

PROVINCIA DI FOGGIA

Seduta Consiglio Provinciale

3 Aprile 2007

PRESIDENTE CLEMENTE:

20 presenti: la seduta è valida.

PRIMO PUNTO all'O.d.G. "Approvazione verbali seduta consiliare del 1 marzo 2007": chi è favorevole? Approvato all'unanimità.

SECONDO PUNTO all'O.d.G. "Discussione ed eventuali determinazioni in merito alle problematiche di cui alla richiesta dei Gruppi di Minoranza del 12.3.2007, attinenti allo sviluppo della Capitanata".

Ringrazio per la presenza il Commissario dell'Autorità Portuale, avv. Gaetano Falcone, e il Sindaco di Manfredonia, Paolo Campo.

Questa è un'iniziativa proposta dai Consiglieri di Minoranza, quindi chiedo al Consigliere Bruno Longo di illustrarla.

CONSIGLIERE LONGO:

Grazie, Presidente. Naturalmente, come d'accordo, vale come breve illustrazione e non come intervento.

Voglio salutare gli ospiti, il Sindaco Paolo Campo, che è presente in questa massima Assise provinciale, e l'avv. Falcone, Commissario dell'Autorità Portuale di Manfredonia, che vorranno illustrarci i loro punti di vista, che tutti sanno molto diversi, in riferimento alla costituenda Autorità Portuale del Levante.

Naturalmente noi chiederemo una loro breve relazione su questa vicenda, quindi dopo di me dovranno esporre i loro diversi punti di vista a riguardo, e voglio anche sottolineare come la riunione odierna sia una riunione che riguarda non solo il Porto di Manfredonia ma anche due importantissime infrastrutture, come la linea ad alta capacità e l'interporto di Cerignola, che sembra

possa avere il famigerato collaudo tecnico domani, e che quindi possa finalmente partire.

La riunione odierna, pertanto, si incentra sulle principali infrastrutture della Capitanata e sulla loro valorizzazione.

Nella richiesta, che il sottoscritto ha fatto anche a nome dell'intera Opposizione a Palazzo Dogana, io chiamo in causa anche il Presidente della Provincia Carmine Stallone in riferimento ad un fatto che ci è sembrato quanto meno singolare: noi dobbiamo riconoscere a Carmine Stallone, dobbiamo riconoscere a Paolo Campo, la grande capacità di aver fatto da sentinella alla Capitanata e ai vari tentativi di esproprio di sviluppo della Capitanata in relazione a tutta una serie di argomentazioni suscettibili di sviluppo della Capitanata stessa.

Qualcuno potrà dire che è un'iniziativa positiva o negativa il contratto d'area di Manfredonia, ma intanto lo si sta mandando avanti, e noi diamo merito a Paolo Campo per questa situazione, sotto certi aspetti opinabile però nel contesto riteniamo che sia da dare riconoscimenti a Paolo Campo per questa sua iniziativa come responsabile unico del contratto d'area di Manfredonia, così come dobbiamo riconoscere l'interventismo del Presidente Stallone in riferimento a tutta una serie di iniziative che riguardano la Capitanata.

Ci è parso strano, però, che in riferimento ad un argomento così importante come il Porto di Manfredonia, il Porto di Manfredonia che Carmine Stallone in altre occasioni ha definito "il Porto della Capitanata", debba essere sottoposto ad una sorta di trasferimento a Bari, in quella costituenda Autorità Portuale del Levante di cui parlavo prima.

Benissimo, e termino, noi vogliamo essere clamorosamente smentiti sia da Paolo Campo che da Carmine Stallone, vogliamo essere smentiti perchè con questa operazione noi vogliamo essere spiegati quali sono i vantaggi per la Capitanata, e soprattutto qual è l'ipotesi di sviluppo attraverso questa operazione.

Io ho fatto la traccia e il tema, signor Presidente. Grazie.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Do subito la parola al Commissario dell'Autorità Portuale, l'avvocato Gaetano Falcone, che ringrazio per la presenza qui in aula.

AVVOCATO GAETANO FALCONE - COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE:

Grazie e buon giorno a tutti.

Ringrazio il Presidente della Provincia e il Presidente del Consiglio, che mi hanno dato la possibilità oggi di essere ospitato in questa Assise per discutere un argomento oramai all'attenzione della nostra provincia, e non solo.

Nella qualità di Commissario dell'Autorità Portuale di Manfredonia io non posso che esprimermi in merito allo stato dell'arte di questa Autorità Portuale, le valutazioni di natura squisitamente politica le lascio agli altri, anche perchè, come dicevo, a me non competono.

Per quanto riguarda il problema delle domande poste dal Consigliere Bruno Longo vorrei esordire già dicendo una cosa: non stiamo parlando di una costituenda Autorità Portuale, l'Autorità Portuale di Bari già esiste, stiamo solamente discutendo, discuterete, sull'annessione del Porto di Manfredonia, e quindi il suo territorio, a quello di Bari.

Poi un domani, almeno leggendo il protocollo d'intesa che sarà posto oggi all'Ordine del Giorno del Consiglio Comunale di Manfredonia, sarà cambiata questa denominazione da "Autorità Portuale di Bari" ad "Autorità Portuale del Levante", ma essa continuerà a mantenere la sua figura giuridica e strutturale, di cui alla Legge 84/94, cioè quando fu costituita questa Autorità di Bari nel 1994.

È una precisazione che andava fatta perchè l'Autorità Portuale di Manfredonia è un'Autorità che attualmente esiste, così come quella di Bari.

L'Autorità Portuale di Manfredonia fu costituita l'8 novembre 2005 con Decreto da parte del Ministero dei Trasporti, Ministro Lunardi e Vice Ministro Tassoni, nominando la mia persona e il

prof. Capurso nella qualità di Commissario Aggiunto, a seguito di una Legge Finanziaria che istituiva l'Autorità Portuale a Manfredonia dal 1 gennaio 2004.

Di fatto, però, questa Autorità Portuale ha avuto modo di operare dall'1 gennaio 2006.

Tengo a precisare che, ancor prima della nomina come Commissario, quindi come costituzione di questa Autorità Portuale, sempre all'epoca Ministro Lunardi ebbe a conferire alla mia persona l'incarico, l'8 agosto 2005, di verificare se ci fossero o meno le condizioni perchè questa Autorità Portuale potesse essere costituita.

Di fatti, a seguito di indagine a livello territoriale, e non solo, con gli operatori del settore, quindi portuali e non, e le aziende ci siamo resi conto che effettivamente il Porto di Manfredonia ha tutte quelle capacità, le aveva e le ha tuttora, di portare sviluppo all'attività portuale, e tanto, non per polemica ma anzi a conforto di quello che sto dicendo, viene sostenuto attualmente dall'Autorità Portuale di Bari, dal Presidente Mariani, ossia che il Porto di Manfredonia ha delle potenzialità meravigliose, dei requisiti tecnici sotto l'aspetto portuale, è l'unico Porto dell'Adriatico che oggi consente l'attracco di navi superiori a 10 piedi, ha un'area retroportuale abbastanza vasta, ha una strada ferrata che è collegata dalla stazione di Foggia a quella che arriva direttamente sul Porto di Manfredonia, ha una strada, la tangenziale che ben conoscete sulla strada 89, che porta direttamente dal casello autostradale A14 sul Porto, formata di due carreggiate a 4 corsie, e, la cosa più bella di tutto questo, è che non entra nella città di Manfredonia, quindi non va a collassare il traffico e tutto quello che potrebbe accadere con un traffico merci.

A seguito di questa relazione, il Ministero ha costituito questa Autorità Portuale.

Tra le priorità dell'Autorità Portuale di Manfredonia, come ebbi a dire all'epoca al Ministero, sono due gli elementi essenziali, cioè il primo, come ben si sa, è quello della ristrutturazione del

Porto industriale, perchè purtroppo dall'indomani della chiusura dell'Enichem e delle aziende Casillo e Italgrani il Porto di Manfredonia non ha avuto alcuna manutenzione, perchè non si capiva ancora questo Porto a chi appartenesse, se al Comune di Manfredonia, al Genio Civile, al Ministero, non si conosceva nulla.

Grazie anche all'istituzione di questa Autorità Portuale, sempre per legge, questi porti fanno parte del Ministero dei Trasporti, cioè sono di rilevanza statale e non regionale.

A seguito di tanto l'aspetto principale era quello della ristrutturazione, ed è tuttora quello della ristrutturazione, difatti ottenemmo 500.000 euro per dar corso al bando di gara per la progettazione definitiva, per affidare a dei progettisti le opere per quanto riguarda la ristrutturazione del Porto.

Questo è stato fatto, è stato fatto nel 2006, il bando di gara era del luglio 2006, sono stati aggiudicati questi lavori di progettazione a dei tecnici specializzati nel settore, i quali hanno sottoscritto ad oggi una convenzione con il Genio Civile-Opere Marittime di Bari, e quindi si spera che quanto prima, sentendomi con i vari ingegneri mi dicevano che entro la fine di quest'anno, si pensa a settembre/ottobre, avremo la progettazione definitiva.

Perchè questo? Perchè con la progettazione definitiva, in base al voto espresso nell'adunanza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per un progetto di massima presentato dal Genio Civile, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in maniera chiara ha detto che fino a quando non vi è la progettazione definitiva di questo Porto non ci potranno essere i finanziamenti per i famosi 60 milioni di euro.

Se volete leggo testualmente quanto detto dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, questa è l'adunanza del 15 dicembre 2004, prot.241:

"In conclusione, la Sezione ritiene, perle considerazioni sopra esposte, che non sussistono i presupposti per dare corso all'affidamento ai lavori di straordinaria manutenzione del Porto

di Manfredonia per appalto concorso sulla base del progetto preliminare esaminato, che comunque consente il passaggio al successivo livello di approfondimento, progetto definitivo, approfondimento che si ritiene utile debba interessare anche gli aspetti connessi alla valutazione costi/benefici, per limitare il margine di approssimazione evidenziato".

E allora, se non ci fosse stato questo bando di gara per la progettazione definitiva noi ad oggi parleremmo solo ed esclusivamente di manutenzione, come si suol dire parleremmo del sesso degli angeli, mentre questa Autorità Portuale è riuscita a dar corso alla progettazione definitiva.

Da quando è stata costituita questa Autorità Portuale c'è stato un trend crescente di traffico merci, addirittura circa il 30% per quanto riguarda le merci, mentre per quanto riguarda i passeggeri siamo addirittura intorno al 40%.

Nell'arco dell'anno 2006 sono arrivate anche navi con passeggeri, navi crociera in relazione al turismo religioso per quanto riguarda San Pio e San Michele, quindi San Giovanni Rotondo e Monte Sant'Angelo.

Oggi abbiamo, come Autorità Portuale, un bilancio di previsione già approvato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero competente, cioè quello dei Trasporti, laddove si dice in maniera chiara nell'approvazione che questa Autorità Portuale nel corso del primo anno, ci tengo a sottolineare, "del primo anno" di operatività, e quindi viene approvato il relativo bilancio.

Nel Bilancio di Previsione dell'anno 2006 abbiamo 30 milioni di euro concessi dalla Legge Finanziaria 2005 per il 2006, laddove è previsto per l'Autorità Portuale di Manfredonia il beneficio, appunto, di 30 milioni di euro, stanziati in tre annualità, con decorrenza 2007, 2008 e 2009.

Per cui ad oggi noi abbiamo nel Bilancio di Previsione dell'anno 2007, oltre agli introiti per le tasse portuali e tutto il resto, 10 milioni di euro, destinate a che cosa queste somme? Sono destinate e per la manutenzione ordinaria e per le potenzialità e

lo sviluppo dell'Autorità Portuale.

E qui il problema fondamentale: le potenzialità del traffico merci si hanno nel momento in cui vi sono i servizi.

Il servizio principale, l'ho detto poc'anzi, è la manutenzione del Porto. Già abbiamo appaltato determinati lavori, quali quelli del rifacimento di tutto l'impianto elettrico, tra non molto quelli della protezione catodica, e anche quelli per quanto riguarda l'impianto incendio, ma la cosa principale sono le aree.

Oggi come oggi quando la nave arriva non è che arriva perchè le piace venire a Manfredonia, o le piace andare a Bari o a Taranto, ma perchè fa parte di un discorso di natura aziendale, imprenditoriale, per cui uno attracca a Manfredonia, o altrove, qualora ha determinati servizi.

Noi purtroppo in un anno e mezzo abbiamo fatto solo ed esclusivamente incontri con l'ASI per capire un pò queste aree retroportuali a cosa devono servire, o comunque a cosa potevano servire.

Il passato è passato, vediamo attualmente di cosa stiamo trattando.

Quest'area retroportuale è il cuore dell'attività portuale di Manfredonia, perchè, come dicevo, quando una nave arriva deve stare quanto meno tempo possibile attraccata, altrimenti pagherebbe maggiori costi, che si chiamano, tra virgolette, le cosiddette controstamie.

Cioè, se io non opero pago delle controstamie, ed è un costo per l'armatore, o per l'utenza, invece avendo le aree retroportuali si comincia a capire, l'utenza viene, può scaricare, la nave può andare via, questo prodotto scaricato in magazzini può essere di nuovo caricato, e via di seguito.

Cioè, le aree si chiamano aree retroportuali proprio perchè devono essere a servizio della portualità, del traffico merci.

Il Porto di Manfredonia ad oggi è nato come Porto principalmente merci alla rinfusa, non navi cosiddette "rorò", che sono le navi traghetto, perchè è un Porto all'epoca concepito su misura per l'ANIC, l'Enichem, che caricava solamente urea e fertilizzanti,

per cui è un Porto squisitamente alla rinfusa.

Oggi, come dicevo prima, il traffico è in aumento, c'è un trend crescente, in particolar modo per lo zucchero, per i cereali in genere, e anche granaglie, per cui il fatto che sia arrivata dall'oggi al domani una lettera da parte del Ministero laddove si dice che si sta avviando una procedura per la soppressione dell'Autorità Portuale perchè negli ultimi tre anni non ha raggiunto il requisito dei famosi tre milioni di tonnellate, è una provocazione, io la chiamo.

A quella lettera è seguito un mio riscontro, ponendo all'attenzione del Ministero che tre anni questa Autorità Portuale non li ha, ha un anno e mezzo di vita, perchè, come ho detto all'inizio, l'operatività vera è iniziata il 1 gennaio 2006, in quanto la mia nomina è del novembre 2005, quindi a chiusura di un Esercizio Finanziario, e ho rappresentato al Ministero che è un anno di attività, come d'altronde lo stesso Ministero ha detto nell'approvazione del Bilancio.

Io ho chiesto al Ministero di essere ascoltato di persona, e, nel caso, di far seguire anche una relazione in merito a tutto l'operato svolto, relazione che comunque sia ho fatto, l'ho già inviata al Ministero, ma sono in attesa ancora di essere invitato a chiarire questa posizione.

Ora, il fatto che si voglia passare o non passare, annettere o non annettere, come lo vogliamo chiamare, l'Autorità Portuale di Bari resta quella che è, viene solamente allargata la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Bari annettendola con il territorio di Manfredonia, però una cosa è certa, che questa lettera è arrivata così, all'indomani di questa proposta fatta dall'Autorità Portuale di Bari e fatta propria dal Sindaco Campo.

Non è politica quello che io sto dicendo, ma ritengo che tra rappresentanti delle Autorità Portuali (come lo sono io per quella di Manfredonia così Mariani lo è per quella di Bari) almeno il buon gusto che nello scrivere nel famoso POT, Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Bari, che è stato fatto a gennaio 2007, la lettera, invece, con la quale si dice che si sta

avviando la procedura porta la data del 19 febbraio 2007, pervenuta all'Autorità Portuale di Manfredonia il 23 febbraio 2007, quindi nel Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Bari già si parla di soppressione dell'Autorità Portuale di Manfredonia, e questa io la chiamo scorrettezza tra Enti pubblici, perchè l'Autorità Portuale è un Ente pubblico, come lo è l'Autorità Portuale di Manfredonia così lo è quella di Bari.

Allora, bisognava almeno informare questa Autorità Portuale del programma che Bari vuole portare avanti, perchè un conto è dire "rivediamo il discorso delle Autorità Portuali in riferimento alla Legge Finanziaria", un conto è dire "mettiamo in atto delle sinergie per lo sviluppo del proprio territorio", un conto, invece, è dire "tu non esisti, io vado avanti per le mie possibilità, quelle che siano, politiche o non, e poi vediamo che cosa accadrà".

Questo è il mio rammarico, nella qualità di rappresentante di un Ente pubblico, che pongo all'attenzione della Provincia, e quindi di questa Assise, perchè non ritengo sia una cosa bella, e oltretutto anche legittima, in quanto si parla anche di Ente comunale di Manfredonia, di Barletta e di Molfetta che hanno anche espresso parere favorevole, mentre a me non risulta.

Oggi c'è il Consiglio Comunale, il Consiglio Comunale è sovrano e può decidere quello che vuole, ma non è corretto comunque che in un Piano Operativo Triennale si parli già di consessi o di accettazione di un piano che non ancora è stato posto all'attenzione,

Questo anche perchè correttezza vuole che nel momento in cui, al di là dei propri schieramenti politici, comunque sia essendo un ente pubblico, come lo è la Provincia di Foggia, come sono i vari Enti locali, vengono rappresentati da uomini, che comunque rappresentano l'istituzione ma non il partito, correttezza vuole che io, non io Gaetano Falcone ma io rappresentante dell'Autorità Portuale di Manfredonia, venga invitato a queste riunioni al fine di portare avanti, probabilmente in una discussione attenta e non polemica, quali potevano essere le ragioni per le quali questa

Autorità Portuale poteva essere soppressa o meno.

Io mi fermo qui, dico solo che le potenzialità del Porto di Manfredonia le ho annunciate ed enunciate nella mia relazione del 2005 presentata al Ministero, sono annunciate ed enunciate nel POT di Bari, per cui a voi spetta decidere. Grazie.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Grazie avv. Falcone.

Do la parola al Sindaco di Manfredonia Paolo Campo.

PAOLO CAMPO - SINDACO DI MANFREDONIA:

Grazie, signor Presidente del Consiglio, grazie signor Presidente della Provincia, Assessori, Consiglieri Provinciali, grazie soprattutto al Consigliere Bruno Longo, al quale sono sinceramente grato per avermi fornito l'opportunità in questa sede di fare un punto di chiarezza su quelle che sono state le ragioni che mi hanno indotto ad assumere un'iniziativa di cui oggi parliamo, per fornirmi la possibilità anche di ristabilire alcune verità in ordine ad una dinamica che è stata analizzata da più punti di vista, sulla quale è legittimo vi siano differenti punti di vista, a cominciare da quello del Commissario dell'Autorità Portuale, l'amico avv. Falcone.

Colgo anche l'occasione in questa circostanza per ringraziarlo per il lavoro che ha svolto nella Commissione, lavoro che ha svolto in una condizione obiettivamente difficile, di sostanziale inesistenza strutturale dell'Autorità Portuale, se si eccettua la sua persona e quella del Commissario in un secondo momento aggiunto, per come hanno operato in condizioni difficili e garantito la funzionalità che poteva essere garantita del Porto.

Grazie ancora anche, e termino i ringraziamenti, perchè mi si dà l'opportunità, che sicuramente non avrei avuto nella sala consiliare di Manfredonia, di avere anche la stampa, alla quale parlare direttamente, senza mediatori o per sentito dire.

Io mi limiterò, chiaramente, a svolgere una relazione, non lunga, che tiene conto delle ragioni che hanno originato la mia proposta,

del contesto in cui essa è maturata, delle solidarietà e consensi che pure ha raggiunto, e chiaramente eviterò, per quanto possibile, anzi sicuramente eviterò, considerazioni non dico di ordine politico, perchè è fuor di dubbio che è un intento politico, è un disegno politico quello che ho prospettato, quello che metto in campo per cercare di dare uno sbocco definitivo alla vicenda della funzionalità del porto di Manfredonia, ma è un disegno politico nella misura in cui le soluzioni di chi amministra devono necessariamente essere soluzioni di ordine politico e non tecnico. Io almeno la penso così.

Eviterò, dunque, di calarmi in una polemica che sul territorio, specialmente a Manfredonia, ha assunto toni esasperati, a volte anche beceri, ed eviterò anche il riferimento a qualche eccesso che pure qualche rappresentante di forza politica che siede in questo Consiglio Provinciale nelle settimane e nei mesi scorsi ha manifestato.

Sono sette anni che faccio il Sindaco a Manfredonia e sono sette anni, Presidente Stallone, gli ultimi quattro insieme a lei, che mi confronto con la problematica relativa al Porto alti fondali di Manfredonia, un Porto che, com'è noto a tutti, dopo la dismissione dello stabilimento Enichem ha smarrito una sua funzione propria.

Il Porto alti fondali di Manfredonia era stato concepito fundamentalmente a servizio di quello stabilimento, realizzato con i fondi della Cassa del Mezzogiorno proprio per consentire la produttività di quel sito industriale, ed è stata l'ANIC prima, Enichem dopo, e in ultimo agricoltura in liquidazione, a garantire sostanzialmente i processi manutentivi, la funzionalità, ma anche la più parte della movimentazione che quel porto ha svolto nei decenni che abbiamo alla spalle, tant'è che le principali infrastrutture che ancora insistono su quell'area, il nodo ferroviario era concepito per le finalità dell'Enichem stessa, e anche quella incompiuta, mi riferisco ai nastri trasportatori, erano stati finanziati sempre per gli scopi della produzione del petrolchimico e non per altro.

Va da sé che, venuta meno quella prospettiva industriale, il porto

non solo ha visto venir meno la sua principale vocazione produttiva, tant'è che era stato concepito anche strutturalmente in quel modo per servire gli scopi del petrolchimico, ma ha visto smarrire, svaporare, anche il soggetto che poi garantiva quel minimo di funzionalità, pure perchè si faceva carico dei costi della manutenzione, della vigilanza dell'area, insomma cercava di mantenerlo in efficienza.

Giova ricordare che nel periodo di massima efficienza quel porto, in cui dunque si coniugavano due utilizzi principali, quello del petrolchimico e quello degli operatori del grano, mi riferisco in particolar modo a Italgrani e Casillo, oltre poi al corteo di operatori locali che più o meno ci hanno sempre lavorato, è riuscito a movimentare, nella sua fase di maggior splendore e di maggior efficienza, circa 2 milioni e mezzo di tonnellate all'anno.

Venuto meno il petrolchimico, dicevo, si è dato il tema della sua funzionalità: porto il cui classamento, prima nazionale, poi regionale, ma fa poca differenza, è stato a lungo in dubbio e sul quale sono rimaste le competenze di una molteplicità di Enti, il Genio Civile per le Opere Marittime, per la struttura portuale in sé, dunque lo Stato, con le sue elefantiache procedure, con la distanza che caratterizza il rapporto tra lo Stato e una struttura portuale tutto sommato di periferia, per lo meno tale è stata considerata, poi dirò anche perchè, altre competenze del Consorzio di Sviluppo Industriale, appunto l'ASI, sulle aree retroportuali e sulla più parte degli assi infrastrutturali che insistevano a terra, l'ASI con le sue vicende tempestose, in ultimo con un commissariamento che si è protratto per circa 6 anni, celebreremmo i 6 anni di commissariamento ad agosto se non fosse che intanto la Regione ha adottato la legge di riordino e dunque ha ingiunto al Commissario in carica la ricostituzione degli organi entro la fine di maggio, ma sono sostanzialmente 6 anni di commissariamento, la Capitaneria di Porto, come autorità marittima, e poi chiaramente le competenze dei Comuni territoriali sui quali l'area e la struttura insistono, parte Manfredonia e parte Monte Sant'Angelo.

Dunque, non solo una congea di competenze, che normalmente in Italia quando ve ne sono più di una di competenze conducono normalmente all'esito che nessuno è responsabile e in buona sostanza nessuno è competente, ma soprattutto competenze in alcuni casi sovrapposte.

Faccio un esempio: alcune infrastrutture realizzate all'epoca dalla Cassa del Mezzogiorno non si sa ancora se siano state imputate all'ASI piuttosto che alla Capitaneria di porto, all'ASI piuttosto che al Genio Civile per le Opere Marittime, penso alle tubazioni che insistono lì e che sono un altro dei patrimoni degli..... importanti che il porto mantiene.

Detto questo, in questo clima si era dato, agli inizi del 2001, dopo un anno dall'inizio del mio mandato, il tema, addirittura ministeriale, della verifica dell'opportunità addirittura della permanenza di quella struttura, o se non fosse più utile e meno oneroso, piuttosto che ristrutturarla e rimetterla in funzione, se non fosse più utile e meno oneroso per lo Stato, dal momento che in quel momento conduceva la danza del Genio Civile per le Opere Marittime, dismetterlo, abbatterlo.

A questa che poteva apparire una provocazione, che era in ogni caso fondata anche su elementi di preoccupazione che il Genio Civile per le Opere Marittime rinveniva dalle relazioni tecniche relative alla funzionalità della struttura, si aggiungeva una constatazione di ordine politico, ossia che di questo porto, a parte la città di Manfredonia e Monte Sant'Angelo, a parte gli imprenditori che via via si erano insediati con il contratto d'area, a parte una quota di coloro che guardavano con attenzione alle dinamiche di sviluppo della Capitanata, di questo porto sembrava non importare al soggetto, all'attore principale, che nel frattempo aveva ereditato le competenze in tema di pianificazione e sviluppo territoriale, ma soprattutto in tema di portualità, dato che il porto era stato nel frattempo classificato come regionale.

La Regione Puglia nel suo piano dei trasporti non assumeva quella infrastruttura tra le infrastrutture meritevoli di considerazione,

e questo faceva dubitare al Ministero fino al punto, magari provocatoriamente, di preconizzarne la dimissione, e sono atti pubblici.

Io sono stato convocato presso il Ministero delle Infrastrutture nell'autunno del 2001, alla presenza dell'ing. Maggi, che è ancora in vita e ricopre ancora l'ufficio di responsabile del Genio Civile per le Opere Marittime della Puglia, il quale potrà confermare puntualmente questa circostanza, e l'invito più volte rivolto a me e alla Regione Puglia, ma a me in particolar modo, fu ad individuare per il porto una funzione, una missione, ma soprattutto a sollecitarne un'assunzione tra le opere strategiche della Regione, pena l'impossibilità pratica, materiale, sono sempre parole dell'ing. Maggi, che ha avuto modo di ribadire di fronte ad una platea ben più ampia, quella della Conferenza di servizio convocata dal Presidente Stallone all'indomani del suo insediamento, porto che non avrebbe potuto godere di alcun tipo di finanziamento, a prescindere dalla previsione o meno anche nelle leggi finanziarie di copertura di spesa, di risorse a questo scopo, se esso non fosse stato dichiarato dalla Regione Puglia come infrastruttura meritevole di essere tenuta in vita.

È qui che nasce e si pone il tema di una più coerente iniziativa per sostenere la causa della permanenza e della ristrutturazione di quel porto, è qui che nasce il tema politico, lo pone il Presidente Stallone, del porto della Capitanata, è qui che nasce il dialogo, la discussione, molto spesso con trasmissioni di sola andata, per lunghi anni senza ritorno, con la Regione Puglia per far sì che quella struttura venga assunta nel Piano Regionale dei Trasporti, cosa che non siamo riusciti a fare fino al 2005, o che per lo meno vi fosse una dichiarazione della Regione Pugliache sbloccasse la vicenda relativa all'infrastrutturazione.

Intanto venivano prodotti gli studi di Tone ed altri, il Genio Civile per le Opere Marittime predisponendo un progetto preliminare, la cui finanziabilità, o meglio la trasformazione del quadro in un progetto definitivo, restava condizionato, sono sempre disposizioni del Genio Civile per le Opere Marittime, se ne

può chiedere conto al dr. Maggi, ad una determinazione, alla volontà regionale di andare avanti, volontà regionale che, sarà un caso, puntualmente giunge nella tarda estate, o agli inizi d'autunno 2005, con l'insediamento della nuova Giunta Regionale e con un atto deliberativo di indirizzo, su proposta dall'Assessore Loizzo, che si impegna, tra l'altro, non solo dichiara l'opera strategica per la Regione Puglia ma si impegna ad inserirla nel Piano Regionale dei Trasporti.

Ed è unicamente per questa ragione che si sblocca la procedura per l'affidamento, attraverso un bando ad evidenza pubblica di natura europea, della progettazione delle opere definitive necessarie al consolidamento e alla ristrutturazione del porto di Manfredonia, per nessun'altra ragione ma unicamente per questa ragione, affidamento, che poi è andato a buon fine, ad uno studio di Genova, che sta procedendo alla redazione definitiva, e all'esito della quale, con l'inserimento del porto nel redigendo Piano Regionale dei Trasporti, si impegneranno automaticamente le somme ministeriali. Questa è la vicenda.

Ma questo non basta: nel momento in cui abbiamo avuto la garanzia, e non finirò mai di ringraziare l'Amministrazione Provinciale, e il sistema Capitanata nel suo complesso, per aver auspicato, tenacemente perseguito l'indicazione di strategicità di quella infrastruttura per la Capitanata, ma anche per l'intera Puglia, tant'è che si è tradotta, ad iniziativa, ad onor del vero, anche dei sindacati e di Assindustria, CGIL, CISL e UIL, in una delle priorità indicate nell'accordo quadro di programma con la Regione Puglia, recentemente stipulato alla presenza dell'Assessore Saponaro, è in questo quadro che matura, quindi, una prospettiva vera, autentica, nuova, per quella infrastruttura.

Ed è in questo quadro, alla luce di queste considerazioni, convinti di quello che dice il Commissario Falcone, delle specificità di quel porto, che lo rendono, io l'ho sempre detto, non ho mai enfatizzato, non il porto migliore dell'Adriatico ma un porto che può assolvere ad una sua funzione, una funzione sicuramente di ausilio e di rafforzamento del sistema produttivo

di Capitanata, che può avere un suo ruolo nel sistema della portualità pugliese (non ambisco a stare in concorrenza con Taranto, Bari, Brindisi, saremmo folli e poco credibili, e mancheremmo l'obiettivo), un porto che ha delle sue peculiarità, dei suoi punti di forza, tra essi le aree portuali, il fatto di gravitare abbastanza distante dall'abitato, il nodo ferroviario, fondali buoni, abbastanza alti, che con opportuni dragaggi possono diventare più alti, un ottimo collegamento alla rete della viabilità provinciale, regionale e nazionale, perché attraverso la circumvallazione si va sulla superstrada e si prende l'autostrada, una baricentricità rispetto alle altre infrastrutture, Gino Lisa e Interporto, nella misura in cui saranno messe in funzione e assolveranno fino in fondo al loro scopo, un porto, insomma, che è interessante.

Ed è muovendo da questa considerazione che mi sono fermamente opposto, pure a costo di sfidare l'impopolarità, all'ipotesi SFIR, che avrebbe potuto significare per quel porto la paralisi, la sua destinazione permanente di nuovo ad impianto industriale, che tra l'altro garantiva una movimentazione merci molto modesta rispetto alle potenzialità e che avrebbe asservito le aree portuali e mortificato programmi di sviluppo, cosa che poi è stata compresa dal contesto provinciale, in particolar modo dal Presidente Stallone, che con molto equilibrio, pur senza mortificare gli interessi e la causa dei lavoratori della SFIR, che giustamente lottavano per la loro prospettiva occupazionale, ha compreso che era il caso di proporre soluzioni alternative.

Certo, quel no è stata anche una sfida, mi è stato rimproverato a più riprese di non avere una prospettiva per quel porto, io invece una prospettiva ce l'avevo, e ce l'ho, e vorrei precisare una cosa al Consigliere Longo: sono stato io a chiamare l'Autorità Portuale di Bari, non sono stato imbeccato né dal Governo Centrale né da esponenti di partito, né dalle avances della medesima Autorità Portuale, né dalla Regione Puglia o dal suo Assessore.

Sono stato io, leggendo il documento di programmazione strategica della Regione Puglia, leggendo il documento di programmazione

strategica dello Stato Nazionale, inquadrando le linee sulle quali andava maturando il Piano Operativo Regionale 2007/2013, che ho immaginato che in quelle strategie la strategia vincente sarebbe stata quella di fare in modo che il porto di Manfredonia potesse integrarsi nel sistema pugliese, e con altri scali della Regione fare rete, fare sistema, perchè quella è la maniera in cui noi possiamo creare un polo integrato in grado di competere non solo con l'altro polo pugliese, quello del cosiddetto Grande Salento, non solo con quant'altro si va integrando in tema di portualità nel sud della nostra penisola, ma anche con quanto va nascendo sul versante nord africano.

L'Egitto, la Tunisia, l'Algeria stanno preparandosi a mettere in pista porti, porti in grado di intercettare traffici, i traffici che stanno ritornando a popolare il Mediterraneo, e non devo in questa sede, credo, ricordare cosa sta tornando ad essere il Mediterraneo alla luce delle dinamiche di sviluppo dei paesi del sud-est asiatico, dell'integrazione europea che si sta compiendo soprattutto sul versante balcanico.

Detto questo, questo porto per funzionare ha bisogno di due cose, alla luce di quello che dicevo prima, di efficienza e di una governance, e io sono convinto che efficienza e governance, governance complessiva di quel porto, si dice così oggi, per far questo è necessaria, sono convinto anch'io, un'Autorità Portuale, perchè solo l'Autorità Portuale ha le risorse, la possibilità, l'autonomia per riuscire a garantire questo, ha la speditezza, la flessibilità, e soprattutto consentirebbe quella sintesi della competenze che finora hanno impedito al nostro porto di crescere.

Ne sono convinto per una ragione ulteriore, perchè la Legge 84/94 ha funzionato, e laddove le Port Authority sono state istituite i porti sono cresciuti.

Certo, i problemi non si risolvono con l'istituzione dell'Autorità Portuale, ma sicuramente abbiamo a disposizione uno strumento, e in un quadro complessivo di volontà, soprattutto politiche, che congiurano verso la valorizzazione di un'infrastruttura ci aiutiamo molto se abbiamo un'Autorità Portuale sul territorio.

E io sono convinto che l'Autorità Portuale possa servire, tanto ne sono convinto che quando l'on. Leone fece la sua proposta di Autorità Portuale a Manfredonia dissi subito "secondo me non vi sono le condizioni giuridiche perchè ciò sia", condizioni giuridiche che non sono la verifica nei tre anni successivi all'istituzione dell'Autorità Portuale, ahimé non sono questi, la legge prevede altri, sono la verifica delle condizioni nei tre anni precedenti all'istituzione dell'Autorità Portuale.

I tre milioni di traffico devono essere posseduti nei tre anni precedenti, nel momento in cui l'Autorità Portuale si istituisce, non che si istituisce e poi si verifica nei tre anni se ci sono i requisiti.

Questa è un'interpretazione molto sui generis della normativa in questione, anzi è una interpretazione assolutamente fuori luogo, e basta leggere la normativa per rendersene conto.

Non nego che a suo tempo il Ministero possa aver anche incardinato il Commissariamento dicendo "vediamo cosa succede nei tre anni", ma l'ha fatto in ogni caso stravolgendo le condizioni di legge, che sarebbe anche il meno.

Il problema non è se le condizioni esistono o meno, non è appassionarsi ad una querelle giuridica, il problema che è che le Autorità Portuali intanto possono assolvere a quella funzione di rendere efficaci i porti e di assolvere a quella funzione di governance se ci sono le condizioni per cui l'Autorità Portuale permanga, ossia se l'Autorità Portuale può garantirsi quel dimensionamento strutturale, e dunque le risorse e l'autonomia finanziaria, è in grado di fare in modo che quelle funzioni di mantenimento dell'efficacia del porto e di governance del porto medesimo possano essere assolte, non se l'Autorità Portuale resta una ics, un Commissariamento, che non è l'Autorità Portuale.

E a proposito di coinvolgimento del territorio e di democratizzazione del processo gestionale, che mi è stato rimproverato rispetto alla proposta di un accorpamento con Bari, scusate ma dove sta il governo partecipato, democraticamente svolto, in cui le Istituzioni sono presenti in questo anno e mezzo

e nell'altro anno e mezzo che si annuncerebbe di Commissariamento? In realtà l'Autorità Portuale, con i suoi organismi, con i suoi strumenti, con la sua efficienza, non è mai stata costituita per la semplice ragione che queste condizioni non esistevano, non esistono e non esisteranno, e io piuttosto che appassionarmi ad una battaglia di retroguardia, di campanile, sterile, che non serve, che non serve al territorio, perchè mettersi la coccarda "abbiamo la sede della Port Authority a Manfredonia" e poi abbiamo l'Autorità Portuale che non avrà mai l'autonomia finanziaria necessaria, le strutture, gli strumenti per garantire al porto l'efficienza e quella governance che sono necessarie per rimetterlo in piedi, dopo che abbiamo superato le colonne d'Ercole del finanziamento e della progettazione definitiva per la ristrutturazione, dell'assunzione delle strategie regionali, che è diventato porto della Capitanata, francamente non mi interessa, e non è per svendere il territorio ma per avere un'Autorità Portuale che per dimensionamento sia in grado di assolvere alle funzioni che deve assolvere.

E sono stato io, in quest'ottica, a proporre all'Autorità Portuale di Bari la creazione di una nuova Autorità, ebbene sì, che si realizzerà tecnicamente con un allargamento della circoscrizione esistente ma che nella sostanza sarà una nuova Autorità Portuale, perchè nel comitato portuale parteciperà il Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Bari e il dr. Carmine Stallone, il Sindaco di Bari e il Sindaco di Manfredonia e il Sindaco di Monte Sant'Angelo, saremo addirittura in maggioranza dal punto di vista istituzionale, ci sarà la Camera di Commercio di Foggia e quella di Bari, saranno organismi assolutamente paritetici, non c'è alcun rischio di fagocitazione.

Dicono "ci sono le sei rappresentanze datoriali, le sei rappresentanze dei lavoratori, che siccome vengono eletti su base regionale rischiano di essere più baresi che manfredoniani": sono, dal mio punto di vista, quisquillie.

Abbiamo riparato in ogni caso anche a questo: intanto, vedete, l'integrazione dei sistemi portuali e l'accorpamento delle Port

Authority non è una genialata del Sindaco di Manfredonia, sono gli strumenti della programmazione europea e nazionale che indicano questa direzione di marcia, che suggeriscono questa direzione di marcia, sono gli esperti del settore che dicono che in un tempo in cui le competizioni sono tra sistemi e non tra Municipi noi dobbiamo fare in modo che i territori siano messi in rete, che i sistemi competano, valorizzando e integrando il loro potenziale infrastrutturale, e sulla portualità questo è molto più vero che rispetto ad altre reti infrastrutturali.

Altro che il campanilismo fine a se stesso, altro che il rischio di fagocitazione, e perchè? Perchè la sede della Port Authority sarebbe a Bari piuttosto che a Manfredonia!

Ma sono discorsi da medioevo politico, questi sì, non quelli che sono stati rimproverati a me. Scusate la divagazione, ma ne ho sentite tante.

Questo è il tema sul quale dobbiamo confrontarci: serve questa integrazione? E in che modo serve?

Io sono convinto di sì, anche perchè sono convinto, sul piano squisitamente politico, che uno dei terreni sui quali possiamo realizzare questa integrazione tra la Capitanata e il sistema Puglia, di cui spesso ci lamentiamo, ci doliamo del fatto che non è pienamente realizzato, scontare questa marginalità possiamo farlo su questo terreno, e anche la nostra vocazione interregionale secondo me viene tanto più esaltata quanto più essa è giocata sul terreno dell'integrazione pugliese, quanto noi portiamo la nostra interregionalità nella Puglia, non quanto ci marginalizziamo nella Puglia.

La costruzione di una grande Autorità Portuale, non l'Autorità Portuale di Bari, del nord della Puglia, è un soggetto che avrà un peso, non fosse altro per i numeri, perchè sarà la più grande Autorità Portuale d'Italia per estensione, un peso in grado di farci sedere ai tavoli dei Ministeri, e quando richiederemo alla Regione i fondi per il nostro porto non lo faremo più in vista di una battaglia di retroguardia, perchè dobbiamo mettere a posto il porto di Manfredonia, no, perchè un pezzo importante del sistema

portuale del nord della Puglia ha bisogno di essere valorizzato. Avremo una diversa legittimazione, e anche la richiesta di fondi e investimenti, che faremo, appena sarà costituita la nuova Port Authority lo faremo, entro 90 giorni ci sarà un piano che dirà puntualmente di cosa c'è bisogno, per fare cosa, su quali aree, avremo una diversa credibilità, e anche i fondi che la Regione dovrà necessariamente investire, perchè al protocollo d'intesa non partecipa solo il Comune di Manfredonia e l'Autorità Portuale, attenzione, partecipa la Regione Puglia.

E dice cose importanti quel protocollo d'intesa, per chi l'ha letto dall'inizio alla fine e non ha letto solo la fine, "si costituisce la nuova Port Authority".

Ci sono impegni vincolanti, non solo rispetto all'autonomia gestionale, che non mancherà, figuratevi se abbiamo paura di farci fagocitare da Bari: e che sono una tribù di zulù i baresi, ci mangiano?

Può darsi che una volta tanto i ruoli si invertano e riusciamo noi ad insegnare qualcosa a quella parte della Puglia.

È un protocollo d'intesa vincolante.

Ci sono le condizioni per fare un'operazione alta? Certo, socializzandola al territorio, ma questo mica non l'abbiamo fatto! Non è che sono io che ho deciso, io ho proposto. Abbiamo avuto il consenso degli industriali, abbiamo avuto il consenso delle forze sindacali, della Camera di Commercio, abbiamo avuto il consenso degli operatori.

Gli operatori, guardate, io non parlo con il singolo imprenditore, con il singolo imprenditore dialogo, faccio il Sindaco a Manfredonia e se uno ha un problema viene e ne discutiamo, ma quando dobbiamo socializzare processi così ampi io non vado a trovare l'impresa tal dei tali a casa sua, impresa che ha interesse specifico, io vado nella casa degli industriali, che fino a prova contraria è l'Associazione degli Industriali.

Abbiamo incontrato lì le rappresentanze degli industriali, e c'erano, vi posso assicurare, tutti coloro che hanno interesse al porto di Manfredonia e l'Assindustria, non Tizio, Caio o Pinco

Pallino, e mi ha detto "va bene, vai avanti": me l'ha detto l'Assindustria di Bari, me l'ha detto il Sindaco di Bari, mi hanno detto, ma non avevo dubbi su questo, che è il porto di Bari che in questo momento ha bisogno del porto di Manfredonia.

E io sto lavorando perchè si persuadano a fare la stessa cosa Monopoli, e il processo è molto avanzato, Barletta, che non è affatto vero che non ha intenzione di entrare, io accetto scommesse sul fatto che Barletta entrerà, perchè noi abbiamo tutto l'interesse a fare in modo che tutto il sistema entri, entri perchè non è che dobbiamo concorrere, o meglio si concorre di più in un sistema di regole, e se abbiamo tutti le stesse regole, perchè facciamo parte tutti della stessa Port Authority, si concorre al rialzo e non al ribasso.

È la vera concorrenzialità, è finita l'epoca del dirigismo statale in cui i porti erano utilizzati dall'impresa di Stato, o c'erano i padrini politici che dicevano "tu vai a fare il traffico lì, tu vai a fare il traffico lì".

Dobbiamo offrire il nostro prodotto al mondo, la gente non verrà qui perchè ce lo dice uno spedizioniere barese ma in che mondo viviamo?- verrà a Manfredonia se troverà un porto in efficienza, un porto in grado di fornire servizi.

Io ritengo che questa sia l'unica maniera, quella di avere una Port Authority in grado di governare con le sue strutture, tecniche, burocratiche, di avere l'autonomia finanziaria, perchè per questa operazione la Port Authority di Bari ci metterà più di un milione di euro per far decollare questa operazione, altro, se tutto va bene, che i 150000 o 200000 euro che potremmo tirar fuori dalle tasse dei traffici che abbiamo oggi!

Se pure aumentassero sarebbero 250000 o 300000 euro, ci pagheremmo a stento la sede e gli stipendi del Presidente e del Vice Presidente dell'Autorità Portuale.

Per dire cosa allora? Che non è vero, non è che ho cambiato idea sul fatto se serva un'Autorità Portuale a Manfredonia, serve, e serve come il pane, ma serve un'autorità Portuale all'altezza di farci fare quel salto decisivo di qualità, un'Autorità Portuale

che stia in un progetto, in una visione, che è quella che mi sono sforzato di enucleare, un'Autorità Portuale in grado di sostenere le ragioni di un'infrastruttura, e sostenerle fino al punto sì che poi sarà possibile porre il tema dell'inserimento del nostro scalo nelle reti delle autostrade del mare.

Nel momento in cui saremo non un'appendice qualsiasi ma un pezzo importante della portualità nord pugliese, perchè i poli saranno Bari e Manfredonia, avrà interesse Bari stessa a richiedere che noi si sia una delle stazioni della....., perchè avrà interesse a decongestionare il suo porto e a fare in modo che le merci scalino lì e si reimbarchino a Manfredonia.

Non voglio annoiarvi con strategie che, mi rendo conto, possono apparire velleitarie, troppo ottimistiche, ma io credo che nulla sia velleitario e ottimistico quando si lavora con buon senso, tenendo conto degli interessi generali, e soprattutto quando i problemi si conoscono per averli vissuti sulla propria pelle, non quando si ricavano da slogan senza senso che troppo spesso agitano il nostro confronto politico. Scusatemi questa parentesi.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Grazie, Sindaco Campo.

Ha chiesto la parola il Presidente della Provincia Carmine Stallone: ne ha facoltà.

PAOLO CAMPO - SINDACO DI MANFREDONIA:

Io volevo scusarmi con il Presidente e con voi tutti, ma ho un Consiglio Comunale a Manfredonia, appunto il Consiglio Comunale in questione, quindi grazie a tutti.

PRESIDENTE STALLONE:

Caro Consigliere Longo, mi dispiace che sia andato via il Sindaco Campo, perchè un'evoluzione serena di un dibattito o di un problema alla fine può anche far cambiare idea, anche se, lo sottolineo in maniera molto, molto chiara, il mio personale assenso a questa ipotesi è un assenso condizionato e vigile, come

condizionato e vigile è anche la faccenda SFIR, perchè dobbiamo sempre tenere il fiato sul collo, per evitare che uno possa prendere altra via o dimenticare.

La storia è stata fatta solo parziale dell'Autorità Portuale, per cui partiamo dall'on. Leone, il quale, era il 2004, era un sabato, guarda caso sempre di sabato, qui c'è Nino che lo ricorda perfettamente, si fece tramite il Rotary di Manfredonia una riunione sul Porto di Manfredonia alla Biblioteca Provinciale.

In quell'occasione ci furono molti interventi, tra i quali anche uno di Sacco, il quale si lamentò dicendo che andava a Bari o a Barletta per la sua farina, e altri interventi, e in quell'occasione l'on. Leone disse pubblicamente che l'Autorità Portuale fu per lui più una provocazione che un qualcosa in cui credeva, dato, come diceva poc'anzi Paolo Campo, il volume di tonnellate che su quel porto potevano gravitare.

In realtà ho sentito con piacere che l'Autorità di Manfredonia quest'anno è cresciuta del 30% per le merci e del 40% per i passeggeri.

In quell'occasione si prospettò anche di mettere un Commissario per quanto riguarda l'Autorità, è stato un bel lavoro fatto dall'avv. Falcone, lo sottolineava anche il Sindaco, quindi nulla da eccepire.

Andai, poi, dal Vice Ministro Mario Tassoni, una mattina a Roma, un appuntamento che presi così, erano prossime le elezioni regionali, aveva lo stesso mio DNA politico, quindi entrammo in confidenza e mi disse "Stallone, il problema è che Fitto non ci ha fatto ancora capire cosa vuole fare di questo porto di Manfredonia. Noi abbiamo 60 miliardi pronti, forse li daremo via perchè non si è capito Bari cosa vuole fare di questo porto".

Pregai di aspettare le elezioni regionali, di vedere cosa succedeva, quindi vinse le elezioni l'on. Vendola.

Il 20 luglio 2005, sabato, mi recai Bari dall'on. Vendola, volevano venire i sindacati, voleva venire il Sindaco di Manfredonia a questo incontro, ma Vendola rispose "voglio incontrare il Presidente della Provincia, che è l'intermediario

per tutti i problemi del territorio".

Era presente Loizzo, era presente la Gentile, era presente il Segretario di Vendola, e in quell'occasione io chiesi di fare un atto che desse lumi e direttive a quello che mi aveva detto il Ministro Tassoni.

La cosa non fu fatta subito, fu fatta ai primi di ottobre, e in sintesi lì si definì cosa voleva la Regione Puglia. Io parlo sempre di Puglia perchè mi lamento sempre che bisogna prima riequilibrare il credito e poi possiamo parlare di Puglia, non so se ho reso l'idea.

Quindi così sono andate le cose.

Perchè ero contrario prima? Evidentemente, come era stato prospettato, non era un'integrazione ma più un sudditanza verso Bari.

È notorio, per diversi motivi, ematologici, genetici, che non è che ci sia questa simpatia nei riguardi di Bari, perchè io ritengo che il fatto che Foggia non sia decollata il motivo principale è che Bari non ha voluto che decollasse, e la colpa è nostra, nostra e di chi ci ha rappresentato, perchè parte da molto lontano.

Io mi auguro che il futuro non sia come il passato, cioè che i nostri rappresentanti abbiano ognuno un ruolo, a livello di governo centrale, a livello regionale, a livello provinciale e a livello comunale.

Allora, dicevo, ero contrario, poi invece, sempre con un assenso condizionato e vigile, e sottolineo condizionato e vigile, mi hanno prospettato un diverso ragionamento.

Quindi abbiamo fatto anche una Conferenza di servizio, alla quale furono invitati i sindacati, l'Associazione Industriali, un ampio incontro in cui si prospettò anche l'ipotesi di aggregarsi a Termoli, cioè di fare un asse Termoli-Manfredonia, e già lì c'era l'embrione di un ampio ragionamento, di una rete.

Poi mi è stato detto che normativamente non ci si poteva aggregare a Termoli perchè apparteneva ad un'altra regione, e non c'era alcun atto normativo che lo consentisse, e allora ci siamo spostati sul ragionamento verso sud, Barletta, Bari, Monopoli. Ma

il problema dove sta?

Sta nel fatto che se noi parliamo di sistema portuale pugliese, nord della Puglia, di questa rete, di un mondo globalizzato, queste belle parole che fanno pure effetto, globalità, governance, sussidiarietà, quando fu prospettata questa ipotesi di fare questo asse che parte da Manfredonia per finire a Monopoli, non in contrapposizione al grande Salento ma in affiancamento al grande Salento, perchè logicamente non vogliamo andare contro, però è una bella identità, è ben precisa e importante, si disse in quell'occasione, ed era tutto in itinere "quando il Governo Centrale abolirà l'Autorità Portuale di Manfredonia e si istituirà l'Autorità Portuale del Levante vedremo cosa fare".

Ma l'importante, Consigliere Longo, è che quando ci sarà questa decisione di far parte di questo sistema i nostri rappresentanti, e potrebbe essere anche Bruno Longo rappresentante, Presidente della Provincia un domani, o Montanino, o Nino Falcone, o qualche altro, abbiano una voce non semplicemente consultiva ma vincolante, perchè in quella bozza c'è il comitato, se ricordo bene, territoriale che dà il parere non consultivo ma vincolante, ma dipende da noi!

Perchè noi non abbiamo avuto voce in capitolo in precedenza a livello regionale?

INTERVENTO FUORI MICROFONO

PRESIDENTE STALLONE:

Non è previsto, ma bisogna inserirlo, questo è il discorso! Devono fare una modifica alla legge, perchè se non fanno una modifica alla legge io do ragione a Nino, lo dico già adesso.

Devono fare la modifica alla legge.

Noi non è che ci avventuriamo, Consigliere Longo, sia ben chiaro, bisogna prendere tempo, esaminare le cose, vedere con calma, e solo dopo, una volta convinti che non saremo sudditi ma saremo semplicemente sussidiari e come integrazione di questo sistema, allora sì.

Sul problema SFIR, che si è detto poc'anzi, la SFIR doveva venire per forza a Foggia, perchè la SFIR a fronte ad un livello occupazionale che garantiva si prendeva mezzo mondo, e non è possibile!

Quindi, per chi dice "ma tu, Carmine, prima eri d'accordo, ora non sei d'accordo", è perchè uno ci deve ragionare sulle cose, solo lo stupido prende una posizione e la mantiene fino alla morte.

Perchè noi abbiamo tante cellule nervose, che sono le uniche che si riproducono? Proprio per questo, proprio perchè uno ci ragiona sulle cose, vede, sente, ascolta.

Noi non abbiamo fatto ancora niente, ma se non ci sono quelle condizioni che ci garantiscono, certamente io verrò qui a dire una cosa opposta rispetto a quello che ho detto prima.

Io penso di essere stato molto, molto chiaro nel mio dire, ma anche molto lineare, proprio per il fatto che uno deve avere quella serenità di giudizio e soprattutto quell'onestà intellettuale che penso di aver dimostrato in questi quattro anni. Grazie.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Grazie, Presidente Stallone.

Mi ha chiesto la parola il Consigliere Longo, ne ha facoltà.

CONSIGLIERE LONGO:

Grazie, Presidente.

A me dispiace che per motivi istituzionali il Sindaco Campo sia andato via, anche perchè alcuni spunti del suo discorso io li ho trovati interessanti, e quindi suscettibili di ulteriore dibattito e confronto.

Culturalmente, Presidente Stallone, c'è un'emergenza in Capitanata, che non è l'emergenza dell'acqua, non è l'emergenza occupazione, è un'emergenza culturale: praticamente ogni qualvolta un amministratore della Capitanata tenta di spiegare la necessità di istituire e sviluppare delle politiche occupazionali e di sviluppo economico in Capitanata immediatamente è tacciato di

campanilismo, improvvisamente siamo medievali.

È un'emergenza culturale, Presidente, è un discorso, è vero, tra il serio e il faceto, però è mai possibile che ogni qualvolta delle Amministrazioni di Centro-Sinistra vanno a pretendere, e fanno bene a pretendere, e io condivido la pretesa delle Amministrazioni locali nell'ottenere qualche vantaggio, arriva il vate da Bari, da Roma, e ci dice "voi siete campanilisti, noi dobbiamo fare sistema".

Ma perchè, Presidente, ogni qualvolta ci devono togliere qualcosa lo chiamano sistema?

E perchè non esiste un'inversione culturale di procedura laddove si dice "scusate, se il campanilismo, il medievalismo, l'attaccamento ai rozzi interessi locali", come li hanno chiamati, "non sono validi per noi perchè poi sono validi per altri?"

Attenzione, io aborro il campanilismo così come spesso viene presentato e come è nella sostanza, non parlo, e non voglio parlare, di una situazione dove siamo sotto il tallone di Bari, della Regione, del Governo e quant'altro, in quanto ritengo che dovremmo essere noi ad organizzarci, su questo sono d'accordo con il Presidente Stallone, però il sig. Loizzo mi vuole spiegare per quale motivo ogni qualvolta parliamo di alta capacità, ogni qualvolta parliamo di interporto, ogni volta parliamo di Aeroporto o di porto di Manfredonia, ci taccia immediatamente di campanilismo, medievalismo e provincialismo?

Tra virgolette ho apprezzato la Gazzetta del Mezzogiorno, che in qualche articolo, non so chi l'abbia firmato, non ricordo bene, ha parlato di "giusto provincialismo" etc.

E allora ritengo, Presidente, ritengo, nobile assemblea, nobile Assise provinciale, che anche noi dovremmo vestirci di questo sano campanilismo, così come l'hanno chiamato altri, se questo serve poi a risolvere i problemi della Capitanata.

Ora, se arrivano 800 milioni di euro a Bari per la ferrovia ho letto che l'Assessore Loizzo ha parlato di giusto provvedimento regionale e del Governo Centrale, perchè Bari deve trovare il suo sviluppo, deve trovare la sua occupazione, perchè ci saranno posti

di lavoro etc., ma mettiamo sul piatto della Bilancia, per rispondere all'amico Paolo Campo quando dice "ma mica ci mangiano?", mettiamo sul piatto della bilancia ciò che è stato pubblicato nei giorni scorsi sui finanziamenti ottenuti dalla Capitanata sulla infrastrutturazione della mobilità: io i dati non li ho letti, le classifiche non le ho lette, ma devo credere quando si afferma che noi abbiamo ottenuto solo l'8% di quei fondi!

Allora Regione matrigna! L'Assessore Loizzo deve farsi un bagno di umiltà e deve venirci a spiegare perchè noi siamo campanilisti quando affermiamo il diritto di avere le nostre strutture e infrastrutture.

È stata pubblicata ultimamente una sorta di analisi delle strutture possedute dalle varie regioni, e la Puglia è il fanalino di coda delle strutturazioni e delle infrastrutture a livello nazionale.

E non possiamo, Presidente Stallone, Presidente Clemente, parlare sempre di inefficienza della classe politica locale, che va pure detto, che va pure sancito, che va pure redarguita, andiamo pure redarguiti, ma c'è evidentemente un indirizzo forte che fa in modo che determinati finanziamenti non giungano a destinazione, non giungano in Capitanata.

Il discorso dell'aeroporto: noi apprezziamo, Presidente Stallone, e non potremmo fare diversamente, i suoi sforzi in riferimento all'aeroporto per farlo funzionare, l'abbiamo detto e ripetuto in un'ultima interrogazione, abbiamo posto dei dubbi sulla capacità di Promodaunia di effettivamente promuovere lo sviluppo e il marketing ma, e non lo dico come uno scherzo, io sono pronto a sostenere Promodaunia se l'onnipresente Assessore Loizzo afferma ad un certo punto che Promodaunia non ci deve più essere perchè i compiti non sono di Promodaunia ma devono essere quelli del sistema aeroportuale regionale.

Ma dov'era il sistema aeroportuale regionale quando abbiamo messo in moto noi la questione della Federico II, pur con gli errori, con i non errori? Siamo stati lasciati totalmente soli in

riferimento a questo argomento!

E dov'è adesso il sistema aeroportuale pugliese in riferimento alla nobile iniziativa della Provincia che riguarda la ripresa dei voli per Milano?

Non sono certamente i voli per Venezia! Ma chi li ha chiesti i voli per Venezia?

Ma qualcuno diceva "sì, l'hanno fatto mettere perchè giustamente poi devono dire "noi vi abbiamo pensato, poi non c'è stata la possibilità di realizzarli etc. etc.", e io condivido questa affermazione, condivido questa attestazione, e allora noi dobbiamo chiederci tra l'inefficienza della classe politica locale e l'imbarbarimento della divisione dei finanziamenti per ciò che riguarda la Capitanata, per ciò che riguarda la Puglia in generale.

Si è parlato di quadro comunitario di sostegno, si è parlato dei fondi POR 2007/2013, ma io, Presidente Stallone e colleghi, non vorrei che questa fosse l'ennesima beffa nella ripartizione dei fondi.

Noi dobbiamo essere vigili in riferimento a questo argomento, altro che ASI, non ASI e via discorrendo!

Parliamo, ad esempio, della questione dell'alta capacità: per l'alta capacità risulta da fonti attendibili che i finanziamenti per la Puglia non ci siano! Se è vero com'è vero che a livello regionale colleghi di Centro-Sinistra hanno costituito il fronte pro-TAV significa che evidentemente sono informati in riferimento ad una procedura che sta portando al taglio evidentemente di questi investimenti.

Io non voglio entrare nella polemica in riferimento Fitto, Vendola o quant'altro, io dico "Regione matrigna", io lo registro!

Non ha importanza, io voglio andare al di là degli schieramenti Centro-Destra e Centro-Sinistra, perchè quando, Assessore Summa, Presidente Stallone, si parla di Provincia, quando si parla dei nostri diritti, io ritengo che dovremmo fare qui sistema, che si fa altrove.

Qui se parliamo di Regione matrigna magari Brucoli, magari Summa,

dicono "ma cosa dice Longo, Vendola è bravo, Vendola è uno che ci tiene alla Capitanata e a Foggia", magari sapendo di mentire ma solo per sostenere la coalizione.

Questo non deve essere! Il sig. Vendola, al quale va il mio rispetto quale istituzione, ultimamente ha affermato, per esempio, per parlare di schieramenti, che a Foggia la criminalità non esiste, ha affermato che in Puglia la criminalità non è mai esistita perchè non è andata ben al di là di quelle che sono le piccole formazioni di quartiere e quant'altro.

Noi sappiamo che la criminalità è una palla al piede dell'impreditoria, è una palla al piede della società, e io ho portato gli articoli di giornale che riportano le dichiarazioni di Vendola a riguardo: ma allora il signor Vendola parlava di criminalità solo quando dovevano arrivare avvisi di garanzia a qualcuno di centro-destra?

CONSIGLIERE BRUCOLI (Intervento fuori microfono):

Ma stiamo parlando del porto o di Vendola?

CONSIGLIERE LONGO:

Si legga l'Ordine del Giorno, che è lo sviluppo della Capitanata! Allora, se dobbiamo dire che questa palla al piede per ciò che riguarda la Capitanata non c'è io sono felicissimo, sono contento, molto probabilmente il Governatore Vendola avrà esperito una situazione attraverso la quale non abbiamo più criminalità.

Magari non è d'accordo poi il Ministro Padoa Schioppa quando viene a parlare a Bari di determinati argomenti e lo smentisce clamorosamente.

Ma perchè ho citato questo argomento? Perchè se la smettessimo di parlare per schieramenti, se la smettessimo di parlare di questioni che riguardano l'essere positivi solo nei riguardi di quegli interventi promossi dal collega di partito, molto probabilmente saremmo bravi campanilisti così come lo sono a Bari, così come lo sono a Lecce, a Taranto e a Brindisi e in qualsiasi altro capoluogo della Regione.

Presidente, noi sappiamo perfettamente che il porto di Manfredonia oramai si è spostato all'Autorità del Levante, e lei è ottimista quando dice che saremo vigili.

Il porto di Manfredonia oramai, e la tempistica l'avvocato Falcone l'ha ben delineata, prima ancora che si potesse parlare della lettera del Ministero all'Autorità Portuale di Manfredonia, sul sito internet, ed è visibile a tutti, laddove esiste il Consiglio di Amministrazione dell'Autorità Portuale di Bari parla di annessione del porto di Manfredonia.

Il motivo della riunione è quello di una sensibilizzazione di natura culturale al problema, perchè se l'approccio non è di natura culturale noi non approderemo mai e mai a niente! Dovremo uscire al di fuori di queste logiche.

Il Governo Berlusconi si è sbagliato oltre misura nell'interpretazione della legge 84/94 sull'istituzione dell'Autorità Portuale di Manfredonia, ma una volta tanto che si sono sbagliati a nostro vantaggio io vorrei sapere perchè dovremmo andare nell'ermeneutica sostanziale della legge ed interpretarla come un qualcosa che è contrario alla legge ma che è a vantaggio della Capitanata. È mai possibile?

Io ho cercato di comprendere da Paolo Campo le motivazioni che ci portavano a questa Autorità Portuale del Levante, ma ci sono stati più giudizi di valore che giudizi di fatto, ci sono state più delle considerazioni, più delle accuse.

Ma io vorrei sapere, e lo dico senza retorica, Presidente e cari colleghi, io vorrei conoscere e sapere effettivamente quali sono questi vantaggi, perchè la frase che ho sentito dal Sindaco di Manfredonia è inquietante, "quando chiederemo poi i finanziamenti": ma stiamo scherzando?

Cioè costruire un'Autorità Portuale del Levante non va bene il Commissario? Togliamo il Commissario, ma chiamiamo un Presidente, istituiamo un Consiglio di Amministrazione, sediamoci a quel tavolo dell'osservatorio dei porti, così come parla il POT dell'Autorità Portuale di Bari, sediamoci con la cognizione di sapere che siamo un'entità autonoma, quindi in grado di ricevere e

di spendere secondo quelle che sono le esigenze della territorialità invece che aspettare un consiglio di amministrazione.

Presidente Stallone, ma quale potere di veto vogliono dare a noi? Ammesso pure che il Presidente della Provincia abbia il potere di veto, ma perchè non lo dovrebbe avere il Presidente della Provincia di Bari, o quello di Lecce, che poi porrà il veto incrociato e andremo a creare quanto meno una confusione in termini territoriali?

Abbiamo nominato la sussidiarietà: ma quale sussidiarietà esiste tra due entità così distinte e lontane quali il porto di Bari e quello di Manfredonia?

Ma lo sappiamo o no che oggi, per esempio, il Consiglio Comunale di Manfredonia approverà un protocollo d'intesa in riferimento alla soppressione dell'Autorità Portuale di Manfredonia, senza che, per esempio, sia stata invitata la Provincia di Foggia?

Ma è mai possibile che se Mariani ha un verbo e dice che poi parteciperà la Provincia di Foggia poi il Comune di Manfredonia ha un altro verbo, ed è confusione, confusione aggiuntiva?

Il problema che dobbiamo affrontare in questa sede non è l'innamoramento, e sono d'accordo con il metodo di Paolo Campo, l'innamoramento della propria idea, che deve essere tranquillamente accettata da tutti quanti gli altri perchè è la propria idea, o perchè è l'idea che è venuta al mio schieramento dal mio partito.

Ma vogliamo leggere il POT dell'Autorità Portuale di Bari?

Io purtroppo me lo sono sorbitato, mi sono messo su Internet e mi sono visto tutto questo POT, tutto questo programma, e nel programma si parla della necessità per l'Autorità Portuale del Levante di avere Manfredonia, per le caratteristiche che ha Manfredonia e che non ha il porto di Bari.

Sembrerebbe un problema insormontabile, magari qualcuno penserà che siamo nel Consiglio Provinciale di Bari, la colmata di, dove occorrono degli incentivi che dovrebbero arrivare non so da dove per poter avviare il porto di Bari e per poterlo mettere a

determinati livelli e a determinati standard: ma ci siamo chiesti l'Autorità Portuale di Bari perchè chiede, passatemi il termine, non voglio essere offensivo con alcuno, l'annessione del porto di Manfredonia? Per tutte quelle caratteristiche che dice?

È possibile che un terzo del Piano Triennale dell'Autorità Portuale si incentri sul porto di Manfredonia invece di parlare del porto di Bari, ad esempio?

Qual è il ruolo che destina a Manfredonia l'Autorità Portuale di Bari?

Magari dragare i fondi, ristrutturare, manutenzioni?

No, si parla, e io ce l'ho qui, chiunque lo vuole leggere lo può fare, si parla di rivoluzionare il sistema dei trasporti iugoslavi, albanesi, perchè quella è la forma di penetrazione nei balcani.

Praticamente lo sviluppo del porto di Manfredonia dipende dall'approntamento di questa linea ferroviaria, che al momento non c'è e che dovrebbe farsi.

Ma insomma, dobbiamo chiamare nell'Autorità Portuale anche i paesi che appartengono ad un'altra entità e ad un'altra realtà?

Allora io sono veramente preoccupato, come cittadino soprattutto, così come sono preoccupati gli amici dell'Opposizione, e ritengo anche gli amici della Maggioranza a questo riguardo, perchè capisco che devono sostenere determinate tesi.

Oggi noi non presentiamo un O.d.G. da farci bocciare, Presidente, perchè lo vogliamo proporre alla Conferenza dei Capigruppo, dove, se è possibile, dobbiamo addivenire ad una modalità condivisa per poter arrivare ad una presa di posizione politica.

Noi sappiamo già, ripeto, che oramai l'hanno spostata violentemente a Bari, e ci dobbiamo chiedere anche un'altra cosa: quando si parla di Monopoli, quando si parla di Barletta, quando si parla di Molfetta, parlano, Presidente Stallone, e su questo la debbo rimproverare, se mi è consentito, che è d'accordo la Provincia di Foggia e gli Enti locali in riferimento a questo trasferimento dell'Autorità Portuale da Manfredonia a Bari.

Dicono che ormai è tutto fatto, perchè vi siete accordati, non

esiste più il problema, il Consiglio Comunale di Manfredonia, la Provincia di Foggia, li chiama gli Enti Locali della Provincia di Foggia.

Presidente, io non mi esporrei ad essere contraddetto in maniera così clamorosa, ho portato il POT dell'Autorità Portuale di Bari, che le donerò pure, basta mettersi su internet e lo si trova, però non si dice Barletta e Molfetta cosa ne pensano?

Barletta e Molfetta non sono d'accordo con questa Autorità Portuale del Levante, e vuoi vedere che l'Autorità Portuale del Levante la dovrà fare sempre a spese di Foggia e sarà composta da Manfredonia e da Bari?

Allora tutto questo sistema di cui si parla, tutta questa terminologia di moda e tutte queste considerazioni di campanilismo, dove vanno a parare se non di fronte ad un'esposizione in avanti, senza sapere dove si va a finire?

Attenzione, quando noi parliamo di infrastrutture nel POT dell'Autorità Portuale barese si parla di sinergie tra aeroporto, interporto e porto: ma scusate, dal momento che, grazie ad Agostinacchio e Stallone, e anche a chi li ha preceduti, abbiamo riattivato questo aeroporto Gino Lisa, visto che abbiamo l'interporto, domani dovrebbe farsi il collaudo, etc., visto che abbiamo un porto, ma perchè noi non dobbiamo essere in grado di fare quello che gli altri vogliono fare e di creare queste sinergie strutturali?

Oggi non ho ricevuto risposte, non ne ho ricevute molto probabilmente non perchè Paolo Campo non ne avesse la capacità ma perchè aveva fretta di andare al suo Consiglio Comunale, e lo comprendo umanamente, lo comprendo istituzionalmente, ma io spero che questi argomenti nella prossima riunione, quando si parlerà di un O.d.G. spero condiviso, si vada a dibatterli in maniera seria, attraverso questa rivoluzione di tipo culturale, quella di fare veramente sistema al di là degli schemi.

Ripeto, Fitto o Vendola "Regione matrigna", e me ne assumo io le responsabilità, anche politiche, di quello che dico, ma bisogna che tutti quanti dobbiamo provocare un dibattito di questo tipo

per cercare di ottenere quelle nostre giuste istanze che chiediamo, e non magari a ricevere la telefonata o ricevere il veto del partito o della coalizione in riferimento all'argomento.

Sistema e cultura si fanno solo in questa maniera, e soprattutto per fugare anche i dubbi: qui si parla di aree retroportuali, si parla delle aree dietro lo scalo merci in riferimento a delle possibilità di costruzione.

Presidente Stallone, la storia non gliel'hanno raccontata tutta, ma va raccontata per bene e secondo quelle che sono le tendenze e secondo le realtà, d'altra parte condivise anche a livello di stampa.

Noi avevamo lo scalo merci fino agli anni '70, ad un certo punto per fare sistema se n'è andato a Bari, per cui la merce arriva, passa per Foggia, arriva a Bari e poi per arrivare a Foggia torna indietro: beh?

Sulla TAV, sull'alta capacità più che la TAV, che è tutt'altra cosa, facciamo attenzione, facciamo attenzione ad un progetto del genere.

Io capisco gli amici dell'Associazione degli Industriali, che certamente rispetto, certamente sono persone degne di stima personalmente, è un'istituzione valevole sul territorio, però non capisco per quale motivo ad un certo punto debbano interferire ed intervenire su quelle che sono delle scelte che appartengono, anche storicamente, alle Amministrazioni.

Prendiamo la questione dello SFIR: lo SFIR, che dovrebbe venire nell'area dismessa dello zuccherificio per farci un impianto a biomasse, dal momento che esiste (io prendo le notizie di stampa, non ho fatto interrogazioni per sapere la verità in riferimento all'argomento) ritengo che sia un'iniziativa valevole sotto il profilo occupazionale e produttivo, perchè dobbiamo pensare alla produttività, ma quello che non capisco è perchè l'Associazione Industriali ad una centrale dice "no" e si schiera e a questa dice "si".

Presidente, turbo gas o biomasse il risultato è lo stesso, questo lo posso dire con grande lucidità e con grande certezza.

Allora, su determinate scelte perchè parlare di "baffo", così l'hanno chiamato, che porti soltanto i passeggeri e le merci non le devono portare?

Forse perchè c'è qualche interesse su quelle aree, così come i piani di riqualificazione di ultima istanza del Comune di Foggia parlano?

E allora fughiamo i dubbi in riferimento all'argomento, così come dobbiamo fugare i dubbi in relazione ad altri argomenti.

Quando si parla dell'Aeroporto e di case e casupole che sono state autorizzate dall'Amministrazione Comunale della Giunta di Centro-Destra è una leggenda metropolitana! Carte alla mano l'Amministrazione Comunale di Foggia non ha mai autorizzato, anzi lì c'era un cono d'ombra di atterraggio e il sottoscritto, condiviso dal Consiglio Comunale, compresa l'Opposizione, ha fatto approvare un piano di disinquinamento acustico che allarga il cono in riferimento all'argomento.

Andiamolo a prendere questo, per cortesia!

Così come sulle aree ferroviarie il sottoscritto, insieme a tutta la Giunta, ha presentato un progetto di natura pubblica, che è la piastra intermodale dei trasporti, che doveva insistere su quelle aree, su quelle aree dove oggi si parla di riqualificazione privata, Presidente!

Allora mettiamo insieme le cose in riferimento allo scalo merci, che chissà per quale motivo le merci se entrano a Foggia fanno rumore, così dicono gli esperti, l'ha detto anche Di Pietro, cioè se entrano a Foggia le merci fanno rumore ma se entrano a Bari, a Napoli, o dove stanno discutendo, legittimamente, De Mita e Bassolino su dove far passare l'alta capacità, lì non fanno rumore!

È mai possibile che facciano rumore solo a Foggia queste merci?

Allora chiariamo anche questi aspetti e naturalmente sviluppiamo un dibattito aperto per lo sviluppo della nostra terra, per non doverci trovare, poi, a commentare le solite classifiche che ci portano all'ultimo posto.

Difendiamo il territorio!

CONSIGLIERE AGOSTINACCHIO:

Io credo che il Consigliere Longo abbia realizzato con il suo intervento un'analisi estremamente puntuale, pervenendo a delle conclusioni che non possono non essere condivise.

Avrei preferito, però, parlare al Sindaco Campo, anche perchè la sua assenza mi crea qualche problema, riferito alla correttezza che è a base del contraddittorio tra i livelli istituzionali.

Comunque qualche riflessione, certamente non offensiva, va fatta.

Una premessa: è il periodo delle regionalizzazioni, è un periodo molto particolare, che ho l'impressione sia caratterizzato da una distanza dal dettato costituzionale.

Abbiamo evitato la riforma della riforma della Costituzione, per cui vi è la Costituzione come riformata dal legislatore che ha preceduto il legislatore di Centro-Destra.

Quella Costituzione prevede tassativamente che determinate competenze siano attribuite ai Comuni, alle Province, e tra le competenze la gestione dei fondi, cioè si saldano l'autorità statale, l'autorità regionale e l'autorità europea con la competenza esclusiva degli Enti locali nella gestione dei fondi.

Nell'ottica del principio del sussidiarietà ciò che è di competenza di un livello istituzionale non può interessare altro livello istituzionale.

Io ricordo un mirabile intervento fatto a Bruxelles da Giuliano Amato sull'argomento estremamente apprezzabile, molto apprezzato all'epoca, così come qualche riflessione del nostro Presidente della Repubblica, alla cui competenza non può non essere tributato il riconoscimento, e sono l'ultimo a dirlo, che è nei fatti, che è radicato in una serie di interventi, di riflessioni estremamente valide e ancorate a presupposti scientifici non contestabili.

Ebbene, cosa sta accadendo?

Il parco, dico per dire, solo per esemplificare, il parco dell'Incoronata, che è stato realizzato grazie ai fondi del Comune di Foggia e ai fondi che il Comune di Foggia ha recuperato a livello europeo e a livello regionale, quel parco si regionalizza,

per cui si crea un Ente parco.

Naturalmente il parco diventa il tassello di un mosaico regionale e perde quella peculiarità che potrebbe determinare veramente un rilancio ancorato alle esigenze del territorio.

Ma questo è campanilismo? Sì, è campanilismo, ma è un campanilismo necessario!

Per quale motivo il Comune si priva della competenza e la delega ad una sorta di Consiglio di Amministrazione che viene nominato aliunde.

Allora, ancora una volta la politica non si preoccupa dei patti ma si preoccupa dei Consigli di Amministrazione e delle competenze a decidere sui Consigli di Amministrazione.

È la stessa storia della sanità, e qui non si distinguono Destra e Sinistra, Centro-Destra e Centro-Sinistra, dove il Sindaco, massima autorità sanitaria, firma ciò che hanno deciso altrove e non ha la competenza di poter interloquire al momento della scelta dei direttori.

Vi è solo una competenza ex-post diretta a valutare il comportamento di chi è stato onerato da un impegno, da una carica, da una nomina, ma è la Regione che sostituisce l'Ente locale, è la Regione che sostituisce la Provincia.

Oggi nella discussione non è stato trattato un tema, un tema importante, il deficit di deleghe alla Provincia, che è un fatto di una gravità eccezionale, il deficit di deleghe ai Comuni, la mancata attuazione del dettato del costituente, questi sono i dati!

Io faccio un discorso di carattere tecnico, non c'entra la politica, perchè se dovessi indirizzare le critiche dovrei farle a 360 gradi.

Noi siamo, cioè, depauperati delle nostre competenze sino al punto da farci ritenere inutili.

Vi è stato un dibattito televisivo, un'intervista giorni fa a Rai Tre, si faceva il conto delle spese a livello di Provincia e si discuteva della proliferazione delle Province, e poi si parlava delle Comunità Montane e poi si parlava di altri Enti, cioè noi

stiamo andando avanti in deroga ai principi, alle linee di vetta rilevabili dalla Carta Costituzionale, e anche dalle leggi ordinarie.

Leggi Bassanini, se esistete date un colpo!

Vorrei capire, vorrei comprendere cosa si sta verificando, cosa sta accadendo.

La Regione, cioè, si sta trasformando in un mega Comune, non soltanto la potestas legislativa ma l'intervento nell'attività amministrativa.

È così, Assessore Summa, ed è il dibattito che facciamo al di sopra delle parti, è stato fatto in ANCI, chi parla lo ha anche ripetuto a livello senatoriale, allorquando vi sono state delle audizioni, ed alla Camera dei Deputati, ne abbiamo parlato anche in sede di Commissione Affari Costituzionali quando era presieduta, ricordo, dalla mia amica, una persona che rispetto, Rosa Russo Iervolino.

Discutiamo di problemi molto seri, cioè le comunità a parole sono esaltate, nei fatti sono mortificate, questa è la realtà!

Io capirei se la proliferazione delle autorità fosse bloccata con il trasferimento dei poteri a chi ha la competenza a gestire il territorio, io la capirei, ma non comprendo la proliferazione delle autorità con il trasferimento delle competenze a livello regionale.

Che cosa significa questo? Qual è il vantaggio che si può ottenere?

Io volevo dire al Sindaco Campo, vedi Paolo, hai fatto un conto preciso delle merci che vengono scaricate, per esempio il grano che viene scaricato a Manfredonia e che potrebbe essere portato a Manfredonia per poi essere trasportato altrove e non viene portato a Manfredonia, ma viene dirottato verso altri porti?

Dico delle assurdità o la doglianza che viene evidenziata è proprio questa per cui bisogna ristrutturare il porto di Manfredonia per dare a Manfredonia una centralità?

A Manfredonia la centralità non vi è al contatto d'area, non facciamo ridere!

Io volevo dare atto a Paolo Campo di aver denunciato la malversazione diffusa che ha prodotto non meno di 20 procedimenti per la mancata utilizzazione di fondi già erogati, e vi sarebbe anche da fare anche qualche riflessione sui criteri in base ai quali questi fondi vengono erogati, sul deficit della infrastrutturazione a Manfredonia, sul fatto che 10 giorni fa vi è stata ancora cassa integrazione, sul fallimento, la politica del domino, l'una dietro l'altra.

Mi sembra di rivedere quel parco industriale tra Rionero in Vulture e Melfi, dopo il terremoto, che ormai è una sorta di cimitero delle industrie che dovevano sorgere e che invece sorte non sono.

Quindi il porto è essenziale, e questa infrastruttura, parliamo tanto di infrastrutture, perchè non gestirla noi? Questo è il punto: perchè non gestirla noi?

Passi il fatto che la Provincia è stata bypassata, che i Comuni sono stati bypassati, però perchè privarci?

Poi che senso ha dire "così, essendo un tassello del mosaico dello sviluppo delle iniziative, andiamo meglio".

No, basterebbe intendersi. Parliamotantodi concertazione, di concertini vari, etc., non vedo il motivo per cui non si debba poi raggiungere un'intesa.

E poi smettiamola con questa storia del campanilismo foggiano, lo diceva il Consigliere Longo, è una favola!

Noi siamo fagocitati, economicamente e anche politicamente, dal campanilismo che risiede altrove, e lo dovrebbe comprendere la classe politica foggiana provinciale nel suo complesso, e nel suo complesso soprattutto dovrebbe rilevare l'insoddisfazione crescente da parte della gente nei confronti di tutti noi, di tutti noi, siamo accomunati.

Allora, caro Presidente, questo intervento è stato opportuno, molto opportuno.

Abbiamo parlato di Aeroporto: mi consenta, il problema dell'Aeroporto l'ho vissuto in prima persona, ho disposto delle demolizioni.

L'aeroporto, quando io non sono stato più Sindaco, per cessazione del mandato, non per dimissioni o per altro, teoricamente era sui 1495 metri, poi ci hanno detto, l'ENAP, etc., che aveva sempre il pallino al di sotto dei 1000 e che aveva dovuto accettare 1200, che era ridotto a 1200 e rotti metri: non è vero, attualmente l'agibilità può arrivare a 1550 metri.

La storia del cono d'ombra era stata superata, per cui abbiamo un Aeroporto che ha la stessa fruibilità dell'Aeroporto di Firenze, con la differenza che a Firenze si crede nell'Aeroporto e vi è un flusso turistico che giustifica un Aeroporto anche di 1200 metri, a Foggia no. Questo è il punto!

Per cui il dato economico influisce sulle considerazioni e sulle riflessioni di fruibilità, di agibilità e così via discorrendo.

Sull'argomento forse dobbiamo dedicare una giornata ad hoc, un dibattito ad hoc.

Ringrazio l'avvocato Falcone per aver riferito a noi i lavori, ottimamente svolti, concretizzando così il suo mandato, è stato comunque un incontro molto istruttivo, non condivido nulla di ciò che ha detto l'amico Sindaco Paolo Campo, e una tiratina d'orecchie gliela farei anche quale ex Presidente del Consiglio Nazionale dell'ANCI, perchè non mi è sembrato molto in linea con una politica che era stata condivisa da tutti, da tutti, e da me, sia pure producendo qualche mugugno nella parte politica di mia appartenenza.

Cari amici, è l'occasione, questa, per riflettere, è l'occasione, caro Presidente Stallone, e noi apprezziamo il Presidente Stallone che va a parlare a titolo personale, con la sua bonomia commuove, non commuove, è un problema che riguarda l'amico Stallone, al quale certamente va la nostra considerazione positiva, però è il problema della Provincia.

La Provincia non può avere questo ruolo, la Provincia deve avere un ruolo diverso, e una Provincia come la nostra, che sostanzialmente è una sub-Regione, per numero di abitanti, per Comuni, per estensione territoriale, per tutto, ebbene una Provincia come la nostra non può essere ulteriormente mortificata.

C'è uno sviluppo squilibrato in Puglia: l'arco ionico-salentino fagocita tutto, e quando non fagocita l'arco-ionico salentino è la Puglia centrale.

L'abbiamo fatta questa battaglia all'epoca dell'Università, la Capitanata tam quam non esset, è da lontano che viene questa disattenzione sistematica nei nostri confronti.

E allora di fronte a questa situazione dobbiamo appropriarci delle nostre competenze, dei nostri diritti, andare avanti, e, se necessario, perchè no, sensibilizzare la pubblica opinione e parlare con la gente, anche fuori degli ambiti strettamente istituzionali.

Ringrazio l'amico Longo per quanto ha detto e voi tutti per aver ascoltato, certamente leggeremo e faremo tesoro delle risultanze di questo dibattito, al fine di porre in essere le necessarie iniziative politiche. Grazie.

CONSIGLIERE PRENCIPE:

Signor Presidente, signor Presidente della Giunta, colleghi Consiglieri, avvocato Falcone, mi dispiace disturbare ancora a quest'ora però credo che sia opportuno che io intervenga, anche per rispondere, in amicizia chiaramente, ai dubbi e alle preoccupazioni molto forti sollevate dai Consiglieri Longo e Agostinacchio.

Devo dire la verità, non sono affatto preoccupato della evenienza che venga a costituirsi una nuova Autorità Portuale, che può essere questa del Levante, e devo dire anche perchè.

La mia preoccupazione era precedente ad oggi, io ero molto preoccupato per l'assenza di una politica portuale in particolare nella circoscrizione di cui fa parte Manfredonia e non certamente per l'impegno profuso continuamente dall'avvocato Falcone.

Assolutamente non c'entrano nulla gli attuali Commissari dell'Autorità Portuale, anzi, e lo ha bene evidenziato il Sindaco, grazie a loro noi abbiamo ancora una piccola presenza in loco, una presenza della portualità del nord della Puglia.

Se noi andiamo indietro negli anni, la presenza del Porto di

Manfredonia era sconosciuta anche agli amici foggiani, e devo dire, Consigliere Longo, che bisogna essere ogni tanto campanilisti, è giusto essere campanilisti e rivendicare gli interessi del territorio, noi siamo qui tra l'altro Consiglieri Provinciali perchè rappresentiamo il nostro territorio di provenienza, ma allo stesso tempo, però, non basta rappresentare gli interessi del proprio territorio, cioè quando bisogna guardare allo sviluppo infrastrutturale, culturale (lei parlava di emergenza culturale), e anche politico-amministrativo del territorio, bisogna guardare ad un territorio più vasto.

Io mi meraviglio di alcuni dubbi, perchè a me è sembrato abbastanza chiaro sia l'avvocato Falcone che il Sindaco Campo.

Della cancellazione dell'Autorità Portuale di Manfredonia, questa è una metafora, se vogliamo una forzatura nei termini, è scritto già nella legge 84/94.

Come lei anche io vado su Internet, e ho anche i POT, se vogliamo poi li possiamo leggere insieme e vedere cosa dicono, la Legge 84/94 chiarisce come e quando vengono soppresse, eventualmente debbano essere soppresse, le Autorità Portuali.

Addirittura, se dovessero venire a mancare i traffici, dice la Legge 84/94, anche l'Autorità Portuale di Bari andrebbe soppressa. Se volete posso anche leggere, e lo faccio, anche perchè....

INTERVENTO FUORI MICROFONO DEL CONSIGLIERE LONGO.

CONSIGLIERE PRENCIPE:

Poi se interviene o non interviene è un'altra cosa, non è un problema nostro, mio e suo in questo momento, il problema è la chiarezza delle cose che si dicono, e io ringrazio la stampa, che è ancora presente, altrimenti si riportano solo cose che vengono dette da alcuni e non da tutti.

Allora, la Legge 84/94, all'art. 6, comma 8, dice delle cose ben precise, dice che, il discorso che faceva il Sindaco Campo, nell'ultimo triennio vanno registrati i volumi di tonnellaggio, e nell'ultimo triennio, d'altronde non poteva che essere così, per

la storia difficile che ha avuto quel porto, e la storia difficile del porto di Manfredonia non nasce nel 2005 con il Governo Vendola, nasce molto prima, con Governi di ben altra parte politica per decenni.

Ma non voglio affrontare la questione politica, io voglio rappresentare un territorio che vuole sviluppo, come lo si diceva qui prima, io voglio che la Provincia di Foggia abbia porto, aeroporto e interporto che funzionino, sono d'accordo con lei, ma dobbiamo dargli sviluppo. Sono i mercati che danno sviluppo.

Non ho capito, quando ci conviene dobbiamo inneggiare ai mercati, quando poi abbiamo altri problemi non inneggiamo più ai mercati? Sono i mercati!

Il grano, lo diceva il Consigliere Agostinacchio, non viene nel porto di Manfredonia soltanto perchè noi siamo belli o siamo brutti ma perchè deve avere delle condizioni giuste per arrivare.

Lo sa perchè qualche anno fa, parlo degli inizi del 2000, il tonnellaggio del porto di Manfredonia è raddoppiato in un anno?

Solo perchè ha aperto una cava, e quindi i prodotti della cava arrivavano al porto, ed è raddoppiato il tonnellaggio.

Ma mica l'abbiamo deciso noi! Lo ha deciso quell'imprenditore, quel sistema produttivo che investe su un territorio.

Purtroppo, checché ne dica il Consigliere Agostinacchio, uno dei più grandi investimenti degli ultimi tempi nel sud è stato il contratto d'area, ma è stato l'unico forse, purtroppo dico io.

Poi se mai giustamente affrontiamo il tema del contratto d'area, dico solo che ho incontrato negli ultimi giorni 170 ragazzi del territorio, non solo di Manfredonia, c'era anche qualcuno di Torremaggiore, che scioperavano perchè stavano perdendo il posto di lavoro, 170 ragazzi che hanno iniziato a lavorare non per il contratto d'area, si chiama Sovvenzione Globale, la stampa ha riportato il termine contratto d'area perchè è più semplice, ma Sovvenzione Globale nasce prima del contratto d'area, è stata praticamente dall'Assindustria.

Quindi, voglio dire, se noi dobbiamo parlare di sviluppo imprenditoriale dobbiamo guardarlo a tutto tondo, o, come si

diceva, a 360 gradi, ma poi noi questi gradi li facciamo contare quando ci conviene.

Allora la Legge 84/94 prevede, e mi dispiace che lei dica questo, lo ha fatto intravedere solo perchè probabilmente il Sindaco Campo ha scritto a qualcuno che forse è della sua stessa parte politica per chiedere...: non è così, la Legge 84 è del 94, e Campo all'epoca era un bambino, ma era già Consigliere Comunale, la legge 84/94, dicevo, ha scritto che le Autorità Portuali istituite che vanno al di sotto di un certo tonnellaggio vanno soppresse.

Art. 6 - comma 10: "Le Autorità Portuali di cui al comma 8 sono soppresse con la procedura quando, in relazione al mutato andamento", anche Bari potrebbe esserlo, "di traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma".

La legge, quindi, è chiara, e noi vogliamo cambiarla perchè ci rendiamo conto che noi sistema territoriale, che comprende anche la Provincia di Foggia, anzi la Provincia di Foggia riassume i territori, e devo dare atto a Carmine Stallone, in cui mi riconosco totalmente, che riassume gli interessi del territorio, potremmo andare anche al di là della sola Provincia di Foggia, in un sistema globale, ma voglio fermarmi qui.

Allora, se noi vogliamo andare oltre, noi come sistema, non a caso parliamo di Porto, Aeroporto e Interporto, non ci dobbiamo neanche fermare qui.

Non a caso abbiamo detto "no" alla SFIR per questo momento, non a caso diciamo che il contratto d'area è un'opportunità per tutto il territorio, vengono da Torremaggiore, facevo l'esempio prima, da Monte Sant'Angelo, da Mattinata e da Foggia, da tutti i territori della Provincia di Foggia.

E allora, se noi guardiamo ad un territorio per sviluppare il suo territorio la gestione politico-amministrativa non è di parte, la gestione politico-amministrativa di un territorio deve essere assegnata, qui sì siamo campanilisti, a quel territorio, e quel territorio deve ottenere più possibile.

La stessa ANCI delle comunità portuali ha detto alcune cose, ho i documenti e se volete ve li porto, ha detto alcune cose rispetto

all'importanza strategica delle piattaforme logistiche e del fatto di mettersi insieme nei porti.

Non a caso Napoli si mette con Castellammare di Stabia e Torre Annunziata, non a caso i porti del Lazio, non a caso il grande Salento, solo noi, allora, per essere tacciati solo di campanilismo, dobbiamo invece tirarci indietro e dire "no, non guardiamo più in là"?

Io dico che l'Autorità Portuale del Levante non nasce da Bari ma nasce da Manfredonia e va fino a Bari.

Perchè no? È così!

INTERVENTO FUORI MICROFONO DEL CONSIGLIERE LONGO:

CONSIGLIERE PRENCIPE:

È così, tant'è vero che lo dice, come dice lei, ha ragione, la stessa Autorità Portuale di Bari, che dedica circa otto pagine al porto di Manfredonia, che è una risorsa del territorio del Mezzogiorno, e resterà, scusate la foga, una risorsa del Mezzogiorno se noi guardiamo più in là.

Se lei ha letto, come sono convinto abbia fatto, il POR approvato dalla Giunta Regionale in questi giorni parla di piattaforme logistiche dove i sistemi portuali, aeroportuali, le infrastrutture, il trasporto in generale, cioè le ferrovie, sono fondamentali per lo sviluppo di un territorio.

Allora noi a Manfredonia abbiamo tutto questo, qui sono campanilista, non voglio ripetere la storia del Porto, l'ha fatta bene l'avvocato Falcone, noi abbiamo la ferrovia, abbiamo le strade, abbiamo un porto alti fondali che va oltre gli 8,70 metri di profondità, può arrivare addirittura a prendere tonnellaggi di 30000 tonnellate, navi, se dragato, quindi ha tutte le potenzialità, punto!

Abbiamo solo potenzialità, tant'è vero che negli ultimi tempi, grazie all'azione intelligente dell'attuale Autorità Portuale di Manfredonia, siamo passati da 1.130.000 a 1.200.000, non siamo passati a 10 milioni di tonnellate.

Potremmo anche passare a 2 o 3 milioni, il problema è che non saremmo competitivi con un sistema portuale dove si parla di decine di milioni di tonnellate, riferendoci al tonnellaggio delle merci.

Noi abbiamo una nostra specificità, che sono le merci cosiddette secche, alla rinfusa, però i passeggeri, ha fatto bene a fare riferimento, quello è uno sviluppo importante.

Come facciamo noi a competere con i sistemi portuali che arrivano dalla Cina? Come facciamo noi a competere con sistemi di trasporto, con piattaforme logistiche che guardano all'Italia come una piattaforma logistica? All'Italia, non a Manfredonia, non alla Puglia, all'Italia!

L'Italia è una piattaforma logistica verso l'Oriente, verso i bacini del Medio Oriente.

Io, se e quando il Presidente del Consiglio Provinciale vorrà mettere all'O.d.G. il tema del sistema produttivo locale in senso più globale, come lo richiedeva il Consigliere Agostinacchio, io sarò molto contento, perchè così si ragiona una volta per tutte di cose su cui ci chiama a ragionare la Regione Puglia.

Io ho estrapolato qualcosa sul Piano Operativo Regionale 2007/2013, dove il tema delle infrastrutture e della piattaforma logistica è di straordinaria rilevanza politica all'interno di quella piattaforma, se volete lo posso leggere letteralmente, e la maggior parte dei fondi strutturali 2007/2013 sono spropositati dal punto di vista della forza finanziaria.

Abbiamo davanti un quadro economico di straordinaria rilevanza e peso finanziario, e se noi riusciamo veramente a prendere tutti questi fondi, che per l'ultima volta ci verranno dalla Comunità Europea, e per la prima volta, però, Comunità Europea, Stato e Regione mettono insieme i propri fondi, non è mai successo, per finanziare le piattaforme logistiche, questa piattaforma logistica, Presidente Stallone, la Provincia di Foggia deve essere, qui sì sono campanilista, un nodo territoriale strategico fondamentale.

E lo sta già facendo grazie al Presidente Stallone e al Vice

Presidente Parisi, con il tema dell'area vasta, con il quadro strategico e con l'accordo di programma con la Regione Puglia. Allora ragioniamo su questo, ma invece noi dobbiamo ragionare su quanto sarebbe bella Manfredonia se avesse e il porto, che forse non avrà più perchè si chiamerà Autorità Portuale del Levante, tra l'altro bellissimo nome, io non ci sto, pur essendo cittadino di Manfredonia.

Io dico, invece, proprio perchè conosco e ho fatto il bagno quando non c'era il porto industriale lì, era uno dei posti migliori della nostra costa, ma da quando c'è quel porto non solo non si possono fare i bagni ma non abbiamo fatto mai altro, e ancora oggi, che finalmente ha alcune persone, non voglio parlare di rappresentanti politici, ha alcuni individui come l'avvocato Falcone o come il Sindaco Campo, ancora oggi non c'è nulla!

E qui, certo, ci può essere, si è detto ci può essere, ma vale per tutti, e allora proprio per evitare, e chiudo, ringraziando chi mi ha ascoltato e il Presidente che mi ha dato la parola, proprio per evitare che questo non avvenga più e che si venga fagocitati da un sistema politico, imprenditoriale, strutturale, logistico, che è quello barese, noi invece dobbiamo accettare la sfida che ci viene posta, e la sfida è, a partire da Manfredonia a finire a Bari, noi dobbiamo fare di questo territorio la piattaforma logistica della Puglia. Grazie.

PRESIDENTE CLEMENTE:

L'avvocato Falcone vuole fare una brevissima precisazione.

AVVOCATO FALCONE - COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE

Non è che io voglia polemizzare, per carità, però ho necessità di dire una cosa: fermo restando tutto il discorso di fare sistema, concertazione e tutto, però in un anno e mezzo che rappresento questa Autorità Portuale ho avuto la sensazione che noi non abbiamo mai creduto in questa Autorità Portuale, me lo dovete consentire questo.

Perchè dico così? Perchè le aree portuali io le ho chieste più di

una volta e non mi sono mai state concesse.

Io ho sempre detto che lo sviluppo del traffico dipende solo ed esclusivamente dalle aree portuali, per cui la cosa che io oggi non riesco a capire, e, torno a dire, non è polemica ma ritengo che in un dibattito costruttivo bisogna anche sottolineare alcuni aspetti, come mai oggi, dicevo, si comprende che le aree portuali sono così importanti tanto che nel protocollo d'intesa si fa riferimento a queste aree portuali laddove ci si impegnerà affinché la Regione Puglia delibere, le vada a liberalizzare e togliere all'ASI per cederle all'Autorità Portuale, oggi Bari, domani, al di là del nome iuris, del Levante?

Ma per quale motivo noi a livello territoriale, io mi permetto di dirlo perchè sono Manfredoniano, quindi ci tengo per Manfredonia e per la Provincia....

INTERVENTO FUORI MICROFONO DEL CONSIGLIERE PRENCIPE.

AVVOCATO FALCONE - COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE:

Sono d'accordo con lei, anch'io ho detto la SFIR va bene, ma non bisogna approfittare di queste aree.

Il problema dov'è?

Perchè non aver trovato un punto di incontro, o non aver mai dato risposta alla richiesta dell'Autorità Portuale di Manfredonia per avere queste aree?

Per quale motivo noi diciamo sì a Bari e non all'Autorità Portuale di Manfredonia, fermo restando che bisogna fare sinergie e sistema?

Perdonate questa mia precisazione.

CONSIGLIERE MONTANINO:

Innanzitutto un ringraziamento al Sindaco Campo e anche all'avvocato Falcone per essere stati qui presenti oggi e averci illustrato la problematica e il dibattito odierno.

Devo dire che oggi sicuramente sono usciti degli elementi di arricchimento da questo dibattito, e anche degli elementi di

verità, come lo stesso Sindaco Campo annunciava.

Ebbene, un elemento di verità che è venuto fuori è che probabilmente questa intenzione di sopprimere l'Autorità Portuale di Manfredonia non è cosa degli ultimi giorni ma fa parte di un disegno e di una strategia che viene fuori da alcuni mesi, iniziativa di cui lo stesso Sindaco Campo si è attribuito la paternità.

Il Sindaco Campo, per altro, introducendo ha ringraziato il Consigliere Longo e la Minoranza per avergli dato l'opportunità finalmente di poter dibattere di questo argomento, ma, noi ci chiediamo, come mai se questo disegno viene fuori da alcuni mesi e da pensieri che si rincorrono da alcuni mesi, solamente oggi e solamente sulla base di istanze presentate dalla Minoranza qui in Consiglio Provinciale stiamo dibattendo di questo argomento, un argomento che invece interessa la Provincia nella sua interezza?

Come mai solamente a seguito di istanze presentate dalla Minoranza presso il Comune di Manfredonia si è evidenziato questo problema e questo passaggio della soppressione dell'Autorità Portuale?

Se questo è un progetto che si porta avanti il Sindaco Campo da alcuni mesi come mai l'ha tenuto celato nei suoi cassetti, tra virgolette, mettendolo fuori e ringraziando la Minoranza Provinciale solamente adesso per poter dibattere di questo argomento?

Forse questo è qualche altro elemento di verità che lui ci ha aggiunto oggi rispetto a questa situazione.

Il famoso articolo 6: il famoso articolo 6 probabilmente si presta ad una serie di interpretazioni sul possesso o meno dei requisiti dei tre milioni di euro, ma l'interpretazione che è stata presa a fondamento di questo progetto di soppressione dell'Autorità Portuale da parte del Sindaco di Manfredonia è stata che il possesso dei requisiti deve essere precedente rispetto all'istituzione dell'Autorità Portuale e non magari essere un'interpretazione altrettanto valente, che è quella, invece, del possesso dei requisiti a compimento dei tre anni dell'Autorità Portuale, compimento dei tre anni che per altro al momento non è

ancora arrivato.

Signor Presidente Stallone, assistetti anch'io, lei partecipò come relatore io come semplice spettatore, a quel dibattito che ci fu nel 2004 e che riguardò il Porto di Manfredonia, e vi partecipò, tra gli altri, come lei ha accennato, anche il Presidente Niky Vendola: ebbene, io rimasi esterrefatto dal discorso che fece il Presidente Vendola, perchè nell'ambito dei 30 minuti del discorso che fece ebbe la capacità di distruggere completamente tutto ciò che era stato fatto sul Porto di Manfredonia.

Nell'ambito di 30 minuti, non tre giorni, come probabilmente avrebbe fatto Nostro Signore, lo fece risorgere, immaginando e prospettando scenari di partecipazione del porto di Manfredonia a commerci del Mediterraneo, dei Balcani e così via, dicendo, e rimasi sorpreso da questo discorso tant'è che noi a distanza di qualche anno ci troviamo a dibattere dello stesso argomento, ma partendo probabilmente da punti di partenza diversi rispetto a quelli a suo tempo immaginati.

Ebbene, da due anni a questa parte sono state coniate ormai, a livello di Regione Puglia, due terminologie nuove, di cui probabilmente non eravamo a conoscenza: una è "sistema Puglia", questa è una novità che noi abbiamo avvertito da due anni a questa parte, e l'altra è "mission", due termini che si sono aggiunti rispetto al panorama del dibattito politico attuale.

Il sistema: nell'ambito del sistema Puglia l'impressione che abbiamo, che quindi noi paventiamo, è che il sottosistema Capitanata sia un sub-sistema, cioè un sistema che sta a latere del sistema Puglia, e che venga utilizzato in maniera non equilibrata rispetto ad altri sistemi che compongono il sistema Capitanata.

Questo lo notiamo perchè noi abbiamo avuto il problema della formazione della Giunta Regionale, in cui la Provincia di Foggia partecipa con un solo Assessore della Provincia di Foggia, e questo la dice lunga sulla formazione del sistema Puglia nell'ambito regionale e su quella che è la rappresentanza che la Provincia di Foggia può avere nell'ambito del sistema, e del peso

che può avere nell'ambito del dibattito politico a livello regionale.

Poi abbiamo parlato e abbiamo avuto tensioni a proposito della Fiera di Foggia, si è dibattuto tanto sul fatto della fiera di Foggia, che importanza ha, come si innesta in questo sistema Puglia, abbiamo avuto il problema della SFIR, abbiamo il problema dell'alta capacità, di fronte al quale assistiamo sostanzialmente ad un bypass rispetto alla posizione foggiana, e da ultimo ci è stata prospettata la questione dell'accorpamento delle aziende sanitarie, sono state soppresse le aziende sanitarie dell'ambito della Provincia accorpendole ad una sola.

Allora il pensiero che noi ci facciamo rispetto a tutti questi atti che vengono messi in campo e a cui noi stiamo assistendo è che effettivamente i sistemi siano due e che le mission, che tanto ci vengono prospettate nell'ambito dei discorsi pubblici, in realtà siano due.

L'impressione è che si abbia una mission apparente, che è quella che ci è stata delineata anche dal Sindaco di Manfredonia, e che ci siano delle mission diverse, di cui chiaramente l'impressione è che ci sia una seconda mission rispetto a tutte queste iniziative, una seconda mission che ci vede purtroppo soccombenti nella strategia di sviluppo economico della Regione Puglia.

Perchè dico questo? L'impressione è che con questo accorpamento si realizzi un ulteriore sistema: abbiamo il sistema Puglia e abbiamo il sistema Capitanata, di cui noi siamo portavoci, adesso assisteremo alla creazione del famoso sistema Levante.

Abbiamo il sistema Levante, come l'Autorità Portuale del Levante, adesso creiamo un ulteriore sistema, il sistema Levante, che quindi ci vedrà accorpati rispetto a questa iniziativa.

Ora, qualche dubbio qui paventato in questa strategia, di cui francamente non riesco a cogliere pienamente dove si vada a parare, ci viene dato anche dal fatto che l'Autorità Portuale di Manfredonia non abbia ricevuto dallo stesso Comune di Manfredonia quel sostegno che avrebbe potuto meritare per uno sviluppo anche più adeguato dell'Autorità stessa rispetto agli scenari che si

andavano a creare.

Perchè dico questo? Dove c'è stata la disponibilità del Comune di Manfredonia, ad esempio, rispetto alle aree retroportuali, cui accennava appena adesso anche l'avv. Falcone? E perchè adesso, di sana pianta, cambia questa disponibilità?

Fino ad ora il porto di Manfredonia, così come ci è stato delineato dal Sindaco Campo, non era adeguato, e non è adeguato, a svolgere queste mansioni perchè è sottostrutturato, e via dicendo, adesso, nel sistema Puglia, o meglio nel sistema del Levante, dovrebbe cambiare atteggiamento, per cui se fino ad ora non potevano attraccare da domani mattina con il sistema Levante attraccano!

C'è qualcosa che francamente in questo discorso non ci convince, e non capisco perchè la disponibilità che ci poteva essere rispetto all'Autorità Portuale con le aree retrostanti il Porto stesso fino ad ora non c'è stata, nonostante le richieste avanzate, e adesso, all'improvviso, nell'ambito dello scenario del sistema Levante questa disponibilità viene di sana pianta data a questa Autorità Portuale di Bari e del Levante.

Questi sono interrogativi che noi avanziamo come Minoranza, sono perplessità e domande che abbiamo avanzato con questo dibattito e che francamente non credo abbiano avuto oggi risposte, tanto più dal Sindaco Campo, che si è attribuito anche la paternità di questa iniziativa.

Per cui, anche come gruppo di Forza Itala, unitamente all'espressione della Minoranza, chiaramente non ci riteniamo sicuramente soddisfatti dell'intervento avanzato, perchè vediamo in questo scenario e nei tempi così come stanno cambiando, uno scenario preoccupante, perchè ci sono una serie di attività, di sistemi, che stanno viaggiando sulle nostre teste e nonostante cerchiamo di alzare le mani non riusciamo a cogliere.

C'è un sistema che ci sta sfuggendo dal punto di vista economico-sociale della nostra Capitanata, tant'è che lo stesso piano degli investimenti infrastrutturali che erano stati delineati, che prevedono circa 2 milioni di euro se non sbaglio, di un milione di

euro per l'intera Regione Puglia sono stati destinati alla nostra Provincia solo 192 milioni di euro, quindi meno dell'8% rispetto agli investimenti infrastrutturali. Grazie.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Non ho altri interventi: credo che le conclusioni di questo utile e proficuo dibattito siano del Presidente Stallone. Prego.

PRESIDENTE STALLONE:

Mi dispiace che sia andato via il Consigliere Agostinacchio.

PRESIDENTE CLEMENTE:

C'è, si è solo allontanato un attimo.

PRESIDENTE STALLONE:

Il problema è che io sono estremamente frastornato, e non so se sia legato ad un fatto glicemico o altro, perchè io qui non ho capito una cosa: la Regione Puglia prima da chi era condotta? E poi, ritenete che il problema numerico, quello dell'Assessore, sia importante?

Scusatemi, se noi siamo in queste condizioni è proprio perchè chi ci ha rappresentato non ha sbattuto i pugni con l'on. Fitto, la dobbiamo dire tutta la verità.

L'8,2% che Di Pietro dice delle risorse, ebbene, Di Pietro ha fatto una premessa molto chiara quel giorno dicendo "io ho trovato questi progetti e porto avanti quei progetti che ho trovato".

Ora, al di là di tutto, la verità la sappiamo tutti, e cioè non c'erano progetti per la Provincia di Foggia, e quindi quelli che ha trovato ha portato avanti, saranno meno dell'8%.

Io ricordo solo una cosa, l'assemblea dell'Aeroporto di Puglia, era maggio 2004: ad un certo punto la Provincia 0,02% di azioni, su 300 miliardi di investimenti per l'Aeroporto di Puglia solo 20 miliardi erano destinati, e io dissi a Fitto "Raffaele, questa è la dimostrazione più evidente di come tu pensi al territorio di

Foggia?", e gli ho anche detto "stai attento che il territorio ti punirà", e purtroppo sono stato...

CONSIGLIERE CERA ANTONIO (FUORI MICROFONO):

Purtroppo per lui.

PRESIDENTE STALLONE:

Purtroppo per lui.

INTERVENTI FUORI MICROFONO.

PRESIDENTE STALLONE:

Caro Consigliere Longo, saremo vigili anche per questo, perchè voi conoscete la mia libertà di pensiero.

Purtroppo per lui ad un certo punto è successo quello che è successo, e per ciò io dico sempre a Vendola "ricordati della Provincia di Foggia, ha penalizzato chi l'ha punita e potrebbe penalizzare anche te, soprattutto chi ti ha fatto vincere".

Il problema del provincialismo: caro Consigliere Longo, me l'ha detto Vendola, me l'ha detto Loizzo, me l'ha detto il Commissario dell'ASI, non una ma 24.000 volte, e mi riferisco all'Authority.

Mi volevano denunciare per diffamazione quando ho fatto quella battuta al TG3, e per quanto riguarda l'Aeroporto e per quanto riguarda il Porto di Manfredonia, quindi io ho detto "se provincialismo significa difendere il proprio territorio io sono provinciale", tanto che volevo portare il giornale il Provinciale, quello del defunto Marasco.

Il problema dell'Assessore non è se è uno o sono tre, ma posso dire che adesso arriverà un fiume di finanziamenti per le strade, che prima non avevamo visto, è il primo anno.

Già lo dico adesso, per il bilancio noi abbiamo fatto un'inversione a 360 gradi, cioè pochi mutui e molti soldi, finanziamenti, che finalmente che vengono dall'esterno, dovuti alla progettualità dei vari Assessori e dei vari settori, e questa

è una cosa molto, molto importante.

Per quanto riguarda, poi, il problema dei POR 2007/2013, ha ragione, dobbiamo stare molto, molto attenti, perchè lì si andrà a misurare la valenza dei nostri Consiglieri Regionali fare in modo che non si ripetano gli errori del passato.

Io ricordo che i primi finanziamenti che si sono avuti dalla gestione Fitto erano sulle barriere per Peschici, Rodi e Manfredonia, erano delle barriere sottomarine, ma niente ancora.

Visto che adesso è ritornato il Consigliere Agostinacchio volevo sapere una cosa: l'Aeroporto di Puglia, che è gestito al 99% dalla Regione Puglia, come maggiore azionista, quindi prima era Fitto ora è Vendola, ha portato una documentazione fotografica circa gli appartamenti che non hanno consentito l'utilizzo della pista in toto: quindi quelle case che ci sono e che loro hanno fotografato sono case abusive, si devono abbattere?

Io questo ancora non l'ho capito, lo dico in maniera molto serena.

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

PRESIDENTE STALLONE:

Sono abusive? Quindi si devono abbattere? Questo volevo sapere, perchè hanno detto "voi avete costruito", ma non è venuto l'ing. Di Paola, ha mandato....

Poi, per quanto riguarda la riduzione della pista a 1300 lì c'è un problema di fondo, che sono subentrate delle regole dell'ENAC e dell'ENAP più restrittive rispetto a prima, lo dicono loro, non io, dicono "è vero, sono 1500, ma potete utilizzarne 1301". Questo è il discorso, che poi sia possibile un altro discorso attorno all'Aeroporto di altro genere questo a me personalmente interessa poco, noi dobbiamo fare in modo che l'aeroporto sia funzionante e funzionale, e chiudo qui.

A me fa piacere, comunque, che ci stato questo dibattito oggi, ne discuterete con i Capigruppo, come avete richiesto, e la cosa mi fa piacere, anche perchè è stato un dibattito sereno, e io penso anche costruttivo, per chi vuole intendere. Grazie.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Grazie, Presidente. L'argomento, quindi, verrà riportato alla Conferenza dei Capigruppo.

Possiamo passare alla votazione degli O.d.G.

"O.d.G. presentato da tutti i Consiglieri sulla stabilizzazione dei lavoratori forestali".

Lo do per letto: chi è favorevole? **APPROVATO all'UNANIMITÀ.**

"Proposta O.d.G. del C.P. Vincenzo Brucoli sulle Province di BAT, Bari e Foggia": chi è favorevole?

INTERVENTO FUORI MICROFONO DEL CONSIGLIERE MAROLLA.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Non mi è pervenuta nessuna modifica.

INTERVENTO FUORI MICROFONO DEL CONSIGLIERE MAROLLA.

PRESIDENTE CLEMENTE:

Eliminare, quindi, solo la data, chiedendo di votare comunque tutte e tre insieme.

Prego, Consigliere Brucoli.

CONSIGLIERE BRUCOLI:

Intanto faccio una brevissima premessa: questo O.d.G. viene presentato dal sottoscritto non in quanto appartenente ad una Maggioranza o ad una forza politica ma in quanto appartenente ad un territorio, e questa è la prima questione.

C'è, poi, un dato oggettivo: noi dovremmo votare nel 2008 per tutte e tre le Province, però non sono stati fatti tutti gli

adempimenti, anzi non è stato fatto alcun adempimento per la istituzione delle Amministrazioni periferiche dello Stato che riguardano la nuova Provincia.

Le risorse non c'erano, e sono state recuperate con il decreto..., il dr. Capriulo ha detto chiaramente che non ci sono le condizioni logistiche per votare nel 2008 per la BAT: e allora, se così è la situazione, se noi dobbiamo stare al rispetto rigoroso della norma dobbiamo votare nel 2008, oppure ci deve essere un chiarimento, un intervento legislativo, che ci dica che nel 2009 si può votare per Bari e per la BAT e nel 2008 si vota nella Provincia di Foggia. Però il problema è come si vota, cioè si vota con i tre Comuni o senza?

Anche perchè questo significa ridisegnare i collegi elettorali e significa anche che questi tre Comuni nel frattempo da chi sono rappresentati?

Ci sono una serie di aspetti, quindi, e voglio anche precisare che non c'è da parte di alcuno il tentativo surrettizio di prolungare la consiliatura da 5 a 6 anni, c'è un ragionamento su alcuni dati oggettivi.

Allora, su questi dati oggettivi abbiamo predisposto l'O.d.G..

Io vorrei concludere: "Fa voti presso il Governo della Repubblica, al Ministero degli Interni, ai Parlamentari della Repubblica eletti nella nostra Regione, affinché un'iniziativa parlamentare definisca in sede legislativa la scadenza elettorale per gli organi provinciali di Bari e Foggia", toglierei "al 2009" e concluderei "in modo che la BAT possa avere il tempo necessario per consolidare il suo processo costitutivo e non limitarsi ad eleggere organi che non avrebbero neanche le sedi fisiche per il loro finanziamento.

Credo che in questo modo l'O.d.G. potrebbe essere approvato in modo unanime da tutti.

CONSIGLIERE AGOSTINACCHIO:

Certo, mi trovo in una situazione di imbarazzo nel rilevare che una Provincia viene varata senza che gli adempimenti poi

conseguano come dovrebbe essere.

Un intervento legislativo, quindi, è stato posto in essere in maniera non attenta, ma soprattutto non attento è stato lo sviluppo successivo, e preoccupante è anche l'insorgere di egoismi, tant'è vero che questa Provincia si chiama BAT, non si chiama né provincia di Barletta né provincia di Taranto.

In definitiva ci sono controversie, contrasti sull'ubicazione degli uffici, questi evidentemente non ancora si sono resi conto che c'è una grande disattenzione nei confronti delle Provincie.

Ora, il problema qual è? Questo O.d.G. del Consigliere Brucoli, la cui ratio non può non essere apprezzata da tutti, a cominciare da chi parla, ha creato allarme, e di fatti anche tra noi c'è qualcuno che manifesta perplessità, ha creato allarme, i partiti hanno suonato il tam tam dell'attenzione massima, telefonate mai pervenute sono pervenute per chiedere notizie su questo fatto che noi vorremmo dare una mano per prorogare, vorremmo agire per aumentare di un anno la durata del mandato elettorale.

Chi parla non ha preoccupazioni di questo genere, come non ce l'ha certamente alcuno in quest'aula consiliare, anche perchè, posso anticipare con molta tranquillità, certamente non mi candiderò per la Provincia, il problema è un altro, ed è di carattere giuridico: possiamo noi votare il 2008? È in grado lo Stato di poter porre in essere tutti gli adempimenti per il 2008?

Se lo Stato è in grado allora non solo si va a votare il 2008, com'è giusto che sia, ma si devono anche ridisegnare i collegi per la Provincia di Foggia, perchè tutto è possibile meno che si voti senza ridisegnare i collegi.

Infatti la sesta Provincia, si voglia o no, esiste giuridicamente, ed esiste anche una norma che prevede che si vada a votare con le altre Province, ed è anche giusto, perchè tre Comuni, e lo dico con dispiacere questo fatto per la nostra Provincia, San Ferdinando, Trinitapoli e Margherita, Comuni ai quali ci legano tante cose, tre Comuni non voteranno più con la Provincia di Foggia.

Però non possono essere congelati tre Comuni, né si può andare a

votare tenendo conto dei due collegi di quei tre Comuni come collegi appartenenti alla Provincia di Foggia, e la stessa cosa avviene sull'altro versante per Bari.

Per cui, evidentemente un intervento legislativo perchè si voti il 2008 ci deve essere, ma non siamo noi che dobbiamo accorpate le scadenze elettorali, il Commissario della BAT ha lanciato un allarme, noi prendiamo atto e chiediamo allo Stato di intervenire. Allora, per fugare qualsiasi dubbio, qualsiasi perplessità, poiché c'è questa preoccupazione diffusa, ma esiste tutto un mondo di personaggi che non vede l'ora di arrivare qui a palazzo della Provincia, di abbracciare il Presidente Stallone, oppure di contestarlo, e così via discorrendo, ma sono problemi che non ci riguardano, il Presidente Stallone è molto indifferente rispetto alla durata del mandato, gliene posso dare atto con grande tranquillità, allora io proporrei, dicevo, per evitare che si possano ingenerare dubbi e sospetti di qualsiasi genere, anche perchè la nostra Assise non ha di questi problemi, proporrei che si domandi alla conferenza dei Capigruppo la riformulazione dell'O.d.G., perché io firmerò, naturalmente, fermo restando che il Consigliere Provinciale della BAT debba essere il primo firmatario.

Su questo punto non c'è assolutamente discussione da fare, è stato l'unico a presentare, e ha fatto bene a preoccuparsi come Consigliere Provinciale della BAT, cioè non possiamo andare a votare se lo Stato non interviene e dica alla Provincia "si va a votare o riformulate i collegi".

Allora deve dire anche ai tre Comuni "voi non votate, e sarete privi di rappresentanza per un anno".

Questo è un fatto che lo deve dire lo Stato, perchè certamente non possiamo invitare noi i tre Comuni a votare per il rinnovo del Consiglio Provinciale a Foggia, assolutamente, sarebbe un vulnus alla legge, un contrasto con la ratio e la lettera della legge.

Naturalmente ci vediamo, riformuliamo l'O.d.G., e se il Consigliere Brucoli, che è il firmatario, è d'accordo riformuliamo l'O.d.G. e lo voteremo all'unanimità, dopo aver sistemata la

premessa in modo da pervenire a questa conclusione.

CONSIGLIERE BRUCOLI (Fuori microfono):

Ma la dobbiamo riportare in Consiglio o in Conferenza dei Capigruppo?

CONSIGLIERE AGOSTINACCHIO:

Deleghiamo la Conferenza dei Capigruppo a riformulare l'O.d.G., naturalmente se tra di noi ci dovesse essere qualche incomprensione ritorniamo in Consiglio.

INTERVENTI FUORI MICROFONO.

CONSIGLIERE AGOSTINACCHIO:

Altrimenti possiamo fare così, Consigliere Brucoli, noi possiamo fare l'O.d.G., ci impegniamo tutti a non discuterlo, veniamo in Consiglio e lo approviamo, come primo argomento del prossimo Consiglio Provinciale.

PRESIDENTE CLEMENTE:

C'è la proposta di delegare la Conferenza dei Capigruppo a riformulare l'O.d.G.. La proposta è di rinvio al prossimo Consiglio?

La proposta è di rinvio al prossimo Consiglio Provinciale, dopo riformulazione della Conferenza dei Capigruppo: chi è favorevole? APPROVATO all'UNANIMITA.

Ultimo O.d.G.: "Proposta O.d.G. di solidarietà ai magistrati foggiani".

Lo diamo per letto: chi è favorevole? APPROVATO all'UNANIMITÀ.

LA SEDUTA È SCIOLTA.