministero delle infrastrutture, aprire questo mercato e rendere possibile di trarne degli utili. L'autorità marittima non può nascere e crescere, nasce sì, è nata ormai, ma non può crescere e svilupparsi da sola. Potrebbe diventare un'autorità marittima ineducata, asociale. Noi abbiamo necessità di crescere, interfacciandoci con gli utenti, quelli che hanno

bisogno di noi, quelli che ci cercano alle 11 di sera per fare l'imbarco, quelli che alle 23:55 ci chiedono di andarli a soccorrere. Come pubblica amministrazione, noi esistiamo fino a quando c'è qualcuno che si accorge di aver bisogno di noi. Lo dicevo stamattina, parlando un poco, o ieri sera, non mi ricordo, però, ad un certo momento, un collega giovane diceva: sì, va bene, ma si ricordano di noi solo quando hanno bisogno, quando stanno ormai con l'acqua alla gola. Io gli facevo notare, ma c'è stato mai qualcuno, meno male che questo collega non fa il medico, ma c'è stato mai qualcuno che dice: oggi mi sento bene, mi vado a ricoverare in ospedale. E allora questa è la nostra forza, quella di anticipare i problemi, cercare di vederli sul nascere, creare un'organizzazione che risponda alle esigenze degli altri e, soprattutto, se questa organizzazione non produce efficienza, bisogna che il titolare della funzione sia assolutamente più presente sul teatro della vita portuale. Può risparmiarsi se c'è una buona organizzazione. Poi, guardate, non dobbiamo più guardarci indietro, noi dobbiamo guardare dietro solo se vogliamo fare ricorso alle nostre tradizioni, poi dobbiamo necessariamente guardare avanti con una considerazione, secondo me, importante. Io lo faccio perché ci credo. Guardate, quando c'è in gioco il bene collettivo, quando c'è il tavolo della decisione, bisogna arrivare a quel tavolo sapendo di perdere qualche cosa. Se a questo tavolo qualcuno crede che da quel tavolo esce vincitore, il tavolo non si chiude. E allora, per fare questo, per dire ogni volta che la colpa è degli altri, io credo che la maturità ci dovrebbe portare a fare un esame di coscienza, a guardarci dentro, per poi guardare oltre. Lo dico perché ci credo. Perché io dico che prima di dire gli altri non sono bravi, io mi devo chiedere: ma ho fatto tutto quello che dovevo fare? Io ho tolto il cannone che puntava contro l'Autorità Portuale di Genova che avevo trovato, un cannone che era stato orientato in modo da puntare da

15 anni sull'Autorità Portuale, subito dopo la n.84/'94 perché un ammiraglio napoletano lo aveva puntato così, a titolo di sfottò, perché dopo la legge n.84/'94 abbiamo perso qualche competenza, trasferita alla Autorità Portuale. Io dopo 15 anni, come altro ammiraglio napoletano a Genova, ho spostato il cannone che non punta più sull'autorità portuale, ma sulla capitaneria di porto. Lo ho voluto puntare su me stesso, ma non per suicidarmi, per ricordarmi che io posso fare molto per il porto e per la città. Adesso vi dico solamente due cose molto velocemente e poi smetto, perché forse ho sforato il tema, però con tutti i tecnici che sono presenti in questo convegno, io forse sono quello che ha meno titoli. Vi voglio dire due cose però. Come nasce questa nostra capacità di offrire sicurezza? Molto spesso sento dire ai giovani: ammiraglio, non lo possiamo fare per motivi di sicurezza. Ma se a questo sostantivo non aggiungiamo un aggettivo, si tratta di una sicurezza sterile. Tutto non si può fare in nome della sicurezza, neanche Barnard forse la prima operazione a cuore aperto l'avrebbe fatta per motivi di sicurezza. Però da quello è nata poi una filiera che forse ha dato la vita a tanta gente. La security nasce con gli incidenti purtroppo. Prima nel 1912 con il Titanic, poi abbiamo quello grave dell'Andrea Doria.

A volo d'uccello, un'altra cosa che caratterizza purtroppo l'amministrazione. Quando si parla di sicurezza nella navigazione si crede che venga compromessa la sicurezza a favore dei traffici o viceversa. Adesso bisogna trovare un equilibrio tra sicurezza e traffici perché io non vorrei che il titolare della funzione principale dei trasporti marittimi, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è una materia che poi è trasversale per la salvaguardia delle tutele, non subisca, come purtroppo è avvenuto, posizioni più spartanamente chiuse di altri dicasteri, guardate i dragaggi nei porti, guardate quello che oggi è la sicurezza dei luoghi di

lavoro, guardate quella che è la forza della politica ambientale. Però il ministero e lo stesso legislatore, ha fatto delle scelte molto intelligenti. Parlando poi di igiene sicurezza a bordo delle navi e per le operazioni portuali, mentre l'intero castello del decreto legislativo 81 che individua nel ministero della salute l'elemento di riferimento, per quanto attiene alle lavorazioni a bordo delle navi e per le operazioni portuali, sposta l'asse della competenza verso il ministero dei trasporti. Come se volesse considerare insieme la sicurezza dei luoghi di lavoro, e per gli aspetti che qui si tutelano, data la specialità della materia, anche il lavoro a bordo e le operazioni portuali, dove l'elemento essenziale di questa attività, il soggetto non sia solamente la sicurezza, ma anche l'esigenza di produrre traffici. Guardate, e poi concludo, tutto questo sposa appieno che cosa è successo dopo l'11 settembre del 2001. E' cambiato completamente il concetto di sicurezza, che non è una sicurezza chiusa, ma è una sicurezza aperta. Significa poter continuare a produrre traffici marittimi, e quindi economia, di fronte ad una minaccia o di fronte ad un danno possibile. Non è che lo Stato internazionale si è chiuso, avrebbe vinto Bin Laden, pace all'anima sua, invece no, la comunità internazionale ha reagito in maniera diversa, sappiamo che esiste questo pericolo, facciamo sì che l'economia vada avanti nel miglior modo possibile. E vi dico poi, concludo, che è proprio questa la filosofia che ha spinto le capitanerie di porto ad operare. Io vi dico che quando si è parlato di sinergie, io credo che l'elemento essenziale, si è parlato di sintesi, di esigenze, noi l'abbiamo avuta nel 2004, quando il 1 luglio del 2004 le navi nazionali e gli impianti portuali dovevano essere certificati, per non uscire fuori dal mercato, capitanerie di porto, autorità portuali, agenti marittimi, armatori si sono stretti intorno a questo problema e noi il 30 giugno abbiamo certificato navi e terminal, perché è stato questo il

momento. Io vi faccio un augurio, e poi smetto, ma lo faccio come figlio prediletto, privilegiato di questa terra perché otto anni mi hanno fatto capire il privilegio che ho avuto, sia umano che professionale. L'augurio è questo, che in questo momento di grossa difficoltà economica internazionale, in questo momento in cui Brindisi sta cercando la spinta per ritornare a quell'antico splendore, questo momento di crisi possa farvi unire le forze e vi possa portare a quei risultati che il porto, la città e gli operatori, il cluster marittimo di Brindisi, meritano per le loro capacità. Grazie.

Dott. Nicola ZIZZI: Bene, io ho oggi l'occasione per lanciare un messaggio alle persone che in questi anni mi hanno sentito dire ripetutamente una frase. Quando mi viene fatto un complimento per qualche risultato conseguito nel lavoro, ricordo che sono stato in capitaneria fino al '92 e poi io ho operato in un'altra pubblica amministrazione, io uso dire: io ho imparato a fare il dirigente, ho imparato a lavorare per merito di una persona, che una persona che mi ha insegnato una forma-mentis che mi è servita negli anni. E dicevo il nome, magari non tutti lo conoscevano, dicevo: questa persona è il comandante Angrisano, oggi ammiraglio. Oggi chi mi ha sentito fare questa affermazione, dal condensato contenuto della presenza, non solo dalle parole, dell'ammiraglio, può capire perché dicevo questo. Quindi la dovevo dire questa cosa, proprio perché fa parte di un mio bagaglio che non solo custodisco gelosamente, ma spendo ogni giorno nel mio lavoro e lo ritengo fondamentale. È vero Mimmo Vincenti? Quindi questa è una cosa assolutamente sacra che andava detta.

Io penso che possiamo avviarci, al termine di questa sessione dei nostri lavori, modulata secondo le esigenze sopravvenute, dando spazio ad un

dibattito, almeno abbiamo una buona mezz'ora nella quale chiunque voglia prendere spunto da quello che ci siamo detti, può intervenire per contribuire a questo dibattito, che mi sembra già davvero costruttivo.

Dott. Umberto MASUCCI - Presidente Propeller Club di Napoli: Non per continuare su quello che il presidente del Propellerdi Brindisi diceva, ma inizio con una considerazione che ho fatto molte volte nel corso degli anni. L'ammiraglio Angrisano è stato, sentivo, ma lo sapevo, è stato qui a Brindisi otto anni ed ha concluso a Brindisi nel 1995, quindi proprio quando sono iniziate le autorità portuali con la legge n.84 del '94. È bene, questo mi fa sempre pensare a quello che ho detto più volte molto francamente, che molte volte forse sarebbe stato meglio un buon comandante di porto, piuttosto di un cattivo presidente di autorità portuale. Non è una battuta la mia (*un applauso accoglie quest'ultima affermazione*). Non è una battuta la mia, l'amico Felicio lo sa, francamente credo che le autorità portuali si siano rivelate un male sul territorio italiano e, quindi, qua vengo un po' al tema del dibattito di questa mattina. Anzitutto complimenti a Brindisi, come città, il coraggio di prendere una persona che conosco, con cui sono stato relatore, come candidato al presidente del porto di Brindisi, è un coraggio che dà lezione a tanti altri porti italiani. Io auguro grande successo al porto di Brindisi, credo che sia una scelta che sia stata coraggiosa, ma che sarà premiante per la città e per il porto. Però veniamo proprio al tema di stamane, il discorso del consenso. Il vicesindaco lo metteva in secondo piano sul discorso delle infrastrutture. Io mi permetto di metterlo al primo piano, proprio per le esperienze negative tante che sul consenso ho avuto nei porti italiani. Io da presidente Federagenti nei quattro anni di mandato, ho

fatto prima di tutto una cosa, ogni mese andavo in un porto perché come ci sono le capitanerie di porto in tutti i porti italiani, così ci sono gli agenti marittimi in tutti i porti italiani, fortunatamente non in tutti i porti italiani ci sono le autorità portuali, solo nei maggiori, anche molti dove probabilmente non sarebbero necessarie, ma noi e le capitanerie, come diciamo sempre, siamo dovunque. Bene, ho visitato le assicuro tutte le autorità portuali di Italia. Ho fatto una graduatoria che ho tenuta per me, poi avevo anche le associazioni degli agenti marittimi, quelle che funzionavano e quelle che non funzionavano, perché io dico sempre, prima di andare a vedere nelle amministrazioni, guardiamo in casa nostra e vediamo di mettere ordine in casa nostra. Però, bene, vi posso assicurare che su quelle 24-25 autorità portuali che negli anni sono state create, erano ben oltre la maggioranza quelle che non funzionavano, ma che non funzionavano prima di tutto nel discorso della governance. Perché? Perché, secondo me, ed è un punto che ora stiamo portando anche come Confcommercio, sono consigliere nazionale di Confcommercio, il discorso della governance oggi, in Italia, è un discorso che va cambiato. Io credo che noi dobbiamo seguire dei modelli che non sono soltanto modelli mondiali, ma sono modelli europei, e che sono modelli diversi. Quali sono questi modelli? Io ero relatore l'anno scorso ero uno speakers all'Università di Anversa sulla crisi dello shipping ed il mio correlatore era il presidente del porto di Anversa, il presidente del porto di Anversa era un suo collega, sig. Vice Sindaco, il vice sindaco di Anversa, che la sera cena mi ha spiegato che lui era presidente del porto proprio in quella qualità. Perché? Perché per Anversa, sicuramente nei porti del Nord Europa, abbiamo più il concetto di città porto e quant'altro, perché per Anversa il porto è fondamentale e, quindi, la legge prevede che sia il vice sindaco ad essere presidente del porto. E poi gli ho

chiesto: senti, ma tu che ne capisci di porto? Poi, dopo la ennesima birra che avevamo bevuto assieme, lui mi ha detto: sì, hai ragione, io, come dire, sono un economista, di porto effettivamente no, però io ho il mio Ceo, che è il mio amministratore delegato del porto, che sta lì da 10 anni, è uno con i cosiddetti, ed è quello che guida il porto, che da noi sarebbe il segretario generale. Ve li immaginate voi i segretari generali delle nostre 24 autorità portuali, se gli mettessimo il cappello da Ceo, da amministratore delegato, dal direttore generale? Così funziona, dice, da noi in porto, le strategie, la scelta delle infrastrutture, la scelta se posizionare il mio porto più nel settore containers o altre tipologie di traffico. Ma io, prima di tutto, ho il consenso, perché io sono il vicesindaco della città, e sono stato eletto e non designato da un consesso di scelte difficili tra enti locali, nazionali, con procedure ormai che quando vado con i miei colleghi stranieri in assemblee europee, mondiali, diventa quasi impossibile spiegare, così come è difficile spiegare la problematicità dell'azione del presidente, che tante volte poi si porta appresso un segretario generale che deve essere dell'opposta fazione perché altrimenti non viene il consenso della regione e, quindi, se non c'è consenso della regione si blocca tutto. E allora a quel punto bisogna trovare il consenso, ma il consenso non sulle infrastrutture, ma sui nomi di un presidente e di un segretario. Io posso dire di Napoli, parlo della mia città, noi abbiamo vissuto i primi quattro anni di presidenza, io ero nel comitato portuale, in un litigio continuo tra presidente e segretario generale, un litigio continuo. Poi avevamo un comitato portuale, devo dire, di alto livello, io ero in un banco e vicino a me c'era Antonio D'Amato, presidente poi di Confindustria, io ho fatto molte cose nel mondo, c'erano dei sindacalisti che sono diventati segretari locali o nazionali. Quindi c'era un bellissimo comitato portuale ma un litigio

permanente. Ed allora questo, secondo me, è alla base dei problemi e del perché poi entriamo nel nostro microcosmo, nei porti. Vediamo, effettivamente, se dalla nostra esperienza, ed io ringrazio il Propeller per dibattere queste cose così importanti poi per l'attività di ognuno di noi ma, soprattutto, per le nostre città, vediamo un momento se riusciamo ad incidere sulla governance. Se riusciamo ad incidere, in senso anche federale sulla governance, dando, perché poi da Anversa sono stato a Barcellona, dove a Barcellona, non so se sapete come lo nominano il presidente, lo nomina la Regionalità de Catalugna e lo nomina a tempo indeterminato, perché mi hanno detto: poi, se fa bene va bene, se non va bene poi fra sei mesi lo cacciamo. E così pure il direttore generale, che io conosco, sta lì da otto anni, così funziona. Noi, invece, abbiamo una formula che dice che, eventualmente, dopo quattro anni cambiamo presidente e segretario generale perché poi hanno terminato il loro mandato e ci ritroviamo con una struttura allo sbando che poi deve ripartire da zero. Ecco, io dico: mi fa piacere, proprio per la prima volta, noi in autunno lanceremo, come confcommercio, un convegno europeo su governance, autonomia finanziaria ed altre materie. Tra le altre materie una l'accennava l'ammiraglio Angrisano, quella dei dragaggi, io non mi stanco mai di dire che l'Italia è maglia nera in Europa per due materie: procedura sui dragaggi ed autonomia finanziaria. Procedure sui dragaggi che sono le più complesse, le più difficili, quelle che creano più responsabilità e processi penali a carico di nostri comandanti di porto, amministratori e quant'altro. Autonomia finanziaria ancora a zero, quando l'ha avuta anche la Lettonia . Grazie a tutti voi.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Dott. Nicola ZIZZI: La ringrazio perché col suo intervento abbiamo

ottenuto un ulteriore spunto a questo dibattito che si fa sempre più costruttivo. Io, nell'invitare ancora i presenti ad intervenire, credo che sia meglio fare un intervento di interesse locale, con il presidente delle ACLI Giovani, il professor Carone e poi il signore. Iniziamo dal professor Carone. Io chiedo scusa, io darei libertà, se così mi si può consentir dire, al vicesindaco che ha un impegno istituzionale.

Prof. Claudio CARONE – Presidente ACLI Giovani: Buongiorno a tutti. Io, parlo a nome delle ACLI ed anche a nome della tavola della pace della provincia di Brindisi, del coordinamento alla quale si affiancherà, quanto prima, il coordinamento degli enti locali. Devo innanzitutto plaudire a questa iniziativa che vede raccolti a Brindisi i Propellers, cioè i clubs che intervengono dal punto di vista non solamente associativo a fare convegni, ma da un punto di vista proprio di intervento diretto e, quindi, di progettualità sulla gestione dei porti. Ma la cosa che mi ha fatto intervenire è stato l'intervento dell'ammiraglio. Innanzitutto per il fatto che abbiamo potuto instaurare con lui, nel periodo in cui c'era, un rapporto forte con la città e, quindi, avere a disposizione un'autorità militare che si metteva anche nei confronti della socialità per cercare di risolvere i problemi. E di questo gliene do atto. L'intervento suo mi è sembrato proprio come se fosse un intervento di un dirigente associativo perché non ha fatto altro che tracciare un discorso serio, quello di cominciare a lavorare, non devo essere io, voi lo sapete meglio di me, perché poi voi tratterete, ma cominciare un percorso nuovo. Qui c'è bisogno assolutamente che si vedano le competenze, le competenze e la possibilità degli operatori sul territorio che possano dare sviluppo al territorio. E, quindi, cambiare rotta in questo senso, ma per un solo fatto, quello di avere uno sviluppo di cui lei parlava. Caro vicesindaco, ti dico un

fatto, la sensazione generale che si è avuta da parte del popolo è questa, questa manifestazione così grossa è passata un po' in sordina da parte delle amministrazioni, quelle che dovrebbero maggiormente interessarsi, , ma non per il convegno in quanto tale, e per il fatto che qui sono convenute tantissime autorità da tutta Italia, ma per il fatto che si ha voglia di cambiare, una volta per tutte, perché la comunità ha voglia di stare a fianco alla cittadinanza in maniera seria. Ed anche per il fatto che è bene che si sappia che gli amministratori sono eletti dalla cittadinanza e la cittadinanza non vuol essere più cliente di nessuno, vuole stare insieme per cercare di risolvere i problemi della comunità. Bisogna trovare gli uomini adatti che siano principalmente competenti, che abbiano la volontà di incidere, che possano operare sul territorio, che possano evitare gli errori fatti da tutte le autorità portuali che sembra, io lo dico e mi assumo le responsabilità, che si sia voluto nel territorio di Brindisi portare le autorità portuali che distruggessero il porto di Brindisi, che dicessero: Brindisi deve morire. Non è possibile, noi abbiamo avuto dal creatore il più bel porto naturale, e mi diceva qualcuno, secondo solamente al porto di Barcellona. Non è possibile che si sia gestito in questa maniera, ma si deve concordare insieme per lo sviluppo, prima di tutto, e chiudo, prima di tutto della comunità, ma anche della territorialità in cui incide, perché, sicuramente, lo sviluppo del porto di Brindisi porterà lustro a quello di Bari e di Taranto, ma anche a quello della comunità intera nazionale. La ringrazio di nuovo per l'intervento che ha fatto. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Dott. Nicola ZIZZI: Adesso la parola al professor Zaccaria. Volevo dire che la foga di Claudio, che è un educatore di giovani, è giustificata, è

comprensibile, riflette gli umori di tante persone. Devo soltanto dire che in questa circostanza l'amministrazione comunale ci è stata vicina, siamo loro ospiti in questa sede, abbiamo qui molti rappresentanti della giunta ed abbiamo una forte partecipazione dell'amministrazione. Quindi era soltanto una valutazione che mi consentivo di fare, anche per l'amicizia ed i rapporti che ho con Claudio. *(Un applauso accoglie queste ultime dichiarazioni)* E, quindi, do la parola al professore Zaccaria.

Prof. Francesco ZACCARIA - Agente Marittimo: Buongiorno. Io sono qui perchè sono un agente marittimo iscritto nell'elenco di Brindisi, però vivo a Napoli da molto tempo. Sono qui per caso perché avevo avuto sentore di questa riunione, ma pensavo che fosse in relazione alla venuta del nuovo presidente. Io sono estremamente interessato allo sviluppo del porto di Brindisi. Il porto di Brindisi mi ha visto nascere, mi ha visto iniziare a lavorare. Poi mi sono assentato per altre cose, e sono essenzialmente ritornato quando, una volta terminate le altre cose, ho potuto riavere la libertà di scegliere dove lavorare. L'intervento dell'ammiraglio mi ha particolarmente colpito perché ho lasciato Brindisi quando non c'era l'autorità portuale e le cose andavano decisamente molto meglio di come sono andate successivamente. L'autorità portuale di Brindisi ha avuto un passato, molto ma molto negativo. Alla fine degli anni '90 ci fu un accorato appello da parte del sindaco di allora perché ci fossero delle candidature. E questo appello fu pubblicato due volte sui giornali. A questo punto io decisi di porre la mia candidatura, mandando curriculum, con la mia storia ed anche tutto il resto di quello che avevo potuto fare. Non ho avuto da quel sindaco alcuna risposta. Quindi ora il discorso del nuovo presidente è stato essenzialmente rinviato, come è stato accennato, io sono completamente d'accordo che questo presidente

possa davvero far riprendere a Brindisi un percorso di sviluppo. C'è proprio bisogno, assoluto bisogno di tutto questo. Riguardo poi alle infrastrutture, che poi è il tema di questo convegno, io vorrei che queste infrastrutture fossero soprattutto stabilite con lungimiranza. Noi a Brindisi e porto qui l'esempio, abbiamo delle infrastrutture che la popolazione ha dovuto subire, sto parlando, in particolare, dei vincoli dovuti alla presenza della marina militare, dell'aviazione militare. E per quello che riguarda la marina, per esempio, c'è il problema del punto della nafta che interrompe la viabilità nel seno di Ponente. E questo punto è stato affrontato dal sindaco Errico, dovrebbe essere stato risolto, ma di fatto non lo è. Questo pone un vincolo grossissimo allo sviluppo del porto. Quindi sì alle infrastrutture, ma con lungimiranza. E la lungimiranza richiede, a mio avviso, il respingere l'idea del rigassificatore all'interno del porto per tanti motivi. In primo luogo è quello della sicurezza della città. Gli incidenti si verificano, malgrado la perizia con cui possono essere costruiti gli impianti, ma gli incidenti si verificano. E Brindisi non può assolutamente avere altre spade di Damocle sulla sua testa, già la presenza di tante altre cose che hanno prodotto una situazione sanitaria, una epidemiologia sanitaria allarmante. Non è il caso della produzione del metano, perché il metano non è inquinante, però certamente il pericolo di esplosioni, eccetera, c'è, si sono altrove verificate, è un pericolo non banale. Quindi il no al rigassificatore mi ha visto sempre, da quando è entrata questa idea, molto a fianco di quello che ha fatto il sindaco di Brindisi, il presidente della provincia, il presidente della regione, l'ultimo almeno. Quindi sì alle infrastrutture, ma con lungimiranza. Ed a proposito della lungimiranza, vorrei ricordare che nel porto ci sono non soltanto delle difficoltà per la presenza della marina militare, ma, per esempio, c'è stato il caso della MSC che circa 12 o 13 anni fa cominciò finalmente ad usare il porto di

Brindisi, ma dovette interrompere, perché? Perché il movimento di queste navi avveniva molto vicino al posto dove venivano ormeggiate, dove c'è l'impianto di scarico del propano. E, quindi, durante le ore notturne, era addirittura vietato poter manovrare. E questo, per una compagnia di containers, è stato certamente un elemento che ha finito per fare abbandonare Brindisi. Quindi d'accordo, ma con lungimiranza, con molta lungimiranza e prudenza. Grazie.

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie. Abbiamo il nostro collega, Presidente del Propeller Club di Monfalcone, Ing. Gustavo Caizzi.

Ing. Gustavo CAIZZI – Presidente Propeller Club di Monfalcone: Complimenti davvero meritati per gli interventi che sono stati splendidi. Però alla fine di questi interventi mi ritrovo un po' come l'uomo saggio che professor Amoroso ha citato. Io ho applaudito, con molta spontaneità, a tutti gli interventi. Mi manca però di capire la ricetta, e questo è un quesito che mi sto ponendo da tempo, bene, quello che mi manca è in questo momento capire la ricetta, le cose che dobbiamo realmente fare. L'intelligenza c'è in Italia, in tutti i siti, Brindisi è una riconferma. Vedo davvero con piacere, io sono pugliese, noto questa vivacità di questo porto che è sicuramente interessantissimo. Credo che Masucci prima accennasse qualcosina in questa direzione. Io vorrei che si andasse oltre però, fino a qualche tempo fa era la legge n.84/94, oggi il piano nazionale della logistica. Vogliamo dirci davvero cosa ci manca e forse io credo che il nostro convegno potrebbe raggiungere maggior valore aggiunto se, alla fine, domani quando si tireranno un po' le somme, ci fosse un minimo, una bozza di ricetta vera per utilizzare l'intelligenza che tutti esprimono. Grazie.

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie presidente. Io chiuderei il dibattito della prima sessione con l'ingegnere Glauco Riotta, tanto la convention non si esaurisce certo qui, abbiamo la sessione pomeridiana e poi quella di domani, per cui adesso ascoltiamo l'ingegnere. Prego.

Ing. Glauco RIOTTA: Vorrei ricordare, per riportarci poi al discorso del consenso locale, un fatto che è avvenuto all'inizio della costruzione di una grande infrastruttura qui a Brindisi. Non mi riferisco ad una infrastruttura di tipo industriale, di tipo energetico, ma ad una grande infrastruttura portuale prevista dall'allora e tuttora vigente piano regolatore portuale, progettata e realizzata dal ministero dei lavori pubblici sul demanio marittimo di proprietà dello Stato. Parlo della diga foranea di Punta Riso che ha ampliato, verso l'esterno, il porto di Brindisi. All'inizio dei lavori, parlando di consenso, c'è stata una denuncia alla magistratura che ci ha fatto bloccare i lavori dopo tre giorni perché si riteneva che l'opera progettata dal ministero dei lavori pubblici, da realizzare in conformità alle previsioni di piano regolatore portuale il quale, a sua volta, era stato approvato con la partecipazione ed il consenso di tutti gli enti interessati locali, si diceva che questa diga avrebbe impedito il ricambio delle acque nel porto di Brindisi. Da qui la denuncia ed il sequestro dei lavori. Dopo tre giorni la magistratura ha tolto il sequestro. Questo significa che anche un'opera non energetica, presumibilmente non portatrice di pericoli, aveva i suoi oppositori. Allora, quando lì c'è scritto consenso locale, secondo me manca una parola perché consenso deve essere un consenso informato, se il consenso non è informato si arriva assolutamente al dissenso, si parte già col dissenso, ogni opera viene contrastata, prevale il no a qualsiasi opera. Un altro esempio, sempre qui

localmente a Brindisi, è quello del rigassificatore. Io sono convinto che la maggior parte delle persone che si oppongono al rigassificatore, non hanno un'idea esatta di che cos'è il rigassificatore. Probabilmente hanno sbagliato gli stessi realizzatori dell'opera a chiamarlo rigassificatore, perché, in effetti, non è altro che un punto di sbarco di gas naturale liquefatto, cioè non è una industria, non c'è un'attività di lavorazione, di combustione, ma semplicemente del gas liquido, molto freddo, alla temperatura di oltre 160° , che diviene gassoso nel momento in cui viene mandato in rete. Neanche un missile puntato contro quei serbatoi produrrebbe esplosioni. Ho sentito poco fa da un intervento precedente, che c'è il rischio di esplosione. Questo è un altro esempio di non informazione, cioè di dissenso, o di consenso disinformato. Chiudo.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Dott. Nicola ZIZZI: Nel rispetto di tutti, chiudiamo veramente con l'ingegnere Serafino. Dopo di che volevo dire che siamo tutti, siete tutti invitati ad una colazione di lavoro che si consumerà al piano terra, vicino alla sala della colonna, con l'auspicio poi di riavervi tutti per la ripresa dei lavori intorno alle 14:30. Quindi la parola all'ingegnere Serafino con un intervento flash.

Ing. SERAFINO: Una brevissima considerazione. Appunto quello che volevo sottolineare, quello che volevo evidenziare anche ai fini della discussione, fermo restando la politica comunitaria, la politica nazionale, la politica regionale, che ogni porto per le sue banchine, per i suoi fondali, per la sua retro portualità, per il mondo economico che vi è dietro, è unico e fine a se stesso. Per ogni porto va individuato un preciso piano strategico di sviluppo e di rilancio che è diverso, cioè Brindisi è diverso da

Genova, è diverso da Trieste o dagli altri porti. Per ogni porto va individuato. E questo deve essere fatto a carattere locale, localistico, cioè non può essere il piano di sviluppo di Brindisi uguale a quello di Bari. E, quindi, va innanzitutto individuato il piano strategico preciso, con il concorso di tutti gli attori locali. Ed è fondamentale che sia così, perché sennò il porto comincia ad essere staccato dalla città, non partecipato, eccetera, e poi si assiste a quello che si è assistito a Brindisi. Primo aspetto. Poi seconda questione: quando viene definito un piano strategico, resta indefinito se non ho il consenso. Quindi diffondere, o cercare consenso sul piano strategico ben definito, è certamente una cosa che agevola poi il lavoro successivo. Però va fatto questo tentativo di rilocalizzare le fortune del proprio porto in questo caso. Come vale per tutti i porti italiani credo. Vi ringrazio.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

(A questo punto i lavori vengono sospesi per essere ripresi, dopo la colazione, con la sessione pomeridiana)

THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

XII CONVENTION NAZIONALE

BRINDISI, 27 e 28 MAGGIO 2011

Aula Magna Università del Salento – Palazzo Granafei-Nervegna

LE INFRASTRUTTURE NECESSARIE ALL'ITALIA:

CONSENSO LOCALE, REALIZZAZIONE, GESTIONE

SECONDA SESSIONE:

LA GESTIONE

VENERDI' 27 MAGGIO 2011 – ore 14.30/17.30

SECONDA SESSIONE: LA GESTIONE

Dott. Nicola ZIZZI - Presidente Propeller Club Brindisi: Signori, riprendiamo i lavori. Io ringrazio Maria De Luca che è riuscita a far venire gli studenti dell'Istituto Nautico. Quindi, riprendiamo i lavori della convention, e devo annotare che per fortuna l'età media dei presenti si è di molto abbassata grazie ai ragazzi dell'Istituto Nautico. Io li ringrazio. Ringrazio la Preside che forse ci raggiungerà tra poco. Ringrazio Maria De Luca che è riuscita ad organizzare questa cosa. Ricordo a me stesso che, come anche altri Propeller Clubs, questa è una cosa che mi ha insegnato il presidente Maresca, che il nostro Club ha una grande attenzione verso i ragazzi, verso gli studenti. Se infatti è importante discutere e confrontarsi per crescere, come si può crescere meglio che puntando sui ragazzi? Io ho sperimentato questa cosa anche in famiglia, con mio figlio, e mi rendo conto che un confronto continuo è utile più per noi a volte che per loro. In varie occasioni in precedenza noi di Brindisi abbiamo realizzato iniziative con il coinvolgimento degli studenti della facoltà di economia marittima dell'Università del Salento. Quindi va benissimo la presenza così nutrita dei ragazzi dell'Istituto Nautico in questa occasione ed, eventualmente, anche un intervento, una interlocuzione, senza nessun timore. Quindi grazie ragazzi e benvenuti. *(Un applauso accoglie questo indirizzo di saluto)*. Noi continuiamo a modulare il programma, adattandolo alle esigenze dovute alle modifiche intervenute nelle presenze dei relatori. Abbiamo anticipato a stamattina la relazione dell'ammiraglio Angrisano, che era prevista per questa sessione.

Ora è previsto l'intervento del professore Maurizio Maresca che, come

vice presidente di Unicredit Logistic, ci farà un discorso che per noi è veramente molto interessante perché, oltre che inquadrare dal suo punto di vista, da uomo di impresa, oltre che da professore e da uomo di legge, le tematiche relative alla riforma della legge 84/94, ci dirà qualche cosa di più su qualcosa che noi qui in periferia, al sud, abbiamo letto, noi sempre alla caccia di capitali pubblici, di finanziamenti dello Stato, di fondi Fas, Por, eccetera, eccetera, abbiamo letto di una banca che ha detto: Signori, io metto 1 miliardo di euro sul tavolo, fate fare a me, toglietevi e fatemi gestire il porto, generando reazioni di vario tipo. Quindi mi sembra una situazione abbastanza interessante da ascoltare dai diretti interessati. E mi sembra di capire che in questo il professore è uno di quelli, insomma, è una persona molto informata dei fatti. Dopodiché avremo il collega, scusi se mi permetto di dire collega, in quanto presidente di un altro nostro club, il Propeller di Milano, il dottor Renato Fuochi, che, essendo uomo di entroterra, uomo di logistica e di movimentazione merci in entroterra, ci parlerà un pochino della visione della logistica, intesa come territorio, come retro-portualità, che già oggi ragiona nella logica di legare ed interconnettere tra loro la modalità ferrovia, la modalità aereo, la modalità gomma, e, naturalmente, la modalità nave. Avremo così la rappresentazione della esigenza di una visione logistica, di operatori economici come Renato Fuochi, come tutti i suoi colleghi, imprenditori e trasportatori della pianura padana e delle altre aree produttive, il cui territorio, i cui Interporti, i caricatori, i produttori chiedono questo anche un raccordo logistico anche con la portualità. Quindi è importante vedere questo taglio del discorso, che poi è quello della logistica, del valore aggiunto della logistica, che si sta facendo strada come vero e proprio fattore della produzione, e che dovrebbe farsi strada soprattutto nella mente degli amministratori pubblici. Un altro

contributo molto importante ce lo porterà il collega di Genova, dottor Bruno Musso, che darà testimonianza di un progetto che forse per noi qui a Brindisi riesce difficilmente comprensibile, però loro a Genova hanno poco spazio, ma tanta merce potenzialmente, cioè merce che non può andare a Genova per problemi di spazio a terra. Quindi il dott. Musso ci parlerà del consorzio SITI, vero? **Dott. Bruno MUSSO:** Che è un ufficio studi di Torino. **Dott. Nicola ZIZZI:** Che è un ufficio studi che ha elaborato una proposta dietro la quale c'è soprattutto una filosofia di rivitalizzazione dell'utilizzo dei porti dell'alta Italia, del Tirreno, in vista di un discorso di concorrenza con i porti del Nord Europa. Bene, allora do subito la parola al professor Maresca e, quindi, vediamo un poco di ascoltare che cosa viene fuori. Prego professore.

Prof. Maurizio MARESCA – Vice Presidente Unicredit Logistic: Grazie presidente, grazie di avermi invitato, io pensavo che il mio intervento dovesse essere focalizzato sul tema della riforma della legge 84 e delle realizzazioni delle infrastrutture portuali in un'ottica di collaborazione pubblico-privato. Non pensavo che si dovesse parlare del tema di Monfalcone, ma non ho problemi a parlare del tema di Monfalcone. Ho preparato alcune slide che sintetizzano alcune riflessioni che, in questo momento, non solo il gruppo Unicredit, ma anche il gruppo Intesa hanno formulato, ancora di recente, e mi riferisco a lunedì scorso, in un incontro con il ministro Tremonti dove i vertici convenuti hanno proposto una linea comune per quanto riguarda il tema gravissimo, il tema gravissimo, lo dico esclusivamente per i ragazzi in fondo, gravissimo, delle infrastrutture in Italia, che rende l'Italia un paese da terzo mondo. Se non si mette mano al tema delle infrastrutture in modo vero, il nostro paese è un paese che continuerà, come sta accadendo

adesso, ad impoverirsi in misura, in modo evidente, non si impoveriranno solo le aree del paese che faticano, ma anche le aree del paese si tirano, come sta avvenendo. E il ragionamento che ha fatto in modo molto convincente ieri la presidente Marcegaglia, vanno fatte delle cose, perché la crescita adesso, la crescita del paese, non può essere ulteriormente rinviata. Ed il tema delle infrastrutture è un tema che rileva sotto due punti di vista. Da un lato perché fare delle opere significa dare del lavoro alla gente, che non sono solo quelli che lavorano, ma sono anche, per essere chiari, gli avvocati, architetti, geometri e le imprese. Dall'altra parte perché, ripeto, intere aree del paese oggi sono isolate dal mondo. Le aree che tirano di più del paese, mi riferisco specificamente al Nord-Est ed al Nord-Ovest, più al Nord-Est che al Nord-Ovest, quelle che hanno un tessuto industriale magari piccolo ma meglio molto pronunciato, oggi, per la carenza di infrastrutture di collegamento, sono isolate, con una perdita enorme. Questa perdita enorme, per essere ancora più chiari, si riflette sulla generazione di oggi, ma ancor più si proietta su quelle di domani. Mentre gli altri paesi europei oggi corrono, basta andare a Monaco di Baviera, Zurigo, gli altri paesi oggi stanno correndo e creano condizioni affinché i giovani entrino nel mondo del lavoro, in Italia questa speranza non c'è. I nostri giovani migliori se ne vanno all'estero, quelli peggiori entrano a fare i professori o gli assistenti alle università italiane, tanto per essere chiari. Perché è questo quello che succede. Oggi io, che lavoro all'università, debbo constatare che i bravi non ci rimangono, i bravi vanno a lavorare, se possibile, a Bruxelles, se gli va bene, se no nelle altre parti del mondo. È una generazione quella, diciamo la generazione dei miei figli, per essere chiari, è una generazione perduta, qui in Italia, perché non ha oggi prospettive di inserimento, se non molto ma molto marginale. E questo perché non si fanno scelte. Qual è il tema

di base che è stato posto lunedì scorso? È vero che per far infrastrutture bisogna togliere tutti i lacci, laccioli, snellire, accelerare le misure in materia di lavori pubblici. È chiaro che oggi, per costruire un terminale marittimo, piuttosto che una infrastruttura ferroviaria, in Italia ci vogliono 20-30-50 anni, mentre in Cina una cosa simile la si fa in tre anni. Ma non è solo sufficiente questo. Perché, se lo Stato, vengo ad un punto fondamentale che vorrei che fosse capito, specialmente nei ragazzi in fondo, se lo Stato ha i soldi, allora è solo un problema di accelerare le opere. Ma se lo Stato i soldi non ce li ha, come è il caso adesso, è pensabile che le banche intervengano, ma solo se quelle infrastrutture sono alimentate da traffico. Faccio un esempio che è un esempio molto significativo, per chi è di Genova molto facilmente comprensibile. Costruire il collegamento tra Genova e Milano, che è essenziale per il porto di Genova, se non si fa quella cosa lì crolla il porto di Genova e si impoverisce ancora di più di come si sta impoverendo adesso la città di Genova. Lì ci vogliono 6 miliardi. Siccome lo Stato i 6 miliardi non ce li ha, può essere che arrivino le banche a metterci questi 6 miliardi che sono necessari, ma solo se lì sopra c'è del traffico che consente di giustificare quell'intervento di 6 miliardi. Ed oggi quel traffico non c'è. Non c'è nulla che fa pensare che ci sia. Quindi il punto di fondo che è stato posto all'attenzione del ministro Tremonti, del Senatore Grillo, del presidente Catricalà, ieri pomeriggio, all'incontro era presente anche il presidente Valducci, è che senza alcune misure di riforma immediata, non tra sei mesi, immediata, per cui le procedure possano fluire in modo regolare, le infrastrutture non si faranno. Il famoso Terzo Valico dei Giovi che è l'unica cosa che oggi consentirebbe di legare, in questo momento, il Mediterraneo alla Baviera ed alla Svizzera, non si costruirà in nessun modo perché lo Stato i miliardi non li ha. Allora da qui liberare, come

dire, liberare l'efficienza nel sistema. Ora vi dico come secondo me, quali sono le misure necessarie, lo potete immaginare, non forse ragazzi in fondo, ma tutti lo potete immaginare. Però, fate attenzione, se si va a proporre, voglio essere molto intellettualmente onesto, molto chiaro, quando si va a dire che bisogna snellire le opere, fare più presto, eccetera, sono tutti d'accordo. Quando però si va a dire che bisogna liberalizzare l'accesso al mercato, nessuno è più d'accordo, perché oggi i porti sono tutti fatti di rendite di posizioni, la ferrovia è una rendita di posizione. Il prossimo 6 giugno il ministro Tremonti ha organizzato un grande incontro dove ci saranno i capi di tutte le imprese pubbliche più importanti, con la proposta di liberalizzare. Bene, a quell'incontro non ci sarà nessuno. Perché autostrade, ovviamente, non vorrà liberalizzare, figuratevi Moretti con le ferrovie, i porti, figuriamoci, liberalizzare i porti non esiste. Eppure, se ci si abitua all'idea che si deve aprire il mercato ai traffici e che vincano quelli che i traffici ce li hanno, se non si fa questo, c'è poco da fare, le infrastrutture non si costruiranno, anche se saremo un pochettino più bravi a snellire le infrastrutture. Allora il primo punto di fondo, il primo punto è liberalizzare, sopprimere tutte le misure che rendono il mercato dei trasporti italiani un pasticcio. Il mercato dei trasporti italiani, per chi non lo conoscesse, è un mercato dove ci sono aiuti di Stato, nascosti, non nascosti, più nascosti, meno nascosti. Presidenti delle autorità portuali che danno le concessioni a chi vogliono, quando vogliono, in virtù di rapporti che non si capisce bene come siano. Abusi di posizioni dominanti da tutte le parti, da tutte le parti. In un mercato di questo tipo, i porti si comprano i traffici con i soldi pubblici, chi è di Trieste sa che cosa sto dicendo. Il mercato italiano cioè è un mercato che è pasticciato. Allora è evidente che le grandi compagnie multinazionali, in Italia forse ci passano con le loro navi, ma gli

investimenti, in un mercato che non è chiaro e trasparente, non li fanno, se non per fare operazioni immobiliari, come ad esempio sta avvenendo in molte parti. Allora la prima cosa che si richiede è liberalizzare, ma liberalizzare è duro. Bisognerebbe fare una cosa che non piace a nessuno perché tutti abbiamo qualche interesse a che non si liberalizzi il mercato. Come liberalizzare, al di là delle misure di liberalizzazione? Finalmente creare una authority. Il settore che in Italia, nel campo dei settori pubblici economici, è quello che è rimasto più indietro, è quello dei trasporti. Possiamo dire che è andata meglio nei settori dell'energia, delle telecomunicazioni, eccetera, ma quelli sono mercati chiari, dove, probabilmente, ci saranno anche degli abusi, ma quando l'autorità dell'energia fissa le tariffe, fissa le tariffe, quando commina delle sanzioni, commina delle sanzioni. Allora, fino a che non avverrà questo nel comparto dei trasporti, e cioè fino a che non spariranno, diciamo, tutte, le mini authority locali che pensano di essere delle grandi authority, fino a che non ci sarà una vera autorità dei trasporti, fatta da gente che non ha nessuna appartenenza politica, mentre sappiamo che i porti oggi hanno tutti una chiara appartenenza politica, fino a che non ci sarà questo, il mercato dei trasporti non si evolverà. La proposta che Unicredit e Intesa, quindi due gruppi a livello di vertice, il dottor Passera e il dottor Vizzoni, hanno formulato è che questa cosa avvenga con la istituzione immediata dell'autorità del mercato dei trasporti, o che avvenga, secondo una prospettiva pure diciamo molto discussa in questi giorni, di istituire presso l'autorità garante della concorrenza e del mercato, una sezione specializzata ad hoc, soluzione che per un giurista che si occupa di concorrenza non è la cosa migliore perché, in realtà, il lavoro del regolatore è diverso dal lavoro del controllore, ma che avvenga in un modo o nell'altro, è certo che non è pensabile che il comparto dei

trasporti rimanga così pasticciato ed andare ancora a chiedere agli stranieri che ci vengano a mettere dei soldi dentro. Secondo argomento che è connesso a questo grande tema delle regole: se uno va a mettere, e vengo all'esempio di Monfalcone, 1 miliardo per fare un porto a Monfalcone, e poi, cinque o dieci anni dopo, lo Stato arriva e ci mette 1 miliardo per fare un porto a Venezia, dico le cose come sono, beh, qualcosa non torna. Se qualcuno costruisce un'autostrada in un certo posto e lo Stato arriva, anche cinque anni dopo, e ne costruisce un'altra 50 km più in là, non funziona questa cosa qua. Se oggi, mi spiace dirlo qui a Brindisi, io dico le cose come sono, anche perché il mercato dice questo, se oggi domina il principio che le navi madri devono arrivare nei porti a nord del Mediterraneo, e domani ritorna il ministro che c'era prima, come si chiama, Bianchi, che era tutto pro Gioia Tauro e che sosteneva che la politica di base del trasporto italiano era solo per Gioia Tauro, è chiaro che un signore che mette 1 miliardo di euro su Monfalcone, corre un rischio. Allora certezze e regole. E, per essere chiaro, uno dei problemi che Unicredit e Mercks hanno nella trattativa col governo, è: noi ci mettiamo un miliardo, se volete, ce lo mettiamo tutto il miliardo, però poi dopo il governo si impegna per sempre a non mettere su porti concorrenti i soldi e a non cambiare scelte di politica dei trasporti, se no il miliardo non ce lo mettiamo e voi continuate a mettere soldi pubblici sui porti, facendo le cose che si fanno adesso, cioè niente. Non mi dilungo sul problema di come potrebbe avvenire questo, perché vi sono una serie di problemi giuridici che non sono da niente, cioè non si può fare una legge dove lo Stato si inibisce un domani dal mettere i soldi su un porto concorrente, perché sarebbe una legge che non vale niente, in quanto una legge può sempre essere cambiata. Però quali possono essere gli strumenti giuridici attraverso i quali uno Stato si può vincolare

in un contratto con un privato che fa un'operazione simile, affinché l'operazione, il sinallagma dell'operazione, si realizzi in modo tranquillo? Questo è un grande tema, che va affrontato se c'è bisogno di avere i soldi dai privati per le infrastrutture. Sia ben chiaro, se non c'è bisogno di avere soldi dai privati per le infrastrutture e lo Stato ha i soldi per fare tutto, il problema non si pone. È meglio che le faccia lo Stato le infrastrutture e siamo tutti contenti se lo Stato fa quello che deve fare. Perché non è che poi Unicredit ha così tanto interesse a mettere i soldi a Monfalcone, lì va ad investire a Hong Kong, piuttosto, oppure in Sudamerica, o in altri comparti completamente diversi.

Misure in materia ferroviaria. I ragazzi forse è bene che lo sappiano, penso che invece tutti gli altri lo sanno, la vera criticità del nostro paese è sicuramente che non ci sono sufficienti collegamenti ferroviari, le infrastrutture ferroviarie, ma è grave anche il fatto che non c'è un vettore ferroviario delle merci. L'ingegner Moretti ha fatto un lavoro enorme, bisogna dargliene atto, quando ha costruito l'alta velocità passeggeri, tralasciando qualche area del paese, ma per il resto ha fatto un lavoro enorme, più degli altri paesi europei, però non c'è un vettore ferroviario delle merci. Non si può pensare oggi, tanto per essere chiari, di alimentare da Genova o da Trieste, la Baviera, con i treni italiani, che non ci arrivano nemmeno, perché non c'è una base logistica ed il terminal di Riel non è aperto alle ferrovie italiane. Pensare di andare a partecipare ai traffici di corridoio, con un vettore ferroviario che non c'è, è un grosso problema. Qui, su questo, occorre fare qualche scelta, e cioè prendere atto che le ferrovie dello Stato non sono in grado di fare questo lavoro e forse bisogna pensare a qualche riorganizzazione. Questo non è un tema di apertura del mercato, di concorrenza, di regolamentazione, questo è un tema davvero di politica industriale. Ed una delle ipotesi, lo dico in

modo chiaro, è che ferrovie dello Stato metta in comune il suo comparto cargo con i grandi operatori mondiali e dia luogo ad un serio operatore intermodale, con la presenza di Merks, perché di fatto Merks è proprietario del più grosso vettore privato ferroviario europeo, per cui ha pure un senso. Cioè bisogna pensare a cose di questo tipo perché se no, anche liberalizzando, manca la ferrovia.

Una riforma della portualità. Due parole su questo tema, vedete, io vado molto per flash, oggi è pendente, è pendente nel senso che crolla da un momento all'altro, speriamo che crolli il più presto possibile perché è un disegno di legge che è impresentabile, dicevo, è pendente davanti al Senato un disegno di legge di riforma della legge 84/94 che, di fatto, non riforma niente. Cambia 2 o 3 cosette, ma non è significativa. C'è una forte discussione, ci sono i conservatori e ci sono i progressisti. C'è una forte discussione sul rendere questo disegno di legge leggermente più orientato ai traffici di quanto lo sia oggi. La mia opinione personale è che avere 27 autorità portuali fa ridere e bisognerebbe avere il coraggio di dire che le autorità portuali devono essere cinque e le altre devono essere considerate autorità portuali regionali. Se non ci si riesce, è perché la politica ha bisogno di mettere tanta gente con i loro cappellini sulle scrivanie o ex deputati, o prossimi deputati. E questa è la proposta che, in qualche misura, viene avanti: manteniamo pure le cose come sono e se di autorità portuali ne vogliono fare 50, ne facciano 50, tanto che siano 27 o che siano 50 non cambia molto, ma se ci deve essere il porto di Genova, e poi se si dovesse fare Monfalcone, con una funzione internazionale, bisogna avere il coraggio di dire che il porto di Trieste, non potrà avere questa funzione, e cioè che un porto o due al massimo sono sufficienti per coordinare tutte le opere e tutte le attività logistiche sui corridoi europei che toccano l'Italia. E questa è una ipotesi concreta,

ma penso non se ne farà niente né della riforma, né di questa proposta, che sarebbe l'unica che avrebbe il senso di imprimere una vocazione di traffici internazionali ad una legge che oggi è tutta basata su 27 autorità portuali che si guardano in cagnesco tra di loro e che si gestiscono l'interland italiano. È chiaro che in questa legge, se si volesse fare un lavoro pulito, andrebbero cambiate molte cose. Però, anche lì, siccome sono riforme, non le condiderà nessuno. Per esempio, una cosa, io sono un giurista, di diritto europeo, per un giurista che esercita il diritto europeo, nei comitati portuali i privati bisognerebbe non metterceli perché quella è una pubblica amministrazione. E' un principio di fondo, di trasparenza assoluta dell'ordinamento comunitario, che i privati nei comitati portuali non ci dovrebbero stare. Però, vedete, che quando si parla di liberalizzazioni, non ci troviamo più d'accordo, perché è facile invocare la libertà di impresa comunitaria però, quando poi si mettono a confronto con la libertà comunitaria, oppure dire che le concessioni devono essere date sempre con gara, ci si scontra col fatto che mezza bottoniera italiana oggi invoca la proroga delle concessioni senza gara. Quindi, come vedete, è facile fare dei ragionamenti liberalizzatori, ma se poi ti scontri con il mercato è altrettanto facile trovare delle riserve.

E faccio una piccola parentesi, e chi è triestino sa cosa sto dicendo, in questi giorni a Trieste, io l'ho letto sui giornali, ci sono un po' di problemi a causa di lavoratori portuali che stanno mettendo a ferro e fuoco mezza città. Allora fino all'altro ieri venivano tollerati 27 cooperative tutte fuori legge perché, veniva bene, sostanzialmente, ai terminalisti. Avevano 27 cooperative low cost, tutte prive di garanzie ed ai terminalisti andava bene. Adesso queste 27 cooperative si mettono insieme e, udite, udite, si mettono insieme e vogliono fare oggi una compagnia portuale, avendo come modello la compagnia portuale di Genova. È fuori storia, contro il

diritto europeo, contro tutte le sentenze. Allora tutte le imprese triestine cominciano a dire: un attimo, il diritto europeo lo vieta, però non lo vietava prima, quando ne avevano vantaggio. Quindi, questo, per dire, quando si parla di liberalizzazione, di regole, eccetera, ognuno la vede a modo suo. Ed è anche questa la ragione per cui a me non piace tanto quando si organizzano delle riunioni ed il governo dice: adesso chiamo le imprese per sapere cosa ne pensano. Nessuno vorrà la liberalizzazione, se si convocano le imprese, perché a tutti viene bene che non ci siano. Sono fatti di questi giorni, ecco, si profila davvero addirittura una duplicazione della compagnia portuale di Genova anche dove non c'era e quando magari è morta anche a Genova. Non è vero che è morta la compagnia portuale di Genova, per carità, state tranquilli.

Qualcosa sui corridoi, e poi io praticamente ho concluso. Bisogna fare delle scelte sui corridoi. Però prima di fare delle scelte sui corridoi, queste considerazioni le ho fatte al ministro Tremonti l'altro giorno, bisogna denunciare che in questo momento il CIPE sta mettendo soldi pubblici sui porti in una situazione che sono soldi buttati via. La maggior parte dei soldi pubblici, andate a vedere le ultime delibere del CIPE, sono soldi pubblici buttati via. Perché? Perché con queste delibere Cipe, in questo momento, il Governo non mette le risorse a disposizione delle infrastrutture che producono traffico, cioè condizionatamente alla prova che c'è il traffico, ma la mette in virtù di criteri diversi. So per certo che nei prossimi tempi Savona, Genova, Trieste avranno una marea di soldi che non serviranno a niente in un periodo di grave crisi. Sia detto chiaro, i soldi messi su alcuni porti del sud di transhipment sono soldi presi e buttati via, perché è chiaro che è finito quel mercato per i porti italiani, purtroppo. Solo che queste scelte è difficile farle perché ci sono delle spinte. Quando è venuto fuori il progetto di Monfalcone, così faccio un

cenno a Monfalcone, è arrivata un'impresa ed ha detto: io metto 1 miliardo su Monfalcone, ma poi è venuto fuori quello che rappresentava la Puglia, no, per carità, no, piuttosto con questi soldi fai così. Quello che abita a Venezia, quell'altro che rappresentava Genova, tutti le stesse cose. Succede questo persino quando le risorse sono private. Si ammetta pure il principio che le risorse pubbliche possono anche essere buttate via, perché è quello che sta avvenendo. Allora la prima vera riforma sarebbe quella di dire: il CIPE non finanzia più infrastrutture che non possono reggersi, auto sostenersi.

E poi sui corridoi bisogna fare delle scelte, perché ci sono alcuni corridoi che sono necessari ed urgenti, altri corridoi o pezzi di corridoio che non lo sono. Ad esempio, la Torino-Lione, per dire delle cose, non serve a niente, in questo momento non serve a niente. Anche se è una grande opera importante nel disegno europeo, non c'è traffico sulla Torino-Lione. Non fare il terzo valico, invece, cioè l'opera essenziale per la vita del porto di Genova, significa uccidere il porto di Genova, lasciarlo agli attuali 1.700.000 teu. Ci sono, quindi, alcune cose che bisogna decidere che si facciano e, quindi, mettersi lì e dire: che cosa è importante per il bene del paese?

Ecco dunque, qual è l'ipotesi che sta venendo fuori sia nel Nord-Est che nel Nord-Ovest da parte delle due grandi banche Unicredit e Intesa? È quella di sostenere la realizzazione di corridoi, in un clima di forte alleanza con gli operatori di traffico. Gli operatori della finanza, gli operatori di traffico e i gestori di infrastrutture, devono dare insieme luogo a società di investimento, società di corridoio, chiamatele come volete, che, avendo la certezza del traffico, realizzino le infrastrutture e le gestiscano per anni ed anni. Questo è, diciamo, l'approccio che in qualche misura viene fuori dal mondo della finanza e da quello

dell'economia nei confronti del governo. Per carità, nessuno dice: non si devono fare azioni di snellimento, o azioni di accelerazione; queste ci vogliono, bisogna rendere le procedure più flessibili, accelerarle maggiormente. Ma se non si apre il mercato, se non si libera efficienza sul mercato, i traffici non ci saranno. Ed allora non ci sarà la massa critica per fare le infrastrutture. Due parole sul progetto di Monfalcone, così ho finito. Lì l'operazione è un'operazione molto semplice, è un'operazione che non ha niente a che fare con la politica dei trasporti, questo lo dico perché spesso, parlando con Paolo Costa di questo argomento, abbiamo due visioni che, diciamo, partono da due punti di vista diversi.

Paolo Costa, quando pensa al sistema del Nord Adriatico, come alcuni presidenti di autorità del Nord-Ovest pensano al sistema del Nord Tirreno, pensano o da professori, o da politici. E cioè l'idea base di Paolo Costa, che è un amico e che stimo molto e che, probabilmente, è il migliore presidente di autorità portuale che ci sia, è questa: quando Paolo Costa pensa questo, pensa ad un sistema formato da cinque porti piccoli, che tutti insieme non fanno neanche un dodicesimo di Rotterdam e che tutti insieme mettono a fattore comune le loro debolezze, per lanciare la sfida nientepopodimeno che a Rotterdam. Questo il ragionamento che sta dietro, quasi pensando che, essendo piccoli e stando bene insieme, si diano una mano l'uno con l'altro e lanciano, come una corazzata fortissima, la guerra al Nord Europa. Se ci pensate, lo stesso tipo di ragionamento è quello che fa Assoporti a livello nazionale, quando enuncia il principio, il teorema della corazzata che si protende nel Mediterraneo. Il sistema dei porti italiani che, tutti insieme, fanno la metà di Rotterdam, per tutti insieme intendo da Gioia Tauro fino al Nord, al netto delle operazioni di transhipment. È chiaro che sono tante debolezze insieme che non riuscirebbero a fare concorrenza a nessuno,

perché non c'è un approccio industriale. C'è anche un'altra ragione, cerco di essere molto breve, non voglio tediarvi, ma c'è anche un'altra ragione. Paolo Costa che è bravo e ha le relazioni europee giuste, cerca di convincere la commissione europea che il porto che lui ha in mente non è un porto, ma è un sistema portuale. Cosicché lui può raccontare che il sistema portuale che parte da Venezia arriva a Koper, con in mezzo Trieste, Monfalcone, eccetera; in realtà, è molto più piccolo, ma neanche tanto più piccolo di Rotterdam e sta dentro ai primi 50 porti europei. Perché, se non ci fosse questa idea del sistema portuale, non sarebbe neanche nel range dei porti europei. Il progetto Unicredit, invece, è un progetto diverso, è una compagnia marittima, la Merks, che dice: io sono pronta a mettere lì il traffico che oggi va nei porti del Nord Europa, essenzialmente a Rotterdam, nel suo caso, e che è destinato alla Baviera, Austria e centro est Europa, Bratislava, eccetera. Il traffico che fa oggi il giro dai porti del Nord per andare in quei posti, loro lo localizzerebbero lì. Si gestirebbero il terminal per conto loro, attraverso la loro impresa di terminalistica e non vogliono avere a che fare, tanto per essere chiari, con nessun altro, se la gestiscono loro con persone che mettono la maglietta Merks. E specialmente, la condizione a cui Merks subordina la partecipazione, è che se lo alimentino con il loro vettore ferroviario, cioè loro non parteciperanno se i collegamenti ferroviari dovessero essere, come sono oggi, un monopolio di Ferrovie dello Stato, perché loro hanno un proprio vettore ferroviario che metterebbero anche su questa relazione, la relazione Monfalcone, Tarvisio, eccetera. Tenete conto che lì in mezzo, a differenza di quanto avviene nel caso di Genova, il corridoio c'è, è quadruplicato ed è modernissimo, ma scarico, adesso non ci passano treni, ma è modernissimo, inaugurato da tre-quattro ministri più volte, Burlando, Bersani, Lunardi ed anche Treu, ma quello

c'è ed è modernissimo, c'è qualche piccola criticità in Austria, ma nella parte italiana è modernissimo, quadruplicato. Allora l'idea di Merks è: facciamo una piattaforma lì, questa piattaforma dialoga con una piattaforma che Merks ha in Baviera ed i collegamenti ferroviari li fa lei. Ne abbiamo parlato a Matteoli, ormai due anni fa perché i tempi in Italia sono questi, Matteoli dice: sì, è una buona idea, eccetera, dobbiamo parlarne a Moretti, Moretti dice: io ci sto, se mi fate partecipare alla società per il Nord-Est, mi va bene anche di essere socio di minoranza della società. Perché? Perché le Ferrovie dello Stato non hanno, in modo chiaro, questa è la realtà delle cose, non hanno accesso alla Baviera. Quindi, avere un 20, 30, 40% dell'impresa ferroviaria che sostiene il terminal di Monfalcone legato alla Baviera, darebbe modo a Moretti di guadagnare tanti soldi sulle tratte che ha e che oggi sono sostanzialmente scariche e, dall'altra parte, ci guadagna in termini di utili di impresa, di quel vettore ferroviario. Questo è il progetto, non c'è nient'altro, Unicredit ci mette i soldi, che poi in realtà non sarà solo Unicredit, ma saranno insieme Unicredit e Intesa, o meglio ancora sarà la consociata Unicredit tedesca insieme con Intesa. Insomma, il sistema finanziario sosterrrebbe questo sforzo della Merks, ovviamente se la Merks si gestisce il terminale e paga quanto è necessario per finanziare il capitale messo lì sopra. Qual è il punto, ed ho finito, cioè la vera difficoltà? Che se lì sopra la Merks mette il suo traffico, la Merks che adesso è la numero uno, o la numero due, insomma è lì, è evidente che poiché la Merks metterebbe i suoi treni, la Merks tenderà a fare tutte le operazioni qui, non le farà a Kooper, Trieste, Venezia, andrà solo lì perché ha dei costi molto elevati per pagare non la concessione, ma l'investimento a Unicredit-Intesa che ci ha messo i soldi, eccetera, e poi perché c'ha i suoi treni lì.

Quindi è incompatibile un approccio industriale con un approccio di ripartizione del sistema del traffico. L'approccio industriale vuol dire che quella piattaforma, non è un porto, ma è una piattaforma industriale, logistica, che è direttamente collegata al corridoio, direttamente collegata in Austria e Baviera e sta in piedi per ragioni industriali e non di politica dei trasporti. Questa è l'operazione. La legislazione del Friuli Venezia Giulia, che è una regione speciale, consente alcune cose, adesso non voglio tediarvi, ma, sostanzialmente, con un decreto legislativo, che è un atto avente forza di legge, il governo potrebbe disciplinare questa cosa. La regione, ovviamente, è favorevolissima. Ieri sera sarebbe emerso che, anche il ministero dei trasporti, che è ovviamente piuttosto contrario a fattispecie liberalizzatorie spinte come questa, anzi non il ministero dei trasporti, il ministro Matteoli in persona è favorevole. Questa mattina ho avuto un segnale un po' diverso, cioè sembra che non sia così tanto favorevole, quindi non lo so come andrà a finire. E allora, quello che vi ho ora descritto, che cos'è? È uno spaccato, è un angolo molto, molto piccolo d'Italia, rispetto ad una riforma più ampia della portualità. Stiamo, come dire, prevedendo un modello in un angolo molto piccolo, dove c'è la fortuna che la rete ferroviaria è stata quadruplicata ed è tutto fatto, dove c'è la fortuna che per Moretti e per le ferrovie dello stato alla fine c'è solo da guadagnarci per fare questa cosa.

Ma è chiaro che questa cosa dà fastidio ad un mondo della portualità che ragiona in modo diverso, per cui io sono piuttosto pessimista, però stiamo a vedere. Ieri abbiamo fatto una riunione con Ercole Incalza che, fra l'altro, arriva stasera. Ci vediamo di nuovo lunedì, questa volta alla Presidenza del Consiglio. Tondo, presidente della regione e Riccardi, assessore ai trasporti, sono favorevolissimi. Persino lì, addirittura, vi dico una cosa che sui giornali non è nemmeno uscita, presi dallo sconforto

l'altro giorno, il capo del PDL della regione Friuli Venezia Giulia ed il capo del PD della regione Friuli Venezia Giulia mi hanno detto: ma, senti, facciamo una legge regionale votata da tutti. Cioè, i due schieramenti insieme, sono d'accordo, e, dato che il porto di Monfalcone è un porto che l'anno scorso è stato trasferito alla regione, mi dicono di voler fare una legge regionale per dare il via libera a questa operazione. In questo modo non ci sarà la garanzia che lo Stato non mette soldi a Venezia, ma ce lo facciamo per conto nostro e diamo un segno alla politica del centro sinistra e del centro destra e ce ne fregiamo dell'incapacità del governo centrale di scegliere, governo centrale di oggi, come quello di prima, detto per inteso, perché è la stessa identica cosa, non lo so, stiamo a vedere. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questa relazione)

Dott. Nicola ZIZZI: Bene, abbiamo ricevuto una bella scossa dagli stimoli che ci ha fornito il professor Maresca. Io, prima di passare la parola al dottor Fuochi, voglio fare una battuta: immagino che se delle imprese come quelle che sono portatrici delle proposte che ci ha riferito il professore, venissero qui da noi a fare una proposta del genere, noi invece di essere contenti, diremmo: impresa arrogante, vuole venire qui ad imporci delle scelte dall'alto. Ma state tranquilli, siccome quelle o altre imprese non verranno quà con nessuna proposta perché c'è un tamtam di quelli pazzeschi negli ambienti economici che fa sì che le imprese, le banche, gli investitori conoscono già il clima ostile che c'è qui per loro e non ci pensano neanche a venire a perdere tempo, ma va bene così, avremo il nostro modello di sviluppo. Grazie, passo la parola al dottor Fuochi, Presidente del Propeller Club di Milano.

Dott. Riccardo FUOCHI - Presidente Propeller Milano: Buongiorno, buongiorno a tutti. Ringrazio il presidente Maresca ed il presidente Zizzi per avermi invitato a questa convention del propeller nazionale. Io voglio darvi qualche cenno sul come gli operatori, soprattutto gli operatori del mondo della logistica, vedono l'utilizzo delle infrastrutture e quali sono le necessità del mercato per poter recuperare eventualmente quei traffici che come sappiamo, se ne sono, in qualche modo, andati dal nostro paese. Non voglio ripetere quanto già è stato detto da altri relatori oggi, il ritardo nella realizzazione delle infrastrutture è sotto gli occhi di tutti, sappiamo benissimo qual è la condizione delle nostre infrastrutture. Quello che notiamo in particolare è una frammentazione del sistema portuale. Ci sono troppi porti che vogliono o desidererebbero fare tutto. C'è una carenza di retro porti, un grosso sbilanciamento della modalità di trasporto gomma-ferrovia. C'è una inadeguatezza assoluta del sistema intermodale, che è quello che contribuisce a trasferire, in maniera veloce, economica ed anche non inquinante, i contenitori dai porti di arrivo alle località interne. Gli interporti sono, anche questi, troppi sotto un certo punto di vista e, soprattutto, mal localizzati e non funzionali alle attività di logistica. Gli interporti, molti dei quali sono stati anche costruiti con dei finanziamenti pubblici europei, sono diventati delle boutique, cioè anziché affittare spazi a prezzi di mercato, concedono spazi a prezzi doppi. Io ho sentito di interporti che chiedono 80-90 euro al metro quadro per degli spazi, quando le condizioni normali di mercato sono 35-40 euro. Se andate a Piacenza, nel centro logistico di Piacenza, o in altre località, il costo è di €. 35-40 al metro quadro per lo spazio, ma negli altri porti costano il doppio. Quindi, il risultato è che molti di essi sono vuoti, sono grandi piazzali enormi dove ci sono quei pochi camion che ancora rimangono e che transitano ma, di fatto, non hanno quell'utilizzo che

dovrebbero avere.

L'eccessiva burocrazia. Si è parlato anche di burocrazia intelligente, stamattina l'ha accennato l'ammiraglio Angrisano, ma purtroppo non l'ho ancora trovata, diciamo, nel nostro paese. La logistica è un'industria ad altissimo valore aggiunto. Dobbiamo creare le condizioni per fare diventare il nostro paese un centro logistico per la distribuzione in Europa di tutte le merci. Scusate, c'è qualche imprecisione nella presentazione, ma l'ho fatta un po' di fretta ieri. Sono 2 milioni i contenitori che alcune stime danno come diretti al mercato italiano e che vengono instradati attraverso altri porti europei, quindi iniziamo a fare i conti di quello che perdiamo in questo modo: la movimentazione di un contenitore in un porto di transhipment ha un certo valore, può valere 300-400 euro, poi possiamo fare un po' di stime in su. Se viene svuotato può valere 1000-1500 euro. Ma se queste merci entrano in un circolo logistico, vedremo poi che alto valore aggiunto possono avere. Quindi non si tratta soltanto di gestire questi scatoloni. Chi si occupa di spedizioni sa che, a volte, un metro cubo di merce dà più valore aggiunto di un contenitore, per cui dobbiamo anche valutare non soltanto il numero degli scatoloni, eccetera, ma soprattutto il loro contenuto. I nostri operatori, chi esporta, chi importa, vive la logistica come un fastidio, per cui se vendiamo, che venga qualcun altro a prendersi le merci, chi se ne frega di chi viene a ritirarle, io non voglio avere il fastidio di occuparmi della spedizione e destinazione della merce. Così come non voglio avere il fastidio di occuparmene quando acquisto, allora compro CIF, ma non mi rendo conto che comprando CIF, vado a caricarmi una serie di costi imprevisti perché vi sono comunque dei costi addizionali che vanno poi a carico della merce. E' questa un po' la situazione. Quindi qui occorre anche un cambiamento di mentalità, dobbiamo un po' educare anche il mercato a certi fatti che

sono incontrovertibili.

Il fenomeno della delocalizzazione produttiva nei paesi a basso costo, ci ha puniti due volte perché se ne sono andate alcune produzioni che, di fatto, sono indifendibili, per cui si produce in Indonesia, in Vietnam, in Cina soprattutto, ma questo ha comportato anche una delocalizzazione delle attività logistiche. Se fate mente locale è facile da verificare, le merci che producevamo in Italia e che dall'Italia venivano distribuite in tutta Europa, in tutto il mondo, adesso vengono prodotte in Cina. Benissimo, dalla Cina, cosa succede? Che c'è da fare una distribuzione in Italia, ma anche nell'Unione Europea. Ed allora occorre un hub logistico che faccia la distribuzione europea e, nel 99% dei casi, questo hub logistico non è in Italia, perché non ci sono le condizioni per creare un hub logistico efficiente in Italia. E questi sono gli studi che tutte le grosse società di consulenza fanno, c'è un format preciso quando una multinazionale chiede ad una società di consulenza, dove creare un centro logistico, c'è un bel format, va in Olanda, va in Germania, magari in Belgio. E questa è la realtà di tutti i giorni. Quindi dobbiamo capire quali sono i fattori che determinano queste scelte da parte di questi gruppi multinazionali. Non lo fanno certamente perché la cosa piace, vanno, oltretutto, a lavorare in paesi dove il costo del lavoro è molto più elevato, quindi se sulla produzione ci piangiamo addosso perché i cinesi producono a basso costo, quindi andiamo a produrre là, ma sulla distribuzione cosa abbiamo da dire? Cioè l'Olanda e la Germania costano molto di più che l'Italia, eppure si va lì. Quindi la risposta è solo una, c'è efficienza e c'è chiarezza di sistema. Perché è quello che chiedono le aziende straniere, che sono veramente spaventate quando vengono in Italia, perché non riescono a capire come noi conviviamo con le nostre leggi, come conviviamo col piano per il sud, come conviviamo con il contratto istituzionale di sviluppo,

con i fondi FAS. Questi si spaventano. Questi vogliono andare in un paese, vogliono spedire le merci lì, vogliono poterle sdoganare con la massima correttezza e poi da lì distribuirle, venderle e distribuirle in tutto il resto dell'Europa. Noi stessi, operatori italiani siamo confusi quando dobbiamo spedire o ricevere, spediamo da Genova, oppure spediamo da Venezia, o magari contenitori da La Spezia, o li mandiamo a Civitavecchia, dipenderà dai collegamenti, dall'ubicazione della fabbrica, dalle linee di navigazione, dalle frequenze, da 1000 fattori. E tutto questo crea difficoltà a noi e la crea, ovviamente, agli utenti del servizio. Le merci devono arrivare ai porti e non hanno la possibilità di sostare lì, anche perché non esistono, o esistono poche strutture efficienti di retroporto dove si possano gestire le varie attività logistiche, prima di essere trasferite all'interno. E' giusto parlare di territorio quando si parla di un porto. Il porto non può più essere limitato alle banchine o ad una zona di pochi chilometri quadrati dove c'è qualche magazzino vecchio ed inutilizzato.

Abbiamo poi l'aspetto burocratico. Si è detto tante volte delle dogane, abbiamo risolto questa cosa con gli sportelli unici, per carità, sono delle cose interessantissime, valide, eccetera, però insistiamo a imporre i controlli alle frontiere che negli altri paesi non vengono effettuati, o meglio, vengono effettuati, ma vengono svolti all'interno del paese. Per cui andiamo a chiudere una finestra e lasciamo aperte 26 porte con la conseguenza che, ovviamente, gli operatori scelgono la strada più facile. Poi non so come facciano, però riescono a far arrivare le merci in tempo e con dei costi ragionevoli anche facendole transitare da Rotterdam o da Amburgo. Sempre per parlare degli aspetti burocratici, vi racconto un episodio banale. Il pagamento dei diritti doganali con il bonifico bancario. E' una banalità, scusate se l'ho messa, però mi sono seduto ad un tavolo

di lavoro del Ministero per lo Sviluppo Economico, dove a parole tutti erano d'accordo, le dogane hanno detto: sì, sì, siamo d'accordo, gli operatori: sì, noi lo vogliamo. Il ministero: certamente va fatto. Il risultato: non si può fare, ci sono degli impedimenti tecnici perché manca la figura del ricevitore capo, e allora la Banca d'Italia dice di no, quindi un qualcosa che tutti vogliamo fare, che tutti siamo d'accordo di fare, non la possiamo fare. Questo è spaventoso, cioè è una cosa che è veramente preoccupante per noi che viviamo nel sistema, immaginiamoci per il cinese, o l'americano, o il tedesco che vogliono investire in Italia. Se utilizziamo un deposito fiscale, come si utilizza in Olanda ed in Germania, ci becchiamo una denuncia per contrabbando perché abbiamo fatto un transito virtuale, anziché fisico e, di conseguenza, vi sono dei cavilli, delle interpretazioni, talmente restrittive che ci puniscono. E queste sono le cose che spaventano gli operatori, per cui non vengono da noi per questo motivo. Allora faccio un esempio di che cosa perdiamo. Questi sono esempi veri, pratici, sono dei dati rilevati da attività effettive provate nei bilanci, per cui non sto raccontando dei numeri senza un riscontro oggettivo. Dovremmo guardare alla logistica come non solo un servizio di supporto all'industria o al commercio, ma come a una industria essa stessa. Le elaborazioni che vengono effettuate in un ciclo logistico, vi faccio un esempio nell'industria dell'abbigliamento, ma potrei farlo sull'elettronica, potrei farlo sugli elettrodomestici, su 1000 altre cose, sui telefonini, a cui bisogna mettere la scheda, la garanzia, eccetera, ma mi limito ad un ciclo logistico nel settore dell'abbigliamento: controllo quantitativo, gestione dell'inventario, controllo qualità, etichettatura, prezzatura, imbustatura, ricami, piccole riparazioni, lavaggio, stiro, picking, imballaggio, gestione resi. C'è una serie di lavorazioni, fuori dalla fabbrica ma nella filiera logistica che rappresentano un'attività industriale.

In questa ottica i magazzini non sono dei capannoni vuoti, ma sono delle strutture complesse, ci sono dei sistemi elettronici, ci sono tutta una serie di strumenti che rendono quell'attività una vera e propria industria. Quindi fanno anche lavorare ovviamente le industrie vere. Il ciclo logistico di un capo di abbigliamento rappresenta un valore aggiunto che può arrivare ad un euro. Allora un magazzino di 10.000 mq. può creare 70-80 posti di lavoro. Un centro logistico estero al quale mi appoggio, di 100.000 mq., movimentata verso l'Italia 70 milioni di capi di abbigliamento. Quindi 100.000 mq. di magazzino che sviluppa un'attività logistica possono avere un fatturato, ma un fatturato reale, di 70-80 milioni di euro. Questo vale per ogni tipologia di prodotto. Elettronica, farmaceutici, beni di consumo, l'automobile, tutto. Quindi stiamo perdendo un valore aggiunto che è incredibile. E vi dico che in questo terminal estero, in questi 100.000 mq., vengono impiegate 800 persone. C'è stato il caso di un solo cliente, che, trasferita la logistica dall'Olanda all'Italia, un quantitativo enorme di merci, ha generato 500 posti di lavoro diretti.

Leggevo che Gioia Tauro, che sta perdendo quote di traffico, perderà 400-500 posti di lavoro ed è una situazione drammatica. Bene, con una sola operazione, e tenete conto che di questi clienti ce ne sono tanti, noi potremmo recuperare o creare moltissimi posti di lavoro in più. E questo non è tutto. Voglio fare un altro esempio di quello che si può fare nei porti, e, quindi, del valore aggiunto che si può creare. Faccio l'esempio di Singapore, e poi vi spiego perché lo faccio. Singapore ha 20 milioni di abitanti, ed è il primo porto al mondo. Dalla città il porto non si vede. Non si vede perché è tutto verde, tutto bello, la città non è congestionata, eccetera, non ci si rende conto che c'è un porto. Benissimo, è uno dei porti maggiori al mondo, fino a ieri è stato il primo, adesso i porti cinesi lo stanno superando, e movimentata 26 milioni di Teu. Ma l'economia

portuale non si regge solo sui contenitori che vengono imbarcati. Lì giungono le merci, per esempio, dall'Indonesia, dal Vietnam, dalla Malesia, dalla Thailandia, arrivano a Singapore, i container vengono aperti, le merci scaricate, i carichi vengono ricomposti sulle destinazioni finali europee e partono in nuovi contenitori trasbordati. Bene, questa attività potrebbe essere svolta benissimo nei porti italiani. Quella doveva essere la funzione di Gioia Tauro, potrebbe essere quella di Taranto, quella di Brindisi, può essere questo il valore aggiunto che andiamo a dare, dando poi anche il vantaggio di essere già in Europa, per cui avendo già la merce quì, destinata all'Europa, la possono sdoganare, lavorare, possono creare del valore aggiunto che non mi fa soltanto lavorare il porto, ma anche le sue strutture logistiche retroportuali.

Io sono un operatore logistico ed il mio lavoro è quello quotidianamente di andare a cercare delle soluzioni, di andare a cercare i territori dove ci sono le condizioni per migliorare il sistema distributivo. Quindi, se io ho a disposizione un porto efficiente che mi lavora i container velocemente e c'è un retroterra che mi consente di lavorare, si genera un servizio intermodale, che mi porta il contenitore e il capannone, il magazzino me lo costruisco io, non ho bisogno che mi dia i soldi nessuno per fare questa attività, fa parte del mio lavoro.

Però, ci devono essere quelle condizioni di efficienza del porto e veramente questo comporta poi che solo in un porto efficiente e geograficamente ottimale la compagnia di navigazione viene lì.

Ha fatto un esempio in tal senso il professor Maresca, che vuole andare a Monfalcone per servire la Germania. Noi siamo legati a concetti regionali, concetti nazionali, eccetera, questo va benissimo, per carità, perché le risorse sono gestite in quel modo, ma di fatto, geograficamente vi sono moltissime località in Francia che sono più vicine a Genova che a

Le Havre. Quindi anche il concetto geografico nazionale non ha più molto senso al giorno d'oggi. Dobbiamo un po' rivedere le cose. Purtroppo a livello poi di gestione, di fondi, di risorse e di mezzi, dobbiamo rapportarci alle strutture che abbiamo. Questi sono degli esempi che voglio dare e voglio appunto insistere sul fatto che bisogna avere una visione strategica di insieme. La politica deve decidere che cosa vuol fare, diciamo, della logistica in Italia. Se vuole utilizzarla soltanto per un servizio alle aziende che ci sono, oppure se la vogliamo far diventare un'attività vera, non fine a se stessa, ma comunque in grado di produrre quei posti di lavoro, una parte di quei posti di lavoro che abbiamo perso in altri settori. E questa è la mia conclusione, l'ho già detto, vanno fatte scelte strategiche nell'individuare i porti, realizzare collegamenti efficienti, rendere reale la semplificazione della burocrazia, che, credetemi, è una delle cose che spaventano di più i nostri operatori. È anche vero che noi siamo abituati a convivere con questi problemi, per cui ho suggerito sia al sottosegretario Giachino, sia all'onorevole Valducci, che dobbiamo cercare di creare le condizioni minime, risolvendo quei problemi anche più marginali che ostano appunto ad acquisire determinati traffici. Eppure facciamo promozione, perché tanto sappiamo che l'80% di questi problemi li abbiamo comunque, li viviamo tutti i giorni e ce li risolviamo a casa nostra in qualche modo. Riusciamo a non trasferire ai nostri mandanti e clienti le problematiche che abbiamo nel nostro paese, le nascondiamo perché sappiamo che se se ne rendono conto, scappano, quindi facciamo anche la nostra parte per risolvere in casa nostra queste cose. Ma dobbiamo anche promuovere quello che siamo comunque in grado di fare anche adesso. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questa relazione)

Dott. Nicola ZIZZI: lo devo dire che sono pentito di aver applaudito, perché dopo il primo pugno nello stomaco che sento di avere ricevuto dall'intervento del professor Maresca, sento di avere ricevuto un secondo pugno, ma di quelli forti, dall'intervento del dott. Fuochi, ma anche un altro fortissimo stimolo a revisionare e rivedere tutti quei comportamenti ed italici vizi, le difese dei rispettivi orticelli, eccetera, che limitano le nostre possibilità.

Che poi ci sarà comunque sempre qualcuno che sarà pronto a dire:ma come sono arroganti questi privati, con questi continui richiami all'efficienza e con il loro liberismo selvaggio che vuole calpestare i diritti acquisiti e la nostra struttura statale di sostegno alle realtà socialmente meritevoli.....

Io vorrei a questo punto, avendo avuto contezza del fatto che, diversamente da quanto assicurato, per la Regione Puglia non abbiamo nessun rappresentante dell'esecutivo, in relazione alla necessità di avere il contributo di un rappresentante dell'ente regione, vorrei dare la parola al consigliere Giovanni Brigante, che è qui presente, e che doverosamente, ma anche penso perché lo vuol fare, ci dirà qualcosa. Prego.

Sig. Giovanni BRIGANTE – Consigliere Regione Puglia: lo spero di non prendere pugni come te, reagirei naturalmente. Buongiorno a tutti, ho l'onore e l'onore di porgere il saluto, a nome del consiglio regionale, perché questa settimana e, soprattutto oggi, è l'ultimo giorno di campagna elettorale ed ahimè, purtroppo, i miei colleghi di destra e di sinistra sono impegnati a fare ciò che avrei preferito che non facessero oggi, perché quello che ho sentito in parte stamattina, poi mi sono dovuto allontanare, e poi adesso, vorrei lo avessero udito anche loro.

Ma avevo già notiziato il presidente Zizzi, a cui va il mio ringraziamento per aver fatto svolgere a Brindisi questa 12^a convention, della sopravvenuta impossibilità ad essere qui degli assessori regionali invitati. Io ho ringraziato il presidente Maresca, lo ha fatto anche il vicesindaco D'Attis, ma lo faccio anche io, perché per la Convention Nazionale avete scelto la Puglia, ed in modo particolare Brindisi. Perché abbiamo bisogno di prendere pugni, ma non poi non reagire. Perché sarebbe veramente grave, ed io, oltre al saluto, naturalmente, da imprenditore, vorrei fare anche qualche considerazione. E parto da ciò che diceva nella introduzione dei lavori Nicola Zizzi. Molto spesso si fa trattazione di argomenti senza conoscere gli stessi. Ed io mi dolgo perché oggi avrei gradito, avrei auspicato che, assieme a noi, ci fossero stati altri imprenditori del settore, ma soprattutto gli amministratori che sono quelli che pontificano, senza sapere di che cosa. Forse perché sono andati all'università scegliendo la facoltà di tuttologia, cosa che mi fu scongiurata quand'ero piccolo perché, voglio dire, di fronte ad un impegno che ha profuso il Propeller Brindisi per far parlare di un argomento che, secondo me, è l'argomento che può far decollare questo nostro territorio, e non essere presenti, vuol dire intanto mancare di rispetto ad una associazione che mette a disposizione il suo sapere, e lo ha fatto nel passato ed io vi devo ringraziare per questo, perché se qualcosa io conosco, la conosco grazie alla vostra costanza nel notizzarla a Brindisi, o informare Brindisi delle questioni che oggi sono importanti, altrimenti saremmo destinati a prendere non più cazzotti nello stomaco, ma in faccia e, forse, dovremmo stare pure zitti. Tra l'altro io vorrei informare i signori che sono presenti in questo convegno che io ho apprezzato e che continuerò ad apprezzare fino a domani, che c'è una anomalia nelle anomalie. Brindisi, in questo momento, e, quindi, l'Autorità Portuale di Brindisi, visto che stiamo

parlando di logistica, di porto e di questioni attinenti, è l'unica autorità in Italia, da quando è stata istituita con la 84/'94, ad essere vacante nella carica del presidente. Non credo che possa avvenire qualcosa del genere. È come se nella mia azienda io morissi e mio figlio, o mia figlia, o qualche mio erede non ne prendesse in mano la gestione, facciamo le corna.

Noi avremmo dovuto avere il commissario immediatamente, ipso facto, come dicono i latini, quando sono spirati i 45 giorni di prorogatio, avremmo dovuto avere il commissario, che poteva essere, e questo non lo dico io, ma per prassi, anche il comandante del porto, che nel comitato portuale ha le veci di vicepresidente. Dico questa in estrema ratio, ma questa è solo una parte, purtroppo, delle anomalie. Io voglio riprendere un concetto caro al mio amico Mauro D'Attis, giovane vicesindaco di questa città, che ha tradizioni antiche, ma anche difetti antichissimi, non antichi. Mauro diceva qualcosa che io non solo condivido ma mi sforzo di dire sempre. Quando parliamo del consenso, perché io leggo il vostro titolo: consenso locale, realizzazione (naturalmente dopo il consenso) e poi la gestione, sul consenso vorrei soffermarmi per un attimo. Cioè non è possibile che le istituzioni e gli enti a Brindisi, e poi anche le associazioni interessate, quelle di categoria, quelle dei lavoratori, ognuno parli un linguaggio proprio. È difficile, è stato difficile, ed è ancora difficile, capire quale percorso seguire, magari anche dopo ampia discussione, percorso condiviso che punti alla valorizzazione delle risorse che noi abbiamo, senza cercare primogeniture o fare, come dire, giochetti che non portano vantaggi al territorio. Io credo che noi dobbiamo batterci perché questa anomalia sia superata e deve essere superata con il contributo di tutti, perché nessuno può dire: è colpa dell'altro, no, abbiamo tutti quanti un concorso di colpa, percentualmente alle nostre

responsabilità amministrative. Io sono stato, prima di essere consigliere regionale, presidente della Camera di Commercio di Brindisi. E in quella carica mi sono battuto perché ciò avvenisse, ma il tavolo che io avevo istituito era un tavolo irto di difficoltà, tanto è vero che non sono venuti a sedersi proprio coloro i quali avrebbero dovuto sedersi. Mi continuerò a sforzare in questa direzione anche ora, da consigliere regionale, purtroppo sono l'unico nella città, sia da destra che da sinistra, ma mi sforzerò, sperando che la sensibilità degli amministratori di oggi e di domani, possa capire che senza creare un campo sinergico ed un sistema sinergico, non si va da nessuna parte e poi, sicuramente, verrà il professore Maresca a darci pugni non nello stomaco, ma in faccia. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Dott. Nicola ZIZZI: Era importante anche avere questo tipo di approccio e ascoltare l'onestà intellettuale di Giovanni esprimersi in affermazioni che, sicuramente, vanno calate non soltanto nel passato, ma anche nel futuro, per darvi un significato propositivo.

A proposito di quello che ha detto il consigliere regionale Brigante, vorrei ricordare che noi del Propeller siamo e restiamo attenti osservatori di questa realtà, anche quando ci è capitato di non avere la possibilità di avere i microfoni o le telecamere accese davanti, però ci va bene lo stesso, perché, anche quando i microfoni e le telecamere restano spente per noi, noi continuiamo sempre a registrare, ad annotare, a raccogliere e fare testimonianza dei fatti e misfatti che accadono nel nostro territorio e nel nostro porto, facendo sempre massa storica, per cui noi rimarremo sempre in questo ruolo, e questo succederà sicuramente anche con chi verrà dopo di me, perché il nostro motto, vedete, è scritto in inglese, ma

penso che lo comprenda chiunque, è proprio quello che si può fare anche benissimo in silenzio. E gli uomini delle istituzioni intelligenti come Giovanni, ma anche come Mauro, lo sanno questo, quindi possono contare nel bene e nel male, sui nostri pugni insomma.

Quindi passo adesso la parola al dottor Musso che ci porterà una testimonianza che può essere emblematica anche per fare delle valutazioni che riguardano il nostro territorio, perché il dottor Musso ci parlerà di una idea progettuale, ma anche di qualcosa di più di un'idea progettuale che, per Genova, si è voluta elaborare per sopperire a un limite che ha Genova, che è quello della carenza degli spazi e per venir dietro ad una opportunità, che è quella della posizione geografica favorevole ad un ulteriore aumento dei traffici, che è invece oggi impedito proprio da quella mancanza di spazi. Noi qui a Brindisi abbiamo un limite opposto ed una opportunità opposta, infatti noi abbiamo gli spazi, una enormità di spazi disponibili ed abbiamo difficoltà, invece, ad avere i traffici, le merci. Quindi è importante ascoltare, per una sorta di legge di compensazione, questa esperienza e queste ipotesi del professore, per riflettere sulle nostre cose. Grazie.

Dott. Bruno MUSSO: lo vorrei partire dal discorso che facevamo stamattina sul fabbisogno e l'importanza delle infrastrutture. Poi il professor Maresca ci ha anticipato come le infrastrutture sono fondamentali per il paese. Io credo effettivamente che in questo secolo la competitività dei sistemi paese si basterà sulla disponibilità di infrastrutture. E questo non è molto lieto per l'Italia perché l'Italia ha un grosso gap nella sua realizzazione. E proprio oggi forse non è facile prevedere di realizzarne, di recuperare il ritardo. Non è facile perché abbiamo problemi di consenso. Noi sappiamo che qualsiasi cosa

facciamo ci sono dei problemi di consenso. Abbiamo anche problemi di risorse, siamo in una crisi finanziaria in cui le risorse sono poche ed abbiamo tutta una serie di problemi di disfunzione accumulati. Oggi abbiamo sentito queste varie disfunzioni, i pugni nella pancia che abbiamo ricevuto dalle varie relazioni. Ciò che ha detto chi mi ha preceduto è tutto giusto, è tutto corretto, però è solo una parte del problema, ed oso dire che non è la parte più importante. Il vero problema è che noi siamo in presenza di un salto spaventoso a livello di organizzazione di tecnologie, di modo di produrre che implica una modifica continua della realtà in cui ci muoviamo. E, invece, c'è la tendenza a fare ciò che non andava bene per il passato, migliorandolo, potenziandolo, facendolo solo un po' meglio. Ma questo non basta più. Ciò che andava bene per il passato non va bene per oggi e non va bene per domani. Dopo di che questi fenomeni che hanno denunciato, tutti corretti, tutti giusti, sono, più che la causa, la conseguenza di una mancata evoluzione di un sistema. Quando parliamo di consenso, è vero che c'è un fatto oggettivo, che queste infrastrutture hanno un grosso impatto sul territorio su cui vengono realizzate e ciascuno dice: fatele un po' più in là. C'è un interesse collettivo ed un costo individuale, è vero. Però c'è anche chi spesso, io conosco i problemi portuali, non conosco gli altri, ma devo dire che mi sono trovato a vedere una serie di proteste dei comitati di quartiere, ed io, sebbene non lo dicevo, perché senò poi i miei compagni mi avrebbero picchiato, ma avevo la sensazione che avevano ragione questi comitati. Si programmavano e si progettavano infrastrutture con un impatto ambientale immenso, con un ritorno economico quasi trascurabile. Sarà un caso, ma io, dopo che abbiamo elaborato questo progetto per Genova, sono andato nella tana del lupo, sono andato dal comitato di quartiere di Voltri, quello che si oppone a

tutto e gli ho esposto il progetto del Bruco, loro mi hanno guardato molto stupiti perché non prevedevo i soliti riempimenti a mare, prevedevo altre cose, un salto tecnologico. Ed alla fine mi hanno detto: ma, potrebbe non essere malvagia la sua idea, potrebbe essere interessante. Mi hanno tirato fuori un problema di impatto col territorio locale. Io in un primo momento, dico: i soliti rompiscatole, vogliono la luna, non è possibile, non vogliono che il collegamento con la terra avvenga attraverso un ponte, perché avrebbe un impatto sulla città. Beh, poi siamo tornati a studiare il problema e ci siamo accorti che, alla fine, avevano ragione. Si poteva benissimo evitare questo impatto con un aumento di costo, ma l'aumento di costo era nulla rispetto all'eliminazione di un impatto ambientale che ci avrebbe creato delle difficoltà infinite. E devo dire, quando Nancini, Nancini il capo, tu lo conosci bene, del comitato di quartiere di Voltri, protesta contro il pontile Calata d'Africa, dice: ma siamo affogati da 4000 Tir al giorno, che ne volete mettere altri 2000? C'ha ragione lui. Non è tecnicamente possibile. Poi vediamo invece cosa può essere possibile. Così anche le risorse. Le risorse non ci sono in questo momento. Queste infrastrutture richiedono enormi investimenti e non ci sono risorse. E non illudiamoci che le banche possano finanziare questi investimenti. Le infrastrutture portuali costano oggi dai €. 1.000 al metro quadrato in su, a seconda delle strutture, e danno un rendimento che è di €. 5 al metro quadrato. O ce la mette lo Stato la differenza, o non si fanno. E tanto è vero che per tutte queste infrastrutture, non solo quelle di Vado, per tutte queste bellissime cose, cadono le giunte, le fanno saltare, e al momento poi di partire, essendo necessario che le co-finanzino le banche, le banche dicono: ma lo Stato garantisce? E Tremonti giustamente dice: io non garantisco, non ce li ho. E meno male che lo dice, se no facciamo la fine della Grecia. Dopo di che temo che su questa base non andiamo da

nessuna parte. Ed anche le disfunzioni organizzative sono una conseguenza, non una causa del fenomeno. Per dare un'idea, a Genova, dal '93 al 2000, dopo la riforma portuale, noi siamo passati da 150.000 contenitori ad 1 milione e mezzo, siamo aumentati di cinque volte, con un tasso di incremento del 24% all'anno, che neppure in Cina ce l'avevano. Avevamo la stessa ferrovia, la stessa dogana, gli stessi spedizionieri, le stesse rendite di posizione, ma avevamo una infrastruttura che reggeva. Nel 2000 siamo arrivati alla saturazione delle infrastrutture e ci siamo fermati. Poi siamo andati ad 1,7 - 1,8, ma, fondamentalmente, eravamo fermi. Il vero problema è questo, cioè queste strutture che ormai non reggono più. Ma vediamo di capire perché, fra l'altro, poi qui continuiamo a parlare di Genova, La Spezia, Monfalcone, la guerra dei porti, uno contro l'altro, che è la solita guerra dei poveri. Qui o si salva la portualità italiana, ed allora si salva un punto di eccellenza della portualità italiana, o scompare tutto. Ciò che Marchionne dice per la Fiat, vale di più per i porti. Marchionne dice: o abbiamo una fabbrica da 6 milioni di automobili o non restiamo sul mercato mondiale, e allora il settore automobili scompare dall'Italia. E così per i porti, o abbiamo un porto da 10 milioni di teu o usciamo dal mercato mondiale e scompariamo come Italia dalla portualità. Ma vediamo di analizzare meglio il fenomeno, e chiediamoci cosa è che è cambiato in questi quarant'anni, che ha generato tutto ciò che continuiamo a ripetere, che stancamente continuiamo a ripetere, e poi chiediamoci perché questo è avvenuto senza fare il necessario salto qualitativo. Due dati significativi. Il traffico europeo, io parlo di container, è il mio settore, il traffico europeo di container negli ultimi quarant'anni, dall'inizio anni '70, dal 1970, il primo anno in cui sono stati considerati i container come elemento autonomo, ad oggi è aumentato di 70 volte, ripeto 70. Noi abbiamo recepito il sette ed abbiamo dimenticato lo zero.

Dicono che gli zero non contano, ma hanno un certo peso. La grandezza delle navi portacontainer è aumentata di 15 volte, dai 600 container di capacità negli anni '70, ai 9.000 di oggi, e quelle in costruzione sono da 18.000, quindi sono 30 volte più grandi di quelle del 1970. Questo ha cambiato tutto. I porti internazionali, non sono più i porti internazionali tout court, esistono i traffici tra continenti serviti dalle navi madri, navi da 10, 12 e oggi da 18.000 teu e poi porti locali serviti dalle navi figlie. C'è un rapporto nave madre/nave figlia. E questo crea una gerarchia del territorio. I territori serviti dalle navi madri, sono di categoria "A", sono collegati con il resto del mondo di prima mano. I territori serviti dalle navi figlie, sono di categoria "B", hanno un collegamento di seconda mano. Ma, guardate, che non inventiamo niente, succede lo stesso per il trasporto aereo. Noi abbiamo i grandi vettori internazionali aerei che toccano gli scali hub internazionali e poi dei vari aeroporti toccati da voli di seconda mano.

Per le linee aeree che trasportano passeggeri otteniamo lo stesso fenomeno che avviene per le merci via mare, con la differenza che se noi non abbiamo un hub internazionale aereo, vuol dire che, dovendo andare in Cina, ci metteremo tre ore o quattro ore in più, ci romperemo l'anima un po' di più, ma se noi non ce l'abbiamo un porto hub, non siamo più un centro di eccellenza produttiva.

L'altro aspetto fondamentale, e questo non l'abbiamo ancora capito, è che l'interporto terrestre non regge più, i grandi volumi l'interporto terrestre non li fa, ma non è che non li fa il camion, come tutti pensano, non li fa la ferrovia. Tanto per darvi un'idea, quando io ho cominciato a lavorare, con un treno facevo due navi, facevo la Sardegna, una fetta piccola. Invece, già agli inizi degli anni '70, una nave porta contenitori riempiva 10 treni. Una nave porta contenitori di oggi riempie 150 treni.

Con le nuove navi da 18.000 teu ci vorranno 300 treni. Spostando il discorso su gomma, nel 1970 una nave si scaricava con 400 trailer, oggi ce ne vogliono 6.000. Con le navi di domani il numero salirà a 12.000 trailer. Ma 12.000 trailer, se li mettiamo in fila, da Genova arrivano a Napoli, tutti belli in fila sull'autostrada. Ma questo continuiamo a dimenticarlo. Genova, che è il punto più infrastrutturato d'Italia ha cinque linee di valico, due ferroviarie, invero tre ferroviarie perché il terzo valico, in verità, c'è, e due autostradali. Ebbene, con queste infrastrutture non è possibile superare i 2 milioni di teu. È adesso, con i nuovi riempimenti, il porto potrebbe arrivare a scaricare 2,5 milioni di teu, anche 3, ma la struttura di trasporto non può reggere. E continuiamo a non capirlo. La pianura padana non si rende conto che o la serviamo via mare, con un porto idoneo, oppure non la serviamo. Questo è ulteriormente accentuato perché ormai produrre non è più tagliare il tronco e fare i mobili dagli alberi, ma prendere una serie di pezzi, metterli insieme ed assemblarli. I pezzi arrivano via mare da diverse destinazioni e ripartono via mare. Dopodiché la convenienza dov'è? Il grande porto in cui arriva tutto e da cui parte tutto e che funge da calamita per razionalizzare il territorio. Se lo razionalizziamo, il territorio regge, se non lo razionalizziamo non regge. Vediamo esempi pratici e concreti, sono sempre nei tempi?, sì, finora ci sono, vediamo esempi pratici e concreti, i porti del Nord Europa sono l'esempio da manuale di questa logica. Non sono più intelligenti di noi, hanno una caratteristica che noi non abbiamo, che gli ha dato una mano spaventosa in questa fase, hanno i fiumi navigabili, grandi fiumi dove si entra con le navi in mezzo a queste pianure sconfinite, per cui tutti i porti del nord europa hanno superfici intorno ai 10.000 ettari. Genova, che è il più grande porto italiano, non ne ha neanche 250. Ma i 10.000 ettari non sono solo porto, cioè, 1.000 ettari sono per il porto, infatti se ipotizziamo

10 milioni di teu, ci vogliono 1.000 ettari di banchine, un teu a metro quadrato, gli ordini di grandezza sono questi. Gli altri 9.000 ettari sono di strutture retro portuali e produttive. Perché di fronte a questo porto calamita, la struttura produttiva si è ubicata nei dintorni, per cui da Rotterdam o da Amburgo più del 50 per cento della merce va a meno di 50 km dal porto. È la forma ideale. Questi grandi porti sono da 10 milioni di teu, ci vanno le navi madri, sono collegati con il resto del mondo di prima mano e siamo nella situazione da manuale perché la logistica razionale è quella. Cosa che in Italia, invece, diciamo meglio, nel Mediterraneo non avviene. Il Mediterraneo è una area uniforme, perché ovviamente i 10 milioni di teu non solo bisogna farli, ma bisogna avere anche un mercato che li assorbe. Nel Mediterraneo non ci sono mercati di queste dimensioni, i vari mercati del Mediterraneo sono mercati da 1 milione, 1 milione e mezzo di teu, non di più. L'unica eccezione in questo campo è la pianura padana, che è uno dei centri di eccellenza produttivi europei, fa parte della famosa banana blu. La pianura padana movimentata 7 milioni di teu, di cui due li fa dai porti del nord Europa e cinque circa li fa dai porti italiani, quindi dal Mediterraneo, qualcuno dice un po' di più, un po' di meno. Il punto di base è che, mentre con la pianura padana abbiamo un fenomeno di accentrimento produttivo, noi questi 5 milioni dai porti italiani, destinati in pianura padana, li facciamo da otto porti in nord Italia, quattro in Tirreno, che fanno 4 milioni messi insieme e quattro in Adriatico, che ne fanno uno. In otto facciamo 5 milioni di teu, vale a dire la metà del porto di Amburgo o di Rotterdam, quando Amburgo faceva lo stesso traffico di Genova all'inizio degli anni '70. Un discorso diverso riguarda la proposta di Unicredit su Monfalcone, che punta sul mercato non del nord Italia ma sul mercato della Baviera e dell'est europeo. Ma quando, viceversa, si parla di lanciare Savona,

Vado, si punta sul mercato del Nord Italia, che è lo stesso mercato che alimenta La Spezia, Genova, Livorno, Trieste. Probabilmente Monfalcone, invece, è un progetto diverso. Non credo che a Monfalcone possano fare andare le navi madri, ma ci andranno le navi figlie, quindi siamo sempre in un servizio di feederaggio, servito da un unico vettore. Questa cosa può anche andare bene, può avere una sua logica, ma siamo sempre in un servizio di seconda mano, il che vuol dire, per l'Italia, essere un po' tagliati fuori dai grandi giochi internazionali. Comunque resta l'anomalia, per la Pianura Padana che, al posto di accentrarsi su un unico porto, abbiamo otto porti che la servono. E non è vero che cinque porti che fanno 2 milioni di teu, corrispondono ad un porto che fa 10 milioni di teu. Queste sono le follie che diciamo in Italia, perché la nave o va quì, o va là, punto. La nave va in un porto di 10 milioni di teu, la nave madre, perché solo se ci sono i 10 milioni di teu ci sono tutte quelle serie di interdipendenze che consente un grande porto. Quindi non è nato in nord Italia un grande porto, perché un grande porto ha bisogno di circa 700-800 ettari ed ha bisogno soprattutto, ecco il punto fondamentale, ha bisogno di 3000-4000 ettari intorno, limitrofi, per la logistica integrata. Quindi in complesso abbiamo bisogno di almeno 4000-5000 ettari, tipo porti del Nord Europa. Non c'era altro da fare, invece noi ci siamo basati su questi otto terminal, più i porti del nord europa, con delle conseguenze negative di una dimensione paurosa, che la nostra ignoranza logistica, a livello nazionale, non ci permette di rilevare, ma sono enormi. Così oggi siamo alimentati da collegamenti di seconda mano, per cui trasportare da Singapore a Genova costa di più che da Singapore a Rotterdam, sebbene la rotta sia di 1.800 miglia in meno. Per cui la merce arriva da Singapore a Milano, indifferentemente da Genova o da Rotterdam, con lo stesso costo, se non con un minor costo da Rotterdam. Questo si

sopporta, perché ha un costo di nolo più basso andare là, ma non ha un nolo più basso perché a Rotterdam muovono 8000 teu a nave, mentre a Genova o negli altri porti italiani noi mediamente ne muoviamo 1500. Ed ecco che così, in una struttura a grande economia di scala, siamo fuori perché abbiamo questo maggior costo del nolo marittimo, ed in più abbiamo questa irrazionale gestione del territorio. Per cui, mentre a Rotterdam noi abbiamo mediamente la maggioranza del traffico che va a meno di 50 km, il traffico dei nostri porti in media va a 250 km. Quindi oggi, non dico domani, oggi noi facciamo 1 miliardo e 250 milioni di chilometri, semplicemente dai porti per raggiungere la prima destinazione finale. Confindustria dice che un prodotto finito fa sette passaggi. Io qui degli altri passaggi non ne tengo conto, ma solo questo primo passaggio è sufficiente a metterci in crisi la intera struttura economica. Dopo di che noi abbiamo valutato un maggior costo di € 500 a container, che sono 2 miliardi e mezzo, una quota significativa dei 40 miliardi del maggior costo della logistica che, giustamente, vanno identificati in Italia. Da questo è nato questo studio fatto con il SITI di Torino, SITI vuol dire Politecnico e Compagnie di S. Paolo, con un gruppo di operatori genovesi che è stato costituito da sei-sette anni. E' per questo che scherzosamente dico: faccio lo studente lavoratore, lo studente fuori corso. Devo dire che mi sono molto divertito, è stato interessantissimo come esperienza. Ma il nostro discorso è stato molto semplice. Loro hanno i grandi fiumi che gli danno i grandi spazi. Questo fatto gli ha dato un grosso vantaggio fino ad oggi, non è escluso che gli dia un handicap grossissimo da oggi in avanti, perché questi grandi fiumi, sono sì grandi fiumi, ma le navi di domani sono ancora più grandi. Le navi da 18.000, quelle in costruzione, pescano 18 m, sono lunghe fino a 450 m. Risalire l'Elba con queste navi, non è possibile. Non sono giochini da poco. Non dimentichiamo che il primo

porto del mondo, all'inizio del novecento, era Londra. Lo hanno chiuso perché il fiume non era navigabile con le navi costruite da un certo momento in poi. Il Tamigi non è più navigabile dal punto di vista del traffico commerciale. Fra un po' nulla vieta che Amburgo venga ridimensionata perché l'Elba non è più navigabile per le nuove navi. Noi abbiamo fondali fatti, pronti, a 25 m., dentro al porto di Voltri. In più abbiamo che Voltri, che per un errore di progetto, può ospitare, abbiamo provato al simulatore, navi da 18.000 teu già oggi, perché ci siamo sbagliati ed abbiamo messo la diga foranea un po' più fuori, non vi sto a raccontare perché, ma c'è stato un errore al momento della progettazione, per cui possono già entrare oggi le navi da 18.000 teu. Non abbiamo gli spazi a terra, e non è che ci possiamo inventare l'acqua pesante, ma piuttosto dobbiamo capire che esiste l'acqua calda. La nostra proposta progettuale è che colleghiamo il porto di Voltri, io dico con un nastro trasportatore, con gli spazi infiniti che abbiamo al di là dell'Appennino a 38 km di distanza, dove siamo già in piena pianura padana. A quel punto noi abbiamo un doppio vantaggio, fondali adeguati, e accesso diretto alle banchine senza necessità di percorrere lunghi canali navigabili. Invece per ormeggiare ad Amburgo si fanno 120 km di navigazione tra fiume e canale artificiale. Noi a Genova entriamo direttamente in banchina con fondali di 30 m. dentro il porto. Tra l'altro, sempre per i motivi casuali di questa Italia, che è come il calabrone che per la fisica non potrebbe volare, ma siccome non lo sa, continua a volare, per questi fatti attuali la diga foranea di Voltri è una banchina invasata a 20 m., quindi è già a 20 m., possiamo già ormeggiarci le navi. E allora il discorso che abbiamo fatto noi in questi studi che sono durati sei anni è il seguente: bene, trasformiamo Voltri in pura banchina e rendiamo ormeggiabile anche la diga foranea. Poi ci inventiamo un nastro

trasportatore che colleghi quelle banchine con le pianure dell'alessandrino, al di là degli appennini. Poi abbiamo fatto degli studi abbastanza interessanti che hanno anche permesso di inventare qualcosa, anche un brevetto, comunque siamo riusciti a tirar fuori una struttura ferroviaria che ha una potenzialità di 1500 navette al giorno, non li chiamo treni, sono vagoni ferroviari, però con una motrice automatica che viaggia senza locomotore da Voltri alla pianura in provincia di Alessandria. Ricordiamo che oggi Genova fa 25 treni al giorno, quelli previsti dal nostro progetto sono 1500. Il che vuol dire una potenzialità di 10 milioni di teu all'anno che però sta già in piedi, dal punto di vista della sostenibilità economica, sui 2 milioni e mezzo di container. Questa, tra l'altro, è l'unica struttura portuale che può autofinanziarsi perché, siccome la struttura si sposta praticamente a Novi Ligure, ad ovest di Novi Ligure, siccome i costi di interporto da Genova a Novi Ligure sono di € 90 a container, grosso modo, in ordine di grandezza e con questo sistema automatico ne costa solo 30. Abbiamo quindi € 60 di minori costi per unità, che anche con solo 2 milioni e mezzo di container, producono un gettito di 150 milioni, che può finanziare 2 miliardi di investimento, che poi saranno due mezzo, può darsi che saranno anche tre, di investimento della struttura e che, quindi, si può farla anche senza l'aiuto di Tremonti, ma ha solo bisogno di una serie di iter autorizzativi che vadano in porto. I vantaggi generali sono immensi, torniamo ad essere collocati col mondo direttamente, abbiamo una calamita che permette di razionalizzare l'uso del territorio. Possiamo ritornare ad essere un punto d'eccellenza. Oltretutto, e questo è l'ultimo punto ed ho finito, l'ultimo punto è questo: parliamo di logistica, non dimentichiamo che la logistica nasce e si sviluppa laddove la nave madre raggiunge la terra per consegnare la sua merce. Perché di fatto chi gestisce il trasporto mondiale è il mare, sono i

grandi vettori internazionali del mare. Il punto in cui questa cosa viene organizzata è il punto di incontro tra mare e terra, nei centri dei grandi porti dove arrivano le navi madri, mentre nei porti feeder è molto difficile che questo avvenga. Se noi non avremo questi centri, questi porti hub, non avremmo logistica, avremo solo la periferia della logistica estera. Non dimentichiamo che ci muoviamo in un campo in cui l'hardware, cioè il maneggio materiale della merce, è una cosa minima rispetto all'occupazione globale del software. Tanto per dare un'idea, ad Amburgo su 300.000 persone impiegate in totale nel settore, ce ne sono 6000 impiegate nel maneggio della merce, il 2%. Se noi resteremo periferia della logistica estera, noi avremo l'occupazione di quel 2% dell'occupazione globale, vale a dire solo quella derivante dal maneggio della merce, e non acquisiremo mai l'altra. Se, viceversa, e qui non faccio solo un discorso per Genova, per Trieste, per Brindisi, ma se noi riusciamo a costruire in Italia un grande centro per navi madri, cioè di otto-dieci milioni di teu, noi avremo un grande centro logistico che gestirà il traffico del Mediterraneo. È questo permette di sopravvivere a tutti gli altri porti che svolgono altri ruoli complementari, sussidiari, eccetera. Se noi non avremo questo, lo shipping italiano scompare, la logistica italiana scompare. È questo è un danno enorme che dovremmo non avere. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questa relazione)

Prof. Bruno MUSSO: Scusate, mi è stato chiesto di aggiungere qualche notizia di dettaglio sul progetto Bruco. Bruco è il nome. Il progetto si chiama bruco ed è divertente, perché ci hanno chiamato bruco per prenderci in giro, dicendo: hanno un bruco. Allora noi abbiamo trovato un acronimo inglese, che diceva: Bi-level Rail Underpass for Containers Operations, con cui si giustifica questo nome bruco, come acronimo di

una espressione inglese.

La cosa che noi avevamo previsto, il porto di Voltri che, con un sovrappasso, arrivava all'Appennino, andava oltre l'Appennino. L'obiezione che mi ha fatto il capo del comitato di quartiere è stata che questo sovrappasso è terribile, anche perché parliamo di un treno al minuto, quindi, effettivamente, tutti quelli che sono nelle vicinanze avrebbero mille ragioni per opporsi. Poi abbiamo studiato altre soluzioni ed abbiamo scoperto che, in fondo, con un costo non eccessivo noi potevamo benissimo andare sottoterra, passare sott'acqua, trasformare il porto di Voltri in un'isola, per cui noi avevamo un tempo le spiagge di Voltri che potrebbero tornare all'attività turistica. Passeremmo sotto il porto, sotto il centro abitato e sbucheremmo direttamente dentro al porto secco dell'oltre Appennino. Per cui il collegamento non si vedrebbe. E questo lo faremmo con un treno automatizzato, sono treni un po' strani, a due piani, automatizzati, senza il guidatore, sono lunghi 100 m., possono trasportare due piani di container. Questi treni viaggiano automaticamente, e tra l'altro il fatto di non avere guidatore, cambia completamente il costo della galleria perché le misure di sicurezza sono diverse, e il tempo medio di percorrenza dei 37 km. è di circa un'ora, perché noi non facciamo trasporto merci a 160 all'ora, che è la follia in cui ci muoviamo in Italia, noi prevediamo di andare a 35-40 km all'ora, prevediamo di non avere fermate, per cui si parte, si va di là, si scarica e si torna indietro, un vero e proprio un nastro trasportatore continuo.

Dott. Nicola ZIZZI: Bene, ringrazio il dott. Musso. Abbiamo gestito, ritengo, al meglio, i tempi, recuperando le assenze e valorizzando le presenze, perché abbiamo avuto degli interventi di assoluto valore ed eccellenza in relazione a quelli che sono gli obiettivi che ci eravamo posti

nel fare questa cosa, nel dare questo contenuto alla convention. Per cui noi adesso abbiamo esattamente il tempo di fare mezz'ora, tre quarti d'ora al massimo, di dibattito, se c'è la volontà di fare interventi, per cui io adesso darei la parola alla nostra qualificata platea.

Luca CASTIGLIECO: Buona sera, sono Luca Castiglieco, presidente nazionale di Confapi-Spedapi. Volevo fare due considerazioni, una positiva e una negativa. Recentemente ho preso parte a Milano ad un convegno sulla formazione. La logistica ha bisogno di 50.000 ragazzi, vedo che in fondo ci sono numerosi giovani. Abbiamo bisogno in Italia di 50.000 diplomati di logistica. Facciamo fatica in Lombardia a trovare operatori logistici diplomati perché non ce ne sono. Ce li dobbiamo rubare l'uno con l'altro, offrendo dei salari che la logistica tante volte non si può permettere. Abbiamo fatto tante interlocuzioni sul tema col Ministero dell'Istruzione, per adeguare i programmi degli istituti tecnici, spesso abbiamo assunto iniziative con i Propeller, sono anni che lottiamo, alla fine ci siamo riusciti a far mettere questo indirizzo, però i primi diplomati verranno fuori nel 2016. Invece al dottor Musso volevo chiedere: noi siamo della Lombardia, siamo i maggiori i ricevitori di questi containers, che da qualche parte devono arrivare, se non arrivano da Genova, da La Spezia, o da Livorno, da qualche parte dobbiamo riceverli. Come concilia lei, con la nostra burocrazia, la realizzabilità di questo bruco, che per noi andrebbe bene, cioè voglio dire che ci speriamo anche noi perché, in un modo o nell'altro, la Lombardia non si può fermare, voglio dire che è produttiva e continua a produrre sempre di più. Vediamo delle difficoltà a far partire ogni progetto, perché se dobbiamo ancora aprire il tunnel con la Svizzera e siamo lì a litigare con la documentazione, immaginiamoci il bruco. Grazie.

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie a lei. Altri interventi?

Dott. Umberto MASUCCI - Presidente Propeller Napoli e Presidente Nazionale Federagenti: No, una considerazione ed una domanda. La considerazione, io credo che attualmente nel Mediterraneo abbiamo un'offerta, come terminals, di 27 milioni, circa 27 milioni di teus, ed una domanda di circa 20 milioni di teus, questi sono gli ultimi dati che ho sentito. Ma una considerazione: mi sembra che sia dagli interventi di Musso, che di Maresca, e poi anche dalla mia esperienza personale, il problema è la logistica, non è il porto prima di tutto, cioè il problema è fare intermodalità, Musso dice: Voltri la può fare, ma mi serve il bruco. Maresca dice: io ci metto 1 miliardo su Monfalcone, però ci metto 1 miliardo perché devo portare traffici nell'Est e nel Centro Europa, perché ho già l'opportunità di tracce ferroviarie che esistono. Unicredit pensa soprattutto ai suoi mercati, anche di vocazione, che sono il centro est europeo, in effetti è naturale per una grande banca, la prima banca italiana che si è sviluppata su quei mercati. Mi farebbe piacere sentire come pensano di riuscirci, perché quando un'azienda italiana riesce a far concorrenza ad altri soggetti, in questo caso a porti come Amburgo, come Rotterdam, come Koper, che è più piccolo, è una soddisfazione per noi. Riusciamo a sfondare in questo modo e riportare un po' più su quella linea di demarcazione tra il Nord ed il sud Europa? Io ricordo che agli inizi degli anni '90 il traffico europeo di containers era ripartito per l'80% nei porti del Nord Europa, per quasi il 20% nei porti del Sud Europa. E grazie alla tanto deprecata 84/94, che, comunque, nei primi sette-otto anni ha fatto qualcosa, noi questa linea di demarcazione l'abbiamo portata su, siamo arrivati a fare il 27-28% nel sud Europa, nei porti del sud Europa.

Oggi poi che cos'è successo? Io ho vissuto personalmente l'esperienza di Gioia Tauro, ne parlavamo prima con il professor Maresca, ecco, Gioia Tauro e la legge 84: due eventi eccezionali nella storia della portualità italiana ordinaria che, purtroppo, ha fatto pena per il resto. Gioia Tauro, è stato un grande progetto, voluto da un grande uomo come Ravano, però poi su cosa è fallito? Attualmente fa l'1,5% di intermodale ferroviario. Angelo Ravano aveva fatto Gioia Tauro e non Malta, perché voleva un porto hub sul territorio e pensava che non avrebbe fatto il 40% di intermodale ferroviario, come La Spezia, ma che almeno andasse in doppia cifra, facesse un 20% e, il resto, movimentarlo con il feederaggio che, come giustamente diceva Musso, non porta valore aggiunto. Allora mi interessano molto, invece, le sfide che oggi i porti del Nord Italia, possono fare sull'ala sinistra e sull'ala destra, per sfondare le Alpi. Grazie.

Dott. Nicola ZIZZI: Grazie. Ci sono altri interventi, prima di far replicare i relatori? I ragazzi? Qualche cosa da parte dei ragazzi? Niente. Poi parlerete in classe allora. Prego per le repliche.

Prof. Maurizio MARESCA: Prima considerazione. Io faccio l'avvocato e il professore di diritto, quindi non ho la pretesa di conoscere così bene le strategie di traffico. Per quanto ho visto io, e tenendo conto delle relazioni con Merks ed MSC, perché Unicredit ha una relazione forte con Merks ed MSC, pensando ai due corridoi, quello Adriatico-Baltico, da ovunque passi, dalla Slovenia o dall'Italia, e il corridoio 24, quello Genova-Rotterdam, forse è presto dirlo, ma la mia impressione è che queste due imprese lavorino molto, molto di concerto, molto più che Evergreen con la stessa Merks. Sul Nord Ovest non c'è dubbio, nel Nord Ovest MSC e Merks, a mio avviso, faranno squadra, sia che si punti su Savona come

presumo, o che si decida per Genova, comunque sia, sarà la stessa scelta comune. A maggior ragione nel nord-est, se si dovesse fare la piattaforma di Monfalcone. Quindi quelle due imprese oggi orientano molto il mercato ed hanno già fatto le loro scelte. A mio avviso è difficile fare i conti con questo mercato, senza quelle due imprese. Ed è per questo che sono piuttosto critico, per esempio, sulla autocandidatura di Venezia. Quando, ad esempio, da parte di chi sostiene Venezia, viene detto che è irrilevante che sussista un'intesa tra Merks ed MSC su Monfalcone o su Capo d'Istria, o su Trieste (si è parlato anche di Trieste), perché, in realtà, ci sono anche tanti altri attori sul mercato; bene io sono molto scettico. Io non so se il mondo dei traffici nel corso di cinquant'anni cambierà, ma, presumibilmente, di Merks ed MSC sarà difficile fare a meno, se si vuole alimentare un terminale. Quindi non so se siano quelle le due criticità che dicevi, se sia davvero così, però la mia sensazione è che su questi due progetti nel nord ovest e del nord-est, queste due imprese localizzino più navi madri, che navi feeder. Condivido totalmente, e mi piace sentirlo, grazie di questo, quanto detto sul ruolo di Unicredit nei mercati dell'est e centro europa. Ma io non posso, come dire, collocare, Unicredit, dato che è una banca molto, molto presente, in quei paesi, soltanto come una banca italiana, ma anche come una banca slovena, come una banca serba, come una banca bavarese. Non dimentichiamo che il presidente di Unicredit è bavarese e che la seconda banca del gruppo Unicredit ha sede a Monaco di Baviera. La terza banca del gruppo è la Banca d'Austria. Quindi, a differenza di Intesa San Paolo, Unicredit è una banca che è chiaro che ha la sede a Milano, ma il proprio centro finanziario, per fare un esempio, che poi determina molte di queste cose, ha sede fra Monaco e Londra. L'operazione, diciamo, di trasferimento del traffico dai porti del Nord Europa ai porti del

Mediterraneo, si può fare su Monfalcone come si può fare su Capo d'Istria. E se si dovesse fare su Capo d'Istria sarà gestito sempre dagli stessi soggetti, ma attraverso Unicredit Slovenia, che è la terza banca slovena e dalla Banca d'Austria, che è la prima banca austriaca. Quindi quel mercato è un mercato che si può servire o da Monfalcone, come io tendenzialmente preferirei, o da Venezia, se il governo decide Venezia, però mi sembra di capire che gli armatori non siano così favorevoli a Venezia, perché non vedono bene questo collegamento tra Venezia, tra l'off-shore e il terminale, con questo tunnel sotto il mare molto lungo, mi sembra di capire che nè Merks, nè MSC siano particolarmente caldi verso questa ipotesi. Però è chiaro che, e dobbiamo essere molto chiari, Unicredit ha fatto la proposta, ma è in lizza sempre con Merks ed MSC, anche per fare il nuovo terminal di Capo d'Istria con il collegamento tra Capo d'Istria e Lubiana, 28 km di corridoio quadruplicato. Così come stiamo studiando, in modo molto attivo, a mio avviso, in modo ancora un po' embrionale, il collegamento tra Bar e Belgrado. Unicredit è fortemente presente in Serbia. La logica che sta dentro questa cosa è sempre quella, di trasferire il traffico dai porti del Nord Europa a quelli dell'alto Adriatico su una base e non su cinque basi diverse, in alleanza con un vettore, almeno uno, ma se c'è Merks, ci sarà anche MSC, a mio avviso, che garantisce i flussi di traffico. E questa cosa, non tra 10 anni, ma subito, cioè se già siamo stati un anno in giro a perdere tempo, se lunedì ci dicono di no, non avremo più voglia di stare lì a perdere tempo dietro ministri, cose, eccetera. Se ci dicono di no, ci dicono di no, non è un problema. Se ci dicono di sì, si nomina un commissario di quelli potentissimi, che conta più del presidente del consiglio, che fa quello che vuole e si fa l'operazione. Se ci dicono di no, perché non si vuole fare un commissario con quei poteri, pazienza, non si fa l'operazione. Vuol dire

che non era destino, che i porti del Nord Europa rimarranno quelli che sono. Però, vorrei concludere su questo punto, però bisogna fare attenzione, la Slovenia è molto, molto attiva. In questo momento la Slovenia sta vivendo una gravissima crisi economico-finanziaria e politica perché il governo sloveno sta cadendo. E questa è l'unica ragione per la quale, in questi giorni, nonostante le insistenze al telefono del nostro ambasciatore, che è una persona deliziosa, con cui ci vediamo tutti i venerdì a colazione nella sua residenza, l'unica ragione per la quale non si è chiusa l'operazione sulla Slovenia è che loro hanno la crisi politica, che non ce la fanno a decidere niente fino al 6 giugno, quando ci sarà il referendum che metterà in crisi il governo. Quindi grazie alla crisi politica slovena, probabilmente, c'è tempo, però i tempi sono questi, nè Merks, né Unicredit hanno voglia di portare avanti questa operazione per mesi, visto che l'hanno già portata avanti per un anno e mezzo.

Dott. Bruno MUSSO: Rispondo alle domande che hanno fatto a me. È fuori discussione che il problema della burocrazia è un problema che pesa. E, secondo me, pesa al livello di realizzazione delle opere, non al livello di gestione della struttura. Oggi l'anello debole è l'infrastruttura, non la sua gestione. Ai tempi della riforma portuale, io ero in primo piano in quella battaglia per inserire norme di alleggerimento della burocrazia nella riforma portuale, perché quello era l'anello debole. Infatti quando con la legge 84/94, abbiamo fatto saltare l'anello debole della gestione, i porti si sono espansi in maniera violentissima. Certamente tra i porti italiani c'è un unico punto dove possono arrivare le navi madre, ed è il Nord Italia, tutto il resto può essere solo feeder. Può darsi che noi non riusciamo a realizzare le opere necessarie, e allora in Italia avremo solo dei servizi feeder. Attenzione, questa cosa non sarà indolore, vorrà dire

che il Nord Italia ha finito di essere un punto di produzione di eccellenza, quindi ha bisogno di un'organizzazione da fuori. E l'ultimo punto su cui rispondere è se noi possiamo portare via traffici ai porti del Nord Europa, oppure no, e questo è un problema di infrastrutture. Io do un solo dato. Mi sono sempre divertito a seguire l'andamento del traffico su Genova e a confrontarlo con Amburgo. Noi nel 1971 facevamo lo stesso traffico di Amburgo, anzi l'1% in più. Nel 1993 facevamo il 13% del traffico di Amburgo. Con la riforma portuale abbiamo recuperato, siamo arrivati al 33% del traffico di Amburgo. Oggi siamo ritornati al 13-14%, perché nel 2000 ci siamo fermati perché le infrastrutture erano sature. A questo punto noi come ci adeguiamo? Possiamo fare concorrenza ai porti del Nord Europa? Perché abbiamo il grosso vantaggio della posizione geografica, siamo 1800 miglia prima. Se non ci adeguiamo, abbiamo finito.

Ing. Roberto SERAFINO - Socio Propeller Club Brindisi: Scusatemi, permettetemi una domanda a tutti e tre. Ma dal vostro punto di vista, che prospettive possiamo immaginare adesso a Brindisi, considerando che c'è una banchina quasi pronta di 250.000 metri quadri, non come a Vado dove si sta discutendo, dove ancora c'è l'opposizione forte del Comune, Allora, considerando appunto la banchina pronta, nonché i grossi spazi che ci sono dietro il porto di Brindisi, l'area nella zona industriale che occupava la Montedison, oggi largamente vuota, con questa situazione, dal vostro punto di vista, dai vostri punti di vista, quali sono le possibilità e le prospettive, le opportunità per Brindisi? Vi ringrazio.

Prof. Bruno MUSSO: Io non conosco la situazione locale, sia chiaro, però non pensiamo che Brindisi possa entrare in questi discorsi che

facevamo. Siamo fuori, come posizione geografica e come lontananza dalle aree produttive e generatrici di traffico del paese, diversamente dai porti del nord. Qui, quando noi parliamo, quando io vedo quei progetti su Civitavecchia, obietto che ci sono 300 km in più da fare, siamo fuori. Già 60 km. in più o in meno, per un mercato possono costare in un anno 2.000.000.000 di euro, 300 km in più non esiste, posso avere il porto gratis, ma non è competitivo. Poi, se salviamo la portualità italiana, c'è uno spazio anche per Brindisi. Poi ci sono i servizi locali, poi ci sono 1000 cose. Io parlo dei containers, però i containers sono la spina dorsale, è l'elemento portante del villaggio globale, del sistema economico mondiale. L'arteria del sistema economico mondiale è il trasporto containers, senza il container, senza trasporto marittimo noi continueremmo a consumare le cose prodotte qui, i cinesi continuerebbero a consumare le cose prodotte in Cina. Questo villaggio globale è nato da questa immensa, spaventosa potenzialità del trasporto marittimo. Non dimentichiamoci, io sono un genovese, vengo dalla Repubblica genovese, trasportavano il pepe. Il che vuol dire l'1 per 1000 dei prodotti consumati di quel tempo, e ci vivevamo di quel traffico. Oggi noi trasportiamo l'80% dei prodotti che consumiamo e che produciamo. Se noi prendiamo un qualsiasi oggetto, il primo che mi viene sottomano, di sicuro è prodotto in tutto il mondo, magari un pezzo è prodotto a Hong Kong ed uno che è prodotto in Brasile, quest'oggetto. E tutto ciò è possibile perché c'è questa immensa struttura di trasporto, che è quella che però tiene in piedi, nel bene e nel male, la società in cui viviamo.

Dott. Riccardo FUOCHI: Faccio una aggiunta anch'io e concordo con il dottor Musso per quello che riguarda i grossi volumi di traffico ed i grossi porti. Poi dobbiamo invece vedere la struttura del territorio, qual è il

territorio di riferimento di Brindisi e quali sono le attività che si possono svolgere in questo territorio. Quindi avete spazi disponibili, e questo è un grosso punto positivo, magazzini, eccetera, ma è importante valutare qual è il retroterra di riferimento è quale può essere il territorio che viene servito da qui. Io non so quali possono essere le possibilità di collegamento con il paese al di là dell'Adriatico, per esempio, o con la Grecia. Vi sono traffici che appunto vanno in Grecia, la Grecia non è così servita dalle grandi linee internazionali, per cui, a mio avviso, un ruolo c'è. Quasi tutti i porti possono trovare un proprio ruolo, si tratta soltanto di fare un'analisi corretta e non aspettarci soltanto i grossi numeri che sono riservati alle strutture che hanno, effettivamente, le possibilità di gestirli. Io penso che possibilità ce ne siano. Ieri, a Bari, con il presidente della camera di commercio, si è ipotizzata una missione in Cina dove si va a proporre le nostre strutture. Io rammento che negli anni '70, '80, quando ho incominciato ad andare in giro, l'unico porto che i cinesi conoscevano era Trieste, probabilmente perché avevano avuto dei rapporti, ma per loro l'Italia era Trieste. La cosa è andata avanti fino a tutti gli anni '80, poi hanno scoperto che Trieste non era il porto più importante d'Italia, c'era Genova, c'erano gli altri porti e così via. Tant'è che hanno fatto delle operazioni, hanno mandato dei grossi quantitativi di merci in stoccaggio a Trieste, in conto vendita, bulloneria, eccetera, allora dico: occorre anche far conoscere le altre realtà. Perché, voglio dire, con le dovute proporzioni, però il concetto che esprimevo prima di logistica, si applica un po' a tutti. C'è sempre bisogno di individuare nuove possibilità e i luoghi in cui andare a servire meglio determinati territori, utilizzare meglio servizi che possono essere realizzati. Quindi, le cose ormai vanno di pari passo. Avete le strutture? Cerchiamo di farle conoscere. Quello che accennavo anche prima nel mio intervento, e che ho suggerito a

Giacchino, a Valducci, facciamo dei work-shop, facciamo conoscere quello che possiamo fare. Poi, magari, non è sufficiente, però, quanto meno, che si sappia che offriamo queste possibilità. E qualcuno, pronto a cogliere l'occasione perché, guarda caso, ha dei traffici o riscontra le condizioni ideali per il suo lavoro, prima o poi lo troviamo.

Prof. Maurizio MARESCA: Io non voglio sottrarmi a questa domanda, però rispondo in un altro modo. Ovviamente io lo so bene che non vorrei rispondere a questa domanda, però farò due considerazioni. La prima è che dipende dal nuovo presidente dell'autorità portuale. Cioè, se un territorio ripone così tanta fiducia, punta così tanto sulla portualità, si sceglie un grande presidente dell'autorità portuale, che abbia la testa su questi problemi, e che risolva questi problemi. Quindi siete all'inizio, Brindisi è all'inizio di una fase, io non so, non ho la minima idea di chi sia il nuovo presidente dell'autorità portuale, però ci sarà una persona che è pagato per fare questo lavoro. La seconda considerazione, invece, leggermente più dissacrante, è questa: io sono andato recentemente, non lo dico per sminuire, come dicevo prima, però voglio raccontarlo, recentemente, come ogni tre anni sono stato al Transport Logistic Forum a Monaco, perché Unicredit presentava le sue strategie complessive nella logistica e, quindi, le diverse infrastrutture strategiche su cui punta per finanziare il corridoio 24, il corridoio 23, eccetera, eccetera. Ho fatto un breve intervento d'apertura nella parte in cui si trattava di Mediterraneo e, quindi, di sfide ai porti del nord. Quella è stata una bellissima occasione per capire come non ci si deve comportare quando si va all'estero a fare queste cose, perché c'erano una decina di presidenti di autorità portuale italiani che sono arrivati lì e si sono messi a litigare tra di loro, in italiano, con tutti gli operatori tedeschi che erano lì a guardare e che gli dicevano:

saranno 15 anni che ce lo venite a raccontare che i porti dell'Adriatico, quelli del Tirreno lanciano la sfida ai porti del Nord, sono 15 anni che si va a raccontare questa storia. I bavaresi credono, fra l'altro, lo dico perché lo so, perché quando ero presidente del porto di Trieste l'ho vissuta di persona, credono moltissimo in Trieste, considerano Trieste il porto della Baviera, più ancora di quanto gli austriaci considerano Trieste il porto dell'Austria. Il Ministro Austriaco degli Esteri, che è una ragazza, te lo dice chiaramente che loro non vorrebbero andare ad Amburgo, ma sono 20 anni che gli andiamo a raccontare che noi, invece, puntiamo a fare la guerra ai porti del Nord ma non produciamo niente di concreto. In questo contesto, dove c'erano tutti questi seri tedeschi, anche giovani, età media sotto i quarant'anni, arrivano questi 10 presidenti di autorità portuali italiane, con una età media superiore ai 60 anni... **Dott. Nicola ZIZZI:**allora ce n'era anche uno che penso io. **Prof. Maurizio MARESCA:**E si sono messi a litigare tra di loro. Su che cosa? Sulla legge 84 e se è giusto che i servizi tecnico-nautici siano disciplinati dalla capitaneria di porto o dall'autorità portuale. Abbiamo fatto una figura da non raccontare neanche. Se noi, se il nostro modo di presentarci come paese all'estero, dove noi vogliamo andare a dire che ci siamo, è quello di mandare 10 vecchi signori che, invece di andare in pensione, vanno là e cominciano a litigare, e lo dico io che io mi avvicino a quell'età lì.... (un applauso accoglie queste ultime affermazioni).

Dott. Nicola ZIZZI: Abbiamo un'appendice di intervento del dott. Musso. La concediamo perché nonostante la stanchezza della platea, credo ci sia ancora attenzione ed interesse sulle cose che stiamo dicendo.

Prof. Bruno MUSSO: Ringrazio per avermi dato nuovamente la parola.

lo completarei il mio discorso così, anche per rispetto della città che ci ospita, su tre punti. Il primo punto: un ruolo c'è sempre. Ricordo i capelli bianchi del dottor Caidassi, presidente della camera di commercio di Trieste, ora non più fra di noi, quando si chiedeva, utilizzando traghetti che trasportano camion, se potessimo fare arrivare dal meridione gli agrumi nostri della Sicilia, della Calabria, sempre a Trieste, per poi smistarli. Quindi io direi che un ruolo c'è. Direi ancora che un altro ruolo c'è, un organigramma di azienda di una compagnia di contenitori, sì, c'ha il settore navale, ma non dobbiamo dimenticare che ha un settore, anche a memoria, quand'ero perito della ZIM, ha anche un land transport, un trasporto terrestre. Or bene, quando si va a trattare con l'armatore, le realtà minori trattino con i land transport e magari lo trasformiamo in servizio di feeder, perché non so, Brindisi può servire una zona, quindi andiamo a trattare anche questa parte. Loro hanno delle magnifiche carte regionalizzate, il nolo per questa zona costa 1500 dollari, per questa 800, quindi facciamo anche questo sforzo di tecnicismo dico io, non ultimo, e mi scuso per la lungaggine, non ultimo. Se dobbiamo fare mercato, ed io sono per il libero mercato, regole uguali per tutti. Regolamenti di ordine tecnico e di sicurezza, uguali per tutti i porti, in una raccolta unica, tariffe minime garantite per tutti, anche quando si va al meno, e poi il resto alla politica ed all'economia. Questa è la mia opinione.

Dott. Nicola ZIZZI: Bene, a conclusione anche di questa sessione di lavori della nostra Convention, prima di fare qualche comunicazione di servizio, e di anticipare quello che potrebbe essere, anzi a questo punto quello che sarà, perché si sono chiariti quasi tutti i punti del programma di domani, avevo necessità di dire anche qualche cosa in merito ai contenuti che sono stati trattati nel corso dei lavori odierni.

Da tutto il quadro, effettivamente, emerge che l'economia reale si è fatta i suoi conti, pur avendo ancora da limare qualche cosa, però appare chiaro che questi due porti corridoio, cioè queste due direttrici corridoio, una tirrenica ed un'adriatica, da una parte Genova o Savona, dall'altra Monfalcone, Trieste o Venezia, sono qualcosa di diverso da un hub, sono dei porti terminali di corridoi europei, per cui abbiamo delle strategie industriali, delle strategie pubbliche, delle aspettative dei territori, che sono sicuramente funzionali all'economia che c'è dietro a quei territori. Allora c'era la domanda dell'amico Roberto Serafino, sul possibile ruolo di Brindisi, a cui io non mi sento di dare una risposta, perché figuriamoci se sono nelle condizioni di dare delle risposte, ma sulla quale vorrei soltanto fare una considerazione che lascio, perché possa essere sviluppata domani nel dibattito che ci sarà e che sarà sicuramente tanto interessante quanto quello di oggi. La logistica è un qualche cosa che dà valore aggiunto al porto in quanto c'è un territorio che lo alimenta e che da esso viene alimentato, per cui il territorio del mezzogiorno, con le sue città, con le sue aziende, con la sua rete commerciale e distributiva, dovrebbe avere la capacità di attrarre e di movimentare flussi che devono dare una ragion d'essere ai porti ben collegati ai territori retrostanti e muniti di efficienti piattaforme intermodali. Questa efficienza logistica potrebbe consentire un traffico portuale di feederaggio in collegamento con i grandi porti hub che, tendenzialmente, non saranno in Italia.

Perché le condizioni del costo del lavoro e dei costi portuali in genere, pensiamo un attimo alla conformazione del bacino del Mediterraneo, al netto della crisi politica che è attualmente in corso nel Nordafrica, faranno sì che i porti nordafricani diventeranno gli unici e veri porti di transhipment del Mediterraneo. E questa è una tendenza che sta incoraggiando la Cina, ed i mercati dell'estremo oriente, che stanno

cercando di soddisfare i loro interessi con delle strategie che sono molto più grandi della nostra immaginazione. Perché la Cina comincerà a pensare al mercato interno nei prossimi anni, quindi i salari ed i costi di produzione cinese saliranno e le produzioni cinesi saranno, in parte, destinate ai mercati cinesi. La Cina, inoltre, sta investendo tanto sull'Africa, da dove già adesso compra tante materie. E così, producendo direttamente in Africa, potrebbe avere già lì i siti di estrazione delle materie prime e di realizzazione delle produzioni con costi più bassi a quelli della Cina, già oggi, ma ancor di più domani, quando la Cina avrà dei costi di produzione che si avvicineranno a quelli nostri. E, ancora, la Cina sa che, come area di produzione, l'Africa raggiunge facilmente l'Europa, la stessa Asia ed il Nord America, essendo baricentrica nelle rotte di collegamento tra questi continenti. C'è uno scenario, quindi, che forse noi facciamo fatica ad immaginare oggi, ma che può avvantaggiare i porti del Mediterraneo, non solo quelli di transhipment del nord-Africa. I porti italiani del Mediterraneo potrebbero divenire porti di movimentazione e di penetrazione per i territori che sono in grado di servire, mentre sicuramente la parte del leone faranno i porti corridoio, che potranno servire la Pianura Padana e le altre aree produttive d'Europa. Non per niente Genova ha già stretto delle alleanze con i porti del Nord Africa, perché lo ha già capito questo fatto. Per cui con un po' di capacità di immaginare, di guardare avanti, una scommessa da non escludere sarebbe quella che dà a noi un ruolo importante in questo scenario mediterraneo, perché il Mediterraneo dovrebbe diventare il cuore del mondo per volontà della stessa Cina, secondo questa fantapolitica che adesso io vi ho, così, buttato giù e che potrebbe essere oggetto di ulteriori elucubrazioni a seguire.

Io ringrazio tutti per la grande attenzione che ho visto in questa giornata,

davvero inusuale per un convegno in cui normalmente il tasso di movimento del pubblico è molto più elevato di quello che ho visto in questa giornata. Domani dovremmo iniziare alle 10, perché prima facciamo una assemblea nazionale, tra le 09 e le 10. Quindi dalle 10 avremo da trattare un programma abbastanza denso, con il socio e amico ingegnere Donato Caiulo che avrà il compito di moderare e fare da chairman. Avremo l'intervento dell'ingegnere Ercole Incalza, che è il capo della struttura tecnica di missione presso il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, poi del professore Francesco Karrer, che è il presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Abbiamo la presenza certa, già assicurata, ci sono già i servizi di sicurezza predisposti dalla questura, del Sottosegretario ai Trasporti, Onorevole Bartolomeo Giachino. Avremo poi il dottor Giorgio Bucchioni, già presidente della Autorità Portuale di La Spezia, attualmente presidente del nostro club di La Spezia. Abbiamo una ragionevole speranza di avere il ministro Fitto, in quanto la sua presenza, concordata in sede di programmazione della Convention, ci è stata confermata ed assicurata, ma dico speranza perché, comunque, si sa che loro hanno una agenda fluida, per cui non dubito la buona fede con cui ci è stata data questa certezza, ma non posso escludere che ci possa essere qualche imprevisto. Comunque lo aspettiamo con fiducia. Quindi ci aggiorniamo a domani. L'Assemblea Nazionale la facciamo nella sala della Giunta, gentilmente concessa dall'Amministrazione Comunale, qui, sempre in palazzo Nervegna. Abbiamo già sistemato la sala. E, quindi, ho una comunicazione di servizio, riservata ai soci e ai convegnisti che devono raggiungere, per la cena di gala, il "Marina di Brindisi", e che vogliono farlo via mare, fruendo anche della bellezza del giro che sarà fatto con una motobarca ed anche di una visita al porto. Avevamo detto che la partenza sarebbe stata alle 19,30, ma la spostiamo

alle 20,00 sempre dalla banchina dogana, alla fine del corso Garibaldi per capirci, per l'imbarco sulla motobarca. Io ringrazio tutti e do l'appuntamento a domani.

(Un applauso dei presenti accoglie la fine dei lavori della prima giornata).

THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS

XII CONVENTION NAZIONALE

Brindisi, 27 e 28 MAGGIO 2011

Aula Magna Università del Salento – Palazzo Granafei-Nervegna

LE INFRASTRUTTURE NECESSARIE ALL'ITALIA:

CONSENSO LOCALE, REALIZZAZIONE, GESTIONE

TERZA SESSIONE:

LA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

SABATO 28 MAGGIO 2011 – ORE 10.00 / 13.00

TERZA SESSIONE: LA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Ing. Donato CAIULO: - Buongiorno a tutti. Iniziamo questa seconda giornata della 12^a convention nazionale dei Propellers Club d'Italia. Il tema è: "Le infrastrutture necessarie all'Italia: la realizzazione". Ieri c'è stato già il dibattito, abbiamo affrontato queste problematiche, a partire sia dal consenso locale che dalla gestione delle infrastrutture, da come queste infrastrutture vengono programmate, pianificate, quindi le infrastrutture che realmente servono al paese. In particolare l'ammiraglio Angrisano parlava di anticipare i bisogni e poneva il problema del gigantismo navale, domandando: come ci poniamo? Cioè come adeguiamo i porti al gigantismo navale? Poi ci sono stati gli interventi del Presidente del Propeller Club di Milano, dottor Riccardo Fuochi, ma anche del dottor Bruno Musso di Genova che ci ha parlato del progetto del B.r.u.c.o.

Entrambi hanno evidenziato che, sui 7 milioni di containers che giungono nella pianura padana, cinque arrivano nei porti del nord Italia e due arrivano dai porti del Nord Europa. In particolare, di questi 5 milioni di containers che arrivano nei porti Italiani, l'80% sono movimentati nell'alto Tirreno, cioè: Livorno, Genova, Savona, La Spezia ed il 20% sull'arco dell'alto Adriatico: Ravenna, Venezia, Trieste. Il professor Maresca ci ha poi parlato della proposta Unicredit per il porto di Monfalcone-Trieste. E, ci ha spiegato che il problema principale è quello di una logistica: un sistema logistico che in Italia, al momento, non abbiamo realizzato, cioè non l'abbiamo programmato per tempo. Ora c'è, in itinere, il piano della logistica e stamane sarà tra noi il sottosegretario Giachino, responsabile

del piano della logistica, che atterrerà a Brindisi alle 10:30 e, quindi, arriverà qui tra poco. Conseguentemente tirerà lui le conclusioni di questa convention. Gli interventi che oggi abbiamo previsto sono tre: introdurrà il tema, proprio per partire dall'esperienza, perché, non vogliamo ragionare sui massimi sistemi, il dottor Bucchioni, già presidente dell'Autorità Portuale di La Spezia e, prima ancora, Presidente dell'Azienda Mezzi Meccanici di La Spezia, quindi abbiamo in totale 17 anni di presidenza, per cui di esperienza da raccontare ne ha.

Poi, considerato che questa è una convention nazionale, abbiamo il massimo livello tecnico nazionale, abbiamo qui con noi il Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il professor Francesco Karrer che è anche ordinario di urbanistica all'università di Roma e pertanto potrà dare un valido contributo sul discorso della pianificazione e della programmazione delle opere, anche nel tempo, sia a livello urbanistico e del rapporto città-porto, sia a livello logistico di area vasta, per l'obiettivo di realizzare le infrastrutture, di creare la rete e, quindi, collegare il porto con il retro porto e dare la possibilità che nel retro porto si possano fare delle lavorazioni: cioè aprire i containers, lavorarli e creare quel valore aggiunto di cui ha bisogno l'Italia, e in particolare, il mezzogiorno d'Italia. Questo disegno strategico nazionale, il disegno strategico nazionale si basa sull'intuizione, strategica per l'Italia, del "Corridoio Meridiano" per intercettare le navi che dall'estremo oriente si dirigono ai porti del nord europa. Il Corridoio Meridiano è quel corridoio che attraversa il Mediterraneo, da Suez a Gibilterra, e che ora vede molto agguerriti i porti del Nord Africa, anche perché, nel Nord Africa, si riesce in tre anni a realizzare dei nuovi porti con fondali di 18 metri; in Italia invece abbiamo qualche problema di tipo ambientale ad adeguare i fondali e le infrastrutture che già abbiamo. Quindi anche su questo ci sarà da

discutere.

Un altro problema che abbiamo in Italia lo affronteremo poi con l'ingegnere Incalza, l'ingegnere Incalza che è il capo della Struttura Tecnica di Missione, che è una struttura prevista dalla Legge Obiettivo per coordinare, istruire, seguire e monitorare progetti strategici nazionali. I progetti strategici nazionali sono stati individuati, per la prima volta, nella delibera Cipe n.121 del 21 dicembre 2001, ed in seguito, vengono aggiornati e perfezionati, con le Intese Generali Quadro Stato-Regione. In particolare, oggi, ci troviamo in un momento topico, nel senso che abbiamo in dirittura d'arrivo il Piano del Sud, poi abbiamo la nuova legge che prevede il Federalismo e la perequazione delle infrastrutture, quindi nei prossimi mesi, verranno sottoscritte le nuove Intese Generali Quadro con tutte le regioni d'Italia. In particolare la Puglia dovrebbe essere fra le prime, in quanto ha già inviato al Ministero delle Infrastrutture la sua delibera di giunta regionale, con il programma infrastrutturale della regione, denominato "Puglia Corsara". Quindi abbiamo una grossa occasione per rivisitare il ruolo della portualità italiana, della sua infrastrutturazione logistica, specie nell'ultimo miglio, attraverso la sottoscrizione delle nuove Intese Generali Quadro. Però pongo un problema, una domanda, magari poi la ripeterò al sottosegretario Giachino, riguardo al problema del federalismo e del sistema logistico. Il professor Maresca ci spiegava ieri che, a suo parere, 25 porti sono troppi, lui ne vede al massimo cinque. Però, comunque, ogni porto ha un ruolo. Il problema è quello di adeguare i porti a ciò che effettivamente serve, a ciò che serve all'Europa, a ciò che serve all'Italia in modo che sia realmente, e non a parole, la piattaforma d'Europa nel Mediterraneo. Ma ciò che serve è il collegamento dell'ultimo miglio: porto-ferrovia, porto-strada-ferrovia ma, sostanzialmente, soprattutto quello: porto-ferrovia. Il libro

bianco dei trasporti della comunità europea, del marzo 2011, prevede sia di triplicare la rete ferroviaria di alta velocità, merci e persone, sia l'utilizzo dell'intermodalità ferro-mare, anche a livello di sostenibilità ambientale ed energetica. Infatti il costo del trasporto e della logistica, rispetto agli altri paesi europei, è esuberante in Italia, oltre alle conseguenze in termini di inquinamento, abbiamo che il 40% di idrocarburi-gas, importati, viene impiegato nel trasporto. Il libro bianco della comunità europea prevede e incentiva questa linea programmatica: entro il 2030, il 30% dei traffici superiori a 300 km, devono andare su ferrovia, o su un mare; mentre dal 2050 il 50% dei traffici superiori a 300 km, devono andare su ferrovia o su un mare. Per cui ciò che noi dobbiamo fare in ogni porto è: annullare le problematiche dell'ultimo miglio, cioè realizzare in modo efficiente il collegamento del porti con le strade e con le ferrovie. Oltre alla fondamentale intermodalità mare-ferro, occorre adeguare i fondali ai 16-18 metri di profondità. Quindi queste sono le due principali operazioni da fare. Dopo di che, come ci spiegava il dott. Maresca, se non c'è un grosso operatore, tipo MSC, è inutile prevedere distripark o altre cose. C'è bisogno dell'operatore per andare a fare investimenti infrastrutturali per diventare un porto hub, un terminal di navi madri o un terminal di navi feeder, però comunque la priorità è adeguare il porto con fondali adeguati e con collegamenti ferroviari efficienti. Dopo di che occorre collegarsi con degli operatori internazionali, e qui c'è bisogno di una regia nazionale, quella che è mancata finora, e poi è necessaria una ultima notazione, dopo di che passo la parola al sindaco di Brindisi per un intervento. In Italia ormai da anni non vi è un politica nazionale dei porti, un federalismo mal posto da un lato, e lo vediamo anche con le intese generali quadro, ed il localismo esasperato dall'altro, vedasi il discorso della Torino-Lione, non si sposano bene con il sistema trasportistico, con la logistica a livello

nazionale. Faccio un solo esempio che interessa il corridoio adriatico. Il corridoio adriatico, entro i primi anni del 2000, doveva essere, parliamo di linea ferroviaria, completamente raddoppiato. Abbiamo, ad oggi, 28 maggio 2011, che la tratta Termoli-Chieuti-Lesina è ancora con binario unico. Sembra inutile sottolineare che questa tratta a binario unico non permette ai tre porti della Puglia di ricevere delle navi containers di grosse dimensioni in quanto non si possono assicurare tempi e capacità di smistamento dei containers verso il nord e l'Europa. Ciò che serve per far decollare i nostri porti, allora è una politica logistica nazionale integrata. Se questo particolare progetto di raddoppio della tratta ferroviaria adriatica, di importanza nazionale ed europea, è bloccato da lustri, perché il ministero dei beni culturali aveva posto tutta una serie di prescrizioni, ora, anche grazie alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture, si sta costringendo le ferrovie dello Stato ed il ministero dei Beni Culturali a venirsi incontro, adeguando il progetto. Ferrovie dello Stato presenterà, tra pochi giorni, il nuovo progetto, che dovrebbe andar bene al Ministero dei Beni Culturali, per cui questa è la priorità principale per la Puglia. Però, col federalismo, il localismo, di questa priorità principale per l'Italia e per la Puglia, la regione Molise può avere un'idea diversa, per questo volevo fare questo esempio, per dire che a livello di Logistica e di Trasporti c'è bisogno di una regia nazionale, di una politica nazionale di infrastrutturazione logistica e portuale: solo con una forte e chiara politica nazionale l'Italia potrà diventare la piattaforma d'Europa nel Mediterraneo. Cedo la parola al Sindaco di Brindisi, onorevole Domenico Menniti.

(Un applauso accoglie questa introduzione)

On. Domenico MENNITTI - Sindaco di Brindisi: In primo luogo ripeto il saluto a tutti coloro che sono intervenuti, che ieri è già stato pronunciato dal vicesindaco. Io vi chiedo scusa, la giornata di ieri non mi ha consentito di partecipare ai lavori che, peraltro, mi hanno riferito che sono stati particolarmente interessanti. Peraltro devo segnalare che siamo molto grati, come amministrazione, alla organizzazione di questo convegno, in una città che vive da tempo, da sempre, con ansia i suoi problemi di carattere economico e sociale, che sono molto collegati alla efficienza o alla inefficienza del nostro porto. Per cui, rinnovando il saluto a tutti gli operatori partecipanti, consentitemi soltanto una piccola trasgressione, un abbraccio ad Ercole Incalza che, come sapete, è originario di questa nostra provincia, e abbiamo sempre difficoltà ad averlo, quando riusciamo ad averlo fra di noi gli facciamo giustamente festa. Io non debbo svolgere un intervento, debbo un attimo stabilire che cooperiamo in un contesto complesso e molto difficile, del quale ci riteniamo parte essenziale. E debbo forse aggiungere qualche precisazione rispetto a due argomenti che ieri hanno costituito oggetto della vostra attenzione e che sono direttamente o indirettamente collegati all'attività. Un primo dato è che io credo che sia importante discutere di questi problemi nel mezzogiorno, dove abbiamo un po' l'abitudine di ritenere che, in fondo, i convegni si organizzino per favorire una sorta di turismo da parte di coloro che vi partecipano e che poi sono chiacchiere delle quali si potrebbe fare benissimo a meno. Un errore madornale l'abbiamo compiuto noi del mezzogiorno, per quanto riguarda il regionalismo. Ritenevamo che l'argomento poi si sarebbe diluito nel tempo e che non sarebbe diventato cogente, ma quando lo diventò, la classe dirigente meridionale si ritrovò a subire una situazione, a determinare la quale non aveva partecipato. La stessa cosa ci sta

accadendo con il federalismo. Negli anni esiste qualche riferimento letterario importante, del federalismo noi abbiamo parlato prima degli altri, però non ne abbiamo parlato, non ne abbiamo discusso al momento giusto, per cui oggi ci troviamo di fronte ad una attuazione del sistema federale con un altro dato desolante, che è quello di essere rimasti estranei nel dibattito ed oggi di doverne sostanzialmente subire le conseguenze, senza aver offerto un apporto costruttivo. Lo dico perché è lo stesso rischio che stiamo correndo con i porti. Noi abbiamo sempre una abilità di ricorrere a toni polemici, per cui il corridoio otto, più o meno, si sa che quasi sempre congiunge la cucina al salotto. In verità si tratterà poi di un problema con il quale dovremo fare i conti e rispetto al quale giungeremo impreparati, come spesso ci è capitato nella nostra storia. E allora la possibilità di discutere di questi temi in un momento particolarmente importante credo sia un dato positivo tenendo conto che viviamo in un momento di crisi, di difficoltà che tutti quanti conosciamo e che tuttavia è proprio in questi momenti che nascono i presupposti per una fase di sviluppo successivo. E allora io non credo che oggi sia solo il tempo di piangere per i vasi rotti con i quali ci ritroviamo. Credo che sia anche il tempo di guardarci intorno, di capire quello che accade e che potrà accadere e di predisporci perché, al momento in cui dovesse verificarsi questa attesa condizione di rilancio, noi possiamo essere partecipi anche di questo fenomeno. Ora, come è a tutti noto, nel 1989 cadde il muro di Berlino, ma abbiamo guardato con minore attenzione a quando nell'Adriatico è caduto il muro d'acqua che ci divideva, per esempio, dai Balcani che, dopo il lungo periodo di guerra fredda, ci offrì una opportunità di rapporti che era soprattutto collegato alla funzionalità dei porti, ai collegamenti portuali. Oggi, come è noto, dopo le vicende anche belliche che hanno determinato situazioni di difficoltà enormi in

quelle aree, vi è una sostanziale attesa che quei paesi facciano il loro ingresso nell'unione europea e, in questa prospettiva, anche l'Italia ha incominciato a stabilire rapporti attraverso collaborazioni di imprese particolarmente rilevanti. C'è voluto circa un decennio perché le situazioni di difficoltà fossero superate, oggi c'è una sorta di normalizzazione alla quale noi dobbiamo guardare con molta attenzione. Qui c'è un problema molto più vasto che è quello noto come la vocazione mediterranea del mezzogiorno d'Italia. Su questa vocazione forse varrebbe la pena di meditare un po' più approfonditamente perché sul Mediterraneo poi sono passate tutte le disgrazie del secolo scorso e, l'essere al centro del Mediterraneo, è, nella verità, una delle cause della nostra arretratezza. E, tuttavia, oggi c'è uno scenario particolarmente rilevante che è quello del triangolo che si è costituito del grande traffico che mette in collegamento gli Stati Uniti e l'Asia, gli Stati Uniti e l'Europa e poi c'è il terzo lato che è quello che mette in collegamento l'Asia con l'Europa dove noi, per esempio, porto di Brindisi, abbiamo strategicamente una posizione che andrebbe rafforzata appunto nelle previsioni di sviluppo di quell'asse. Per cui, a dirla tutta, dall'Europa a 27 paesi, all'Europa meridionale e, particolarmente, all'Italia meridionale, deriva questa sfida che vorremmo poter svolgere con un impegno particolare, anche perché, probabilmente, se dovessimo perderla, poi il treno della storia chissà fra quanto tempo potrebbe più passare. Lo dico perché tutto questo ci potrebbe togliere di dosso lo stato di sconforto col quale oggi si svolge ogni dibattito che affronta temi economici del nostro paese. Forse poter anche affermare che oggi il mezzogiorno non si ferma più ad Eboli, non più in un vicolo cieco, ma che ha prospettive di sviluppo, potrebbe predisporci ad attività ed iniziative che a questo sviluppo, quando si verificherà, potrà dare concretezza. Bene, noi stiamo vivendo questa

situazione, per cui siamo al centro, lo dico perché so che ieri ne avete parlato, di due vicende molto importanti. Brindisi sta rinnovando il suo presidente dell'autorità portuale. E debbo dire che, come è capitato a tanti porti d'Italia, in verità ci troviamo di fronte ad una legge estremamente squilibrata per il modo in cui è stata pensata nelle rappresentanze all'interno del consiglio che, dobbiamo dirlo con franchezza, altrimenti non serve a nulla venirsi ad incontrare, è stato un tipo di scelta molto, molto, talvolta troppo condizionato dalla politica. Noi qui abbiamo avuto presidenti di tutti i tipi, ma quasi mai la specifica competenza da essi posseduta era quella di prendere la gestione di un porto e le strategie attraverso le quali un porto può diventare importante. Sapevano fare di tutto, come si friggeva il pesce, come si poteva svolgere attività mondana, ma quasi mai ci è capitato di avere personaggi che potessero svolgere il proprio ruolo. Anche qui noi abbiamo tentato una strada che è quella di scegliere una personalità che avesse le possibilità di dare un impulso del quale noi abbiamo bisogno nel nostro porto. E, come dire, i primi commenti della stampa, dicevano: viene il greco, quasi che fosse fondamentale il comune dove uno è nato, e non, piuttosto, dove ha svolto la propria formazione. Non perché essere greco o di qualche altra nazione sia un dato che possa diminuire la qualità dell'uomo, ma si stabilisce un rapporto. No, siamo andati a prendere una persona che non è parente mia, nè parente di nessuno che svolge qui una propria attività politica e che abbia la possibilità di svolgere un ruolo efficiente per quanto riguarda lo sviluppo del nostro porto. Come sapete, siamo in attesa, da un momento all'altro, che l'iter si definisca, ma anche questa volta poi chi ha tentato la carta buona, la sta giocando con apprensione, chi ha conservato i vecchi equilibri politici forse è stato più tranquillo, ma, nella verità tutto questo dimostra come il nostro impegno per realizzare porti

efficienti, costituisce, come dire, una cosa che non è vista di buon occhio perché sembra che queste cose abbiano bisogno di equilibri politici, mentre, credo, che abbiano bisogno intanto di grandi competenze e poi di efficienza. Ci auguriamo di avere compiuto uno sforzo che possa costituire poi nel prosieguo del tempo, in questi anni che saranno cruciali e fondamentali, un dato positivo. Un'ultima annotazione. So che ieri è intervenuto telefonicamente il presidente della commissione trasporti della camera Mario Valducci, che non ha affrontato in particolare un problema, che può essere tornato all'ordine del giorno del governo e che riguarda la decisione di costruire l'impianto di rigassificazione all'interno del porto di Brindisi. L'argomento è rilevante, sia perché parte da una constatazione obiettiva, cioè noi abbiamo bisogno di una maggiore capacità di produzione energetica e sia perché però c'è una vicenda particolare che riguarda questa città che credo meriti di essere resa nota. Perché Il Sole 24 Ore fa il suo mestiere quando rappresenta gli interessi degli imprenditori, la politica fa il proprio mestiere quando spera di non dover rendere conto di iniziative assunte in maniera improvvida, e lasciate anche che il sindaco faccia il suo dovere nel momento in cui difende gli interessi di un territorio, dove è stato chiamato a fare il sindaco perché i cittadini lo hanno eletto. Giorni fa la Brindisi LNG, che è una società ormai di proprietà completamente inglese, ha minacciato il governo italiano di ricorrere, per via dei danni subiti, per avere avviato dei lavori che poi sono stati bloccati. E, naturalmente, è scoppiata la polemica sul dato che in Italia i ritardi sono ricorrenti, che molte volte i governi centrali debbano fare i conti con situazioni di periferia, che quasi sempre insorgono per via di una diffusa filosofia che è quella: sì, va bene, le infrastrutture sono necessarie, però falle lontano da casa mia. Io debbo dire che questo criterio non ci riguarda. So che ci sono illustri

accademici i quali verranno ad indicarci qual è l'importanza dell'energia in un paese come il nostro, e tuttavia vorrei a questi illustri accademici ricordare che noi già prima che ci fosse questa ipotesi, abbiamo ospitato, è tutt'ora ospitiamo, due centrali che producono energia e che sono alimentate a carbone, che producono circa il 17% del fabbisogno nazionale, molto di più di quello che riguarda le esigenze, non della nostra città o della nostra provincia, ma della nostra regione. Per cui, obiettivamente, invece di volerci insegnare una cosa nella quale volontariamente o involontariamente siamo stati sostanzialmente sostenitori, credo che sia una sorta di vezzo intellettuale di coloro i quali ritengono di avere il possesso della verità e di doverla insegnare ad altri. Noi stiamo difendendo la efficienza di un porto che non può diventare, come era diventato, soltanto il porto del carbone, rinunciando ad alcune prerogative fondamentali che ne possono fare un'attività molto più complessa. Poi sui tempi che sono passati inutilmente vorrei ricordare che il comune non c'entra nulla. Cioè è la società che aveva presentato una pratica, senza che ci fosse la valutazione di impatto ambientale. Ed è stato il governo che ha ritenuto di credere che non ci fosse bisogno della valutazione di impatto ambientale. Poi quando si sono accorti, perché l'Europa li ha richiamati a questa responsabilità, che, invece, era indispensabile, beh, i tempi, guardate, il Comitato Tecnico Regionale, che esamina gli aspetti collegati ai rischi, ha iniziato, appena da una seduta, l'esame della nuova documentazione, cioè, voglio dire, noi non lo vogliamo e spieghiamo il perché, abbiamo tentato anche di raggiungere intese ragionevoli perché l'impianto non fosse invasivo all'interno del porto. E però, dei ritardi questa volta non si può far carico alle amministrazioni locali, quanto piuttosto a tutti coloro che ritengono che questi problemi non debbano essere affrontati in un quadro di

compatibilità generale, ma che, invece, debbano essere scaricati dove c'è più fame. Perché poi questo è il discorso, dove il ricatto occupazionale riesce ad essere più pregnante, dove le classi dirigenti politiche sono più deboli, è lì che si va a scaricare tutto, ritenendo che in questo modo si possano risolvere i problemi che, invece, vanno visti con grande responsabilità e con grande obiettività, in un quadro più generale, che riguarda le scelte dei territori che debbono ospitare questi impianti. Quindi, come vedete, siamo in un momento di fervido dibattito per le attese che abbiamo, per le speranze che nutriamo per lo sviluppo che inseguiamo, senza appartenere a scuole precostituite di impostazioni, o semplicemente di interessi. Difendiamo una città che ha nel porto uno degli elementi fondamentali del suo sviluppo e che ritiene appunto che questa sia la partita che gli rimane da giocare. Noi vogliamo giocarla e la giocheremo sino in fondo, senza atteggiamenti che non siano suffragati da ragioni concrete e reali. E, per questa ragione, siamo particolarmente lieti di avere oggi la possibilità di ospitare un incontro con un così alto livello di partecipazione, nella speranza, anzi nella certezza, di cogliere, anche per quello che voi direte, utili suggerimenti con i quali continuiamo ad operare, convinti che nel porto ci sia un segreto, per altri a tutti noto, ma i segreti sono tali anche quando sono noti a tutti, diceva Andreotti, e che per mantenere un segreto non lo dovresti dire neppure a te stesso perché altrimenti lo racconti di fronte allo specchio. Bene, questo problema di Brindisi, rappresentato come elemento fondamentale dello sviluppo, vogliamo affrontarlo, con la certezza che da esso si possa rispondere a un interesse particolare per il nostro territorio, mettendosi contemporaneamente al servizio degli interessi più generali del paese. Grazie e buon lavoro a tutti.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Ing. Donato CAIULO: Ringrazio il Sindaco per il suo intervento e passo subito la parola al dott. Giorgio Bucchioni. Quindi dopo l'esperienza di Brindisi, di un porto, di una città del sud, passiamo all'Italia del nord, all'esperienza del porto di La Spezia. Prego Presidente.

Dott. Giorgio BUCCHIONI - già Presidente Autorità Portuale di La Spezia e Presidente del Propeller Club Port of La Spezia: Grazie. Naturalmente apro con un ringraziamento sentito nei confronti di Nicola Zizzi che ha organizzato l'evento che mi sembra si stia sviluppando molto bene e per il livello della partecipazione e per le cose che vengono dette. Ho una storia che è forse più lunga di quella dei 17 anni che citava il nostro moderatore, nel senso che prima di assumere la responsabilità dell'allora Azienda dei mezzi meccanici, ero membro di giunta per le attività marittime in Camera di Commercio. E vorrei partire di lì per ricordare che già in quegli anni, fine anni '70, ci fu un grande tentativo da parte della politica, di razionalizzare l'individuazione delle infrastrutture necessarie e per dare un criterio che fosse, legislativamente, economicamente sostenibile. Qualcuno ricorderà il Fondo Investimenti Occupazione (FIO), che veniva gestito dal Ministero del Bilancio, che assegnava i fondi per la realizzazione di infrastrutture sulla base del rapporto costi-benefici. Vorrei ricordare che fu, per i tempi, un'innovazione, guardata con molto, molto interesse ed anche con qualche stupore dal mondo della politica. Perché certamente nel nostro paese, che per la sua conformazione geografica ha bisogno di un complesso di infrastrutture probabilmente più difficili da realizzare rispetto a quelle di altri paesi che competono con noi sui mercati internazionali, l'individuazione delle infrastrutture da realizzare obbediva, più che altro,

alla forza dei potentati politici espressi da parte delle realtà locali. È in quel periodo che sono state costruite grandi infrastrutture definite, con la nostra fantasia, cattedrali nel deserto. Ed alcune di queste sono state proprio costruite al sud con guasti che si sono perpetuati e che forse ancora oggi dobbiamo scontare. Ho seguito con particolare attenzione l'intervento del sindaco di Brindisi che, indubbiamente, nessuno può contestare quale espressione di un sentimento e di un interesse locale molto importante. Però ritengo che sia paradigmatico della situazione che in Italia si verifica e che ci fa ritenere non molto affidabili, particolarmente da parte degli investitori esteri. Non vi è dubbio che sono stati fatti degli errori. Però gli esempi che farò di quanto è accaduto a Spezia testimonieranno che questo tipo di errori si ripete costantemente. Vedo che il nostro convegno, con gli interventi che ci sono stati, guarda molto al settore dello shipping. Però, se mi consentite, vorrei fare qualche considerazione molto velocemente sulla situazione infrastrutturale generale del nostro paese perché i porti, lo shipping non sono una variabile indipendente, per cui se abbiamo un bel porto che funziona, l'autorità portuale che funziona, tutto il sistema della logistica, dei trasporti, la vita dei cittadini ne ha automaticamente un miglioramento. Non vi è dubbio che alcune infrastrutture hanno una funzione di sviluppo, altre infrastrutture hanno una funzione di servizio. Così come non vi è dubbio, perché tutti gli indicatori di benchmark e di raffronto internazionale lo dimostrano, noi abbiamo, come paese, un ritardo infrastrutturale molto, molto forte. La World Bank ha elaborato un indice della performance logistica di una serie di paesi dell'Unione Europea in cui, purtroppo, il nostro paese ne esce malamente, non dico con le ossa fracassate, ma malamente. Per esempio, l'indice complessivo vede la Germania al primo posto e l'Italia al 22°. Nelle dogane la Germania al

terzo, noi al 23°. Nelle infrastrutture la Germania al primo, noi al 20°. L'efficienza ed il prezzo delle spedizioni, la Germania al nono, perché è più cara, ha una qualità di servizi più elevata e noi al 37°. La competenza logistica ci vede al 18°, la tracciabilità delle spedizioni al 21°, l'affidabilità nei tempi al 24°. Ecco, molti sostengono che non sia opportuno tenere conto di questo tipo di ranking internazionale che viene redatto da molte fonti di analisi internazionali. Ma anche le nostre fonti nazionali, quindi noi stessi che ci guardiamo in casa, non possiamo fare a meno di sottolineare i nostri ritardi. Per esempio, l'occasione di questo convegno mi ha dato l'opportunità di andare a vedere le ultime pubblicazioni che sono uscite in materia di infrastrutture, ed una che richiamo alla vostra attenzione, redatta dalla Banca d'Italia ed uscita ad aprile di quest'anno, testimonia di una realtà che è molto problematica e deficitaria. Il ritardo infrastrutturale che ha il nostro paese, quindi, lo dobbiamo assumere come un elemento ormai dimostrato. Il dibattito intorno al ritardo mi sembra che sia fuorviante e distorsivo. Ma il confronto con i principali paesi ci offre un quadro, non solo di inadeguatezza del presente, ma anche di obsolescenza dell'esistente, nel senso che ci sono molte infrastrutture che avrebbero bisogno di quello che, in gergo, si chiama refurbishing e che per carenza di risorse, per la carenza di programmazione, viene sistematicamente trascurato. All'interno di questo dibattito forse vale anche la pena di ricordare che c'è un elemento di approfondimento notevole e che particolarmente il mondo della politica a volte dimentica: cioè la creazione di una infrastruttura che nell'opinione generale attiene alle prospettive di sviluppo. Spesso viene, invece, guardata come l'esigenza di soddisfacimento dei bisogni esistenti. Io ho bisogno di dare una risposta all'operatore marittimo e gli costruisco una banchina, ma posso anche ipotizzare di costruire una banchina, una

ferrovia, una strada, che non mi è richiesta dal mercato attuale, ma in una programmazione di sviluppo io vedo essere necessaria. Faccio due esempi. Il primo è il terzo valico, il secondo è la banchina di Monfalcone. Perlomeno gli attribuisco, in positivo, la volontà di guardare non all'oggi, non alle esigenze di oggi, ma alle esigenze che ci saranno tra 10 anni, nel senso che se l'Italia vuole continuare a svolgere una funzione logistica che lei deriva anche dalla sua collocazione geografica, deve predisporre le infrastrutture, perché se no poi non si può lamentare che le navi fanno sette giorni di più di navigazione, vanno in Nord Europa dove la programmazione delle infrastrutture non è un argomento di dibattito, ma è un argomento di politica economica. Allora il progetto di Monfalcone ipotizza non certo di servire Trieste nei prossimi 10 anni, ma di servire tutto il centro Europa che ha un tasso di crescita economica sensibilmente superiore a quello del nostro paese, e che, in prospettiva, evidentemente avrà traffici molto più interessanti di quelli che ha oggi. È un argomento sufficiente per predisporre questo tipo di investimenti? Io dico che il soggetto che l'ha proposto, e che ieri Maurizio Maresca ha illustrato, è un credibile, perché l'Unicredit non solamente ci mette la gran parte delle risorse e, quindi, assume il rischio, ed è un'osservazione che farò anche più tardi, ma ha anche un radicamento nei paesi del centro Europa, tale da fargli percepire quello che sta succedendo. L'altro esempio è quella del terzo valico. Il terzo valico, a Genova, di cui si sta parlando ormai da molto tempo, per i traffici di oggi non serve. L'altro giorno c'è stato un convegno dell'associazione agenti marittimi, cui ha partecipato il vice ministro Castelli, che è sicuramente appartenente alla categoria di politici più concreti, più legati alle esigenze reali del territorio. Castelli, a seguito dell'analisi presentata, ha dichiarato: oggi il terzo valico non serve. Però, in prospettiva, se vogliamo potenziare il traffico del porto

di Genova, abbiamo la necessità di predisporre un meccanismo che ci consenta di utilizzare la ferrovia. Salutiamo il sottosegretario Giachino in arrivo (*un applauso accoglie l'ingresso della sottosegretario Giachino*). Saluto, con particolare piacere, il sottosegretario Giachino che l'altro giorno era da noi a La Spezia, ed ha partecipato al nostro meeting del Propeller, ed a cui, grazie alle deliberazioni del nostro consiglio direttivo, abbiamo consegnato l'award, per il 2010, per l'eccezionale lavoro che ha fatto, redigendo il piano generale della logistica. È un lavoro molto impegnativo che ha visto oltre 5000 audizioni ed ha predisposto 51 azioni, di cui gran parte a costo zero e, quindi, io mi auguro che la concretezza di questo lavoro poi abbia uno sbocco operativo nel prosieguo del tempo. Bene, dicevo che il terzo valico per i traffici di oggi non è necessario. Ciò nonostante la politica, giustamente, ha ritenuto, su sollecitazione di tutto il mondo economico, non solamente genovese, di programmare questa infrastruttura che costa oltre 6 miliardi di euro, ed i soldi non ci sono. Il Cipe lo ha approvato lo stesso, la Corte dei conti l'ha bloccato perché ha detto: i piani devono avere il finanziamento. Allora è stata fatta una modifica legislativa introducendo i lotti costruttivi, un escamotage, secondo me, ma qui lo dico molto sommamente, poco serio, perché non si può introdurre la figura del lotto costruttivo, rispetto ai precedenti lotti funzionali, per giustificare che partiamo con cinquecento milioni e che tutti governi che verranno sono impegnati a rifinanziare quest'opera. Opera che, comunque, deve ancora avere le condizioni per mettere le gambe perché c'è un contenzioso pregresso, di cui io penso si debba ringraziare quella parentesi del ministero delle infrastrutture, che ha visto il protagonismo del ministro Di Pietro, che aveva fatto saltare tutte le concessioni ed oggi c'è un contenzioso da settecento milioni di euro tra rete ferroviaria d'Italia, quindi tra le ferrovie e

il main contractor. Dicevo quindi che abbiamo la necessità di mettere a posto i nodi logistici e sicuramente i porti sono fra questi. Esprimo comunque l'opinione che il nodo logistico portuale non ha problematiche legate alla legge di riforma, ma problematiche legate al piano generale della realizzazione delle infrastrutture. Se guardiamo alla rete esistente, troviamo anche qualcuno che ci dice che la qualità del servizio che si svolge sulla rete italiana, è sufficientemente buona, nel senso che su 200 paesi al mondo, che sono aderenti all'Onu, noi siamo comunque nei primi 10, anche grazie all'intervento di soggetti internazionali. Secondo uno studio francese, ad un aumento della velocità media del 10% consegue un aumento di produttività del 3%. Ora, come mai nel nostro paese non riusciamo ad avere una progettualità ed una efficacia nella realizzazione delle infrastrutture, adeguata o, comunque, comparabile a quella di altri paesi, sempre dell'unione europea, nostri competitori, che ci sopravanzano? Io sono convinto che il primo problema è legislativo. Per esempio, abbiamo un problema di gradualità, di gerarchia, delle reti. Abbiamo delle reti internazionali che devono essere realizzate e che fanno parte della rete Ten su cui il governo nazionale denuncia incapacità di intervento. La riforma del titolo quinto della Costituzione, a mio modo di vedere, è stata un elemento che ha aggravato le problematiche del nostro paese che, per decenni, non ha realizzato le infrastrutture. Le competenze concorrenti hanno indotto contenziosi enormi tra lo Stato e le regioni, c'è una sovrapposizione di competenze territoriali e, in molte delle reti importanti nazionali, una assenza della competenza statale dal governo del territorio. Io credo che l'interesse nazionale imponga una gerarchia, e questa gerarchia deve essere chiara, che dia luogo, da un lato ad una programmazione dell'interesse nazionale reale e, quindi slegato dalle pressioni localistica. Dall'altro che quando il

governo decide, attraverso una procedura di partecipazione, che è diffusissima e funziona tanto in Francia, quanto in Germania, si riesca ad arrivare ad una conclusione, e poi ad una efficacia operativa. Il sistema nostro istituzionale è di elevato decentramento. Ed ancora di più lo sarà con l' introduzione del federalismo. Se il federalismo prosegue sulla strada del localismo, io credo che il paese aumenterà i suoi problemi, anziché diminuirli. Anche perché ci sono due acronimi che vanno per la maggiore e ci provengono dal mondo anglosassone. Uno è il NIMBY che il sindaco citava. Siamo tutti d'accordo che l'opera è necessaria, però non la voglio nel mio giardino, not in my back yard. E poi ce n'è un'altra che è un pò meno nota, ma chiarificatrice: NITMO - not in the term of my office , cioè, è un'opera necessaria però io ho un mandato di cinque anni, non mi venite a chiedere di farla io, la farà chi viene dopo di me. E questo determina uno spostamento, in termini temporali, della realizzazione, o della possibilità di accogliere esigenze che, invece, si presentano oggi ed avrebbero bisogno di essere realizzate domani. È chiaro che non voglio rifarmi all'efficienza cinese, perché il sistema è tutto diverso, però certamente un po' più di efficienza da parte nostra sarebbe importante. Così come sarebbe importante che ci fosse una maggiore credibilità quando vengono assunti impegni pubblici. Il nostro paese, e l'ha visto nei passaggi di governo, ma si vede nei passaggi delle amministrazioni locali, delle amministrazioni regionali, i cambiamenti di comportamento ad ogni elezione delle giunte che si succedono, danno una generale incertezza agli investitori ed agli imprenditori che si ripercuotono in extra costi e, talvolta, anche nel fallimento delle aziende. Oggi la finanza pubblica ha risorse limitatissime. E importante attivare risorse private e l'iniziativa dell'Unicredit ne è testimonianza, ma il quadro deve essere di certezze. Abbiamo risorse pubbliche, private e miste. Aveva appassionato molto,

sia la politica che il privato, nei tempi recenti questa commissione per cui le iniziative venivano fatte pubblico o privato. Io credo che abbiano dimostrato nella gran parte dei casi, che non c'era efficienza adeguata al livello delle esigenze, però certamente è stata una via. Oggi la via da percorrere, è quella di affidare, soprattutto ai privati, non solamente l'investimento, ma anche la realizzazione e la gestione delle opere di cui c'è bisogno; certo, con un controllo forte da parte della mano pubblica, che però non può essere casuale, non può essere emozionale, ma dev'essere basato su una legislazione stringente che garantisca da un lato l'interesse pubblico, ma dall'altro anche quello dell'investitore e del realizzatore privato. Quindi l'attività al regolatore deve dare certezza di diritto. Oggi questa non c'è perché la normativa cambia con grande frequenza e crea molte problematiche. Teniamo presente che ci sono studi, istituti di analisi che danno il costo del non fare tra il 2005 ed il 2020, sarà di circa 200 miliardi di euro, il che significa di circa 12 miliardi di euro all'anno, cosa che il nostro paese non può permettersi. Abbiamo bisogno di ritornare a crescere in maniera significativa, perché abbiamo un servizio del debito devastante. Noi buttiamo via ogni anno che inizia, 70 miliardi solo per pagare il nostro debito pubblico, somma con cui potremmo, invece, realizzare tante belle opere pubbliche. Negli ultimi 25 anni il nostro debito pubblico è aumentato, la nostra dotazione infrastrutturale è aumentata molto meno. Vengo adesso fare due citazioni, quanto tempo ho ancora moderatore?

Ing. Donato CAIULO: Cinque minuti.

Dott. Giorgio BUCCHIONI: Cinque minuti. Allora faccio due esempi su quanto è successo a Spezia negli anni scorsi. Abbiamo avuto una serie di eventi , cui ha partecipato anche il professor Karrer, quando era consulente del ministro dei lavori pubblici Ferri, che ricorderete perché

impose il limite di velocità a 110 all'ora in autostrada per risparmiare. La prima, iniziata nel 1984 con un modesto finanziamento della Regione Liguria, è relativa ad un progetto per collegare direttamente la rete autostradale al porto, per sviluppare l'efficienza logistica dei nodi di rete, ed ha poi visto la sua conclusione nel 2001. Ma l'opera è stata conclusa solamente perché ci sono poi state le celebrazioni colombiane. Ricorderete che le colombiane furono occasione per una pioggia di fondi alla regione Liguria, e ne godé anche La Spezia. Naturalmente si esercitarono su quest'opera, che era necessaria al collegamento autostrada-porto per separare così il traffico cittadino da quello pesante portuale, anche tutti gli appetiti locali che oggi vengono nobilitati dalla definizione di compensazioni con il territorio. Compensazioni con il territorio e mitigazioni ambientali, sono due elementi che aumentano i costi e rendono incerti i piani finanziari. Ma sarebbe forse tollerabile se ci fosse una definizione quantitativa massima che dia certezza. Finalmente il governo sembra voler affrontare il tema, per cui, rispetto ad un'opera che costa 100, si deve sapere che non si può eccedere un tot per le mitigazioni ambientali e le opere compensative. La S.A.L.T. all'epoca fece investimenti compensativi che si concretizzarono in una strada da La Spezia a Lerici; nella costruzione di una marina, che viene definita, per farla passare più facilmente, di nautica sociale. Tutto bene se non fosse che questo marina, circa 1000 posti barca, costò 11 miliardi di lire ed oggi ostacola gravemente lo sviluppo del piano regolatore portuale comportando ulteriori rilevanti impegni di denaro pubblico a favore di non meritevoli interessi privati ed in spregio al sistema normativo demaniale. Ogni posto barca è stato graziosamente consegnato, a titolo gratuito ed a carico del contribuente, a beneficiari supportati dalla cattiva politica per motivi clientelari. Oggi, che dobbiamo realizzare il terzo bacino portuale in

quell'area, dobbiamo spendere altri milioni di euro per trasferire questi che 10 anni fa avevano avuto il posto gratis. Questo in spregio a tutta la normativa che dice che il concessionario che ha un anno, o quattro o più di concessione, al termine della concessione deve salutare e lasciare in pristino stato. Ma Ferri diede un incarico vincolante al professor Karrer, dicendogli: non voglio grane con la popolazione. Ovviamente questo "non voglio grane" è costato uno sfracello di soldi. Cosa analoga sta succedendo per la terza corsia della S.A.L.T. da La Spezia a Viareggio. Sono 42 km, nel '99 la terza corsia era preventivata a 256 milioni di euro, nel 2003 ne comportava 724, dopo di che è stata mandata alla VIA al ministero il quale ha rimandato dicendo che andava tutto bene, però bisognava rifare il progetto, in quanto occorreva prevedere opere di mitigazione. Costo: €. 1.300.000.000,00- / 1.500.000.000,00-. Naturalmente che cosa ha fatto la S.A.L.T.? Non c'è nel piano finanziario, non c'era nell'accordo, e quindi si inventò una soluzione di straordinaria fantasia: la terza corsia dinamica. Cosa vuol dire la terza corsia dinamica? Vuol dire che la corsia d'emergenza diventa corsia di traffico. Naturalmente gli metto gli autovelox, i tutor, tutte queste belle cose perché l'autostrada è costantemente intasata. Ma pensate cosa hanno inventato alla VIA per riuscire a raddoppiare il costo per le sole opere di mitigazione. Cosa analoga e peggiore ha interessato tutta la portualità italiana: il disastro si è compiuto nella questione dragaggi. Alla Spezia, nell'anno 2000, presentiamo il piano per il dragaggio, un piano importante perché nel frattempo l'armatore Aponte della MSC stava costruendo le navi da 8500 teu.. Questo nell'anno 2000 ! oggi siamo nel 2011 e si stanno costruendo navi da 18.000, quindi tre volte tanto. Facciamo tutto un nostro piano per poter approfondire fondali; ho un elenco di cinque pagine di scambi di lettere con i ministeri,

prevalentemente con quello dell'Ambiente, ma voglio farla breve perché il tempo concessomi è ormai concluso: il risultato è stato che ancora oggi i dragaggi a Spezia non sono stati fatti e che il problema è esploso in tutto il territorio nazionale, per cui, in quasi tutti porti, non si è riusciti ad andare avanti, se non in misura limitata e, comunque, largamente inferiore rispetto alle esigenze. Alla Spezia abbiamo speso oltre 1 milione di euro di caratterizzazioni e analisi perché, naturalmente, quando si tratta di tutela dell'ambiente, tutti ci saltano addosso. Icram, Istituto Superiore di Sanità, e molti altri enti deputati a dare affidabilità che, naturalmente, abbiamo coinvolto, per avere una credibilità scientifica che veniva messa in discussione se l'incarico fosse andato ad un'azienda privata che era magari efficientissima. E i dragaggi non sono ancora fatti. Non solo, ma il blocco dei dragaggi del porto di Spezia, non ha creato un disastro solamente al porto mercantile, ma ha bloccato lavori a tutti i cantieri che dovevano espandersi, i porticcioli turistici, eccetera. Avevamo calcolato che il costo di questo mancato dragaggio è stato di circa, danno economico nel Golfo, 32 milioni di euro, che forse, è sottostimato. Faccio solo un esempio e poi mi avvio a chiudere velocemente. Abbiamo costruito una banchina e la gara d'appalto prevedeva anche il dragaggio di questa banchina a -13 m. L'appalto per la realizzazione della banchina era una somma, per il dragaggio erano previsti 800 milioni di lire. Arriviamo al 2000, il golfo della Spezia viene inserito nei siti di bonifica nazionale, il dragaggio non si può fare, la ditta completa il molo, lo inauguriamo, la società terminalista ci mette sopra tre gru Paceco con circa 20 miliardi di lire dell'epoca di investimento, ed il dragaggio non si fa. Dopo due anni il terminalista disperando in una rapida soluzione prende le gru e le rivende, magari ci guadagna anche qualcosa, ma intanto impoverisce il porto di Spezia. Il dragaggio di quella banchina, ad

oggi, non è stato ancora fatto, però, udite, udite, da 800 milioni di lire, con le prescrizioni dell'ambiente, siamo arrivati alla messa in appalto dello stesso dragaggio a 18 milioni di euro. Allora io dico: ma è possibile che i magistrati si debbano occupare dei rapporti personali degli individui, anziché di queste vicende che, dal mio punto di vista, non hanno nessuna giustificazione rispetto all'interesse generale del paese? Ma come mai in Europa si parla di principio di proporzionalità e qui da noi, da 800 milioni di lire, bisogna andare a 18 milioni di euro? Il porticciolo turistico Mirabello, che è stato inaugurato l'anno scorso, anch'esso nel piano industriale e degli investimenti, non aveva previsioni per bonifiche di fondali; gli hanno imposto attività di bonifica circa 18 milioni. Solo per la bonifica del Golfo di Spezia, che dovrebbe discendere dal fatto che è stata inserito nel sito nazionale di bonifica, ci vorrebbero 500 milioni di euro. Ma da dove mai si può tirar fuori una somma del genere? Quindi è stato un blocco. Non so dire se dietro questa vicenda ci siano delle mani forti che sono riuscite a bloccare lo sviluppo del porto spezzino, però è paradigmatica di ciò che succede nel nostro paese e che crea così tante problematiche ad un adeguamento infrastrutturale di cui tutti reclamano l'indifferibile necessità ed urgenza. Ringrazio l'uditorio per la pazienza ma cose da dire ce ne sarebbero altrettante.

(Un applauso accoglie la fine di questa relazione)

Ing. Donato CAIULO: ringrazio il dottor Bucchioni, magari ci farà avere la sua relazione anche perché pubblicheremo gli atti, per cui avremo occasione di tornare sull'argomento. Io adesso passo la parola al professor Franco Karrer, presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che, ha un osservatorio particolare sui piani regolatori portuali. Per esempio, delle 25 autorità portuali, 20 hanno adottato il nuovo

piano regolatore portuale, redatto secondo quanto previsto dalla legge 84/94 che, attraverso la “previa Intesa” con il comune, pone le basi per un vero piano urbanistico che regola anche i rapporti tra la città ed il suo porto. I due problemi posti prima erano appunto il rapporto città-porto, quindi il conflitto tra città e porto che il traffico delle merci e dei passeggeri provoca e la problematica dell'ultimo miglio, il collegamento efficiente tra il porto e le reti nazionali. Quindi come proporre, nella pianificazione portuale il rapporto città-porto e le problematiche dell'ultimo miglio? Grazie.

Prof. Franco KARRER - Presidente Consiglio Superiore Lavori

Pubblici: Buongiorno a tutti. Grazie per l'invito e l'opportunità, con cui l'ingegner Caiulo mi spinge ad affrontare questo tema particolare del rapporto città-porto, è un tema molto dibattuto, molto discusso, appunto, ma io lo dico prima, saluti al Sottosegretario, come sempre succede si assegnano dei temi ma poi, ovviamente, gli oratori hanno il diritto, hanno il dovere addirittura, di dire quello che vogliono. A parte gli scherzi, mi piacerebbe molto continuare sulla falsariga delle cose che da ultimo diceva Bucchioni, relativamente a La Spezia. Io prendo spunto da questo proprio per anticipare un po' di ragionamenti che, molto rapidamente, cercherò di sviluppare, magari soltanto come punti all'ordine del giorno di una riflessione che potremmo fare più approfonditamente, magari in altre occasioni, oramai il tempo oggi comincia a sfuggirci. Bucchioni forse ricorda quanto ha avuto incidenza la questione del paradiso dei cetacei nell'approvazione dello studio di impatto ambientale e, quindi, del parere di compatibilità ambientale da parte del ministero dell'ambiente. Prego.

Dott. BUCCHIONI: Mi permetti? Vorrei dire che anche questo del santuario dei cetacei che viene istituito nel 2001, è, a mio modo di

vedere, l'esempio di un approccio nostro, italiano, autolesionistico, nel senso che il santuario dei cetacei è stato fatto sulla base di un accordo internazionale, che vedeva: Italia, Francia e Montecarlo. Guarda caso, noi abbiamo messo dentro il santuario dei cetacei la portualità maggiore italiana: il 60% del traffico. Per la Francia, invece, Marsiglia è fuori.

Prof. KARRER: Ma su questo piano l'altra questione è quella delle confinazioni delle aree appunto soggette agli interventi di bonifica. E' indubbio che ci fu, a suo tempo, un interesse del territorio locale ad entrare in quegli ambiti, così come c'è stato lo stesso interesse sia sui siti di importanza comunitaria che in zona di protezione speciale dal punto di vista ambientale. La rete 2000 non è stata fatta contro, è stata fatta con; Il problema è che se è stata fatta nella prospettiva di avere risorse, e quindi c'è stata l'accettazione sociale, addirittura la prospettazione dal basso di ulteriori aree soggette a tutela, perché c'era la prospettiva di risorse, di avere delle risorse, cosa che non è poi accaduta, oggi esistono soltanto i vincoli. Questo il punto, questo riguarda Marghera, riguarda Brescia, etc.. Invece di fare una valutazione oggettiva del problema a suo tempo, fu fatta una valutazione di questo tipo che portò all'ampliamento di questi spazi, nella prospettiva che più parti di territorio avrebbero avuto parte di queste provvidenze che non sono venute e le sono rimaste soltanto le condizioni ostative. Io ricordo perfettamente quando facevo il consulente della regione Umbria, stavamo scrivendo il piano regionale, che è un piano urbanistico territoriale, quindi ha un'incidenza maggiore che non nel resto delle regioni italiane, e un giorno vado a Perugia e mi dicono: no, oggi non possiamo lavorare su questo perché stiamo facendo la delimitazione delle aree sic, i siti di importanza comunitaria. Guardo la carta che stavano vedendo, ma è possibile che i SIC sono tutti al di fuori dei parchi? Dei parchi regionali, dei parchi nazionali, come mai? Allora

quando abbiamo fatto la configurazione dei parchi, a che cosa abbiamo pensato? Alla carta elettorale o alla carta della natura, se oggi con i sic e le zps facciamo un'altra prospettazione di elenchi? Perché c'era dietro la prospettiva del finanziamento e, quindi, le regioni mandarono le loro proposte, il ministro Bordon, all'epoca, si trovò in forte difficoltà perché era in ritardo con la commissione europea e disse tranquillamente: lo vogliono le regioni e, quindi, trasferì immediatamente tutto il pacchetto delle ipotesi di configurazione a Bruxelles. Il risultato è che in Italia ci sono più di 2000 di questi siti, la Francia ne ha 88 in tutto sul territorio. Va benissimo averli, però non si può fare una cosa di questo genere soltanto sulla prospettiva che ci sarà una risorsa che poi, come sapete bene, non è arrivata. Questo riguarda anche le riserve marine, eccetera, eccetera. Ma, fuori da questo, ho dimenticato di dire che però la strada del collegamento del porto c'è e, probabilmente, è una delle più funzionali d'Italia, risolvendo un problema naturalmente. E questo è probabilmente il punto di attacco più interessante del ragionamento, ma allora perché non risolve il problema totalmente? Perché il mandato era un mandato limitato. Perché il mandato era limitato? Perché abbiamo scarsa capacità di qualificare la domanda pubblica. Vedete, in tutto il mondo si dice centralità del progetto, la qualità del progetto, il processo decisionale, eccetera. In realtà, il punto, non è tanto e soltanto, per carità, la qualità del progetto che è fondamentale, quanto la qualità della domanda pubblica che genera quel progetto pronto e faccio l'esempio del porto di Spezia. Il tema è stato limitato, dal punto di vista decisionale e dal punto di vista economico, alla risoluzione di una parte del problema, il molo Fornelli, quindi il collegamento più diretto tra l'autostrada ed il molo Fornelli, ma non si è guardato anche all'altro problema. E sarebbe stato sufficiente, come dicemmo ad un certo punto, complessificare lo svincolo

sotterraneo, realizzare un lay-out del porto, autonomo dal lay-out cittadino. Ma l'obiettivo, la missione era quella del collegamento con quella parte del porto, perché era stata probabilmente sottovalutata l'importanza di avere, invece, un lay-out portuale totalmente separato dal lay-out urbano, quindi servire le due direzioni, in autonomia. La questione del canaletto, sicuramente è stata una questione di debolezza del processo decisionale, perché il consenso si pagò forse troppo. Sono d'accordo. Probabilmente però c'è anche una questione di tipo giuridico, cioè la durata della concessione, un tema che, come sapete, è ritornato di attualità in questi giorni, quando si è detto 99 anni, novant'anni piuttosto che poi si scende adesso in misure molto più contenute. C'è un problema giuridico molto complesso perché, in quel caso, fu ricostituita la situazione dei diritti, esattamente come era quella pregressa, malgrado l'ampliamento della banchina, la banchina ospita una galleria sotterranea, probabilmente parecchi lo conoscono il tipo di intervento. Bene, veniamo al tema della giornata di oggi. La giornata di oggi è la realizzazione, quindi in questo tema c'è il precipitato di tutto, c'è il precipitato della programmazione, c'è il precipitato delle politiche prima ancora, c'è il precipitato del finanziamento, della capacità progettuale e via di seguito. Il punto che volevo segnalarvi, può sembrare terminologico, ma credo, invece, che sia concettualmente interessante rifletterci. Quando parliamo di infrastrutture, siamo nel pieno dell'ottocento. È un termine ottocentesco che significa in.fra.strut.tu.ra addirittura, che dà un grado di connessione maggiore, ma sta "tra" le strutture, in questo senso venendo quasi meno fisiologicamente il concetto di integrazione tra le stesse infrastrutture. Infatti, nel tempo, come abbiamo pianificato le infrastrutture? Sempre in una logica di tipo prevalentemente incrementale, sempre incrementale, aggiuntiva, additiva, molto meno di sistema. E questo è il punto. Non a

caso oggi il concetto forse più moderno di esprimere meglio questo principio, è quello della rete, il concetto di pianificazione di rete, logica di rete, logica di sistema e, quindi, complessivamente, ormai con una parola che racchiude tutto, molto cara al sottosegretario Giachino, logistica. È la parola che racchiude tutto. L'altro aspetto, che credo sia necessario sottolineare, che troppo, troppo noi identifichiamo infrastrutture con trasporti. Le infrastrutture di trasporto. Le infrastrutture sono, naturalmente, anche altre. Recentemente mi è capitato di partecipare ad una celebrazione dei 150 anni nel nostro paese, proprio sul tema delle infrastrutture, in cui lo storico che aveva fatto una relazione di base, malgrado che avesse iniziato dicendo: le infrastrutture non sono quelle dei trasporti, poi, di fatto, ha trattato soltanto delle infrastrutture di trasporto. Sono importanti perché anche portano quasi tutte le altre. Le info-strutture, le integrazioni e gli assiemaggi delle reti, eccetera, eccetera, quindi sono molto importanti, però dobbiamo sempre ricordare che esistono anche le altre infrastrutture. Il concetto di rete implica quasi fisiologicamente il concetto di pianificazione, di programmazione, di progettazione, di integrazione e, quindi, a monte riguarda il concetto delle politiche. Questo è il punto di fondo. Anche per rispondere a qualche questione sollevata dal sindaco Mennitti, io credo che un punto di debolezza del nostro processo decisionale, sia rappresentato proprio dalla scarsa capacità di contrattualizzare le politiche. La programmazione la facciamo a valle della contrattualizzazione delle politiche, per cui il nostro sistema decisionale è sempre e perennemente in difficoltà, perché non c'è l'accordo di una contrattualizzazione delle politiche. Scimmiettiamo il sistema francese però non ci rendiamo conto che quello nasce intanto in un sistema molto diverso, in cui, ricordate sempre, è normale l'espressione di quel sindaco che tornò a casa dopo aver

contraddetto il mandato dei suoi cittadini, nel senso che i suoi cittadini gli avevano dato il mandato di andare a Parigi e contestare il progetto dell'alta velocità, si trattava del sistema della Provenza, e lui, tornando a casa, fu messo naturalmente sul banco degli imputati perché aveva, invece, dato un suo assenso al progetto. Lui rispose: lo Stato me lo ha chiesto. Capite, qui non siamo in una situazione nella quale qualcuno dice: lo Stato me lo ha chiesto. Allora perché però può essere utile questo? Perché comunque, all'interno di quel processo decisionale, c'è una forma di contrattualizzazione. La prima alta velocità francese, oggi procura vantaggio alle regioni. Oggi l'alta velocità è una chance per i territori locali, perché nel processo di ricostruzione complessiva, si è programmato il trasferimento, per esempio, dei trattori di prima generazione sul trasporto regionale. Guardavo ieri, con invidia, 170 km di rete ferroviaria urbana programmata a Parigi nel progetto Gran Paris e di un avvio degli studi sul collegamento fluviale Parigi-Dunkerque. Si può programmare anche in periodo di riduzione di risorse, perché il disegno del futuro bisogna comunque averlo, la programmazione comunque dobbiamo farla con una prospettiva futura, non soltanto giorno per giorno, e, quindi, questa attività è assolutamente necessaria. Io credo che sia forse addirittura più facile farla in momenti di difficoltà come questi, e non quando c'è la risorsa che può essere impiegata. Perché, a quel punto, il breve periodo, la lista della spesa, il progetto immediato, eccetera, eccetera, può essere addirittura sviante rispetto ad un momento di riflessione di più lungo periodo che dobbiamo inevitabilmente fare. Dicevo prima il concetto di rete, il concetto di sistema, ma se già fossimo capaci di pianificare, nella logica del settore, probabilmente già sarebbe qualcosa. Purtroppo, invece, in questo approccio di tipo incrementalistico, molto spesso perdiamo di vista anche quella che è la logica complessiva

del settore. Oggi si sta finalmente facendo un grande sforzo, riprendendo le tradizioni dei piani precedenti, proprio per creare questa condizione ed anche per far derivare da questo tipo di pianificazione, le varie classificazioni in ordine a quelli che sono gli impegni e le conseguenze di questi impegni sulle classificazioni delle reti. Perché oggi sulla rete stradale e autostradale dobbiamo fare certe cose, le gallerie che appartengono a quella rete sono soggette a particolari attenzioni imposte dall'unione europea. E, quindi, questo tipo di classificazione, oggi torna anche funzionale nella determinazione anche dell'allocazione delle risorse, quindi è particolarmente importante. Penso che Ercole Incalza, naturalmente, poi ne parlerà perché è uno dei punti di partenza del ragionamento che si sta facendo e che si è fatto sull' "Allegato Infrastrutture", che il Ministero delle Infrastrutture continua, per legge, a produrre. Un altro aspetto che vorrei però ricordare, è quello delle condizioni che sono necessarie per questo tipo di approccio, per il successo di questo approccio. Io credo che innanzitutto sono condizioni culturali e sociali, poi economiche ed organizzative. Prima di tutto quelle culturali. Non dimentichiamo che noi, qualche anno fa, abbiamo fatto una legge, il Parlamento italiano emana una legge per bloccare la costruzione delle autostrade. Cioè per il no. Ma perché c'è bisogno di una legge per bloccarla? Non programma, non finanzia. Ma, ideologicamente, fare una legge per andare contro, è una cosa abbastanza incredibile, perché non si ha fiducia che la direttiva politica venga rispettata, quindi si deve fare una legge per impedire. Quella legge, naturalmente, produsse danni incredibili, le ultime opere realizzate, sotto la spada di Damocle del blocco, sono opere anche di scarsa qualità tecnologica, fatte di corsa. I meccanismi finanziari furono tutti alterati, certi finanziamenti andarono verso una parte piuttosto che nell'altra, in ordine proprio, non tanto in una

logica di programmazione corretta, ma in ordine al blocco che stava per subentrare. Quindi è un problema culturale complessivo. Troppo spesso si sente dire oggi che le infrastrutture non sono più strutturanti. Quanti teorici dicono: basta, non sono più strutturanti. Poi tutti ranking che ci citava Bucchioni mostrano il contrario. Però c'è un'ideologia forte nel nostro paese per sostenere che le infrastrutture non hanno più questa capacità. È ovvio. E ovvio che non abbiano più la capacità strutturante che avevano un tempo, perché è proporzionale questa capacità al livello di dotazione, più elevata è la dotazione, e più è ridotto l'effetto. Ma l'effetto di rete che si produce, magari minimo, può essere significativo perché risolve appunto i problemi dell'ultimo miglio e quant'altro perché crea le connessioni e, quindi, comunque, struttura il territorio. Certo, oggi i sistemi economici ed i processi di urbanizzazione non sono più quelli di un tempo e, quindi, è chiaro che l'uso del suolo, per ritornare alle vecchie distinzioni che faceva il d.p.r. 616 del '67, più chiare di quelle che poi la legge costituzionale il tre del 2001 ha tentato di fare, è evidente che oggi ci sono determinati usi del suolo che hanno una capacità strutturante maggiore degli assetti, ma non per questo non si devono realizzare gli assetti, altrimenti gli usi portano alle concessioni senza assetti. È chiaro che determinate attività funzionali hanno una capacità di impulso e di intuizione superiori ad altre forme di investimento. Quindi, teoricamente, sappiamo che c'è un'inversione dei pesi in una capacità strutturante, molti assetti urbani sono più strutturanti che il non avere azioni interurbani, e ovvio, è evidente. Però, non per questo, non si debbano connettere quei sistemi, anzi vanno assolutamente connessi. Nel discorso culturale rientra anche la questione che ci dava Bucchioni del mimbi e del minto che io traduco ancora più brutalmente, mai sotto il mio dovere di firma, sì, perché ormai è certo, è andato subito sull'amministrazione, anzi molto di

più sull'amministrazione. Un'altra questione è quella di tipo economico ed organizzativo, probabilmente più quello organizzativo che economico e non ci entro perché appunto penso che ne parlerà senz'altro Ercole Incalza appunto su questa forma di pianificazione, quella nuova che si sta portando avanti, il piano della logistica è già una prima manifestazione. Per avvicinarci un poco alle questioni operative, per cercare di uscire dal taglio così, un po' metodologico di questo mio intervento, io credo che questa attività che molto spesso si sta facendo oggi, viene definita di riprogrammazione, in senso un po' dispregiativo, in realtà, invece, abbia un grande valore perché questa riprogrammazione non è soltanto formale, ma è anche sostanziale, perché sta facendo selezione, sta facendo priorità e, quindi, è una riprogrammazione che davvero disegna il futuro, lo disegna per l'intera Italia e lo disegna per territori. Qui, probabilmente, c'è, come diceva Caiulo all'inizio, ricordando alcune grandi infrastrutture regionali che non hanno visto una partecipazione, in termini anche simbolici, sotto il profilo finanziario, delle regioni interessate, attraverso, per esempio, i cosiddetti piani strategici, è perché non possiedono veri progetti di territorio, perché non ci sono costruiti dei veri progetti di territorio certi, dove i sistemi urbani sono integrati con i sistemi infrastrutturali, nuovi sistemi ambientali sono individuati e compatibilizzati ex ante, questo è il punto, vanno compatibilizzati ex ante, perché poi la compatibilizzazione sul progetto porta inevitabilmente a quel scontro o conflitto con l'ambiente e, quindi, con il problema perverso delle compensazioni che, spesso, portano a far eccedere i costi delle opere e che poi diventano anche una forma di avversione del processo decisionale. Fra l'altro, l'esperienza noi l'abbiamo già avuta nel nostro paese. Ricordatevi che tutto il tema dell'energia con le leggi 8,10 di qualche anno fa che prevedevano quella riduzione del costo del

kilowattora alle comunità che accettavano di essere sedi di impianti di produzione energetica. E si cominciava trattare da quel valore in su, perché quella era data per legge, quindi era scontato. Io lo dico da anni inascoltato, si deve fare una regulation sulle misure di compensazione. Finalmente il decreto di Lupo scrive che devono essere coerenti con l'opera, devono essere in link. Addirittura nel '79-'80, la Francia quando recepisce anticipatamente addirittura per rispettare la direttiva comunitaria, la logica della VIA, fa immediatamente 12 regolamentazioni delle misure di compensazione opera per opera. Noi quando facemmo i progetti della variante di valico, all'epoca camerale, ci si chiedeva di riforestare tutto l'Appennino e di fare un ospedale da 100.000 posti. Ma era coerente con le infrastrutture? Poi nel tempo le cose sono un po' cambiate, però questo tipo di richiesta di compensazione chiaramente mette in evidenza come il parere è subordinato spesso ad altro. Il che, naturalmente, non è corretto. In questi progetti di territorio si deve fare coesione sociale ed economica, e, quindi, sono delle anticipazioni di quel processo di contrattualizzazione delle politiche che ci portano alla certezza, l'accettazione certa nel tempo della programmazione. Allora si può anche immaginare, per esempio, una forma project finance di tipo territoriale. Vedete, il tanto discusso, criticato modello di finanziamento del quadrilatero, attraverso la società, quello del Umbria market, attraverso la cosiddetta cattura del valore, a parte che ci ha preso posti illustri nelle leggi sui contributi di miglioria di Giolitti dei primi anni del secolo scorso, e oggi guardata con grandissima attenzione in un paese come gli Stati Uniti, probabilmente il paese che sta più approfondendo il tema di come il territorio può essere coinvolto attraverso i sistemi di tassazione, eccetera, eccetera, a finanziare le infrastrutture necessarie. Se io ho un progetto di territorio certo posso fare un project financing di

lungo periodo, coinvolgendo pubblico e privato, non necessariamente, ripeto, su un'opera, ma su un sistema e, quindi, magari anche su piccoli sistemi, proprio per quelle sconnessioni che spesso sono quelle decisive per la funzionalità complessiva del sistema. Ripeto, sulla questione del progetto, che poi è un po' il nodo di tutto questo, io reputo che i format che oggi abbiamo a disposizione, attraverso il regolamento dei contratti pubblici, sono sicuramente garanzia di una buona qualità del progetto ed il punto fondamentale però rimane la qualità della domanda pubblica. In questo c'è una certa latitanza nel senso che il primo che non esegue questa definizione è l'amministrazione che dice cosa gli serve, segue il responsabile unico del procedimento che dimentica sempre che deve fare una relazione qualificata, si deve prendere le responsabilità nel qualificare il tipo di domanda, perché solo con una qualificazione precisa della domanda nasce la possibilità che il progetto sia rispondente a qualche cosa, nasce la possibilità che quel progetto sia ben verificato e che poi, magari, sia anche ben validato. Guardate che questo è un problema apparentemente solo tecnico, ma che è diventato di importanza decisiva sotto il profilo politico anche relativamente all'istituto del cosiddetto dialogo competitivo. Perché lì i termini per la possibilità dell'applicazione di questo strumento, sono appunto l'innovazione e la complessificazione del procedimento finanziario. E, quindi, sono due temi rispetto ai quali occorre naturalmente avere una buona domanda pubblica, anche se, sappiamo bene, secondo me è opportuno ampliare lo spazio al mercato privato sulla progettazione del campo di project finance. Un'ultima osservazione, relativamente al periodo, il periodo difficile, le crisi delle risorse, la frammentazione politica, per carità, però io credo che su alcuni temi, in generale, appunto il paese dovrà e saprà ritrovare coesione e credo che proprio la problematica della cosiddetta

perequazione infrastrutturale, di cui alla legge sul federalismo, potrebbe essere, come fu negli Stati appena, appena unificato appunto, post Stati unitari, un momento importante, come lo è stata la ricostruzione del secondo dopoguerra. Io credo che questo tema, se lo affrontiamo correttamente e con il respiro culturale giusto, è un grande momento, perché è un grande momento di effettiva realizzazione della coesione. Però dobbiamo probabilmente uscire dal criterio che perequazione infrastrutturale significa semplicemente uguaglianza di dotazione, in proprio di misure, che è quello che, invece, sta accadendo. Perché proprio sulla base di quei ranking, proprio sulla base dei ranking interni, Istituto Tagliaferri e quant'altro, si sta operando nell'ottica di uguagliare il livello di dotazione. Questo non fa integrazione, fa separazione. Noi dobbiamo trasferire questo concetto verso quello della uguaglianza dell'opportunità di accesso, rispetto al quale i vari territori daranno soluzioni adeguate, perché le soluzioni sono diverse da territorio a territorio e, quindi, come nel fortunato slogan statunitense che sanciva la natura delle politiche di rinnovo urbano in un paese federalista, quale ben sappiamo essere gli Stati Uniti, concludo il mio dire, politiche centrali per soluzioni locali. Questa della perequazione infrastrutturale è sicuramente quella che più ci interessa in ordine ai temi di queste due giornate di lavoro. Non dico altro perché l'ho fatta un po' lunga, ma relativamente alla questione città-porto, una sola annotazione. Io credo che c'è un punto di debolezza concettuale che è stato introdotto nella legge 84. Io non condivido la definizione, anche naturalmente da cittadino, da amministratore, non condivido la natura che la legge 84 dà al piano regolatore del porto. Perché oggi noi assistiamo ad una deriva immobiliare dell'approccio urbanistico, deriva immobiliare dell'approccio urbanistico, perché quel piano è stato configurato come se fosse un piano

regolatore urbano, addirittura il piano particolareggiato di una parte del porto. Avergli dato questa connotazione, e purtroppo si continua su questa linea, sta portando a quella sorta di deriva immobilista di cui, troppo spesso, si vedono tentativi, progetti, in qualche caso anche realizzazioni, in ordine anche al fatto che, naturalmente, c'è una difficoltà di risorse. Io sono convinto che il piano regolatore del porto deve essere concepito soltanto come un elemento della catena trasportistica. Sta nella logistica, nonostante la dimensione fisica la sua natura. E, invece, si è tradotta in una dimensione sostanzialmente di tipo urbanistico, per di più convenzionale. Perché noi oggi abbiamo un paradosso e, probabilmente, è più flessibile la pianificazione urbanistica con tutto il suo sistema di momenti non conformativi della proprietà, e poi momenti conformativi, rispetto a quanto è rigido il piano regolatore portuale. Il piano regolatore portuale io l'ho sempre interpretato come il plan layout di un'industria. Invece, la connotazione che gli è stata data è quella urbanistica. Questo determina le difficoltà dell'intesa, questo determina le difficoltà della logica delle relazioni esterne e dell'interland nel suo complesso con porto, e, quindi, quelle difficoltà appunto del famoso tema dell'ultimo miglio. Io penso che è lì che bisogna lavorare. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questa relazione)

Ing. Donato CAIULO: Ringrazio il professor Karrer, quindi, nel passare la parola all'Ingegnere Ercole Incalza, capo della Struttura Tecnica di Missione presso il Ministero delle Infrastrutture, ripropongo quella domanda, una domanda forse impertinente alla quale può anche non rispondere, poi risponderà sicuramente il sottosegretario Giachino. Il professor Karrer parlava della qualità della domanda pubblica. Lo slogan politiche centrali e soluzioni locali e la deriva immobilista. Però,

siccome lei, caro sottosegretario Giachino, non c'era, la ripeto. Noi abbiamo il corridoio adriatico che doveva essere completato con il raddoppio dei binari entro i primi anni 2000, oggi, 2011, la tratta Termoli-Lesina è ancora a binario unico. Problemi nella valutazione del progetto tra Ministero dei Beni Culturali e Ferrovie dello Stato, eccetera. Ora, il costo dell'intervento, dai 200 milioni iniziali, era lievitato ad 1 miliardo di euro, per riscontrare tutte le prescrizioni; ora, pare che con un nuovo progetto da 500 milioni di euro si riesca a trovare l'accordo con il Ministero dei Beni Culturali per approvarlo. Però ci sono stanziati solo 200 milioni di euro. Però, diversamente, ci sono circa 400 milioni di euro sul nodo ferroviario di Bari. E qui, un ruolo lo ha di certo la deriva immobilista a cui accennava il professor Karrer, in quanto il nodo ferroviario di Bari è soprattutto un progetto di valorizzazione immobiliare dei sedimi ferroviari, cioè delle proprietà di RFI. Allora, forse, la città di Bari non sarà d'accordo, però forse, in una logica nazionale, in una politica logistica e di sistema a livello nazionale, è più importante realizzare il nodo di Bari oppure completare il raddoppio della linea adriatica e permettere ai tre porti pugliesi di essere competitivi a livello internazionale e, quindi, di poter ospitare una grossa azienda terminalista come la Msc etc? Forse, tocca allo Stato dare la linea e le priorità: quindi politiche centrali per soluzioni locali, e nell'esempio fatto dare questa priorità logistica, cioè il raddoppio della linea adriatica. Grazie.

Ing. Ercole Incalza – Capo Struttura Tecnica di Missione presso Ministero Infrastrutture e Trasporti: Ho chiesto gentilmente a Bucchioni di fermarsi un attimo, però apro il mio intervento, per rispondere al problema del terzo valico, perché altrimenti creiamo delle confusioni gratuite in un momento politico talmente delicato che sembra quasi uno

schieramento di contrapposizioni scorretto. Guardi, nel 2003, quando esaminammo i progetti per le reti Ten, i selettori, come lei sa, eravamo cinque persone di cui chi le parla era la persona più modesta perché, senza dubbio, non all'altezza. Le altre erano la De Palacio, VanMiert, la Neslie Kroes, che attualmente è la vice presidente dell'unione europea, poi c'era Narrand che era il responsabile francese ed il presidente della BEI. E su 138 progetti, come lei sa, ne scegliemmo 17, con un cinismo che vedeva solo me non disposto ad accettare un simile cinismo, da tipico salentino, quindi molto più disposto al compromesso, che ad un'azione così dura, ma scegliemmo 17 progetti. Solo 17 progetti avendo un paese, come l'Italia, una indicazione iniziale, perché aveva soltanto, come lei sa, la Trieste -Kiev, cioè nulla, poi aveva un Verona-Monaco, cioè nulla. Costruimmo il corridoio sei, come all'epoca si chiamava il corridoio cinque, il corridoio uno e ci inventammo, concordandolo con la Svizzera, il corridoio 24, il Rotterdam-Genova. Mi soffermo, invece, a chiarire un equivoco, sul concetto di lotti costruttivi. Questo è normale governo, questo Parlamento ha, nel bene o nel male, trovato una soluzione validissima, che annulla, guardi, la vecchia logica dei lotti costruttivi che partivano e non finivano e, quindi, didatticamente, un errore ha fatto questo governo a non raccontare che cos'è il lotto costruttivo previsto dalla legge e garantito in termini, non solo cogenti, ma chiarissimi. Non è pensabile che parta un'opera, senza che non ci sia un tesoretto di garanzia per copertura completa. E le faccio, in pochi secondi, la dimostrazione di questo fatto. Esistevano soltanto tre progetti scelti come lotti costruttivi che dovevano essere progetti con oltre 2 miliardi di lavori e dovevano essere ubicati sulle reti ten. Quindi due vincoli sostanziali. Ed erano uno il corridoio 24, uno il corridoio cinque ed uno il corridoio uno. Due: si chiedeva che, una volta identificato il valore

assegnato nel lotto, lo Stato avesse un tesoretto di garanzia fino a 10 miliardi. E la legge lo dice, per cui il Milano-Genova, il terzo valico costa 6.200.000.000, c'è una disponibilità di 790 milioni, quindi c'è un residuale di esigenza di 5.410.000.000. Poi c'è il Brennero: costa 3.800.000.000, c'è una disponibilità di 800 milioni, c'è una residualità di 3 miliardi. E poi c'è la Brescia-Treviglio che costa 1.450.000.000, per arrivare a 2.100.000.000, quindi rimangono circa 700-800 milioni per arrivare a 10 miliardi. Questo il pacchetto che garantisce nei tempi la realizzazione non del segmento, ma dell'intero sistema, per cui sbaglia il consorzio Cogit quando dice delle cose che sono false, cioè 6.200.000.000 sono un contratto da 6.200.000.000 e non da 790 milioni. Quindi questa è la prima precisazione. Perché questa cosa qui? Questo gioco è un gioco solo per non fare, è un gioco banalissimo, tanto è vero che la Germania sta facendo la stessa cosa, tanto è vero che la Francia sta facendo la stessa cosa. Qual è la stessa cosa? Che se noi avessimo approvato 6.200.000.000, o 4 miliardi di euro per il Brennero, saremmo andati su Maastricht per 6.200.000.000 e 4.000.000.000 di euro. Quindi questa considerazione banale va raccontata e, ripeto, è responsabilità nostra non averlo fatto, perché in questo modo si chiarisce non l'intelligenza di un governo, ma l'intelligenza di un Parlamento che ha capito la logica della frantumazione degli investimenti. Stiamo facendo la stessa cosa per la Torino-Lione, quando parliamo di fasizzazione parliamo di questo. E il 24 maggio, l'altro giorno, il tentativo di accordo con la Francia su questo punto è stato raggiunto. Quindi l'ho voluto fare, mi scusi, ma proprio perché, essendo una persona legata al Propeller, non potevo lasciare non chiarita una cosa che la stampa, purtroppo, gode nel raccontarla in modo non corretto. Perché, ogni qualvolta si può dimostrare che il governo, questo Parlamento, non commettono cose corrette, la stampa

ne gode. Mi scuso di questa premessa ma la ritenevo utile. Entrando nel merito del mio intervento, io, intanto, ringrazio il Propeller che mi ha consentito di tornare a casa, ma la cosa importante è che il Propeller ha approfittato di una scadenza temporale che è rarissima. Guardate, quello che stiamo vivendo quest'anno, il 2011, è un anno di grande importanza perché è un anno cerniera per le cose che dirò e il prossimo decennio è un decennio importantissimo. Ed è talmente singolare questo passaggio perché in fondo è finita quella che io chiamo la quarta fase, che ci ha visto, dal dopoguerra ad oggi, in presenza di quattro distinte fasi che, onestamente, hanno caratterizzato un'evoluzione o un'involuzione del paese che, spesso, non riusciamo a misurare. La prima fase è stata quella della ricostruzione durata 10 anni che ha caratterizzato il paese in modo quasi anomalo perché è emerso un DNA degli italiani completamente diverso dal DNA naturale, cioè gente capace di azzerare la burocrazia, gente capace di realizzare davvero le cose decise e, quindi, gente che, in fondo, poi, come dicevo prima, in 10 anni ha ricostruito un paese organicamente distrutto. Poi è scattata la seconda fase, quella del dirigismo burocratico. Una seconda fase che è durata 15 anni, che l'abbiamo dimenticata anche se poi nel tempo è vicina, in cui il Ministro dei Lavori Pubblici era presidente dell'Anas ed Ministro dei Trasporti era presidente delle ferrovie, cioè una realtà quasi monarchica di controllo e di gestione del potere che oggi ci sembra lontana, ma, in realtà, si è conclusa intorno ai primi anni 80, ed è stata una delle fasi in cui, ripeto, il governo era un governo forte, un governo pesante e non un governo leggero. Poi una terza fase, quella della programmazione e della pianificazione ed a questo tavolo c'è un firmatario ancora in vita, Franco Karrer, ma scherzo, ché sono pochi gli amici protagonisti del progetto 80, che è stato la chiave dell'avvio di un processo di pianificazione e di

programmazione del paese. C'è stato anche il piano generale dei trasporti, la cui legge l'abbiamo dimenticata, ma è stata l'unica legge dinamica del processo di pianificazione nazionale. Ed è stato un periodo interessante perché, nel bene o nel male, le regioni, dopo 15 anni di torpore e di assenza, si svegliano e incominciano a diventare interlocutori forti, interlocutori veri. E poi la quarta fase. La quarta fase è quella dell'ultimo decennio, in cui, non solo per la legge obiettivo, questo governo e questo Parlamento sono riusciti a fare, ad investire, e forse spesso lo dimentichiamo, opere che nell'arco temporale, soprattutto nella seconda e terza fase, non avevano superato i 7 miliardi di euro. Ebbene, invece, in questa quarta fase, siamo stati capaci di realizzare 60 miliardi di euro. E dico: questa quarta fase ha visto poi una cosa che spesso sottovalutiamo. Le regioni hanno scoperto un ruolo potente, mi dispiace che il ministro Fitto non sia presente, ma pochi notano che un organismo che si chiama Conferenza Unificata Stato-Regioni che, onestamente, negli anni '70-'80, era un'interessante club di soggetti, è diventato un organismo non forte, fortissimo, condizionante, vincolante a tal punto da cambiare, molte volte, quelle naturali evoluzioni, anche le norme e, quindi, anche forte nel senso che è riuscito anche ad essere trasversale nel processo decisionale. Come vedete, quindi, queste quattro fasi sono state, a mio avviso, concluse. Che cosa è successo nel 2011? E che cosa è successo negli ultimi due anni? Guardate, io ho scritto il mio intervento che sembra collegarsi a quello che diceva l'amico Mennitti. Sono successe due cose che forse ancora o non abbiamo capito, o non abbiamo misurato. Uno è il federalismo fiscale, la legge 42, e l'altra è la legge 96, fatta da un nostro conterraneo, Azzolini, e che hanno cambiato o stanno cambiando le nostre abitudini. La 42, soprattutto l'articolo 16, che è diventato decreto legislativo, e l'articolo 22, leggiamolo, leggiamolo

perché ci cambia sostanzialmente l'approccio al territorio. La perequazione infrastrutturale che tanto abbiamo chiesto e voluto, chi parla e chi è presente come l'architetto Bruno, sa quanto il Salento ha cercato di ribattere e difendere una perequazione infrastrutturale a scala territoriale, bene, l'articolo 22, che è un decreto interministeriale firmato da tre ministri, per la prima volta compare anche il ministro dell'economia e delle finanze, cambia, o può cambiare il processo di gestione del territorio. E così l'articolo 16 che, invece, finalmente annulla una forma di ghettizzazione del mezzogiorno, o delle aree del mezzogiorno, ma comincia giustamente a misurarne l'incisività e la validità. Ebbene, queste due norme, cosa casuale, compaiono contestualmente ad un altro fenomeno che ancora viviamo, che è un fenomeno particolare. Qui un piccolo inciso. Il Propeller Club fa un convegno nel 2008, nel febbraio del 2008, ed alcuni denunciano in quel convegno un segnale anomalo, una crisi nello stoccaggio dei prodotti, un rallentamento nello stoccaggio dei prodotti, riteniamo, essendo il mese di febbraio, che era un dato fisiologico. L'intelligenza economica del paese a giugno, a luglio, ad agosto prevede una crescita del Pil, per il 2009 e per il 2010 del 2,4, 2,6%, dato fornito dalla Banca d'Italia, dal Fondo Monetario Internazionale, dalla Banca Centrale Europea e da tutta, ripeto, l'intelligenza economica di questo paese. Nel 2009 e nel 2010 noi siamo andati sotto del 5%. Una recessione forte, che non avevamo mai vissuto e che ha dimostrato, dobbiamo dirlo, la vera incapacità previsionale del nostro sistema economico. Questa è una pecca che graverà per anni sulla capacità non di prevedere, ma di controllare i processi evolutivi dell'economia. Ebbene, aggiungo, che nel mondo del trasporto e della logistica, non che lo avevamo previsto, ma avevamo capito che c'erano dei segnali di sostanziale crisi, ma non sostanziale,

direi quasi rivoluzionaria crisi finanziaria economica. Ebbene, questo dato, quindi la recessione, ha prodotto un altro fattore, parliamo sempre di infrastrutture. Dal dopoguerra, fino agli anni '80, lo Stato ha garantito il 98% negli investimenti pubblici. Dagli anni '80, fino agli anni '90, quasi l'85%, solo con la legge obiettivo siamo scesi al 50-60%, oggi noi non possiamo garantire più del 30%. Quindi questo è un altro elemento, un altro sistema, direi un altro elemento che blocca ogni invenzione, ogni processo gestionale. Ma veniamo alla legge di Azzolini. Ma perché la legge 196, una legge di bilancio, è importante? Perché ha tolto un giocattolo al mondo politico che fa paura, non c'è più la competenza, ma c'è solo la cassa. Gestire un bilancio dello Stato, non più per competenza, ma per cassa, significa togliere, non al mondo politico, ma togliere agli irresponsabili politici cose che poi non potranno essere realizzate. Bene, questa è una grande azione. Spesso si critica il Parlamento, questo Parlamento, questo governo, e, ripeto, si sottovaluta che questo Parlamento, questo governo ha avuto ancora il coraggio di attivare una procedura che, onestamente, è una procedura antitetica alla fragilità politica con cui vengono raccontati i programmi. Lavorare per cassa, non per competenza, gli amministratori di queste città o, in genere, tutti gli amministratori sanno che non solo è difficile, ma impone un codice comportamentale sulla reale utilizzazione del tiraggio di cassa per gli investimenti che è traumatica, cioè impone a fare davvero e, soprattutto, impone a non programmare azioni che non sono vere. Ultimo elemento, al contorno, è stato quello del sistema comunitario. Io mi rivolgo di nuovo a Bucchioni. Il porto di La Spezia non fa parte, o non faceva parte, dei porti prioritari del paese per la realizzazione di nuove opere. E Bucchioni sa quello che, sia il sottosegretario Giachino, sia il ministro Matteoli, hanno fatto per recuperare. Ma che significa? Che in realtà, nel 2008,

appena diventato ministro, Matteoli ha chiesto formalmente in Europa una rivisitazione; pochi lo hanno notato, ma questo discorso è stato affrontato in due grandi convegni istituzionali dell'Unione Europea, uno a Napoli, l'altro a Saragozza, e si è passati dalla logica di corridoio alla logica di rete. Pensavamo che quest'operazione era soltanto un'operazione di rilettura dell'impianto, ma non è stata tale. L'Unione Europea ha creduto in questa esigenza che l'Italia portava avanti e siamo passati, finalmente, alla rete. E, nel caso specifico, è venuto fuori un sistema di reti anche stradali che non c'era inizialmente nelle reti Ten, una identificazione dei porti prioritari che non c'era inizialmente e così degli interporti e degli aeroporti. Cioè ha preso corpo una normativa comunitaria forte, una normativa programmatica dell'Unione Europea forte che, onestamente, ci porta, o ci apre, un decennio ricco di iniziative infrastrutturali da noi, non solo attivate genericamente, ma attivate in modo concreto perché, onestamente, 10 anni fa non c'era il passante di Mestre, non c'era la Brebbiana, non c'era la tangenziale est di Milano, non c'era, per oltre il 50% finita, la Salerno-Reggio Calabria, non c'erano circa 160 km in più di reti metropolitane, ma non c'era una progettualità compiuta per il ponte sullo stretto e, ripeto, potrei continuare ad elencare una serie di investimenti realizzati come, ad esempio, 1000 km di rete ad alta velocità che, ripeto, nel 2000 noi avevamo completato soltanto in parte, la Roma-Napoli. Perché dico questo? Perché i prossimi 10 anni sono gli anni del fruire, gli ultimi 10 sono stati gli anni del fare, il prossimo decennio è il decennio del fruire, cioè nel misurare realmente il ritorno di investimenti e, soprattutto, la capacità di questo paese di gestire un impianto infrastrutturale così articolato. Io però volevo fare una considerazione finale. Molte volte noi ci chiediamo per quale motivo inseguiamo la infrastrutturazione di questo paese e, quindi, mi ricollego alla domanda di

Caiulo, se è per un fatto immobiliare, per un fatto di patrimonializzazione. Purtroppo non è così, guardate. Ultimamente l'Austria ha anticipato al sottosegretario Giachino che fra tre anni chiude il Brennero, chiude la strada del Brennero, perché, avendo finito la parte del sistema ferroviario del **Gottardo**, può permettersi il lusso di attivare un processo di restyling sostanziale. Perché faccio questa considerazione? Perché quella corsa che è stata fatta nell'ultimo decennio, dai governi Berlusconi del 2001 e del 2007 partiva da un dato che fa paura, un dato che fa più paura del debito pubblico, che noi ricordiamo sempre. Ma il debito pubblico, quantomeno, è un dato statico che può crescere, noi, invece, normalmente paghiamo non il debito per mantenere adeguato il servizio del debito, ma paghiamo una cosa che costa 56 miliardi al paese, per quanto riguarda il trasporto delle merci ed 11 miliardi per quanto riguarda l'urbano. Per cui, per poter capire quello che il sottosegretario Giachino sta facendo da un anno è mezzo, in modo dedicato, cioè il piano della logistica, servono questi due dati. E a che servono questi due dati? Perché il costo da congestione, il costo da saturazione degli assi, ed il costo da monomodalità del sistema, ammonta a 56 miliardi di danno. E perché comporta 56 miliardi di danno? Può essere anche un dato che Ercole Incalza, per un discorso di gratuita informazione, vuole dare a Brindisi. No, è un dato che in varie occasioni sia Giachino che io ribadiamo. La produzione industriale ha nel nostro paese una soglia di 980 miliardi di euro, dei quali il 2,4 % è l'incidenza della congestione, misurabilissima, e questo è un dato che produce un gap tra la nostra organizzazione logistica e quella degli altri paesi, che è pari al 6%. Questo moltiplicatore porta a 56 miliardi di euro il costo da congestione. Per quanto riguarda, invece, l'urbano, sapete benissimo che 11 miliardi di euro è stata la cifra del 2010, Roma ha raggiunto 1 miliardo e ottocento

milioni di euro, sono dati che noi paghiamo sistematicamente ogni anno. Tra questi elementi, quello della saturazione fa più paura perché, se voi pensate che l'arco alpino aveva nel lontano '67 circa 19 milioni di tonnellate di merce, come transito, e oggi ne ha 150 milioni, perché mi chiederete nel '67? Perché dal '67 ad oggi non abbiamo realizzato nessun nuovo valico. Questa serie di dati, questa serie di urgenze, quindi, ci portano a vivere il prossimo decennio con una corsa realmente preoccupante che poi, a questo punto, che cosa succede? Succede che realtà territoriali come questa, parlo della regione Puglia, dove si movimentano 60 milioni di tonnellate di merce, ma si movimentano per il 96% su strada, dove la ferrovia ne movimenta, praticamente, soltanto 100.000 t, cioè nulla, e dove il rapporto mare-ferro o mare-strada, è il 0,4%. È questa roba dove va? Va ai valichi. E come arriva il valichi? Ancora in modo normale, ma fra tre anni, o fra due anni, avremo il cadenzamento. Che cos'è il cadenzamento? Da Barletta, chi va a Lione, prenota un transito al Frejus e rimane in attesa al Frejus, con il che torniamo ad essere un paese non terzomondista, un paese fuori da ogni logica di mercato. Ora, questa psicosi, questo trauma porta il 2011 ad essere un anno, come dicevo all'inizio, un anno cerniera, ricco di fatti veri come la legge sul federalismo fiscale, ripeto a tutti, leggetela, perché noi siamo stati mentalmente deformati dallo schieramento leghista, pensando che questa fosse una legge che interessava essenzialmente determinate aree. Guardate, interessa purtroppo nel senso dell'urgenza, a capirla, purtroppo proprio il nostro territorio. Abbiamo questa legge 196 che, ripeto, leggiamola perché ci cambia completamente, soprattutto per i sindaci che hanno vissuto sulla prova per l'assurda norma sul patto di stabilità, la 196 sarà sicuramente un riferimento di aiuto. E concludo con un'ultima considerazione. Se per caso davvero riuscissimo in questo

prossimo decennio a cambiare l'offerta infrastrutturale, qual è il vero limite che questo paese ha? Lo accennava in parte Karrer, nella qualità gestionale del sistema sia territoriale, sia locale, sia finanziario. E questo, purtroppo, è qualcosa che non c'entra con il Ministero della Pubblica Istruzione, è un problema che riguarda tutti noi, non essere riusciti ad inculcare, ciò lo dico per la fascia generazionale nostra, inculcare nelle generazioni più giovani l'esigenza di apprendere davvero non solo elementi di intelligenza innovativa, quanto le più banali logiche di gestione del nostro paese. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questa relazione)

Ing. Donato CAIULO: Ringrazio l'ingegnere Incalza. Le conclusioni le trarrà il sottosegretario Giachino. Abbiamo un quarto d'ora per fare alcune domande. Se cortesemente alza la mano chi vuol fare una domanda, magari tutti quelli che vogliono intervenire, così regoliamo gli interventi. Prego.

Dott. MASUCCI - Presidente Propeller di Napoli: Io volevo ribadire quello che ho detto ieri, anche perché, approfittando di così illustri relatori, oltre dell'amico sottosegretario Giachino che concluderà, credo che ci sia un elemento che per noi del Propeller, io sono il presidente del Propeller di Napoli, è un elemento molto chiaro. Noi siamo, come propellerini, quelli che poi nei porti dibattono materie, ed effettivamente questo convegno di Brindisi è stato di altissimo livello. Ma poi conta l'elemento umano. E questo è qualcosa che voi proprio oggi, anche con le vostre relazioni, ci avete dimostrato, di qualcosa per cui ieri, in assenza del sindaco, io ho avuto apprezzamenti per la coraggiosa scelta, per il prossimo presidente dell'autorità portuale di Brindisi. Cioè noi qui abbiamo Giorgio Bucchioni, che io metto personalmente, avendo conosciuto quasi tutti i presidenti di

autorità portuali italiane, da quando la legge 84/94 è andata in vigore, che metto, insieme a Rino Canavese, attuale presidente dell'autorità portuale di Savona, volendo fare delle giuste classifiche, ai primi due posti dei presidenti di tutti i porti italiani. Allora dico: quando voi poi a Roma vi confrontate con i massimi tecnici delle amministrazioni, con i progetti che arrivano dai porti, perché poi questo è qualcosa, certamente è stato interessantissimo sentire cose che in parte conoscevo, ma che in parte ho appreso, ma poi bisogna avere la capacità progettuale ed avere la capacità dalla periferia, dove poi si opera per le infrastrutturazione dei porti, per i collegamenti col territorio, per i sistemi intermodali, di saper colloquiare col centro, di sapere avere quella capacità di essere credibili sia verso il centro che verso il territorio. E allora, quindi, in questa occasione, avendo poi qua il sindaco, effettivamente credo che l'indicazione del professor Harambides che conoscevo personalmente, sono stato relatore insieme a lui in un paio di occasioni in Nord Europa, è un'operazione coraggiosa. Io vedo due strade: o ritornare, come il sindaco ci ha detto, ad una interpretazione corretta della legge 84/94 che, se ce la andiamo a rileggere, fissa quali sono i criteri per la designazione del presidente, o avere il coraggio di una nuova governance, l'ho lanciata ieri, ma la dico anche oggi. Una governance a cui penso, una governance europea in cui ci sia un presidente probabilmente espressione, a questo punto, un po' più federale, quindi del territorio e un CEO, come Anversa, un direttore generale come a Barcellona, che sia qualcuno che dà continuità alla vita del porto. Quello che invece mi preoccupa è avere persone come Giorgio Bucchioni a La Spezia, o Rino Canavese a Savona, che semmai hanno fatto tanto bene per otto anni, si sono dovuti scegliere, o sono riusciti a scegliersi un segretario generale, perché poi quello è stato il loro segreto, comunque di

avere qualcuno che lo coadiuvava e non era espressione di altra parte politica, o quant'altro, che semmai frenava, faceva o creava problemi, ma avere un presidente effettivamente che sa interpretare politicamente, perché dev'essere qualcuno politicamente, non a caso ad Anversa è il vicesindaco della città di Anversa, e poi un direttore generale che, invece, dia continuità all'ente portuale. Ecco, questo è qualcosa che ho detto ieri, mi faceva piacere ribadirla, congratulandomi con il sindaco per la coraggiosa scelta.

Dott. Donato CAIULO: Se non ci sono altri interventi, passo la parola al sottosegretario Giachino per le conclusioni.

On.le Bartolomeo GIACHINO - Sottosegretario di Stato al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture: Grazie. Direi che dopo quello che ha detto Ercole Incalza, ed anche il professor Karrer, c'è poco da dire in termini di contenuti. Però noi, quando parliamo, quando interveniamo, soprattutto se abbiamo anche una piccola responsabilità politica, come la può avere un sottosegretario come il sottoscritto, ci collochiamo nell'ambito di quello che dice il paese. E quello che dice il paese, le scelte che fa quel giorno, il giorno dopo, il giorno prima fanno la qualità del nostro confronto, perché noi non viviamo in un mondo astratto.

Noi siamo a sabato 28 maggio, due giorni fa si è tenuta l'assemblea di Confindustria dove sono state dette delle cose importanti, non tutte condivisibili. Domani c'è un appuntamento politico importante dal quale dipendono una serie di cose. Allora le cose che ha detto Ercole Incalza fanno capire, arrivo alle conclusioni e poi mi spiego, fanno capire benissimo cosa potrebbe succedere nel nostro paese se, per caso, con una lettura dei risultati che ci saranno lunedì pomeriggio, forse una lettura che qualcuno immagina, in caso di risultato non brillante a Milano e a

Napoli, noi dovremo ribaltare il quadro politico, andare alle elezioni anticipate e così via. In tal caso, noi rischieremmo di consegnarci, perché il messaggio di Casini di ieri sera sul rapporto con il PD è molto chiaro, noi rischieremmo di consegnarci a tutti coloro che già una volta hanno bloccato il paese con la legge Libertini del 1975, si chiama così, la ha citata l'altra sera il presidente del consiglio a porta a porta.

Non a caso, guardate che non è che voglio fare propaganda politica, anche se qui c'è qualcuno che vota a Milano, qualcuno che voterà a Napoli, quindi l'occasione è ghiotta. Però vorrei esser chiaro. La legge Libertini viene approvata nell'ottobre del '75, dopo che alle amministrative del '75, la DC, ma la maggioranza di governo di allora, perse le elezioni comunali nelle più grandi città: Torino, Milano. Cosa capitò dopo quelle elezioni amministrative? Arrivò a Torino un sindaco che si chiama Novelli, una bravissima persona, che rinuncia al progetto della metropolitana da 400 miliardi, già approvato, con società già costituite per la realizzazione, e i 400 miliardi di finanziamento dello Stato vengono annullati. Si restituiscono i 400 miliardi allo Stato, che li riutilizza e li destina a Napoli. La partenza della metropolitana di Napoli è dovuta ad una scelta della giunta di sinistra di Torino che era contraria alle grandi opere, e rinuncia alla metropolitana nel '75, metropolitana che stiamo realizzando oggi con dei costi che sono aumentati di 10 volte. Dopodiché fu bloccata anche la costruzione dell'autostrada per il Frejus, che viene realizzata oggi, dopo 10 anni, con dei costi di gran lunga superiori. Fu poi bloccata la costruzione della Torino-Pinerolo, e così via. Tre mesi dopo, sempre nel 1975, in Parlamento passa la legge Libertini che blocca la costruzione delle autostrade. Allora, quando qualcuno dice: 10 anni persi, e parla della lentezza nel fare le scelte infrastrutturali, forse si dimentica delle cose fondamentali. Quali sono i tre errori storici, da

questo punto di vista, del nostro paese, per dirla in grande sintesi? La legge Libertini, che blocca per 25 anni la costruzione delle infrastrutture di trasporto. Nel 1975, vorrei che tutti i diagrammi, che tutte le associazioni forniscono ad ogni convegno, avessero questa data come riferimento, perché nel 1975 l'Italia, fatta a 100 l'attuazione di autostrade d'Europa, l'Italia era a 150. Oggi è a 75. È il '75 l'anno nero, il primo errore storico fu quello. La seconda scelta storicamente sbagliata è quella del referendum sull'energia nucleare, per cui noi che ci eravamo sviluppati nel dopoguerra, grazie ad un'energia che costava poco con l'idroelettrico, grazie alla scelta delle autostrade, grazie alla scelta della politica siderurgica, e grazie ai bassi salari, noi fino al 1975 siamo stati il primo paese in Europa per tasso di crescita, cinque punti percentuali più dei diretti inseguitori.

Dal 1975 abbiamo incominciato a crescere sempre di meno, sempre di meno. Ma le decisioni, gli errori strategici, pensate solo all'energia, oggi sull'energia, questo è un dato semplicissimo, che capiscono tutti, l'Italia spende quattro punti virgola uno sul proprio Pil, mentre la Francia, che è un paese gemello al nostro, ne spende tre. Un punto virgola uno di differenza sul Pil, vale quasi 20 miliardi di euro che noi da vent'anni spendiamo in più sia in termini di competitività, sia in termini di maggiori costi delle famiglie, in termini di maggiori costi per le aziende. La terza cosa, dal nostro punto di vista, grave, e che ci ha fatto perdere tempo e denaro, è il rallentamento negli anni '90 della costruzione della rete stradale ad alta velocità, che noi completiamo soltanto parzialmente, soltanto agli inizi del 2000, grazie alla legge obiettivo. Perché noi, grazie alla legge obiettivo, abbiamo una rete ad alta velocità Torino-Milano, il passante di Mestre è altra cosa di cui ha parlato Ercole Incalza. Però le cose più importanti dal punto di vista strategico, noi le abbiamo potute

sbloccare grazie alla legge obiettivo. Allora dire che questi ultimi 10 anni sono stati 10 anni persi, è un grosso errore che è stato fatto nella relazione di Confindustria di giovedì scorso. Gli anni persi, per la nostra economia, sono quelli dal 1975 in poi, in cui si blocca la costruzione delle autostrade, l'altra è stata il referendum sull'energia, e la terza il rallentamento della costruzione della rete ad alta velocità, che fa sì che il nostro processo di crescita economico continua a calare, calare sempre di più. Ma quando noi diciamo, ed ormai lo dicono tutti, che cresciamo troppo poco, che negli ultimi 15 anni siamo cresciuti troppo poco, dimentichiamo di dire una cosa fondamentale, che è la cosa vera, e cioè noi negli ultimi 15 anni, per dirla in termini molto grossi, ma per farci capire, se ci paragoniamo alla Francia, a causa di quelle scelte strategiche precedenti sbagliate, noi negli ultimi 12-15 anni, abbiamo perso 150 miliardi di euro di Pil. Se noi non avessimo fatto quelle scelte sbagliate, quei soldi sarebbero entrati per 30% nelle tasche delle famiglie, un altro 30% nelle tasche delle imprese, che sarebbero state più ricapitalizzate e non sarebbero state acquistate dagli stranieri, e il restante 40% sarebbe entrato nelle casse dello Stato.

Con quelle risorse oggi Tremonti potrebbe fare molto ma molto di più. Questo è il punto. Allora se qualcuno fa la marcia da Treviso, come è stata annunciata ieri, al termine dell'assemblea di Confindustria, la marcia gli imprenditori l'avrebbero dovuta fare nel 1975, contro la legge Libertini, l'avrebbero dovuta fare contro il referendum sull'energia nucleare e via di seguito. E' per quelle cause che si è bloccata la crescita economica del nostro paese, la si è rallentata. Non mi dilungo sul discorso dei dragaggi ai porti e di tutte le altre questioni che sono alla base dell'analisi del piano nazionale della logistica, cioè l'inefficienza del sistema logistico del nostro paese.

E allora dò un ultimo dato. Negli ultimi 25 anni il nostro Pil che, comunque, è cresciuto di meno rispetto ai primi trent'anni del dopoguerra, è cresciuto dell'89%. Gli investimenti fissi lordi sono cresciuti soltanto di un 30%. Gli investimenti infrastrutturali sono cresciuti solo del 16%, ma sono tutti concentrati, come dice Ercole Incalza, negli ultimi 10 anni (60 miliardi di euro, contrapposti ai sette dei 10 anni precedenti, degli anni '90). Allora di tutto questo, io nella relazione di giovedì 26 maggio 2011 di Confindustria non ne ho sentito parlare, se non per scarsi accenni, ed è bene invece che il paese su questo argomento sia informato. Poi, è stato detto giovedì: abbiamo iniziato la legislatura con 100 deputati di maggioranza in più sull'opposizione e quindi si potevano fare tutte le cose che non erano state fatte negli anni precedenti.

Ci si è dimenticati soltanto di un fatto, che abbiamo gestito e stiamo gestendo, perché non ne siamo ancora completamente usciti, da tre anni, la crisi peggiore degli ultimi 100 anni. Allora qui avete la fortuna di avere un sindaco bravissimo, che queste cose ve le dice, ve le può dire, e ve le dirà, ma dal punto di vista politico, nel dopoguerra, noi abbiamo avuto legislature politiche difficili, quali quelle degli anni del terrorismo, o la legislatura del '47 dove De Gasperi ebbe il coraggio di mettere l'Italia nell'Occidente, di sbattere fuori dal governo i comunisti, con tutte le conseguenze di quegli anni, gli anni del terrorismo appunto. Ma nonostante questo, dal punto di vista economico, dal dopoguerra non c'è stata una legislatura così difficile, non c'è stata una legislatura nella quale per due anni di seguito il nostro paese perde oltre sei punti di Pil. Quando si dice: noi siamo oggi al livello del 2001, ci si dimentica di dire che noi, nei due anni della crisi economica, non causata dall'Italia, ma di una crisi economica mondiale che ha ammazzato alcune economie, che ha messo in crisi economie più importanti della nostra, noi abbiamo perso

sei punti e mezzo di Pil in due anni. E il paradosso nostro qual è? Ne parlo quì rivolgendomi ad un settore economico che gravita nel mondo della logistica, dei trasporti e dei porti. Il paradosso dell'Italia è questo: che siamo tra i paesi che, come ha detto il fondo monetario internazionale, ha gestito meglio la crisi; noi siamo entrati nella crisi col terzo debito pubblico del mondo, e quindi eravamo il primo paese candidato a fare la fine della Grecia, ma non l'abbiamo fatta soltanto perché il nostro paese si è difeso da questa crisi, come nessun altro. Prima Ercole Incalza ha detto una cosa di cui io non ero a conoscenza, e cioè che in un convegno dei Propeller Clubs nel febbraio del 2008, voi avevate rilevato questa crisi. Bene, io invece vi voglio dire un'altra cosa di cui, invece, sono perfettamente cosciente, e cioè, nella campagna elettorale del 2008, siamo al sette o all'otto di aprile, l'allora maggioranza di centro-sinistra disputava, ed era in conflitto, sul fatto di come gestire il tesoretto.

A noi ci è andata di lusso perché il ministro dell'epoca, buonanima Padoa-Schioppa, molto seriamente, possiamo non aver condiviso alcune cose di Padoa-Schioppa, ma da questo punto di vista onore al merito, Padoa-Schioppa dice: non scherziamo neanche, il tesoretto non si tocca. Poi dopo le elezioni cambia il governo, governiamo noi in una fase nella quale era già cominciato a crescere il prezzo del gasolio, e nel mese di maggio si svolgono una serie di cose, vorrei che voi andaste a riprendere sui siti vari le cronache degli eventi economici che si verificano nel maggio 2008. Nel mese di maggio le relazioni degli economisti più autorevoli, più importanti, prevedono ancora una crescita economica del nostro paese. Nel mese di giugno, quando il governo si è costituito, quando le deleghe, anche ai poveri sottosegretari, sono state assegnate, io mi trovo con la prima vertenza dell'autotrasporto, che aveva

programmato il fermo per i primi di luglio del 2008 perché il petrolio era andato a 150 dollari, e il ministro Tremonti e il presidente del consiglio si accorgono che stava arrivando la crisi. Il 13 giugno 2008 convocano una riunione con le parti sociali e annunciano: è in arrivo la crisi, noi vogliamo fare una manovra triennale anticipata, e poi viene varato il decreto 112, e da quel momento cambia completamente la considerazione dell'Europa rispetto all'Italia, dal punto di vista dei conti pubblici, perché sino a giugno, ogni tre mesi ci tiravano la giacchetta per chiederci conto della situazione. Nel giugno 2008 l'Italia è il primo paese in Europa che capisce che arriva la crisi, e fa una manovra triennale con la quale dice all'Europa: guardate, la nostra situazione è questa, noi rivediamo i nostri conti, per i prossimi tre anni, in questo range.

Dopo quel momento il mondo si accorge della crisi e tutto cambia completamente. Noi non abbiamo subito attacchi monetari, non abbiamo avuto conseguenze, abbiamo gestito il problema anche per la capacità dimostrata di saper guardare avanti. Pensate soltanto a un dato che oggi si ripropone, perché oggi, non essendo ancora terminata la crisi, questo tema se lo è posto l'assemblea di Confindustria ieri. E cioè, quando inizia la crisi, nel mese di giugno 2008, le tesi che si contrappongono sono due: la linea della maggioranza, che voleva mantenere la pace sociale e, quindi, decidere di dare duecento milioni di euro in più per l'autotrasporto, per non avere conseguenze come tutti paesi europei che in questi tre anni si sono beccati giorni di blocco dei Tir, sino all'ultimo caso di Shanghai, e la linea della Cgil e di una parte del PD, che chiedevano di aumentare l'indennità di disoccupazione. La linea del governo è stata quella di aumentare la possibilità, la cassa integrazione in deroga, proprio per tenere legate alle aziende l'occupazione. Ma ci pensate voi se noi avessimo accolto la proposta dell'opposizione? Noi

oggi ci troveremmo 500.000, 600.000 disoccupati in più. Con quale prospettiva? Allora noi abbiamo gestito meglio, ma il paradosso dell'Italia è questo, che è stata capace di gestire la crisi economica peggiore degli ultimi 100 anni, come pochi altri paesi al mondo, ma oggi noi usciamo da questa crisi, continuando a crescere poco, come quando vi siamo entrati. Questo è il punto. Ma allora, a questo punto, si pongono le scelte. Noi usciremo dalla crisi se saremo capaci di recuperare il tempo perduto sul discorso delle infrastrutture, sul discorso energetico e sul discorso sul logistico trasportistico.

Faccio un'ultima considerazione, prima di parlare un minuto e mezzo del piano della logistica. Non so se avete letto per intero la relazione della Marcegaglia, che ha letto nella assemblea di Confindustria di giovedì, perché i giornali, la pagina 36 e 37 della relazione della Marcegaglia, non l'hanno letta. Io vi invito a rileggerla, perché a pagina 36, nella seconda metà, non me la sono portata dietro e vi chiedo scusa, a pagina 36 la Marcegaglia dice: se la maggioranza, dopo la chiusura dei ballottaggi, ritiene di poter andare avanti nei prossimi due anni, perché ha i numeri in Parlamento, deve fare delle cose giuste sulle quali noi concordiamo: le liberalizzazioni, le infrastrutture. Questo a pagina 36. Poi, a pagina 37 dice: l'opposizione oggi non ha ancora un progetto riformista credibile. Queste due parti i giornali le hanno dimenticate. Per i giornali è venuto fuori l'attacco al governo sui 10 anni persi, mentre, al contrario, come ha detto brillantemente Ettore Incalza, questi anni non sono stati persi, dal nostro punto di vista, perché ci mettono nelle condizioni oggi, se continua la legislatura, se continua questo quadro di governo, che ha chiari i motivi perché il paese cresciuto di meno, di realizzare le scelte per farci tornare a crescere di più. Credo che ci siano le condizioni affinché nei prossimi due anni, anche nella scarsità di risorse, potremmo fare cose importanti.

Piano della logistica. Allora il ragionamento del piano della logistica è semplice, ed è questo. Nell'attesa che si realizzino le grandi infrastrutture dei trasporti, dico quest'altra cosa proprio perché Ercole è una persona gentile, io, invece, faccio il politico e posso consentirmi di accentuare leggermente la polemica.

Quando Incalza ha parlato del corridoio adriatico, e poi ha parlato del corridoio Genova-Rotterdam, ha dimenticato di dire una cosa che gli va a merito, o va a merito del governo Berlusconi. Allora perdiamo un minuto ma serve a chiarirci l'interesse strategico nel nostro paese. Quando cade il muro di Berlino, si accelera la globalizzazione del mondo, si aprono i mercati. Allora l'Europa decide di collegare, di mettere in rete il più grande mercato di consumo del mondo, e nasce il progetto delle reti ten. In quel progetto l'Italia è coinvolta con il corridoio cinque Lisbona-Kiev, che era poi la grande intuizione di Cavour, unire l'Europa dall'Atlantico agli Urali, e che è quel grande corridoio trasversale che collega paesi che, messi insieme, fanno il 36% del Pil, e questo corridoio attraversa la nostra pianura padana, e si incrocia a Verona col corridoio per Berlino. Poi, nel 2003, grazie anche al lavoro che tu hai fatto in quel gruppo, quel lavoro del 2003, nel semestre di presidenza italiano in Europa si conclude questa revisione delle reti ten, che viene presentata dal governo italiano ed approvata all'unanimità dall'Europa nel 2004. Quali sono le novità? La novità, e qui facciamo la polemica, e che nel 2002, in previsione del semestre di guida in italiano, Confindustria organizza un convegno nel novembre, all'EUR, al quale partecipano, come relatore, il ministro Lunardi, il ministro Buttiglione e l'ingegner Ercole Incalza.

Il vice presidente di Confindustria, Preziosi, responsabile delle infrastrutture, presenta una cartina, oltre che una relazione, sulle reti ten. Da quella cartina, vi prego di procurarvela, manca la Genova-Rotterdam,

manca il corridoio 24. Il corridoio 24, insieme al corridoio adriatico, aggiunto agli altri due corridoi, corridoio cinque e corridoio uno, fanno sì che l'Italia diventi l'unico paese in Europa che è attraversato da quattro corridoi che si incrociano tutti nella pianura padana. Che è la dimostrazione, come dire, la infrastrutturazione di quella che viene chiamata la piattaforma logistica del Mare Mediterraneo. Bene, piano della logistica. Allora il ragionamento lo prendo dal fondo, parlo ad un sindaco che, prevalentemente, è un politico, che magari la logistica, come dire, non la segue, però vorrei farmi capire. Se noi, tra 10 anni, attraverso la grande scelta dei lotti costruttivi, ed attraverso il recupero delle risorse che si sta facendo al ministero dell'economia, sperando che la nostra crescita economica si metta a livello delle altre, se noi tra 10 anni avremo realizzato il corridoio cinque, la Genova-Rotterdam, il corridoio uno, il corridoio adriatico, noi avremo l'infrastrutturazione ideale per il nostro paese. Ma non ci servirà a niente se noi, nel frattempo, non avremo realizzato lo sportello unico doganale, la riforma della distribuzione urbana delle merci, la riduzione dei tempi di attesa al carico ed allo scarico delle merci, se non avremo risolto il problema dei viaggi di ritorno a vuoto che ci costa da solo 6 miliardi di euro, cioè i viaggi che si fanno oggi, nella dimensione attuale, i viaggi che dal Nord partono carichi e che poi ritornano, in gran parte, vuoti. Ancora resta da risolvere questo insieme di inefficienze logistiche, di controlli lenti nei porti, per cui noi, che abbiamo sei giorni di viaggio in meno rispetto ai porti del Nord Europa, ci vediamo saltati dalle grandi navi perché nei porti del Nord Europa, a Rotterdam, in un giorno si fanno uscire il container, da quando vengono sbarcati dalla nave, il container viene scaricato ed esce dal porto in un giorno. Nei nostri porti i tempi di uscita sono 10 volte tanto e ci mangiamo, soltanto in tempi di attesa per i controlli, ci mangiamo tutto il

vantaggio competitivo che abbiamo rispetto al Nord Europa.

Poi ci mettiamo tutto l'intasamento dei tempi di attesa al carico ed allo scarico, tutto il tema della distribuzione urbana delle merci, l'ha quantificato prima Ercole, 11 miliardi di costo di inefficienza logistica. Allora il ragionamento che facciamo noi è questo: nell'attesa che Matteoli ed Incalza portino avanti il piano di infrastrutturazione, se la conferenza Stato-Regioni collabora perché abbiamo visto che all'ultima riunione è stato bloccato l'allegato infrastrutture prodotto dal ministero, redatto da Incalza e dalla sua banda, chiamiamola così, allora, mentre va avanti tutto il discorso di infrastrutturazione, per recuperare il tempo perduto, se non ci bloccano la Torino-Lione, se qualcun altro non ci blocca Porto Tolle e compagnia bella, noi, nel frattempo, dobbiamo lavorare per tagliare il gap di inefficienza logistica del paese. E allora Ercole Incalza, di cui mi fido di più di tutti gli altri, ci ha detto che l'inefficienza logistica del nostro paese è di 56 miliardi. Noi nel piano ci siamo tenuti ad un dato più basso che è quello stimato dalla Banca d'Italia, di 40 miliardi, ed abbiamo fatto questo ragionamento. Noi dobbiamo riuscire nei prossimi 10 anni a tagliare l'inefficienza logistica del nostro paese di 10 punti l'anno, sapendo che 10 punti l'anno valgono 4 miliardi di euro, 4 miliardi di euro valgono 0,3 punti di Pil. Per un paese che negli ultimi 10 anni è cresciuto mediamente meno di un punto di Pil, noi in 10 anni recupereremmo la nostra crescita ottimale ed elimineremmo il nostro gap di infrastrutture. La realizzazione delle infrastrutture di trasporto, coniugata ad un sistema logistico che diventa sempre più efficiente, ci dovrebbe porre in condizioni migliori rispetto a quelle della Germania che, negli ultimi 15 anni, c'è il dato rilevato da un'altra tabella che non ho portato e che vi mando, è cresciuta di più in Europa. I paesi che sono cresciuti di più in Europa negli ultimi anni sono quelli che hanno investito di più in logistica di trasporto.

Per quei paesi, Germania, Olanda, Belgio, la logistica non è soltanto un fattore di efficienza del sistema economico per renderlo più competitivo, è un driver di sviluppo. Sempre un altro dato fornito da Ercole Incalza: la Germania movimentata, attraverso i suoi porti, che sono più distanti dalle aree di produzione dell'Asia rispetto ai porti italiani 6, 7, 8 giorni di viaggio, fino a quattro volte i containers, rispetto alle necessità del proprio mercato. Cosa vuol dire questo? Vuol dire che nei porti tedeschi arrivano containers diretti non soltanto verso la Germania, ma anche verso gli altri paesi europei, Italia compresa. Allora dobbiamo arrivare noi ad essere competitivi quanto la Germania, per capovolgere il dato. E noi abbiamo le potenzialità per fare questo. L'obiettivo del piano della logistica è questo. Noi dobbiamo riuscire a prendere non soltanto i containers, che oggi non prendiamo tutti, diretti verso il nostro paese, e già questo ci darebbe un maggiore gettito delle tasse portuali ed un aumento del lavoro e della occupazione nei settori logistico e trasportistico, ma dobbiamo candidarci anche a prendere i containers diretti verso la Svizzera, l'Austria, la bassa Germania. Se guardate una cartina geografica, c'è un dato che appare evidente. I porti a nord del nostro paese, sia quelli liguri, che quelli dell'Adriatico, sono più vicini a Monaco di Baviera o alle regioni della Germania del sud, di quanto lo siano il porto di Amburgo, o il porto di Rotterdam. Che questo si possa realizzare ce lo dimostra un esempio, ve ne dico solo uno, che è sufficiente: un porto piccolo che tre anni fa non era neanche segnato nelle cartine, in Belgio, che si chiama Vlissingen.

Pur essendo a fianco dei grandi porti del Nord Europa, questo Vlissingen, negli ultimi tre anni, ha creduto nel ruolo dei porti nella logistica, della spinta che dà all'economia una logistica efficiente, e sta assorbendo tutto il traffico della cellulosa diretta verso l'Europa. Anche il traffico che prima

arrivava in due porti italiani, Livorno a Ravenna, è dirottato verso questo porto di Vlissingen. Ci sono nostre aziende di trasporto, che vanno a prendere la cellulosa al porto di Vlissingen e la portano alle cartiere italiane. Insomma, anche per noi la logistica ed i trasporti possono diventare un fattore di spinta, un nuovo motore di spinta alla crescita economica, perché è chiaro che dopo la delocalizzazione produttiva, il sistema manifatturiero non può più essere l'unico motore di spinta per la nostra economia. Il settore manifatturiero che abbiamo, dobbiamo tenercelo, dobbiamo incentivarlo perché rimanga e, quindi, si ai referendum di Mirafiori, di Pomigliano, della Bertone e di quant'altro, ma dobbiamo essere consapevoli che la manifattura, di per sé, non è più in grado di essere il motore decisivo per la nostra economia. È un motore importante che ci dobbiamo tenere perché dentro ha una qualità di prodotto importantissima, ma noi dobbiamo puntare su altri due motori, su due altri motori dello sviluppo. Due motori che ci vengono consegnati dalla storia e dalla collocazione geografica che l'Italia possiede, e che sono quelli del trasporto e della logistica da un lato e dall'altro lato quello del turismo. Queste idee ce le abbiamo chiare, così come abbiamo chiaro il ruolo delle infrastrutture come un ruolo propulsivo. Poi qui sono state dette cose importanti da Karrer per favorire un futuro di crescita. Per far questo allora il voto delle amministrative, lo dico per quelli che votano a Milano ed a Napoli, è decisivo, malgrado la simpatia che possa esserci per i candidati sindaci, o meno, ma qui deve valere l'esempio che ha fatto Karrer prima, di quel sindaco francese che ritorna dalla sua gente che protesta contro la alta velocità e dice: me lo ha chiesto lo Stato. È così. Anche Cavour ha avuto degli ostacoli, aveva dei contestatori quando si è fatto il primo traforo del Frejus, il traforo che favorì poi, tra l'altro, il porto di Brindisi, per la storia della Valigia delle Indie, e che è una storia

emblematica del nostro paese.

La Valigia delle Indie era il traffico commerciale dell'Inghilterra con la sua maggiore colonia, l'India, che passava prima sotto il Sudafrica, ma che poi, attraverso la realizzazione del tunnel del Frejus, passa attraverso l'Italia ed utilizza il porto di Brindisi, come porto dirimpettaio rispetto al Canale di Suez. Anche se poi questa grande opportunità di sviluppo, nel 1911, invece viene fregata dalla iniziativa di Marsiglia, che dirotta il traffico della Valigia delle Indie sul proprio porto. È questo l'insegnamento che noi dovremmo spiegare ai ragazzi delle scuole, per far capire come le infrastrutture dei trasporti, come la logistica non sono soltanto un problema, come li vede la sinistra, bloccando le infrastrutture di trasporto e bloccando le autostrade, ma sono un fattore di sviluppo e di crescita economica per il futuro. L'ho fatta troppo lunga e chiudo qui. Grazie.

(Un applauso accoglie la fine di questo intervento)

Ing. Donato CAIULO: Ringrazio il sottosegretario Giachino, l'ingegner Ercole Incalza, il professor Franco Karrer, il dottor Giorgio Bucchioni, per i loro interventi e vi leggo il messaggio del ministro Raffaele Fitto che: "concomitanti impegni non mi consentono di partecipare, come sarebbe stato mio desiderio, alla convention nazionale del Propeller. Ringrazio dell'invito, saluto tutti i convegnisti e mi impegno a ritornare sull'argomento qui a Brindisi nel prossimo autunno". Quindi invito di nuovo l'ingegner Ercole Incalza, il professor Karrer e gli altri relatori a rivederci nel prossimo autunno. Grazie a tutti e spero che vi siate trovati bene a Brindisi.

Dott. Nicola ZIZZI: Io devo dire solo due parole per concludere ufficialmente i lavori e perché devo ringraziare i soci e i presidenti di tutti Propeller Clubs d'Italia che sono venuti qui da noi, oltre che tutti i nostri

concittadini e le persone delle amministrazioni che hanno avuto il piacere e la pazienza di ascoltarci. È stata una cosa importante, un evento che rimarrà, penso, nei ricordi sia di chi è venuto, sia di chi rimane, per cui ringrazio tutti, ringrazio i relatori, quelli di oggi, ai massimi livelli di autorevolezza nel campo per il quale abbiamo deciso di affrontare questo argomento e quelli della giornata di ieri. Grazie a tutti.

(Un applauso accoglie la fine della XXII Covention Nazionale degli International Propeller Clubs)