

**Presidente Bitetti**

Buon pomeriggio. Invito il Segretario Generale, Avvocato Langiu, a procedere con l'appello nominale dei presenti.

**Segr. Gen. Avv. Langiu**

Buongiorno a tutti.

*Melucci, presente; Bitetti, presente; Abbate, assente; Agrusti, presente; Battista Francesco, assente; Battista Massimo, assente; Boshnajku, presente; Brisci, presente; Castronovi, presente; Casula, assente; Contrario, presente; Cosa, assente; De Martino, assente; Di Cuia, presente; Di Gregorio, presente; Festinante, presente; Fiusco, presente; Illiano, presente; Lenti, assente; Liviano, presente; Lo Muzio, presente; Lonoce, presente; Mele, presente; Mignolo, assente; Musillo, presente; Odone, presente; Papa, presente; Patano, presente; Pittaccio, presente; Stellato, assente; Toscano, assente; Tribbia, presente; Vietri, presente... è entrato il Consigliere Francesco Battista frattempo.*

**Presidente Bitetti**

Con 24 presenti, la seduta è valida.

Nomino scrutatori i Consiglieri Pittaccio, Boshnajku e Festinante.

Sono assenti giustificati i Consiglieri Battista Massimo, Stellato, Casula, Lenti, Mignolo.

Si scusa per non averci raggiunto il dottor Di Luozzo, Direttore dell'ENI, per un imprevisto dell'ultima ora.

Mi preme ringraziare i signori ospiti, i rappresentanti, partiamo dall'Autorità di Sistema portuale, che ha il Presidente e il Segretario, gli Organi di controllo, le associazioni datoriali, sindacali, terminalisti, addetti ai lavori.

Il Consiglio comunale monotematico di data odierna, concordato in Conferenza dei Capigruppo, ha inteso estendere - appunto - agli illustri ospiti l'invito e, ribadisco, il ringraziamento mio e di tutto il Consiglio, del Sindaco, della Giunta, vuole essere un momento di confronto, un momento di ascolto, un momento per trovare le migliori soluzioni ai fini di dedicare particolare attenzione ad un *asset* che riteniamo particolarmente importante per l'economia del territorio, dove per "territorio" si intende non solo il Comune di Taranto, l'intera provincia, la regione, le regioni confinanti e quant'altro. Un'economia che può generare importanti ricadute di sviluppo economico, sociale e culturale.

Grazie ancora e, come da rito previsto dal Regolamento, darei la parola al primo firmatario del documento, della richiesta di incontro che è il collega Musillo: prego, ne ha facoltà.

**Consigliere Musillo**

Grazie, Presidente.

Gentilissimi colleghi, Sindaco, Assessori, ma soprattutto a tutti gli ospiti, a partire dall'Autorità di Sistema, al Presidente, ai sindacati, agli operatori, a tutti quelli che sentono questo problema ognuno

dentro se stesso - come mi permetterete di dire, lo sento anch'io - e hanno voluto partecipare insieme a noi a questo momento di riflessione. Più che di riflessione, noi vorremmo, in questo Consiglio comunale, metterci tutti quanti nelle condizioni di far emergere le vere problematiche che attanagliano il settore, che dovrebbe essere quello principale, quello che potrebbe - come viene raccontato in ogni campagna elettorale, da parte di ogni candidato in maniera trasversale - la soluzione per i problemi economici e sociali della città di Taranto.

Perché parlo di campagna elettorale?

Perché vorrei, con il vostro aiuto, che questo Consiglio comunale si svolgesse a prescindere da ogni appartenenza politica. Qui abbiamo tutti quanti e tutti insieme dobbiamo sforzarci di avere un unico obiettivo: lavorare percorrendo la stessa strada, cercando di raggiungere tutti insieme lo stesso obiettivo.

Mi sono permesso di presentare una risoluzione e di sottoporla a questo Consiglio comunale, di sottoporla anche ai nostri ospiti. Durante il dibattito sicuramente emergeranno altre questioni, altre problematiche, altre difficoltà, altre positività che possono emergere da ognuno di noi, ma mi sono permesso di presentare questa risoluzione emendabile, che di fatto premette le potenzialità del Porto di Taranto, i grandi collegamenti, le grandi infrastrutture. Solitamente in Italia, a parte i grandi Porti storici, soprattutto al Sud parliamo di porticcioli: devo fare qualche nome? Lo posso fare: il Porto di Bari è un porticciolo; il Porto di Salerno è un porticciolo; il Porto di Taranto è un Porto: per chi conosce il Porto ma conosce la città, si sviluppa dal Ponte di Pietra (così ci capiamo!) fino al Lido Azzurro. Ecco l'estensione del Porto di Taranto! Un Porto importante, un Porto ben collegato, un Porto collegato con la ferrovia, collegato, attraverso una bretella, con l'autostrada per raggiungere ogni luogo d'Italia.

Allora la crisi! Perché la crisi?

E' così che abbiamo convocato il nostro Consiglio comunale. Perché i dati sulla movimentazione che vengono fuori negli ultimi tempi peggiorano sempre più, ogni anno ci ritroviamo dati che peggiorano, movimentazioni che scompaiono, merce che scompare, interi settori che esistevano negli anni, che erano trainanti e poi vanno via, svaniscono. E' chiaro, è evidente che soprattutto la grande crisi, la crisi della grande industria ha dato il colpo di grazia a questa economia già debole, già fragile. Ma quello è stato il colpo di grazia.

Noi dobbiamo metterci una cosa in testa tutti quanti: noi apprezziamo il lavoro che si sta facendo in questi anni rispetto al traffico dei passeggeri, ma che sia chiaro, e sia chiaro per tutti: il Porto non esiste senza l'industria. Poi deciderà questa città quale industria deve essere, come deve essere, non dipende da me e neanche dagli operatori, ma senza l'industria, senza le merci ed una logistica efficiente che li sa raccogliere, il Porto non esiste. Questa è una regola che vale a Taranto, vale a Bari, vale a Salerno, a Napoli, a Genova, a Trieste, ovunque ci sia una banchina, ovunque può attaccare una nave. Quindi, questa è una delle cose principali e più importanti: dobbiamo produrre per ricevere materia prima e per spedire prodotto finito.

Questa industria ha colpito molti settori. È antica la crisi relativa all'ex TCT e ai problemi ancora esistenti rispetto ad oltre 330 lavoratori che vivono con il terrore puntualmente di non avere un rinnovo rispetto alla cassa integrazione. Ma volevo sottolineare a questo Consiglio comunale e, quindi, alla città che il problema rispetto al lavoro, rispetto a chi soffre, rispetto a chi ha paura di non percepire più un

reddito non è relativo solo a quei 330 rispettabili ragazzi, perché ci sono anche altri lavoratori che continuano a vivere questa crisi, qualcuno lo vedo perfino qui in Aula, sono venuti a trovarci. Perché ci sono i dipendenti delle agenzie che non godono di nessun ammortizzatore sociale, nessun ammortizzatore sociale e molti di loro vengono licenziati proprio in questi giorni, alcuni di loro fanno altre scelte, si mettono in aspettativa non retribuita, altri ancora, soprattutto i più giovani, quelli che, con tanto sacrificio, piccole aziende - perché quelle sono tante piccole aziende - hanno formato negli anni la gioventù, i nostri giovani preparati, che non hanno da invidiare niente dal punto di vista professionale agli altri porti delle altre città, ma corriamo il rischio (ma questa cosa sta già accadendo, quindi bisogna correre ai ripari subito), di perderli. E, con tutto il rispetto per tutti, non stiamo perdendo delle professionalità che vengono fuori da una scuola tecnica o che vengono fuori da un po' di esperienza attraverso un corso di formazione professionale, stiamo parlando di persone che hanno acquisito queste competenze attraverso il sacrificio delle aziende che le hanno formate. E le stiamo perdendo.

Rimarranno quelli come me, che vanno dai 50 ai 60 anni: altri dieci anni di lavoro, andrò in pensione e vi saluterò tutti. Questo è il pericolo, è un grave pericolo!

Queste cose accadono per tanti motivi: accadono perché, come dicevamo, il Porto perde traffico, accadono pure - lo devo dire e lo voglio dire con forza - perché tante volte noi il nostro lavoro non riusciamo a cautelarlo, non riusciamo a difendercelo. Voi mi direte: "Ma cosa c'entra la politica?".

Beh, io vi dico e vi confermo che la politica c'entra, e come! E anche in passato - lo dico pubblicamente, lo dico in un Consiglio comunale, lo dico attraverso una registrazione di streaming - quando questi operatori sono riusciti a ritagliarsi una parte importante di lavoro, anche se piccola, lo hanno fatto anche grazie all'intervento di una politica che difendeva il territorio, il territorio tutto, non il singolo ovviamente, il territorio tutto. Quindi abbiamo bisogno della politica, abbiamo bisogno che qualcuno prenda le nostre parti. Vi faccio un esempio, voglio fare un esempio proprio per queste cose che sto dicendo al Presidente e al Segretario, che vedo qui presenti: se un soggetto oggi si presenta in Autorità di Sistema perché vuole sviluppare un nuovo traffico, quindi ha bisogno di supporto, che viene sempre dato, ma ha bisogno anche di una concessione: gli viene anche detto: "Benissimo, abbiamo bisogno di questo! E' ovvio che se riusciamo ad impiegare anche un po' di lavoratori che provengono da quei famosi 330, le cose diventano più facili, si lavora meglio e siamo tutti contenti". Allora perché quando vengono i nuovi operatori non gli si dice anche: "Attento, attenzione: facciamo che utilizziamo anche le agenzie di spedizionieri, i periti e alle aziende locali"? Perché anche quelli sono lavoratori, perché anche quelli rischiano di andare a casa. Rischiamo tutti quanti - come dicevo prima - di cancellare completamente delle competenze professionali di eccellenza.

Allora, lavoratori sono i 330 lavoratori, solo quelle centinaia di ragazze e ragazzi che oggi, per questa crisi e per questo atteggiamento, rischiano di perdere il lavoro e di scomparire da questa città facendoci perdere molto. Dobbiamo impegnarci su questa cosa. Capisco che bisogna trovare i modi.

Perché io ancora non riesco a capire come mai ci sono aziende importanti in questo Porto, dove un segmento di questo lavoro lo affidano agli operatori locali, la parte grande, grossa, quella importante viene affidata ad agenti generali, che fanno il giro del Mondo, che danno diversi mandati fino a quando non arrivano a Taranto. Queste aziende, per via di questo scellerato subappalto, rischiano di chiudere,

mentre queste grandi aziende sono insediate in questa città da troppi anni. Allora una soluzione bisogna trovarla!

Il Porto di Taranto è stanco... gli operatori del Porto di Taranto sono stanchi degli agenti generali! Siamo stanchi degli agenti generali! Il Porto di Taranto a competenze superiori, come capacità tecniche, agli agenti generali poiché, ben supportati, ogni volta prendono lavoro, vengono qui e lo distribuiscono come vogliono loro. La mia più grande preoccupazione, attenzione - e finisco, Presidente - è... Vedete, qualche settimana fa abbiamo ospitato nella Commissione Attività Produttive il Presidente Sergio Prete, il quale, come sempre con grande disponibilità, è venuto e ci ha illustrato un quadro, rispetto al futuro, niente male, un quadro con opportunità - Presidente - che questi operatori quelle opportunità le vogliono cogliere. La mia più grande paura - e questo lo dico soprattutto agli operatori locali - è che ognuno di quei soggetti nel futuro venga accompagnato dai suoi "cugini", Presidente, da quelli di Genova, da quelli di Savona, da quelli di Trieste, da quelli di Londra, da quelli di Rotterdam, che vengono qui ogni volta e fanno quello che vogliono.

Allora, tutti quei progetti noi abbiamo voglia di accoglierli tutti quanti con passione e mettendoci tutte le competenze possibili. Spero che, anche questa volta, non accada che su quei progetti il "pacchetto" relativo ai servizi non sia già chiuso, perché a quel punto le nostre competenze, le competenze locali, le competenze di quei lavoratori, di quella gente brava, competente e appassionata si perderanno per sempre. Questa è una un'occasione, noi l'abbiamo compreso che è un'occasione, la città di Taranto adesso, attraverso il Consiglio comunale, deve comprendere (*parole fuori microfono*) che non va, deve comprendere che è un'occasione ma deve essere un'occasione vera, un'occasione concreta, un'occasione che dia vantaggio e ristoro alle aziende locali. Per questo momento motivo e per queste ragioni, ho presentato questa risoluzione che vuole impegnare il Sindaco (che non deve chiedere a nessuno come funzionano le attività portuali, ovviamente) ad occuparsi di queste cose e ad accompagnare gli operatori, ma la città intera, seguendo questa traccia, seguendo questo percorso che non potrà che portare vantaggio alla comunità intera. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, collega Musillo.

Prima di passare la parola al Sindaco, volevo comunicare che anche la Vicepresidente Toscano ha avuto un imprevisto e non può raggiungerci, quindi è assente giustificata. E volevo comunicare come abbiamo concordato di portare avanti i lavori: dopo l'intervento del Sindaco, darei la possibilità agli illustri ospiti di intervenire uno per categoria per un tempo (che consideriamo europeo) di cinque minuti; chiaramente poi apriamo la fase del dibattito e, laddove dovessero esserci dei quesiti da parte dei Consiglieri, magari lo anticipiamo in modo tale da poter consentire a qualcuno di rimanere oltre il tempo che si sono dati per portare avanti i lavori di questa seduta.

Consigliere Abbate, facevo un appello anche a li: dicevo che dopo l'intervento del Sindaco, darei la possibilità agli ospiti...

*(Intervento fuori microfono)*

No, siccome ha prenotato...

*(Intervento fuori microfono)*

Okay, bene!

La parola al Sindaco: prego, Sindaco, ne ha facoltà.

### **Sindaco Melucci**

Grazie, Presidente, grazie per l'opportunità e l'ospitalità. Io ringrazio tutte le Autorità presenti e anche gli operatori economici, le parti sociali e non posso che condividere l'analisi generale che una persona che proviene dal settore, insomma, che ha esperienza come il mio amico e collega Walter Musillo, oltre che Consigliere comunale, ha espresso.

Intanto, voglio associarmi soprattutto al principio che non si tratta in questa sede di strumentalizzare vicende ma, evidentemente, di sintonizzare tutta la comunità, anche i non addetti ai lavori che sente spesso la parola "Porto" o vede che ci agitiamo nei nostri Consessi intorno alle questioni del Porto, rispetto a cosa vogliamo fare di questo Porto, indipendentemente poi dall'operato specifico per ruolo istituzionale che ognuno di noi ha come Pubblica Amministrazione e, in senso lato, insomma all'interno del *cluster* portuale. Evidentemente per fare questo, ha ragione di nuovo il Consigliere Musillo, dobbiamo essere un po' concreti per evitare... io dico sempre che questi momenti, al di là che siano una bella scena davanti ai nostri concittadini, poi siano poveri di conclusioni operative, mentre noi - questo lo sa anche il mio amico, insomma persona stimatissima, che ha fatto tanto per noi e per il Porto, Presidente Prete - lo incalziamo spesso, ci incalziamo a vicenda sulle cose da fare, vogliamo provare a dare delle risposte. Evidentemente, però, nello scenario delle risposte - adesso non voglio esagerare nel tempo che mi è concesso - dobbiamo avere una consapevolezza - un po' mi rivolgo al mio amico Consigliere Lo Muzio quando parliamo delle questioni del commercio - ci sono cose che possiamo fare, che sono alla nostra portata, evidentemente che ci inducono ad una responsabilità; ci sono altre che sono connesse ai tempi, ai flussi, alle questioni internazionali che non sono alla nostra portata. Voglio citare un dato per inquadrare un problema, non perché io debba fare l'avvocato difensore di nessuno al banco degli imputati, perché abbiamo detto che è una tavola rotonda, come sollecitava il Consigliere Musillo: credo che tutte le Authority italiane abbiano perso, nel corso del 2023, traffico, specie traffico containerizzato, questo per effetto di cosa?

Della crisi di Suez, dei bombardamenti degli Houthi piuttosto che della crisi energetiche e di altre vicende. Evidentemente c'è un problema di sistema a cui è chiamato tutt'al più il nostro Paese a rispondere in sede internazionale insieme ai partners europei. Su questo poco possiamo fare! Possiamo però fare delle cose... e io, per evidenti motivi, non entro nel merito di riflessioni che attengono più alla gestione dei rapporti commerciali, però condivido ovviamente lo slancio emotivo del Consigliere Musillo, anche perché noi siamo stati testimoni che quando, lo ricordava bene, il territorio fa sistema, qualche risultato si raggiunge, un piccolo sogno lo abbiamo coltivato. Io adesso non sono aggiornato, ma spero che, insomma, la comunità portuale possa avere ancora tanto successo in futuro. E, quindi, non entro nel merito di quelle vicende però mi sento di dire che, al netto del contesto internazionale, ci sono

cose che possiamo tutti insieme stimolare nell'immediato (quindi una piccola transizione) e cose che possiamo fare lavorando tutti insieme e che richiedono, però, un arco di tempo e delle modalità più complesse. Questo sempre per arrivare a definire, come io credo sia nelle intenzioni del proponente, poi un testo - no? - condiviso anche di misure e di iniziative. Tutto questo in un quadro che è locale, che ovviamente fissa nelle sorti dello scalo ionico un *asset* strategico, cioè noi non è che ce lo raccontiamo solo nei convegni, credo che in quello che abbiamo fatto in questi anni, negli investimenti che sono stati programmati e nelle battaglie anche che condividiamo a volte con i livelli superiori, ci sia - come dire? - questo principio: il fatto che il Porto può generare leva economica tale da emancipare questa comunità, nell'ottica sempre della diversificazione produttiva, anche dei processi di decarbonizzazione, da ogni monocultura. Cioè non è il dibattito, ovviamente, sul futuro dopo l'Ilva ma, ovviamente, il Porto gioca un ruolo non banale in questo orizzonte.

E che cosa possiamo fare una volta che abbiamo assunto tutti che il Porto è strategico, come poteva essere la FIAT di Mirafiori per Torino, piuttosto che in altri frangenti, insomma altre attività produttive?

Possiamo fare delle cose immediate. Le cose immediate sono quelle che credo sollecitano i lavoratori e i loro rappresentanti già da qualche tempo: fare in modo - e credo che qui forse l'Authority potrà aggiornarci - di prolungare le coperture per l'agenzia interinale che danno un po' di serenità al mercato del lavoro e ci consentono tutti insieme di riorganizzare le sorti strategiche di quel Porto. Come un'altra cosa che possiamo fare, questa volta rivolta al sistema di imprese - ricordava il Consigliere Musillo - è che dobbiamo favorire, nei limiti e nei modi consentiti dall'ordinamento, l'accesso al sistema delle concessioni. Noi ci siamo scontrati in questi mesi con un problema che è quello del SIN: noi abbiamo a Taranto un sito di interesse nazionale che grava di vincoli sulle iniziative imprenditoriali, limita l'azione anche di promozione del Porto, del Comune e degli altri soggetti istituzionali che all'epoca ci sembra, a leggere i dati scientifici - non è certo un'idea di Rinaldo o del Presidente Prete - sia stato un perimetro disegnato in maniera un po' grossolana, che forse è meritevoli di una deperimetrazione. Perché delle due, l'una - che è il tema che, con l'Assessore Fornaro, abbiamo proposto in questi giorni al Ministero - "Se siamo davvero così compromessi, se le misure di questi anni in termini di bonifiche leggere o di ristori naturali non hanno sortito effetti, ci dovete ricoprire di tanti, tanti soldi per altre bonifiche". Siccome questi soldi non ci sono e ci viene riferito a tutti i livelli - guardate: è un tema che non riguarda un colore politico, attraversa tutti i Governi - che quei soldi non ci sono e non sarebbero necessari, vuol dire che non abbiamo questo grande SIN, dobbiamo ridisegnarlo, caro Presidente. E, quindi, qua - per esempio - io do un suggerimento, se mi posso permettere, al collega Musillo: proviamo ad introdurre una sintonia diffusa istituzionale sulla deperimetrazione del SIN, che apre agli investimenti per la ZES e per il Porto. Perché non potranno dire: "E' un'idea del Sindaco", non potranno dire che qualcuno è contrario alla deperimetrazione del SIN. Questa è una cosa che si fa subito, perché in questi giorni ci sono le prime consultazioni che partono col Ministero, quindi penso che i vari Organismi verranno interpellati in termini di osservazioni.

Altra cosa che si può fare, anche se impatta probabilmente in maniera limitata, perché in quella platea di operatori interinali, come sappiamo, alcuni sono la quota importante anche i profili amministrativi, non è facile convertire un amministrativo in un saldatore, ma è evidente che noi abbiamo posto, insieme

all'Authority, in questi giorni il tema al Comitato esecutivo presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy della devoluzione dell'accordo di programma ex Ferretti a favore di soggetti privati interessati a rilevare le misure pubbliche, a completare l'intervento e a far decollare una piastra cantieristica che può dare sfogo, credo - vado a memoria - a 200 persone o giù di lì. Questo è un altro tema urgente, che si porrà in questi giorni, che possiamo fare senza mettere mano a grandi programmi.

Come un'altra cosa che possiamo fare nell'immediato - a me giungono notizie ufficiose, non ufficiali, ci stiamo incaricando di verificarle con i livelli regionali e interregionali delle varie Amministrazioni coinvolte - depauperare in questo momento, in collegamento all'idea che poco traffico richiede poco personale pubblico, gli uffici, per esempio, delle dogane piuttosto che della Capitaneria o della Guardia di Finanza o di altri operatori pubblici funzionali allo svolgimento dei traffici marittimi è un problema, è un errore, perché quando andiamo a promuovere il nostro Porto e ci mettiamo il SIN e ci mettiamo gli accordi di programma pubblici bloccati e ci mettiamo l'agenzia interinale non rifinanziata, ci mettiamo lo scadimento dei servizi pubblici, il Porto è meno attrattivo, siamo meno convincenti e usciamo dai nostri convegni un po' impoveriti nella credibilità.

Queste sono azioni che tutti insieme potremmo mettere a supporto, credo, dell'azione dell'Authority e delle altre Istituzioni, in un clima di sintonia come ragionamento e sarebbe utile, credo, e condivisibile che ci fossero anche le parti sociali.

Poi c'è un tema meno immediato, sul quale ci dobbiamo intendere, più di prospettiva; per quanto vogliamo non rendere politica la cosa, è un tema di scelte politiche, perché la politica non significa gli schieramenti di partito, significa scegliere se domani sono una cosa o sono un'altra, no, questa è la politica, che è un tema che attiene alla programmazione strategica del Porto. Io non sono un tecnico al punto da sindacare la qualità delle strategie che tutti insieme abbiamo assunto in questi anni, anche perché le strategie stavano contestualizzate in certi momenti storici, in certe difficoltà, in certi interessi e devo dire che anche noi abbiamo aderito agli indirizzi, in questi anni, che - per esempio - il Porto ha, col suo Piano operativo triennale piuttosto che con l'aggiornamento del Piano regolatore, fornito della sua vita, perché il Porto ha una sua giurisdizione, ha una sua vita propria. Però, evidentemente - e questo il mio amico Presidente Prete lo sa - più volte ci siamo trovati a confrontarci sul tema della gestione delle concessioni: io qui dico - e lo saluto - c'è il dottor Becci, ci sono altri autorevoli operatori che, legittimamente veniva ricordato, sono conduttori di concessioni di aree importanti, ci deve stare una fine. Io l'ho detto al dottor Becci, l'ho detto a Yilport, lo l'ho detto a tutti gli operatori in questi mesi, l'ho ribadito anche al Presidente Prete da parte dell'Amministrazione Comunale e dell'Amministrazione Provinciale - io ho questa duplice veste - siamo arrivati al punto di non ritorno: o le concessioni, che legittimamente sono state affidate sulla scorta di una convenzione ben argomentata, ben equilibrata, sicuramente orientata nei termini delle ricadute al territorio e alla forza lavoro, vanno a regime, nonostante le difficoltà - dicevo - di sistema che possiamo contemperare, che io so che l'Authority puntualmente ha contemperato e si è sforzata di contemperare o noi quelle concessioni - guardate, non arrivo ad essere radicale - non le dobbiamo revocare, le dobbiamo rimodulare, perché io non posso tenere un milione di metri quadri ostaggio di un'iniziativa che non decolla, per colpa di nessuno, non per colpa del dottor Becci, di Rinaldo, dell'Authority per colpe contingenti, che però vanno riconsiderate se non

c'è un urgente cronoprogramma.

L'obiezione che dagli operatori poi giunge - ecco perché poi bisogna mettere mano alla programmazione strategica del Porto e siccome il Comune di Taranto ha un ruolo in questa programmazione e può essere un altro degli elementi da introdurre in un documento - quello che ci possiamo in qualche maniera condividere è anche la responsabilità delle infrastrutture, perché è evidente che gli operatori, a volte e in parte, ci segnalano che non riescono a raggiungere il loro ottimo equilibrio operativo e commerciale per effetto di ritardi che la burocrazia dovunque in Italia... Io chiedo scusa se mi sto dilungando, Presidente, ma è solo per dare una traccia pratica alla giornata ed evitare confusione. È evidente che se noi non completiamo le iniziative a proposito dei dragaggi - il Presidente ce lo saprà argomentare da tecnico - abbiamo le armi spuntate (lo dico nel senso bello, cordiale del termine) con le nostre controparti. Quindi, è qui che con anche i livelli di Governo superiori, bisogna intervenire - e ieri lo abbiamo fatto discutendone brevemente anche col Ministro Salvini - su ciò che manca a questo Porto, che dal mio punto di vista non è tantissimo, ma manca ancora per non avere, nel negoziato con gli operatori privati, le armi spuntate.

E, quindi, bisogna fare una scelta - ripeto - sulle concessioni, sulle infrastrutture che mancano.

Devo poi dire due ultime cose, la prima: evidentemente in questi anni abbiamo discusso del tema delle concessioni e delle infrastrutture, non ne abbiamo discusso a dovere del coinvolgimento dei privati locali, perché quando il Consigliere Musillo dice "più spazio ai locali", lui sa che deve anche dire che i privati devono iniziare a fare il loro, come dicevamo ieri a proposito di un convegno sull'internazionalizzazione. Mi spiego: se io faccio i dragaggi e apro le concessioni ma poi i privati non diversificano le loro attività e vogliamo tutti vivere soltanto nell'indotto Ilva, fa bene il Presidente Prete che, quando viene Yilport, si consegna alla Yilport - scusami, Presidente, se sto banalizzando in un clima burlesco - perché non abbiamo alternative. Non è che abbiamo la fila dietro Evergreen o dietro a Yilport, anzi dobbiamo ringraziare questi operatori che hanno puntato in anni di difficoltà su Taranto, però evidentemente siamo arrivati anche noi con un contesto povero di proposte. Quindi, non pensiamo che l'infrastruttura o la Pubblica Amministrazione nell'azione strategica possa risolvere i nodi del nostro sviluppo. I nodi del nostro sviluppo si risolvono coinvolgendo il sistema confindustriale, di Confcommercio, le imprese locali all'investimento in Porto, come ricordava il Consigliere Musillo.

E un'ultima leva, di nuovo devo fare una parentesi politica che è la posizione del Comune e della Provincia, io non mi aspetto che sia una posizione condivisa, però su questo abbiamo già scritto all'Authority in diverse occasioni, abbiamo avuto momenti altalenanti nell'interlocuzione col Governo, con i vari Governi, quindi non è una responsabilità che affido all'Authority ma è un tema che esiste: noi siamo per la retrocessione di spazi concessori troppo vasti a soggetti (nome e cognome: ex Ilva) che in termini di performance e di produttività di quelle banchine, quindi di ricaduta sui lavoratori, in un record che dura molti anni ormai - con Walter Musillo lo sappiamo, è una cosa che va avanti da un decennio, non è una cosa che è nata negli ultimi dieci mesi - tengono sotto ostaggio troppi spazi che si potrebbero riconvertire, chiaramente previa attività di sollevamento dei vincoli e di bonifica, per riconsegnarli a quei privati del territorio o altri privati che speriamo possano investire e dare sfogo alle aspettative del mondo del lavoro.



Queste sono cose che devono entrare, dal mio punto di vista, nell'accordo di programma col Governo, cioè al Governo bisogna dirgli, come già stiamo facendo, scrivendo nero su bianco in queste settimane: "Guarda che se non c'è l'Università di Taranto, non fai il salvataggio dell'Ilva, non ci interessa! Guarda che se non parte l'autonomia dell'Aeroporto di Taranto, tu non fai l'accordo di programma sull'Ilva! Guarda che se non liberi spazi al Porto per la città, l'Ilva non carica più dal Porto di Taranto e tu non la vendi agli Ucraini o a chicchessia!". Queste sono le cose che poi fanno parte di una strategia territoriale che dovremmo e potremmo condividere, anche se mi rendo conto che ha un connotato politico. E vivaddio, perché se non fosse questa la politica, ma se fossero solo le nostre beghe, sarebbe un po' triste.

Quindi, ripeto: sullo scenario internazionale ci possiamo fare poco. Come mitigare lo scenario internazionale in un clima di sintonia?

Possiamo fare, a due livelli, delle cose: nell'immediato vi ho segnalato le cose che possono riguardare: l'agenzia, il subentro di Ferretti, la deperimetrazione del SIN e il lavoro di sostegno degli Uffici territoriali delle Amministrazioni dello Stato; in un medio-lungo periodo, l'attività strategica da rimodulare sul Porto, dal mio punto di vista, che sono un poco a conoscenza dei fatti, bisognerebbe mettere mani alla rimodulazione delle concessioni, la retrocessione dell'ex Ilva da certi spazi, piuttosto che gli interventi sulle infrastrutture, salvo che - ripeto - gli operatori che già insistono in quel Porto non ci garantiscono che da qui a tre mesi abbiamo 200.000 e più container e assorbiamo 100 operatori, e il discorso cambia perché, come sempre, il Presidente contempererà le scadenze della convenzione io immagino per motivate implicazioni rispetto al cronoprogramma che è stato previsto con tutti gli operatori.

Ora non me ne voglia il dottor Becce, ovviamente Yilport è un caso che ci sta particolarmente a cuore, ma perché è importante il loro ruolo, non perché li riteniamo più responsabili di altri.

Evidentemente, un'ultima azione strategica che possiamo fare, e questa riguarda però i nostri colleghi Parlamentari – e io esorto tutti gli amici che hanno collegamenti con i nostri rappresentanti parlamentari, specie in questo momento al Governo - in questo momento è in discussione la Riforma della norma che regola i nostri Porti: non mi preoccupa tanto la discussione sulla leva finanziaria da riscrivere per i Porti, non mi preoccupa nemmeno la discussione su come organizzare le concessioni e come rivedere la *governance* delle Authority, mi preoccupa un altro particolare: che Taranto, in questo momento, è in predicato di scalare di categoria rispetto a certi Porti *core* che sarebbero Trieste e Genova, per intenderci. Evidentemente, se i nostri amici Parlamentari non ci aiutano a riposizionare, ancorché in questo momento in difficoltà con i suoi fondamentali economici, con i suoi numeri, il Porto di Taranto in quella prima categoria nazionale, e quindi comunitaria, sarà sempre più difficile avere gli investimenti per fare i dragaggi, per fare la diga foranea, per attrarre investitori, per rifinanziare l'agenzia e chi più ne ha più ne metta. Questo è un tema che, però - ripeto - non sta in questa Assise, sta in un altro luogo, ma è meritevole di attenzione.

Io credo, dal mio punto di vista, caro Walter, di aver riassunto nel sentimento che il collega Musillo ha espresso e immaginando dove, in qualche maniera, voglia condurre i lavori della giornata, quali potrebbero essere gli elementi che facilmente mettono a sintesi la comunità a sostegno delle Istituzioni per il futuro del Porto. Se c'è altro, mi farà piacere sicuramente ascoltarlo e dividerlo con voi, ma

cerchiamo di restare ancorati, concreti alle cose che accadono, alle cose che si possono fare e alle cose che poi danno risposte anche ai lavoratori e alle imprese, altrimenti abbiamo sprecato un'altra buona occasione per fare un passo avanti tutti. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Sindaco.

Dopo l'intervento del Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, l'Avvocato Prete, chiederei ai signori ospiti che intendono intervenire, di prenotarsi per intervenire, adesso ci organizziamo.

Prego, Avvocato Prete, ne ha facoltà.

### **Avvocato Sergio Prete (Presidente Autorità Portuale)**

Grazie. Intanto grazie dell'invito, perché questi momenti di confronto sono sempre utili sia per chiarire alcune cose, sia per avere uno scambio di informazioni. Abbiamo avuto un primo confronto nella Commissione Attività Produttive, qualche giorno fa, oggi lo facciamo in maniera più estesa. Cercherò di essere sintetico e di toccare quantomeno i punti che sono stati evidenziati nelle relazioni che mi hanno preceduto.

Non posso, però, non iniziare evidenziando - chiaramente - una cosa: col massimo rispetto per questa Assise, è evidente che, come veniva detto, ci sono sensibilità politiche di vario genere e, quindi, come voi sapete, io parlo sempre e solo in modo tecnico e con dati alla mano, quindi quello che dicono, non lo dico per un pensiero legato a qualche iniziativa, ma perché è quello che almeno a me risulta documentalmente.

Non posso non partire dalla storia del Porto di Taranto, in veramente pochi secondi. non scritta chiaramente da me ma fruibile su tutti i libri di storia di Taranto, del Porto di Taranto, per ricordare a me stesso che il Porto di Taranto sino agli anni Sessanta era di fatto non voglio dire inesistente, ma quasi, e dal punto di vista infrastrutturale e dei traffici deve la sua esistenza alla presenza dello stabilimento siderurgico. Quindi fu costruito... cioè all'epoca c'era solo una porzione del Molo San Cataldo, costruito nei primi del '900, dopodiché l'estensione che noi oggi vediamo è totalmente dovuta alla costruzione dello stabilimento siderurgico, che ha fatto improvvisamente balzare il Porto di Taranto, al di fuori di tutte le classifiche della statistica, al terzo/secondo posto. E questo è stato fino al momento del sequestro.

C'è stata poi una parentesi importante, ma che non possiamo non definire una "fusione a freddo" del periodo di Evergreen, cioè un'infrastruttura non pensata per il trasporto contenitori, ma per un ulteriore ampliamento dello stabilimento siderurgico viene adeguata con fondi statali e un vettore, che era presente a Gioia Tauro, prende le proprie navi e ai propri contenitori e li porta a Taranto. Questa è stata una parentesi che ha funzionato fino al 2008, data in cui TCT decide di cedere il 50% delle quote al primo terminalista al Mondo, la società Hutchinson Whampoa di Hong Kong, che - chiaramente - arriva a Taranto con buoni propositi, almeno apparentemente, ma dalla cronaca perché non era riuscito a prendere il Porto di Barcellona (che prenderà dopo un paio di anni) e in qualche modo avviene il nodo al pettine: vi invito ad andare a vedere i bilanci TCT dall'inizio sino al 2008, anzi fino a quando è andata via, con

una perdita di bilancio di quasi 10 milioni di euro a stagione, che però - chiaramente - veniva compensata dal fatto che Evergreen, essendo nello stesso tempo l'unico vettore che arrivava a Taranto e il titolare del terminal, era una partita di giro: perdeva dal terminal e guadagnava dalla linea e dai contenitori.

Quando arriva Hutchinson, Hutchinson fa il terminalista, dice: "A me non mi interessa che tu guadagni dalla linea, io devo guadagnare dal terminal", quindi inizia, soprattutto a danno dei lavoratori, quella richiesta di riduzione dell'organico di TCT che già dal 2009 ha portato a strumenti di ammortizzazione sociale e che poi, come sapete, ha portato alla richiesta di mobilità, eccetera, fino al 2011, quando Evergreen, come aveva trasferito da Gioia Tauro a Taranto le navi, inizia a trasferirle al Pireo. Trasferimento che poi viene completato nel 2014.

Chiaramente, le motivazioni di quel trasferimento sono varie, ognuno le usa poi, strumentalmente, a seconda della propria necessità, però le carte sono carte e, quindi, sono custodite anche in Autorità di Sistema, diciamo che c'è stata una moltitudine di elementi che ha portato Evergreen a trasferirsi presso il terminal di Cosco al Pireo.

Contestualmente a questa questione, quindi la chiusura del terminal contenitori di Taranto, abbiamo avuto il sequestro dell'Ilva e citerei anche, visto il contributo che comunque era stato dato ai traffici, se dobbiamo parlare di statistiche, anche la Cementir che ha chiuso la sua produzione e, quindi, ha dato un ulteriore colpo al Porto.

Quindi, ci sono stati tre eventi disastrosi che si sono accavallati tra di loro e che hanno costretto, quindi, ad effettuare una rincorsa che doveva necessariamente, tra l'altro, partire da un adeguamento infrastrutturale del Porto, perché il Consigliere Musillo giustamente dice che molti Porti, soprattutto del Mezzogiorno, non sono comparabili al Porto di Taranto, altrettanto giustamente il Sindaco evidenzia che su alcune tipologie di infrastruttura mancano degli elementi per poterne sfruttare totalmente le proprie potenzialità, però già oggi l'infrastruttura del Porto di Taranto è importante, che però rimane, dal punto di vista squisitamente statistico, legato indissolubilmente al traffico dell'Ilva. Perché dico questo?

Perché gli ingegneri dell'Ilva, non essendo io un tecnico produttivo, dal primo momento mi hanno fatto vedere come ogni milione di produzione dello stabilimento, di fatto creava una movimentazione di circa 4 milioni per il Porto di Taranto, cioè quasi 3 milioni di materie prime in importazione e 1 milione del prodotto finito in esportazione. Quindi, al di là ora del dibattito politico Ilva sì/Ilva no, su cui io - chiaramente - non entro minimamente, dobbiamo però considerare che sul dato statistico del Porto di Taranto l'Ilva ha inciso storicamente tra il 65 e l'80% del dato generale. Il Sindaco diceva: "Nel 2003 il Porto di Taranto è stato uno dei tre Porti italiani che è assegnato un leggerissimo più rispetto all'anno precedente", ma quest'anno con il funzionamento di un solo altoforno, eccetera, è evidente che avremo il minimo storico della movimentazione del Porto di Taranto e per traffico probabilmente dovremmo movimentare, anzi toglierei il "probabilmente" dovremmo movimentare forse oltre 10/12 milioni di contenitori per arrivare a quel dato. Quindi, questo solo per dare un contributo sull'aspetto statistico, eccetera.

È evidente che la crisi, se ci soffermiamo all'aspetto statistico, quest'anno dovrebbe essere superata, cioè non già da quest'anno ma dal prossimo anno perché - come vi ho detto - quest'anno sicuramente ci sarà il minimo storico, ma se sono veritiere le parole dei Commissari dello stabilimento e del Ministro

Urso, praticamente da settembre la produzione dovrebbe essere portata a 4 e dal 2025 a 6, per cui già solo con il traffico dichiarato dell'Ilva noi dovremmo quasi raddoppiare il traffico del 2024 e in gran parte del 2023, a cui aggiungere gli altri traffici, in particolare anche quello dell'ENI.

Per cui, giustamente diceva il Sindaco: "Attenzione soprattutto al discorso degli organici delle altre Pubbliche Amministrazioni", perché il fenomeno del Porto di Taranto, salvo cose che già sono successe ma che speriamo non accadano più, dovrebbe ritornare a brevissimo ad avere un traffico, che però - attenzione - non sarà più quello di una volta, perché è evidente che (su questo siamo d'accordo e posso dirlo anche io) la permanenza dello stabilimento vede come condizione un adeguamento anche del ciclo produttivo e della sostenibilità ambientale e, quindi, quella proporzione di 4 a 1 di cui abbiamo parlato finirà per sempre, perché con i forni elettrici e il preridotto la proporzione è 1 a 2. Quindi, quantomeno ci sarà probabilmente un dimezzamento dei volumi a cui noi siamo abituati e che, chiaramente, hanno fatto del Porto di Taranto il terzo o secondo Porto italiano in termini di movimentazione. Questo è un primo chiarimento.

Dopodiché è stato toccato l'argomento delle clausole sociali o, comunque, dei lavoratori locali e delle imprese locali: questo è un po' un déjà-vu, è una costante quantomeno del mio mandato, perché sin dall'inizio è stata una cosa portata alla mia attenzione e sulla quale abbiamo lavorato per la verità in maniera costante. Devo fare però una distinzione, perché sui lavoratori dal 2017 c'è una clausola di Legge, quindi non c'è - come posso dire? - una "moral suasion" del Presidente o di chiunque altro che in qualche modo invita - come si faceva prima - all'occupazione locale, ma c'è un obbligo, che viene stabilito in concessione da parte dei nuovi operatori, di attingere dalle liste della Taranto Port Workers come lavoro. Per le imprese, invece, questo è diverso: abbiamo provato tanto ed è sintomatico il lavoro che è stato fatto in seno al CIS. In seno al CIS, dopo una lunga discussione, si era riusciti ad individuare l'elaborazione di una clausola che era più di premialità, diciamo, che non - chiaramente - di obbligo perché, come sapete tutti, è contrario ai principi comunitari inserire una prelazione in favore di un territorio o di un lavoratore, quindi era stata elaborata una clausola che, con riferimento a quei lavori però, a quegli interventi si sarebbe potuto attribuire una premialità. Purtroppo, non è stata ancora messa in atto questa clausola, però quello è stato il frutto di un lavoro.

Ora, il Consigliere Musillo lo ha detto con veemenza, ma quello è un lavoro che noi facciamo sempre, però attenzione: io credo che il caso di Genova in parte debba essere un po' di monito quantomeno per le Autorità di Sistema portuale, perché non può certo essere chi rilascia il titolo ad un operatore a dire: "Tu devi prendere quella persona".

Quindi voglio dire: la moral suasion è stata sempre fatta, purtroppo non sempre con fortuna, soprattutto con interlocutori di livello internazionale, che magari hanno già un loro network, quindi diventa difficile, però su questo credo che i passaggi siano stati sempre fatti, poi se hanno funzionato o meno è un altro paio di maniche, però non possiamo dire che il Porto o l'Autorità portuale o credo anche tante altre persone non abbiano chiesto o perorato già all'avvio dell'interlocuzione con le imprese di coinvolgere il cluster locale nelle attività. Coinvolgimento che noi stiamo cercando di fare col cluster locale da tanti anni e in tanti modi: la nostra interlocuzione in primis coi sindacati, ma anche con le associazioni datoriali, ma anche con i rappresentanti presenti nell'Organismo è quello anche di pungolare

l'iniziativa - come diceva il Sindaco - locale, perché è ancora più facile riuscire ad assecondare una progettualità locale che, in qualche modo, viene presentata rispetto, invece, ad andare a chiedere ad altri operatori di modificare eventuali *asset* organizzativi in favore dei locali. Ma - ripeto - è un lavoro che è stato sempre fatto, non sempre avuto fortuna, eccetera.

Ricordo che, in particolare, per alcuni lavoratori che non erano quelli di TCT l'ANAC ci bocciò espressamente una clausola che avevamo assoggettato al parere proprio per cercare di dare al tessuto lavorativo locale un'opportunità.

Su questo, però, vorrei anche sottolineare un'altra cosa: che - e questo non è un sottrarsi dalla responsabilità che sia io che la struttura si assumono tranquillamente totalmente - dal 1994 esiste una divisione netta tra l'attività regolatoria dell'Autorità di Sistema portuale e l'attività operativa, quindi l'Autorità portuale oltre che promuovere il Porto e fare le infrastrutture, in qualche modo si affida agli operatori, ai *player* nazionali e internazionali, locali per lo sviluppo dei traffici e quindi, ecco, è un lavoro di squadra dove ognuno deve dare il proprio contributo.

Tocco anche altri argomenti che sono stati trattati, e poi chiudo brevemente: sul discorso fine concessione/revoca concessione, premesso che sulla "questione ILVA" ci siamo più volte confrontati e, addirittura, nel 2012 era partita un'ipotesi di razionalizzazione delle aree dell'Ilva, proprio prima del sequestro, in qualche modo aspettavamo e confidiamo che la presentazione di un piano industriale e, quindi, la conoscenza di quello che è il futuro del ciclo produttivo e anche del ciclo logistico di utilizzo del Porto, possa portare in un tavolo di concertazione a rivedere l'occupazione dello spazio portuale da parte dell'ex Ilva, in maniera tale da poter eventualmente sottrarre delle aree per poterle in qualche modo destinare alle altre attività portuali. Con riferimento specifico alla San Cataldo Container Terminal e Yilport, premesse le motivazioni e le giustificazioni che sono state già elencate dal Sindaco e che sono state recepite negli atti dell'Autorità di Sistema portuale, credo che però sia di dominio pubblico il fatto che, a partire dall'anno scorso, il Comitato di gestione (di cui fa parte il rappresentante del Comune) abbia dichiarato che c'erano i presupposti per una revoca di decadenza della concessione ma che, per motivi di interesse pubblico, non si dava seguito alla revoca o alla decadenza.

Qual è questo interesse pubblico, come diceva il Sindaco?

L'assenza, almeno a nostra conoscenza, di una soluzione alternativa e, quindi se qualcuno conosce delle imprese di livello internazionale o nazionale che abbiano un progetto, possono tranquillamente presentarlo all'Autorità, che ha l'obbligo a quel punto di prenderlo in carico o di valutarlo ai fini della comparazione. Quindi, oltre ad aver sanzionato il Yilport, ripeto con le giustificazioni poi parziali del mancato rispetto del piano operativo, ma si è già sanzionato e si è adottata questa soluzione, ma la soluzione proposta dal Sindaco di fatto si sta già attuando, in maniera - per la verità - condivisa da parte di Yilport, perché praticamente noi stiamo candidando quasi la metà del terminal contenitori rispetto all'avviso pubblico del Ministero dell'Ambiente per la realizzazione di un cantiere per la produzione degli impianti eolici offshore galleggianti.

Quindi, la nostra candidatura si fonda in maniera condivisa, con l'operatore su una porzione importante di quell'area che, quindi, laddove il Ministero dovesse decidere che Taranto ospiterà uno di quei cantieri, sarà destinato a questa nuova attività. Attività che - ribadisco e poi chiuderò con questo

concetto- sicuramente può non essere gradita dal punto di vista delle statistiche, perché è evidente che un cantiere navale non incide sulla statistica di quel Porto, quindi non si potrà dire: “Ah, quanti milioni, eccetera, di movimentazione si fanno?”, ma sono delle iniziative, oltre che strategiche dal punto di vista nazionale, che hanno una ricaduta importantissima dal punto di vista dell’indotto, dell’economia e dell’occupazione.

Da questo punto di vista - non lo dico io, non lo dice il Sindaco, ma lo dicono le imprese che devono realizzare gli impianti - per ogni impianto nella fase di produzione, assemblaggio e installazione dell’impianto, si prevedono dai 1.500 ai 4.000 occupati per ogni impianto. Quindi è evidente che questa nuova funzione a cui stiamo candidando una porzione dell’area è una funzione che, in qualche modo, va incontro alle esigenze strategiche del Paese e che potrebbe dare un impulso anche al territorio in una chiave *green*, contribuendo anche un rilancio sostenibile dello stabilimento siderurgico, che fornirebbe a “chilometro zero” l’acciaio necessario per produrre questi impianti.

Si diceva del dragaggio, purtroppo paradossalmente l’opera più importante per il Porto di Taranto, perché avrebbe creato quelle condizioni dove l’operatore ma il Porto in generale non avrebbe avuto più scusanti per uno sviluppo del molo settoriale e il dragaggio. Contrariamente a quello che si dice, il dragaggio è partito come progetto nel 2014/2015, perché prima si parlava di fare il dragaggio ma non esisteva nessun progetto, anzi un tentativo di dragaggio fatto qualche anno prima ha portato, come qualcuno si ricorda, anche ad arresti in ambito portuale ed è uno delle concause di cui vi accennavo prima: della dipartita di Evergreen. Poi abbiamo avuto, purtroppo, la sfortuna che il più importante costruttore italiano, Astaldi, è andata in concordato e, quindi, il cantiere ha subito delle conseguenze negative, tanto che ci ha portato alla risoluzione del contratto e oggi c’è un nuovo appaltatore che, proprio in questi giorni, ci consegnerà il progetto di adeguamento della vasca di colmata, che è l’opera preliminare prima di poter procedere al dragaggio e, quindi, poi al rapido completamento degli stessi.

Chiudo, appunto, dicendo questo: è evidente che la coesistenza di queste criticità ha portato ad un periodo particolarmente critico che si sta sopportando da parte di tutto il cluster, e non solo del cluster, credo però che nei prossimi giorni/mesi alcuni tasselli potrebbero portare ad una visione differente, probabilmente questo accadrà quando andrò via io, così sarà più facile per chi mi succede essere contento di questa cosa. Però vi dicevo: il piano industriale presentato dall’Ilva, il futuro implemento dei traffici dell’ENI. Perché anche da questo punto di vista - ripeto - non entro nella questione politico/ambientale ma era previsto un aumento del traffico dell’ENI per l’entrata in operatività del progetto cosiddetto “Temparossa”, che prevedeva il transito del petrolio dalla Basilicata e l’esportazione dal Porto di Taranto: sono dieci anni che va avanti questa cosa, pare che a fine ottobre saranno completati i lavori del prolungamento del pontile e, quindi, dal 2025 ci dovrebbe essere anche un incremento del traffico petrolifero.

La individuazione auspicata e speriamo... e da questo punto di vista chiedo anche al Consiglio comunale di supportare la candidatura dell’Autorità di Sistema portuale, che noi stiamo facendo in maniera congiunta anche con il Porto di Brindisi, ad ospitare un cantiere per l’eolico offshore, potrebbe essere un’ulteriore opportunità molto importante per il territorio; e la settimana prossima aspettiamo anche il nuovo piano operativo di Yilport che, appunto, porterà poi il Comitato di gestione - di cui fa

parte del Comune di Taranto - a valutare la concessione che attualmente è in favore della stessa società.

Quindi l'obiettivo che noi abbiamo in qualche modo anche riportato nei documenti ufficiali, che sono stati condivisi da tutto il cluster e da tutte le Amministrazioni, è quello di un Porto che probabilmente in prospettiva avrà meno traffici rispetto a quelli degli anni Duemila, eccetera, ma che spinge molto verso una visione *green* energetica del Porto di Taranto. Vestas a breve inizierà la produzione della pala eolica più grande al Mondo, che sarà esportata dal Porto di Taranto; abbiamo progetti di idrogeno che sono presenti in area portuale e retroportuale; abbiamo altre domande importanti di diversificazione: faceva riferimento alla cantieristica navale o alla domanda sull'Eco Industrial Park (ex Distripark) nell'area retroportuale.

Quindi, purtroppo, i tempi non sono - come posso dire? - spesso controllabili, noi accettiamo tutte le critiche e tutti i suggerimenti, del resto abbiamo trasformato anche l'Organismo di partenariato in un momento di condivisione e riflessione con l'intero cluster portuale e abbiamo creato anche dei gruppi di lavoro, in quella sede, proprio per portare avanti questi progetti. Per cui, da un lato mi sento di assicurare il Consiglio comunale sulle prospettive future, dall'altro però non possiamo non negare che in questo momento storico ci sono delle criticità che, però, sono state affrontate in passato e continueremo ad affrontarle proprio perché siamo consapevoli che il futuro sarà diverso da quello che è oggi.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Presidente Prete.

Ora passerei la parola al dottor Becce, in qualità di CEO del "San Cataldo Terminal", credo che abbia anche un ruolo in Yilport quale Direttore generale. Poi si sono prenotati ad intervenire i sindacati CGIL, CISL e UIL, il dottor d'Arcangelo, il dottor Solazzo e il dottor Sasso.

Una preghiera: siamo tanti e vorremmo intervenire tutti, quindi, per favore, proviamo a rimanere nei cinque minuti previsti.

Prego, dottor Becce, al microfono. Grazie.

### **Dottor Becce**

Grazie, Presidente. Volevo ringraziare le Autorità per l'invito a partecipare a questo Consiglio.

Una breve premessa: io ho lavorato in parecchi posti, in Arabia Saudita, in Croazia, in Turchia e nella maggior parte dei Porti d'Italia, vi garantisco che una infrastruttura come quella del "San Cataldo container terminal" è veramente un'infrastruttura incredibile, cioè: se uno dovesse disegnare il terminal container ideale, farebbe esattamente quello che esiste qua su Taranto. Questo per dire che noi abbiamo passato un periodo di logoramento, non so chi di voi ha letto il "Deserto dei Tartari" di Dino Buzzati, è un libro che racconta molto bene l'atmosfera dell'attesa di un'ipotetica guerra che deve succedere e che non succede per tutto il libro, salvo poi arrivare alla fine dove un forte ricopre esattamente il ruolo per cui era stato disegnato, ma dove l'attesa è stata molto lunga. Ecco, io credo che un po' questo è quella che è la storia di Taranto.

Noi non abbiamo mai giocato la partita, perché la crescita della dimensione delle navi è tale per cui, se non ci sono determinati presupposti, il ruolo del Porto di transhipment non riesce a decollare, e il ruolo del porto di transhipment porta in collegato il fatto di avere la possibilità di diventare anche un gateway, cioè la possibilità di raccogliere e di rilanciare l'economia locale fornendo alle imprese collegamenti internazionali a costi molto più bassi di quanto non sarebbe se si dovessero riferire ad altri Porti.

Questo per dire che c'è una potenzialità molto importante di questo Porto, dove il concetto di "piccolo ma bello" non funziona perché qui, se non riusciamo a far arrivare delle navi che sono lunghe 400 metri, l'ordine delle nuove navi nel mercato mondiale... più del 40% delle nuove navi sta fra i 20 e i 24.000 Tyus, sono navi da 400 metri, larghe 58 metri e pescano 16 metri di fondale. Questo è il futuro! Allora bisogna fare attenzione, perché la rimodulazione va bene, Yilport è disponibile giustamente a collaborare perché siamo consapevoli del fatto che i volumi sono ridotti. Abbiamo affidato uno studio ad una società di consulenza internazionale proprio per essere certi che non fosse un errore di Yilport il fatto di non riuscire a portare i volumi a Taranto, ma che fosse proprio una questione oggettiva di mercato.

Allora, su queste partite noi stiamo lavorando, proprio per garantire che ci sia un futuro importante per questo scalo, che deve essere uno scalo non solo della Puglia, ma uno scalo strategico a livello di "sistema Paese", e questo credo che sia una potenzialità che, anche nell'ambito di una sofferenza che si è trascinata per quattro anni per i motivi che il Presidente ha appena illustrato, non deve farci perdere l'attenzione dal fatto di "guardare non il dito, ma di guardare la luna".

Quindi noi dobbiamo, credo, per il bene di questo territorio ma anche per un "sistema Paese" che ha bisogno di crescere dal punto di vista della logistica, non "buttare via il bimbo con l'acqua sporca", come si dice, cioè quindi stare attenti che la funzione potenziale di questo Porto c'è, è presente e si può realizzare ma solo nel momento in cui effettivamente i dragaggi si siano completati. I 16 metri sono fondamentali, perché le linee non scommettono se non vedono questo, perché hanno nei loro ordini navi da 20.000 a 24.000 Tyus. Tra l'altro, Taranto si trova di fronte all'uscita del Canale di Suez e di fronte ad un'area che ha un potenziale di ricostruzione incredibile, purtroppo bloccato dalla tragedia dei conflitti ma che prima o poi finiranno e, nel momento in cui finiranno, Taranto diventerà un centro di distribuzione potenziale per l'est del Mediterraneo, che è in grado di giocare un ruolo importantissimo.

Allora, va benissimo la collaborazione, va benissimo trovare tutti i modi per modulare il transitorio. Tenete presente che con i volumi che stiamo facendo, noi abbiamo otto volte il personale che sarebbe necessario, questo per dire che Yilport si è impegnata a rispettare gli impegni di occupazione nonostante il fatto che alcune determinanti dello sviluppo del piano industriale non si siano concretizzate. Quindi, è importante tenere presente questo proprio per non reagire in termini emotivi, guardando al passato ma cercando di capire cosa serve per arrivare al futuro, visto che - tra l'altro - con l'Autorità portuale stiamo arrivando ad un punto importante di svolta, perché i dragaggi saranno completati entro i primi mesi dell'anno prossimo.

Quindi, siamo in visione del traguardo, stiamo attenti a non perdere delle opportunità che invece potrebbero concretizzarsi realmente, dando - tra l'altro - uno sviluppo importante a tutta l'economia della regione.

Su questo, tra l'altro, volevo sottolineare il fatto che noi, come Gruppo, non stiamo solo mettendo in



gioco Taranto, ma stiamo cercando anche di dare sugli altri Porti che il Gruppo serve (Yilport serve 27 porti a livello mondiale) condizioni vantaggiose nella misura in cui i clienti che vanno sugli altri Porti arrivano a Taranto. Quindi, c'è un potenziale importante che può diventare un elemento di crescita per tutta la comunità. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, dottor Becce.

La parola al dottor D'Arcangelo, in rappresentanza della CGIL.

### **Dottor D'Arcangelo**

Grazie, Presidente, grazie al Consiglio comunale di Taranto per questo momento non solo di confronto ma anche di approfondimento, perché credo che questi luoghi che si occupano della "Cosa pubblica" ma dal punto di vista della gestione della città, quindi dal punto di vista più cittadino, però i temi che hanno a che fare lo sviluppo del territorio devono essere anche affrontati all'interno di questi contesti.

Io credo che il Presidente dell'Autorità portuale, professor Prete, abbia nei suoi 15 minuti fatto una analisi molto completa, seppur sintetica ma molto completa di quella che è non solo la storia... l'analisi storica del Porto di Taranto, ma anche la situazione di contesto e quello che può riguardare la prospettiva futura.

Io su questo vorrei concentrare qualche riflessione legata a quell'elemento che davvero dà ricchezza ad un territorio, che non è solamente legato dai capitali o dai traffici ma è legato dal lavoro delle persone, e lo dimostro con qualche dato: perché fino a un po' di anni fa, fino a qualcosa come nove/dieci anni fa all'interno del Porto di Taranto erano impiegati qualcosa come 580 maestranze, lavoratori diretti più oltre 200 lavoratori dell'indotto che ce li siamo già giocati, perché sono stati già espulsi nel corso di questi anni dal vaccino produttivo del Porto. Di questi lavoratori, una parte dopo la crisi, la fuoriuscita di TCT e l'avvento di Yilport, sono stati - diciamo così - assorbiti, seppur con le difficoltà di contesto a cui faceva riferimento il dottor Becce e una grossa fetta di questi lavoratori... penso ai 330 lavoratori che oggi sono all'interno dell'Agenzia portuale, anche qui una cosa che ci siamo conquistati per evitare di perdere quell'unico appiglio ad un'idea di un Porto che potesse in qualche modo rivedere una linea produttiva, più i sette lavoratori dell'articolo 17, quindi anche un piccolo indotto che su questo si è venuta a generare.

Ora, a prescindere da come la si possa pensare, c'è un dato che ineludibile: nel momento in cui in questo territorio collassa in maniera vera e propria l'industria, e posso tranquillamente riferirmi a quello che diceva il professor Prete relativamente alla crisi dell'ex Ilva, ma penso anche a quella che è stata la dismissione ormai totale dello stabilimento che produceva cemento, quindi l'ex Cementir... nel momento in cui collassano questi pezzi qui è chiaro che si è entrati dentro una fase di crisi di tutta quell'area che noi abbiamo, a cui faceva riferimento prima il Consigliere Musillo, che è un'area immensa rispetto ai porticcioli che ci sono qui all'interno del territorio, ecco, il punto è che oggi noi dobbiamo avere la

capacità di poter riorientare degli investimenti, partendo dal presupposto che quei traffici lì probabilmente non ce li avremo più. Probabilmente avremo dei traffici diversi per cercare di capire quale sarà la direzione che prenderà l'ex Ilva, anche attraverso quello che sarà il nuovo piano industriale che ci è stato annunciato e che si dovrebbe basare su un sistema ibrido.

Ma poi anche qui il progetto "Renantis e BlueFolat" sull'eolico offshore: attenzione, anche qui non si parla solamente di un parco galleggiante, perché, come ci insegnano coloro che lavorano in questo comparto, servirà anche una base logistica di prossimità, quindi in quel caso l'area portuale potrà diventare di nuovo un'area dove si potrà e dovrà sfruttare una retroportualità e potrà diventare un'area di una nuova leva di sviluppo.

Così come non abbiamo probabilmente ricordato le iniziative della ZES, che sono quelle che sono state approvate all'interno dell'allora ZES jonica, che oggi non c'è più, ma quelle autorizzazioni sono state comunque date e che ci sono anche lì degli investimenti che si stanno portando avanti.

Il progetto Vestas o il prosieguo dei lavori dei dragaggi. Ecco, noi abbiamo bisogno - qui la faccio come una valutazione politica - di unire il territorio su questi temi, facendo delle analisi, ridisegnando quello che potrebbe essere un nuovo sistema di sviluppo ma questa è una cosa sulla quale noi dobbiamo per forza, come territorio, fare squadra e fare sintesi.

E chiudo proprio su un tema che riguarda il lavoro: noi facciamo parte anche, come organizzazioni sindacali, di una "cabina di pilotaggio" perché le operazioni di upskilling e reskilling dei lavoratori saranno fondamentali, e su questo ci sono anche delle risorse pubbliche che si stanno difendendo investendo: penso a quella che è la "cabina di pilotaggio" all'interno della Regione Puglia. Ora, tutte queste proiezioni ce le abbiamo, ma abbiamo anche bisogno di capire come ognuno può dare un segnale in questo senso, perché potrei anche - non ve la pongo come provocazione, ma come un fatto reale - dire che, se pensiamo, ad esempio, che c'è un problema legato al fatto di come diversificare, quindi anche di come poter attirare i turisti attraverso le crociere, e noi oggi dobbiamo andare a discutere con la Taranto Cruise Port del fatto che comunque ci sono degli stalli che hanno un costo che viene scaricato sui tassisti, ecco, questo è un tema sul quale, ad esempio, bisognerebbe intervenire. Quindi, bene questa iniziativa e, ringrazio dal mio punto di vista, chi l'ha proposta e il modo in cui si sta svolgendo, ma dobbiamo fare in modo che non rimanga un caso, un evento isolato rispetto a quelle che sono le necessità del territorio. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, dottor D'Arcangelo.

Ha chiesto di intervenire, per la CISL, il dottor Solazzo: prego.

### **Dottor Solazzo**

Innanzitutto, grazie - ovviamente - per questa occasione che ci date per parlare di un tema sul quale siamo impegnati come categoria credo da anni, noi da mesi e - lo dico spassionatamente - dobbiamo ringraziare il sindacato e l'Autorità portuale se riusciamo a mettere in salvezza ancora per un po' di

tempo i 330 lavoratori dall'Autorità portuale, senza - ovviamente - dimenticarsi degli altri lavoratori che, ovviamente, che ruotano intorno a questa realtà portuale.

Mi preme dire, però, che noi abbiamo bisogno veramente di una grande unità di intenti e dobbiamo cercare anche - io credo, per quanto mi riguarda - di stare un po' con i piedi per terra, perché quando parliamo del rilancio del Porto, dobbiamo anche prendere coscienza che noi siamo in un Paese in un momento in cui c'è una concorrenza spietata tra i Porti. Quindi, io credo che anche politicamente avere una unità di intenti sulla visione che bisogna avere sulle realtà portuali, serve molto. La concorrenza è spietata, soprattutto in questo momento in cui cadono risorse del PNRR e quant'altro. Mi preme aggiungere una cosa, è stata detta benissimo dal Presidente dell'Autorità portuale, l'hanno detto anche altri interventi che mi hanno preceduto: se noi continuiamo a ragionare sulla realtà portuale fine a se stessa, io credo che noi non centriamo qual è il problema, perché lo sviluppo del Porto necessita di una visione sistemica che deve guardare tutto il sistema produttivo.

E vengo al dunque: Porto e grande industria del territorio sono funzionali uno all'altro, altrimenti ragioniamo su realtà monche. Io vi invito - non lo dice la CISL, non lo dice la CGIL o la UIL - ad andare a visionare il rapporto della Svimez, la quale ci dice che se si fosse realizzato il piano industriale 2019/2023 Ilva, avremmo realizzato nel nostro territorio 41.000 posti di lavoro. Non lo dice la CISL, lo dice la Svimez e, siccome la leggiamo solo quando ci fa comodo, vi invito ad andare a leggere il rapporto Svimez su Internet! 41.000 posti di lavoro! In tre anni, 19 miliardi di PIL al Paese! E avremmo, oltretutto, realizzato un piano industriale con i soldi del privato, non con i soldi del pubblico.

Allora, se ragioniamo ancora della realtà portuale "sciuntata" - si dice nel settore elettrico - dalla realtà della grande fabbrica, noi non abbiamo una visione completa di quello che stiamo dicendo. Quindi, è ovvio che la unità di intenti che io cercherei di realizzare anche in questo territorio è che il Porto - hanno detto bene coloro che mi hanno preceduto - ...qualsiasi Porto senza industria non ha senso di esistere, non ha senso di esistere! Quando noi parliamo di turismo, quando parliamo di settore crocieristico, quando parliamo di filiere legate al settore crocieristico, ben vengano, sono aggiuntive, è un sistema aggiuntivo, ma il Porto senza industria non ha senso di esistere. E in tutti i Porti si stanno attrezzando per investire nei settori industriali e investire anche in quelle realtà in cui noi facciamo le barricate.

Vi invito anche qui a vedere gli investimenti del Porto di Ravenna, si è detto bene, non torno sul discorso degli investimenti delle infrastrutture a cui ha fatto riferimento il Presidente, ovviamente per le difficoltà che ci sono: necessariamente servono i dragaggi, servono investimenti per l'approvvigionamento dei nuovi carburanti, perché non solo le navi di 400 metri arriveranno, ma si stanno attrezzando con i nuovi carburanti. Cioè serve investire per cercare di attrarre.

E qui vengo anche ad una questione che ci riguarda, ovviamente, sul territorio: convengo - anche qui non ricordo chi lo accennava prima - che bisogna svegliare un po' il sistema produttivo nel territorio, perché gli investimenti vanno messi insieme, investimenti pubblici e privati. Qui io credo che serva la grande unità di intenti su tali questioni.

Quindi, questo è il messaggio che io ci tenevo a dare: l'unità di intenti ci deve vedere con una visione sistemica sul Porto, sennò "spariamo" sul "nemico sbagliato". Abbiamo bisogno necessariamente di rivederle insieme tali questioni.

E qui vengo anche ad un'altra questione: il documento non si è citato, noi abbiamo ancora i circa 800 milioni del Just Transition Fund, che sono stati dati al territorio per la decarbonizzazione; anche qui il documento 16 dicembre 2022, andatelo a leggere: quel documento ci dice che senza del Porto, c'è stato – il Presidente forse mi correggerà - ...quel documento cita circa il 40% dei traffici in meno negli ultimi anni.

Quindi, questo è il segnale, la misura che ci dà cosa significa non mettere insieme la portualità con la grande fabbrica. Nessuno discute il processo di ambientalizzazione e di decarbonizzazione che ci deve essere, tant'è vero che siamo stati i primi ad applaudire quando è venuto fuori il “Decreto energia”, a dicembre 2023, che dava la possibilità a due realtà portuali del Mezzogiorno, a cui faceva riferimento anche qui il Presidente Prete, di investire in quelle realtà sulla cantieristica, sulle piattaforme e sulle infrastrutture dell'eolico offshore. Certo che su questi investimenti...

Però anche qui, ha fatto riferimento prima Giovanni ad un tavolo nel quale siamo coinvolti, noi sentiamo investimenti da tempo, da tempo si parla - per esempio - dell'investimento sull'idrogeno: si prevedevano tre grandi impianti in Puglia, uno su Taranto, quello di Edison, di Saipem e Sosteneo, non sappiamo che fine ha fatto. Anche su queste questioni noi chiediamo effettivamente alla politica, anche qui, di intervenire, la politica tutta, a prescindere dalle appartenenze, per capire. Sennò, quando parliamo di transizione ecologica, è una bella parola che riempiamo, ma poi non ci mettiamo mai i piedi a terra.

Quindi, io innanzitutto vi ringrazio e chiudo - ovviamente – con il messaggio che ci tenevo a dare: cerchiamo di avere una visione sistemica sul Porto, che metta insieme – ripeto - la realtà portuale e il sistema industriale del territorio, perché senza il secondo noi non avremo nemmeno il primo. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie.

Ha chiesto di intervenire, per la UIL, il dottor Sasso: prego.

### **Dottor Sasso**

Grazie Presidente, soprattutto per il “dottore”.

Buonasera a tutti. Ringrazio chi ha preso l'iniziativa di questo Consiglio comunale, ogni tanto ci incontriamo per qualche Consiglio comunale monotematico e proviamo anche a cambiare gli argomenti.

Oggi l'argomento è uno dei miei preferiti, perché chi mi conosce. Gran parte di ciò che andava sottolineato, è stato sottolineato sia - devo dire, ad essere onesto - prima dal Sindaco, ma poi anche dall'intervento di Walter, dall'intervento del Sindaco e dall'intervento del Presidente.

Dei punti focali... a me piace – per chi mi conosce - essere operativo, parliamo di ciò che può fare la politica: di sicuro quello che diceva il Sindaco, l'area SIN. L'area SIN è una iattura per questo territorio, l'area SIN è un qualcosa che doveva portare dei benefici - ricordo a me stesso - attraverso i fondi FAS, Fondi per le aree sottoutilizzate, per non dire “sottosviluppate”, fondi che a Taranto non sono mai arrivati, salvo che qualche imprenditore illuminato è riuscito ad utilizzarli per comprarsi una gru, per comprarsi due carrelli, ma niente di strutturale sul territorio.

Quindi, ad oggi, non avendo avuto i vantaggi, ci restano dell'area SIN soltanto gli svantaggi.

Ferretti. Ferretti è scappata perché l'area della Belleli è un sito SIN e, quando un privato si affaccia ad un investimento, non può ragionare in termini di normativa ambientale triplicata senza avere nessun vantaggio indietro. Quando cominciamo a ragionare su cosa può fare la politica, quando un operatore che opera nel Porto in Taranto e nel Porto di Brindisi deve scegliere di andare ad operare alla rinfusa nel Porto di Brindisi perché nel Porto di Taranto quegli stessi materiali devono essere scaricati con un aggravio di tempi e di costi enormi, questo è un fattore di concorrenza al contrario, che il territorio si fa a se stesso. Cioè noi scarichiamo il carbone - lo ricordo sempre a me stesso - per l'Ilva, l'ultimo che è arrivato l'abbiamo scaricato nei Porti di Brindisi e di Manfredonia, perché a Taranto c'è un'Ordinanza della Provincia folle... dell'ARPA folle che vieta lo scarico a terra del materiale, come avviene in tutti i Porti d'Italia.

Quindi, l'operatore che è autorizzato ex articolo 16 sia a Taranto che a Brindisi che a Manfredonia, naturalmente sceglierà di andare a far scaricare quella merce a Manfredonia, porterà il lavoro a Manfredonia, lavoreranno i camionisti di Manfredonia per portare il carbone a Taranto, spolvereremo sulla Statale 7 il carbone da Brindisi a Taranto, inquinaeremo il doppio di quanto inquinaeremmo se portassimo a 2 chilometri dal Porto il carbone nello stabilimento. Però, evidentemente all'ARPA va bene così, alla politica mi pare di aver capito - perché nessuno è intervenuto... sono più di quattro/cinque anni che parliamo di questo problema e nessuno è intervenuto, tenendo presente che la Provincia mi pare sia sempre la nostra, non è che è di un'altra realtà politica, è sempre della politica tarantina.

Quindi, quello che può fare la politica è agire sui fattori di criticità che fanno scappare via gli operatori.

Io c'ero - me lo dicevano in inglese, c'è un termine poco garbato in mezzo - "Che Paese è questo?", mi dicevano quelli dell'Evergreen nel 2002, nel 2003, nel 2004: "Noi vogliamo investire e loro non ci fanno i dragaggi e loro non ci fanno la diga foranea". Vagli a spiegare al taiwanese che il Presidente Prete ha dovuto pagare per due anni per passare dalla progettazione preliminare alla definitiva il monitoraggio delle correnti marittime nel Porto di Taranto, per valutare se un eventuale dragaggio avrebbe disturbato la posidonia. Ora, è un esempio ma è un qualcosa di rappresentativo delle difficoltà che, quando un investitore - e purtroppo noi spesso siamo la prima interfaccia - si affaccia nel Porto... ma non solo un investitore, perché al di là delle attività portuali, nel Porto di Rotterdam ci sono gli stabilimenti industriali che coesistono con l'attività portuale, per cui sarebbe del tutto inconcepibile, forse, oggi per un privato andare a pensare alla realizzazione di uno stabilimento industriale all'interno del sito SIN.

Quindi, questo dal punto di vista politico credo che sia una battaglia che si può fare tutti insieme, perché non ha nessun colore, è una battaglia di logica e di senso. Come diceva prima qualcuno, se siamo un sito così inquinato, il Governo ci deve dare i soldi per dice inquinarlo; se non lo siamo, il Governo ci deve mettere nelle condizioni di poter mettere a reddito quelle banchine, quelle aree e quelle zone.

Stesso discorso per la questione delle aree in autonomia funzionale, di cui parlava prima il Sindaco: noi abbiamo cinque sporgenti in autonomia funzionale, quasi il 75% delle aree del Porto concesse all'acciaieria, che prima producevano, producevano, producevano, pure quando il "nonno teneva tre palle" produceva, però il problema qual è?

Che oggi producono 3.500 cassintegrati all'Ilva con zero movimentazione e in più hanno prodotto una

serie di attività precarie - precarie come il ciclo industriale e come i piani industriali legati all'Ilva - di aziende locali che hanno assunto altre persone; adesso molte di queste persone sono state già licenziate perché...

*(Intervento fuori microfono)*

E' il tempo?

Quindi, queste credo che siano le questioni su cui la politica potrebbe intervenire efficacemente nell'immediato. Visto che il tempo è finito, un ultimo aspetto: bellissima questa riunione, forse ce ne vorrebbero di più, una preghiera a me stesso sempre: Sergio, il Presidente ha citato più volte il Comitato di gestione e il Partenariato della risorsa mare: esiste all'interno del Porto una struttura dedicata alla quale mi onoro di partecipare dal 2004, prima si chiamava Comitato portuale e aveva delle funzioni - diciamo così - più esecutiva e adesso, con la Riforma dei Porti, è stato un po' depotenziato, quello potrebbe essere un luogo, perché quello che noto ogni volta che mi affaccio - l'altro giorno abbiamo parlato con la dottoressa Del Prete dalla questione del trasporto pubblico legato alle crociere, dopodiché, il giorno dopo ne avevamo parlato col Vicesindaco - mi sembra certe volte che stiamo un pochino come se stessimo litigati fra di noi, perché la comunicazione deve avvenire sempre a mezzo di un intermediario. Credo che dovremmo provare a creare, ad individuare dei luoghi non dico istituzionali, ma dei luoghi dove gli stakeholder, i portatori di interessi e la politica possano fare questo tipo di ragionamento in maniera più continua, più diretta, entrando nel merito e cercando magari anche di risolvere qualche problema. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, dottor Sasso.

La parola al dottor Castronuovo, di Casartigiani.

Poi se lo concordiamo, potremmo anche alternare un Consigliere e un ospite, in modo tale da poterci confrontare anche sul dibattito.

### **Dottor Castronuovo**

Buongiorno a tutti, ringrazio il Consiglio comunale tutto per l'invito.

Nel mio intervento sarò sintetico nell'area che ci riguarda: noi come Casartigiani rappresentiamo tutto il settore dell'autotrasporto, non solo merci ma anche persone, parlo anche - come diceva il collega Sasso - dell'Organismo di partenariato. Personalmente. Come componente dell'Organismo di partenariato delegato dall'Albo dell'autotrasporto, abbiamo più volte posto il problema, che non è un problema preciso e va data la colpa a qualcuno o a qualcosa, è un problema gestionale, è un problema che da anni esiste sul Porto. Come dicevano i precedenti interventi, non può esistere un Porto se non esiste qualcuno - lo dico in modo semplice e banale - che importa e esporta.

Ora benissimo lo sviluppo industriale, ma ricordiamo che forse il nostro sistema imprenditoriale all'80% è costituito da piccole e medie imprese, non lo dico io, lo dicono i dati della Camera di commercio, i dati Infocamere. E' un sistema imprenditoriale che è in forte crisi. Voglio ricordare,

appunto, che al sistema imprenditoriale tarantino mancano 150 milioni di liquidità, che di fatto mancano sul territorio della prima Amministrazione straordinaria Ilva, mancano i 120 milioni (che ad oggi non è stato risolto) della seconda Amministrazione Acciaierie d'Italia.

Quindi, quando si dice che il territorio, i soggetti imprenditoriali territoriali devono investire sul territorio, dobbiamo dare le opportunità, dobbiamo dare gli strumenti, perché se i grandi player - e non lo dico io, lo dicono i grandi player - non riescono ad investire... e qui mi ricollego al problema zona SIN, problemi tecnici dovuti alla macchina amministrativa e burocratica che il Porto di Taranto ha, ma tutta la gestione imprenditoriale, quindi il sistema imprenditoriale di Taranto ha, perché di fatto investire a Taranto è difficile, ma - mi ricollego anche alla gestione della cosiddetta "piastra logistica" - noi ce lo siamo posti come associazioni di categoria il problema: perché a Taranto non riusciamo a far rilanciare il Porto? Ce lo siamo posti e abbiamo interrogato i nostri clienti di Bari, Brindisi e Lecce e ci hanno detto: "Il Porto di Taranto non è conveniente, non è conveniente non economicamente, ma a livello di tempi, a livelli burocratici perché, se io per sdoganare una merce, per entrare nel Porto devo perdere diverse ore, è chiaro che diventa meno competitivo di altri Porti - diceva anche il collega Sasso - dove magari le procedure sono più snelle.

Ora, nel rispetto sempre della Legge, allora forse dovremmo fare una riflessione più ampia, una riflessione sul fatto che non è il "problema Porto" inteso come problema a sé, ma è un problema generalizzato di cosa vogliamo creare come strategia imprenditoriale nella città di Taranto. E', quindi, giusto quello che diceva il collega Sasso che c'è bisogno di momenti di incontro istituzionali, dove i vari Enti (Provincia, dogane, Guardia di Finanza, tutti gli Enti preposti) si incontrano e vedono quali siano le problematiche burocratiche e iniziamo a pretendere forse quello che noi abbiamo sempre richiamato: un "tavolo Taranto", un tavolo che si è interrotto col CIS, un "tavolo Taranto" che vada a modificare quelle norme che possano garantire ad una città depressa a livello economico e a livello imprenditoriale di fare gli investimenti.

Questo è il quadro generale, poi ci sono i problemi concreti. I problemi concreti sono che manca il problema infrastrutturale dell'ultimo miglio. Cioè cosa manca alla provincia di Taranto che altre province hanno?

E' proprio la gestione del trasporto sull'ultimo miglio: ci mancano le infrastrutture per trasportare dal Porto di Taranto, dall'Aeroporto di Brindisi... chiedo scusa, dall'Aeroporto di Grottaglie, che è candidato (e lo dice anche il Piano regionale del trasporto merci) a trasporto cargo, ad andare a completare quella che è la potenzialità di trasporto dove ci sono le imprese, perché di fatto imprese che producono a Taranto non ce ne sono - questo ce lo dobbiamo mettere bene in testa - e finché non ce ne avremo, dobbiamo creare alternative: quindi i nostri mercati di riferimento sono la vicina Basilicata, sono la provincia di Lecce, sono la provincia di Brindisi, che hanno tagliato completamente fuori Taranto perché a livello infrastrutturale, a livello logistico, a livello economico convengono più altri Porti che il Porto di Taranto. Grazie.

**Presidente Bitetti**

Grazie, grazie anche per essere stato nei tempi.  
Darei la parola al Consigliere Lonoce.

### Consigliere Lonoce

Grazie, Presidente. Saluto il Presidente Prete e tutti gli ospiti.

Il Porto rappresenta una prospettiva centrale nello sviluppo futuro della città, ma serve conoscere con precisione lo stato dell'arte di alcuni progetti che, seppur periodicamente citati, non vedono ancora concreto avvio a definizione/realizzazione.

Consentitemi di fare dei passaggi e arrivare al punto. Partiamo dal famoso terminal crocieristico, forse più noto come Falanto Port Service Center: a che punto siamo con la chiusura dei lavori, considerando che stiamo vivendo l'ennesima ed entusiasmante stagione di approdi senza poterne usufruire?

Il Comune di Taranto, inoltre, in questi ultimi cinque anni ha sottoscritto almeno due intese con l'Autorità portuale per qualificare il rapporto tra le due Istituzioni: quali risultati abbiamo ottenuto?

Tra i tanti attesi, c'era probabilmente anche la definizione del grande progetto del "Water-front Mar Grande", cinque assi di intervento per 33 milioni di euro complessivi, del quale non abbiamo traccia, se la memoria non mi inganna... l'affidamento dello studio di fattibilità e tecnico-economico da parte del Comune ad una società per il tratto che riguarda la scarpata di lungomare.

Vi è, inoltre, la necessità di alimentare positivamente il dibattito sull'occupazione degli spazi portuali da parte dell'industria siderurgica. Siccome la maggioranza consiliare ha detto che nel futuro bisognerà puntare alla diversificazione, cosa che condividiamo, come si concilia questa idea con quella del Ministro che vuole l'acciaio italiano segnatamente tarantino per il Ponte dello Stretto?

Per non parlare della proposta di Consiglieri sull'intermodalità con utilizzo dello scalo cargo di Grottaglie, opzione che metterebbe a rischio le possibilità di immaginare voli civili, come la stessa maggioranza è tornata a chiedere.

Non è per amore di polemica che si citano questi passaggi, ma è la necessità di non vanificare l'opportunità che oggi abbiamo solo per accontentare alcune (*parole fuori microfono*)...

Non si sentiva. Posso continuare?

Non è per amore di polemica che si citano questi passaggi, ma per la necessità di non vanificare l'opportunità che oggi abbiamo solo per accontentare alcune esigenze politiche perché, come abbiamo dimostrato, questo Esecutivo più volte si avvita sulle sue posizioni e pur di giustificare certe iniziative.

E arriviamo al punto: cosa serve al Porto di Taranto per progredire e, di conseguenza, per evitare che si perdano posti di lavoro?

Servono traffici, merci, opportunità che già nei decenni passati erano state individuate dando vita a strutture come il Distripark o Agromed, che non hanno poi visto effettivamente la luce, Agromed soprattutto proprio per finire... per essere realizzato molto lontano dal Porto, vanificando la sua vocazione all'internalizzazione dei nostri prodotti.

Ma vi è di più: se parliamo di ZES, la Zona Economica Speciale che avrebbe potuto dare spazio a nuovi investimenti e, quindi, alla diversificazione e alla crescita dei traffici, centralizzandola si è persa



completamente la sua *ratio* e si è reso anche più farraginoso un percorso che era già complesso, scoraggiando numerosi investitori. Facile ora per il Ministro dire che la burocrazia ferma le risorse per i lavoratori portuali, dovrebbe riflettere e ammettere che quel dietrofront sulla ZES ha ucciso le prospettive di sviluppo che avrebbero garantito lavoro ai nostri portuali, e oggi staremmo parlando di altro.

Infine, vi è un altro orizzonte da non sottovalutare: quello dell'efficientamento energetico del Porto. L'eolico offshore può essere una scelta, ma dobbiamo ponderarla bene, per evitare che le ingiurie al panorama e all'ambiente siano squilibrati rispetto ai benefici. È pur vero che con le rinnovabili alimentiamo il cosiddetto "cold ironing" dei moli, infrastruttura elettrica che consente alle navi da crociera - per esempio - di non tenere i motori accesi durante le soste, riducendo i livelli di inquinamento.

Potrebbero essere queste le scommesse sulle quali investire intelligenze e risorse, magari per dar senso a quelle intese che legano Comune e Autorità portuale. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Lonoce.

Ha chiesto di intervenire, per la Raccomar, il dottor Melucci: lo invito ad intervenire da quella postazione alla fine dei banchi. Grazie.

### **Dottor Melucci**

Buonasera a tutti.

Ho sentito, anzi mi dispiace che non c'è il Sindaco perché volevo, in un certo senso, parlare degli spunti, dei numerosi spunti che sono stati dati. Cosa il Comune può fare e cosa il Comune non può fare?

Sicuramente può essere di impulso per l'area SIN, perché è veramente un freno allo sviluppo, quindi avanti tutta, facciamo in modo che l'area SIN venga ridimensionata quanto più possibile.

Cosa può fare il Comune?

Sicuramente non può intervenire nei rapporti commerciali che sottendono le agenzie marittime e, quindi, il problema è vero, il Comune di Taranto non può intervenire, ma ci sono altre situazioni in cui il Comune può fare tante cose, per esempio ho sentito parlare della riduzione delle concessioni ai pontili Ilva: permettetemi di sottolineare questa cosa qui: per me è un errore clamoroso... è un errore clamoroso per un motivo molto semplice: perché se è vero (e sarà vero) che non arriveranno più navi grandi, ma arriveranno navi più piccole di preridotto, è altrettanto vero che queste navi avranno necessità di essere ormeggiate. O sbaglio? Ci saranno più navi, quindi più movimenti in una banchina o in determinate banchine che possono accogliere quel tipo di materiale. Perché altrimenti - parliamoci chiaramente - non è che se si riduce la concessione alle banchine dell'Ilva, poi possiamo fare le navi di grano, perché è tecnicamente impossibile se non con una bonifica che è assolutamente costosa e dove non ci sono i costi, basti vedere a Bagnoli dove non è arrivata più una nave dopo che lo stabilimento a Bagnoli è stato chiuso.

Poi, cosa si può fare il Comune di Taranto?

Beh, il Comune di Taranto può fare tante altre cose. Per esempio, c'è il Comitato di gestione nell'ex

Autorità portuale, adesso si chiama Autorità di Sistema portuale, per il Comune di Taranto c'è la dottoressa Murgolo. E' qui presente la dottoressa Murgolo?

*(Intervento fuori microfono)*

No, non è presente! Qualcuno di voi ha mai conosciuto o parlato con la dottoressa Murgolo?

*(Intervento fuori microfono)*

C'è sul sito... Io mi sono preoccupato anche di scaricarmi il curriculum della dottoressa. Ora, *nulla quaestio*, eh, sulla possibilità e sulla capacità di intervenire sui problemi del Porto di Taranto, però - di grazia! - almeno una volta sentire gli operatori portuali per dire: "Scusate, ma se il Porto di Taranto vive una crisi importante, perché non sento l'impulso, il bisogno di confrontarmi con chi il Porto lo vive?2. E' una domanda semplice, no?

*(Applausi)*

Ora, al di là di tutto, la considerazione che ha la Giunta comunale di Taranto verso gli operatori portuali è: "Sì, okay, va bene, abbiamo sentito tante cose", però sbaglio o gli ultimi SailGP sono stati assegnati direttamente ad un'agenzia marittima di Brindisi?

*(Applausi)*

Allora, scusate, non sappiamo parlare inglese noi?

Probabilmente no, perché altrimenti ci sarebbe stata ben altra considerazione!

Ora, il Presidente Prete ha detto una verità sacrosanta, ovvero quella che l'Ilva garantisce dal 65 all'80% dei traffici nel Porto di Taranto, quindi Taranto è e deve restare un Porto industriale, quindi tutto ciò che poi riguarda Yilport, il Molo San Cataldo... parliamoci, francamente, noi nel Porto di Taranto abbiamo difficoltà ad operare per tanti motivi: 1) perché il Porto è costoso, costoso; 2) perché non ci sono spazi.

L'Italcave fa il pet-coke al molo polisettoriale, dove paga per ormeggiare da un privato; il sottoscritto paga il molo polisettoriale, la concessione ad Yilport perché le navi che facciamo noi hanno un pescaggio tale che possono andare solamente lì. Quindi tutta questa infrastrutturazione del Porto di Taranto in questo momento, onestamente, non la vedo, però siccome siamo soggetti che è da anni... è da anni che portiamo avanti la speranza, siamo noi che andiamo alle fiere internazionali, a spese nostre, promuovendo il Porto di Taranto, per favore almeno in questo Consesso guardiamoci negli occhi e diciamo: attenzione! Qui di tutta la grande discussione che c'è stata fino adesso, non ho sentito ancora una sola parola per salvaguardare i posti di lavoro nostri... perché anche io vengo dal famoso indotto TCT, io, come centinaia di altre famiglie, ci siamo rimboccati le maniche e ci siamo trovati un'altra attività. Noi non abbiamo diritto alla cassa integrazione, non abbiamo diritto agli ammortizzatori sociali, non abbiamo diritto a niente. Scusate, ma i lavoratori sono tutti uguali, hanno tutti gli stessi diritti o ci sono figli e figliastri?

Pertanto - e chiudo perché mi rendo conto che la discussione può essere estenuante - dobbiamo focalizzare l'attenzione su pochi aspetti ma concreti. E vorrei che la Giunta comunale si facesse carico non tanto delle difficoltà che attraversano gli imprenditori, perché noi siamo piccoli imprenditori, siamo aziende familiari, ce la sappiamo vedere da soli, non abbiamo bisogno del pungolo pubblico, noi abbiamo bisogno però di essere considerati protagonisti del Porto, perché mi dovete spiegare il motivo per cui le stesse merci che vengono movimentate a Brindisi e a Bari, che intervengono nella stessa direzione

marittima di Taranto, a Taranto ci sono più difficoltà per farle. E allora questa situazione, purtroppo, comporta una progressiva perdita di posti di lavoro, e questo ve lo rinfacerò fino a quando campo, perché stiamo perdendo le energie migliori per creare un futuro al nostro Porto.

Qui si parla di infrastrutture, si parla di lavoro, ma quale lavoro, quale qualità di lavoro?

Ci sono i trasportatori del Porto di Taranto che soffrono da anni, forse da decenni una situazione insostenibile. Motivo per cui vi prego che ogni iniziativa che andrete a prendere per il Porto di Taranto, sentite gli operatori, non dovete parlare con me necessariamente, ci sono i trasportatori che soffrono tanto quanto noi, ci sono gli spedizionieri. Avete una platea di persone disponibili a spiegarvi il perché e il per come delle cose. Grazie.

*Applausi.*

### **Presidente Bitetti**

Grazie. La parola al Consigliere Vietri.

### **Consigliere Vietri**

Buongiorno a tutti.

Presidente Prete: questo territorio, purtroppo, sono anni che sente e che riceve rassicurazioni sulle prospettive di sviluppo futuro del Porto. Purtroppo, negli ultimi dieci anni il Porto ha visto un vertiginoso crollo delle attività e la responsabilità di ciò crediamo non sia dovuta solo alla congiuntura internazionale, perché negli altri Porti i traffici ci sono e, magari, in altri Porti non ci sono operatori che garantiscono l'80% del volume del traffico portuale.

La verità è che i traffici sono crollati, e ricordo che il compito dell'Autorità portuale è sviluppare e promuovere il Porto di Taranto. Il concessionario individuato per il Molo polisettoriale, si sa, ha interessi anche su altri scali concorrenti a quello di Taranto, dicono essere collegato ad un vettore, quando lo stesso dovrebbe essere un terminalista puro, scollegato da più interessi verso qualcuno, aperto a tutti i vettori per far sì che non si arrechi danno al traffico complessivo.

Ora, l'Autorità portuale chiede la verifica della concessione e allora non possiamo che chiederci se questa verifica non andasse avviata prima, perché se non si ha traffico, non si può assumere il personale e, quindi, il fatto che i lavoratori TCT sono a casa, che le agenzie non lavorano, che gli autotrasportatori non lavorano, altro non è che una conseguenza di tutta questa situazione.

Andando alle indicazioni operative che ci ha chiesto prima il Sindaco - lo abbiamo ascoltato - ad esempio lo sbarco delle rinfuse, qualcuno, qualche Autorità qui può dire perché non viene concessa la possibilità di stocarle momentaneamente in banchina per il tempo necessario ai clienti a portarle via, consentendo alle navi di scaricare e lasciare la banchina, evitando loro il rischio di pagare sanzioni qualora si superino i giorni autorizzati per l'attracco, come avviene in altri Porti, perché così avviene in altri Porti. Perché diversamente ci si disincentiva a scaricare a Taranto.

Poi ci sono altre cose, come i costi, che influiscono negativamente sulla scelta del nostro Porto. Allora perché gli Enti preposti che qui sono presenti non si impegnano, ad esempio, a ridurre i costi per i rifornimenti e a riportarli nella media nazionale? Ci dicono addirittura che questi sono costi più alti in tutta Europa.

Quindi noi qui chiediamo anche che si faccia una ricognizione sui costi e una “operazione trasparenza” sui costi che penalizzano il nostro scalo.

Si è già detto della questione dei servizi, del valorizzare le aziende locali: io sono d'accordo col Sindaco, però poi quando c'è un affidamento di 50.000 euro da dare per i servizi marittimi, non li andiamo a dare ad operatori di altre province, ma diamoli ad operatori tarantini se poi vogliamo essere coerenti e fare il bene del nostro territorio.

Passando alla “calata 4 bis”, l'impianto di illuminazione è installato sul ciglio della banchina e ciò non consente la corretta movimentazione. Questa è situazione che va risolta.

I dragaggi: dopo anni, la vasca di colmata è ancora inutilizzabile. Anche qui si poteva intervenire prima per risolvere il contratto, invece di far trascorrere sei anni e mezzo?

C'è la piastra logistica che è pronta, che può godere di un'intermodalità che noi abbiamo riacquistato, una intermodalità a 360 gradi, per la quale ancora non si riesce a trovare un operatore di livello per farla avviare. Questo è un compito proprio dell'Autorità portuale.

Arriviamo alle crociere: il terminal Falanto, il terminal passeggeri doveva essere pronto sei anni e mezzo fa, ancora non è pronto ed anche qui solo ora, dopo tutti questi anni persi, si parla di un riadeguamento del progetto e di una risoluzione contrattuale.

Restando sul Molo San Cataldo, è impossibile ospitare due navi (*parole fuori microfono*) si attende la pulizia dei fondali.

Sempre per le crociere, alcune compagnie avevano chiesto l'autorizzazione per i “Fly and Cruise”, ma per questa richiesta l'Aeroporto di Grottaglie non è mai stato reso disponibile.

Infine, Taranto fa parte dell'ALIS, l'Associazione (*parole fuori microfono*) intermodalità sostenibile, che fa capo a Grimaldi, che sviluppa progetti riguardanti le autostrade del mare. L'Autorità portuale partecipa a tutti i convegni di ALIS ma non vi è alcuna iniziativa concreta, oltre le parole, per l'attivazione dei collegamenti tramite traghetti con Grecia, Sicilia, Malta o verso altre località e siamo unico Porto, insieme a Bari, nella rete transeuropea dei trasporti, la rete scandinava mediterranea che si interrompe a Taranto per l'assenza di collegamenti via mare.

Taranto, con l'intermodalità porto, ferrovia, aeroporto, autostrada potrebbe spiccare in volo, invece siamo al centro del Mediterraneo senza che riusciamo a mettere a frutto il nostro posizionamento geografico. A mio avviso, abbiamo perso un decennio di occasioni perché è mancata una gestione manageriale del Porto capace di confrontarsi e competere con la politica marittima globale.

L'auspicio di vedere il Porto in grande attività accomuna tutti, ma devo concludere sostenendo che è evidente che l'Autorità di Sistema portuale, certamente anche per responsabilità di altri attori istituzionali che non l'hanno adeguatamente sostenuta, non è riuscita nella sua missione di promuovere il Porto e sviluppare i traffici. Per cui spero almeno che questo confronto aperto possa spingere tutti a recuperare il più possibile il tempo perduto, per il bene del nostro territorio quantomeno sulle tante cose che abbiamo

detto, sulle quali noi come Autorità territoriali possiamo incidere. Grazie.

**Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Vietri.

Devo chiedere la cortesia al signor D'Ippolito di darmi due minuti di pazienza, perché il collega Odone ha avuto una telefonata, vuole fare un breve intervento e poi lascerà l'Aula. Prego, Consigliere Odone, ne ha facoltà.

**Consigliere Odone**

Anche perché il signor D'Ippolito mi conosce bene.

**Presidente Bitetti**

Chiedo scusa, Consigliere Odone, il Sindaco mi ha fatto sapere che è giù al primo piano perché aveva già un incontro calendarizzato con l'ASL e poi ci raggiungerà. Prego.

**Consigliere Odone**

Grazie, Presidente.

Innanzitutto, saluto tutte le Autorità intervenute, tutti gli operatori del Porto tra cui tanti amici, tante persone che lavorano, anche Walter Musillo sa quanto io sia legato emotivamente al tema del Porto perché sono figlio di una persona che, per quasi quarant'anni, ha lavorato nel Porto di Taranto come dipendente Ilva, in reparto IMA, terzo sporgente, quinto sporgente. Mio padre era un analista e quante vigilie di Natale abbiamo fatto ad aspettare ansiosamente mio padre prima che una nave partisse: "Perché la nave non parte; se non parte, non posso tornare", perché ogni tanto saltava un tubo che non si trovava nei conti. Quindi, immagini, Presidente.

Quindi, emotivamente siamo molto legati all'argomento. Comprendiamo la complessità, la difficoltà e, ovviamente, come parte politica - secondo me - qual è la domanda che ci dobbiamo fare: cosa noi possiamo fare?

Oggi il Sindaco ha detto quali possono essere le competenze di un'Amministrazione comunale, ma anche quali possono essere le competenze dei vari livelli istituzionali, perché la politica oggi chiamata a dare delle risposte. Noi oggi qui stiamo ad ascoltare tanti dettagli tecnici, che io ho ascoltato con molta attenzione perché, ovviamente, tanti di noi possono o non possono avere determinate competenze, però possiamo essere strumento per dare seguito a quelle che sono le istanze.

Prima ascoltavo il dottor Melucci, quando ha detto: "Qualsiasi cosa che va fatta, deve essere fatta con la nostra presenza, col nostro intervento". Io sono pienamente d'accordo su questo, allora qual è la mia proposta?

Parto dall'analisi di alcuni dati: 65-80% delle movimentazioni del Porto sono state legate alla grande

industria, per sostituirle ci vorrebbero 10-12 milioni di container da movimentare, dei risultati, degli obiettivi complicatissimi. Stiamo vivendo e stiamo cercando di creare in questa città una riconversione che sia economica, sociale e culturale. Era un disegno tracciato per questa città, alcuni Governi nel passato lo stavano facendo da alcuni e i nostri Parlamentari si erano impegnati e si sono impegnati per farlo. Faccio un esempio per tutti: il tavolo CIS. Tavolo CIS che non si convoca non so da quanto, da quando e quante risorse sono state stanziare nel tavolo CIS proprio per questi interventi. Io chiederei oggi... prima il Sindaco faceva riferimento ai Parlamentari senza colore politico, va benissimo, però noi che rappresentiamo tutti quanti qui la città di Taranto, beh, noi ce ne fregiamo a questo punto dei colori politici, perché vogliamo capire tutti i Parlamentari cosa facciamo per la nostra città. Perché - e qui voglio arrivare al tema delle clausole sociali di salvaguardia dei lavoratori - non esistono soltanto i 300 lavoratori di TCT, però dobbiamo anche fare riferimento a tutte quelle aziende, piccole e medie imprese che lavorano all'interno del Porto e che sono legate alle movimentazioni che oggi si trovano in grande difficoltà e che non riescono, quindi, a risolvere.

Allora, molte volte sono state fatte delle iniziative legislative e tanti emendamenti, anche in questo Governo, in cui si chiede il sostegno: se siamo un'area di crisi industriale e, quindi, chiediamo soldi per far prolungare l'agonia dell'Ilva, beh, credo che bisognerebbe considerare - questo lo chiedo qui ai rappresentanti politici che hanno i propri Parlamentari che siedono nel Governo - che bisognerebbe anche chiedere sostegni per quelle aziende che comunque fanno parte dell'indotto e in particolar modo il loro lavoro è condizionato oggi anche dall'attività dell'Ilva all'interno del Porto. Questo bisognerebbe fare.

Non mi voglio dilungare perché, purtroppo, davvero devo correre, per un'emergenza professionale, da un'altra parte. La visione green: c'erano i soldi per le bonifiche, ovviamente in un processo di riconversione economica. Pure noi vogliamo una fabbrica che sia ecocompatibile, che sia sostenibile, che coniughi bene il diritto al lavoro e il diritto alla salute, lo abbiamo detto in mille lingue, ma io penso che su questo siamo tutti quanti d'accordo.

Arrivo alla proposta: noi... io vorrei che questo Consiglio monotematico non restasse un'esperienza - lo dicevo prima a Walter, ad alcuni miei amici - tout-court, dove oggi ci siamo detti tante cose tecnicamente o politicamente ci siamo raccontati delle cose, io vorrei che si desse seguito a questa esperienza di oggi; così come abbiamo fatto - questa è una proposta che lancio a tutti i colleghi Consiglieri - con il Consiglio monotematico, per esempio, del comparto della mitilicoltura, io propongo (perché prima il dottor Melucci ricordava di un Comitato di gestione con la presenza di alcuni tecnici comunali), invece, un tavolo tecnico permanente che riguardi il tema della portualità e del Porto di Taranto, che venga convocato con una certa periodicità, alla presenza dei rappresentanti degli operatori, delle parti sindacali, dell'Autorità portuale e delle parti politiche, ovviamente con l'espressione dei vari Organi, come per esempio avviene per la mitilicoltura. In questo modo, con un impegno dell'Amministrazione comunale (penso ad una delibera di Giunta che lo possa prevedere) e con una continuità di incontri, credo si possa tracciare una strada e segnare le priorità e quelli che sono gli obiettivi da perseguire su questa strada, perché altrimenti - lo dico davvero senza mezzi termini - questo Consiglio monotematico diventa un bel pomeriggio in cui ci siamo incontrati, ci siamo detti tante cose, ma che poi non porterà a nessun

tipo di risultato.

Quindi, quello che propongo è l'istituzione di un tavolo tecnico permanente, Presidente, che possa dare risposte a tutto ciò che oggi abbiamo ascoltato.

Ringrazio tutti, grazie davvero.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Odone.

La parola a Cataldo D'Ippolito, rappresentante del "Nuovo Neptunia", ex articolo 17. Prego.

### **Signor D'Ippolito**

Grazie. Signori, buonasera.

Intanto chiedo scusa per il mio parlare, perché io non sono un politico, è la prima volta che mi trovo al cospetto di tanta gente, quindi non me ne vogliate se eventualmente faccio qualche paperone o, magari, salto da palo in frasca.

Bene, io sono D'Ippolito, un piccolo imprenditore che dà da mangiare a 150/160 famiglie e forse sono uno dei più cretini di tutta Taranto a livello imprenditoriale, perché io prendo a cuore il benessere dei miei operai. I miei operai sono parte integrante delle mie aziende e valgono così tanto quanto valgo io.

Caro Presidente Prete: sono quasi 15 anni che lei si trova al cospetto del Porto e non si sente altro che dire: "In futuro... in futuro... in futuro... in futuro c'è questo... in futuro facciamo questo, in futuro facciamo quest'altro...", ma lei si rende conto... io capisco che lei sta bene, i soldi che guadagna sono tantissimi all'anno e, quindi, può parlare tranquillamente del futuro fregandosene della povera gente che sta magari "patendo quasi la fame".

Detto questo, cosa voglio dire?

Che noi articolo 17... i miei operai non sono diversi dagli operai della TCT che voi tanto avete fatto le guerre per... ahimè, io non sono contro di loro, per l'amor di Dio, anzi avete fatto pure bene, però ci sono anche gli operai dell'ex articolo 17 che stanno facendo la fame e che lei...

Consigliere Musillo: lei ha fatto un passaggio che mi ha colpito - va bene? - dove lei ha detto che gli operai sono tutti uguali, ma non sono tutti uguali per il Presidente Prete, perché il Presidente Prete si permette il lusso di dire ai miei operai - che poi vi dico cosa ha detto... e sfido chiunque della Sala se c'è qualcuno di voi che è in grado di dire ad un operaio: "Fatti licenziare". È roba da pazzi! Agli operai dell'ex articolo 17 il Presidente Prete ha detto: "Fatevi licenziare dal vostro datore di lavoro". Allora, se mi permettete, a livello imprenditoriale mia madre mi diceva che: "E' nata prima la malizia e dopo sei nato tu", dietro questo comportamento del Presidente Prete sicuramente si cela qualcosa di grosso, altrimenti non direbbe: "Fatti licenziare. Fatevi licenziare", perché se il Presidente Prete avesse detto: "Ragazzi: fatevi licenziare, dopodiché... dalla ex Neptunia, cioè dalla Neptunia..." - ancora non è "ex" - e dicesse: "Vi do il lavoro da un'altra parte, fatevi licenziare", allora ancora ancora il Presidente Prete si potrebbe dire che ha in cuore la fine che possono fare questi operai, mentre dice: "Fatevi licenziare". Perché?

Perché, giustamente, la lotta che fa il Presidente Prete è per il comma 5, comma 5 dar vita all'agenzia, nonostante che la Corte dei Conti l'ha respinta, nonostante abbia avuto parere negativo, però giustamente si insiste, si insiste. E anche perché – ahimè! - ripeto sono molto - come posso dire? - malpensante, va bene? I signori che stanno dall'altra parte della CGIL, CISL e UIL, che hanno sostenuto a spada tratta il rifinanziamento dell'IMA per quanto riguarda i 330 operai, si sono scordati che ci sono otto ragazzi che rimangono per strada e non è che hanno detto: "Attenzione, lavoriamo anche per voi per questa IMA". No, non l'hanno fatto, sapete perché?

Perché alcuni... alcuni sindacalisti sono ex TCT. Allora è normale, evidentemente perdono pure loro la benedetta IMA. Questo è forse... no?

Però poi c'è un'altra cosa... sono contento che ci sia la Guardia di Finanza stamattina qua e che ci siano pure delle televisioni. L'altra cosa che voglio esprimere è: il lavoro manca, per me, secondo me forse potremmo dire anche per incapacità. E' chiaro? Perché personalmente forse io dovrei essere uno dei fornitori di rottami più importanti dell'Ilva di Taranto. Quindi cosa succede? Cosa succede?

L'Ilva di questi tempi non può pagare, non ha soldi, allora barattiamo. Bene, baratto con l'Ilva 100.000 quintali di coils da portare, da vendere ad un privato e questo privato li doveva portare in Turchia. Bene, tutta questa manfrina... tenete presente 100.000 quintali significa 400 autotreni, 400 autotrasportatori che porterebbero i coils dall'Ilva al Porto.

Io prendo questo compratore e lo porto in Autorità portuale, dico: "Senti, vedi tu cosa devi fare". Se ne torna e mi dice: "Senti, vado a Salerno". "Perché?". "Vado a Salerno, punto!". We! Questo ha pagato 630 euro a trasporti, per 400 trasporti quanti sono?

Se n'è andato a Salerno, a Taranto non ha voluto scaricare. Uno.

Tempo addietro, l'articolo 17 scaricava il tonno al Porto: non lo scarichiamo più, dove scaricano? A Bari.

Vi dirò ancora di più: personalmente io vado dal Presidente Prete e dico: "Preside': mi date un'area per poter scaricare i rottami, visto che l'Ilva è in crisi e io porto i rottami in Turchia?". "Sì, sì, sì, sì". Presidente Prete: io gliel'ho sempre detto quelle volte che ci siamo incontrati, Presidente, lei è una brava persona, io sono convinto che quando lei finirà di fare il Presidente dell'Autorità portuale, potrà fare benissimo il politico, perché il politichese lo parla benissimo, anzi forse è un campione, le sa aggiustare le manfrine, tutte queste bazzecole...

### **Presidente Bitetti**

Signor D'Ippolito, per favore, il tempo!

### **Signor D'Ippolito**

Un po' di pazienza!

Cosa è successo?

Mi dice: "Sì, c'è un terreno", mi porta lì, vado lì, vado a vedere il terreno: "Va bene, mi sta bene",



dopodiché, dopo un po' di tempo mi dice: "Sai, il terreno non è possibile perché se devi scaricare i rottami...". "Oh, e dammene un altro da qualche altra parte". Bene, signori, noi andiamo a Corigliano per scaricare i rottami che qui a Taranto non si possono scaricare. Allora fatemi capire: ma di che cosa stiamo parlando? Di che cosa vogliamo parlare?

Ma che sono 'ste chiacchiere "...il futuro... il futuro... il presente". A me mi serve la storia per organizzarmi il futuro.

Io un'altra cosa volevo dire che è importante, e questo interessa la Guardia di Finanza: perché non si parla mai degli operai che sono morti a Taranto? In poco tempo tre persone sono morte. Perché non si parla? Mentre, invece quando succede un morto ovunque... Quelli erano operai miei!

**Presidente Bitetti**

Signor D'Ippolito, va bene. Va bene, grazie.

**Signor D'Ippolito**

M'avite fatte rumané a metà!

**Presidente Bitetti**

A metà no, siamo abbondantemente oltre il tempo.

**Signor D'Ippolito**

Allora dobbiamo fare un Consiglio comunale solo per quello che devo dire io! Grazie.

**Presidente Bitetti**

Grazie. Grazie per il contributo...

**Signor D'Ippolito**

Scusate se mi sono incazzato, però è così!

**Presidente Bitetti**

Ho chiesto di intervenire il Consigliere Festinante: prego, ne ha facoltà.

**Consigliere Festinante**

Presidente. Un saluto caloroso a tutti i presenti, logicamente.

Può rientrare subito nel merito senza essere ripetitivo parlando del Porto per questo... questo... questo e quest'altro, senza dire le stesse identiche cose, ma entrare proprio nel merito della situazione in sé per sé: quali interventi reali, sia la politica che l'Autorità portuale, che soprattutto le forze sindacali dovrebbero mettere in atto? Per la prima volta, per chi mi conosce, devo apprezzare tutti e tre gli interventi che sono stati fatti. Bravi, molto bravi!

Il Porto dipende quasi esclusivamente dalla grande industria. Molti dicono: "Ma questa grande industria la dobbiamo chiudere. A questo punto, chiudiamo il Porto e facciamo prima, al di là di quello che verrà in futuro: 1.500 posti, 4.000 posti, per ogni settore 4.000, l'altro 4.000". La realtà è ben altra, entriamo proprio nel merito della situazione: l'Ilva dà lavoro al Porto dal 65 all'80% - l'ho sentito dire ora, io le percentuali non le sapevo con precisione - allora bisogna intervenire sulla grande industria e - fate molta attenzione a quello che dico - dare i lavori ai Tarantini, alle imprese tarantine, ai piccoli operatori, ai medi operatori e ai grandi operatori del territorio. E' arrivato il momento... è arrivato il momento che Genova non la faccia più da padrona, che Milano non la faccia più da padrona e che tutti gli interventi siano fatti a Taranto, perché la vita dei Tarantini è alla base essenziale di qualsiasi altra cosa. Questa sarà una trattativa per l'impatto ambientale.

Il Ministro Salvini ieri è stato a Taranto, apprezzabilissimo logicamente, e ha detto che Taranto è una città strategica per l'acciaio: beh, siccome l'Ilva non si può chiudere ma avrà una serie di finanziamenti di un certo livello, questo è il nostro compito: arrivare ad una trattativa sia con lo Stato che con l'Ilva per la quale tutto deve transitare da Taranto e non come è successo sino ad ora, dove buona parte degli operatori e buona parte degli imprenditori e una stragrande maggioranza sia della politica che delle confederazioni sindacali non sono state in grado di effettuare un'operazione di questo tipo. Questa è la realtà, può piacere o non può piacere! Allora, o ci mettiamo tutti quanti di impegno e cerchiamo di risolverlo contestualmente...

Caro Presidente, vorrei darle un consiglio spassionato da amico, la conosco da tantissimi anni, da quando eravamo pure ragazzini ritengo: è vero che c'è Yilport, però lei dovrebbe fare una grande cosa - non so se è a fine mandato, da quello che ha detto, o a inizio mandato, non mi sono neanche interessato - glielo dico con molta tranquillità, dovrebbe fare uno "spezzatino". Lei sa perfettamente - come dice il mio amico Walter Musillo - cos'è lo "spezzatino": dovrebbe suddividere e dare il pontile da 1.200 metri lineari a tre/quattro imprese, pure cinque se si riesce a fare, in modo tale che se una va in crisi funziona l'altra, dovrebbe essere in equilibrio e questo equilibrio permette alle varie imprese di sopravvivere. Questo sino ad ora non è avvenuto, e questo non lo dico io, lo dicono anche gli operatori qui presenti, così come lo dicono gli imprenditori. Questa è una mortificazione per Taranto!

Oggi dobbiamo farci tutti quanti veramente un esame di coscienza e dire: "Mettiamo Taranto al primo posto quando si fanno le trattative, perché l'impatto ambientale lo subiamo noi, lo subiamo solo noi. Dovete darci ascolto e queste trattative vengono fatte a Taranto, Genova e Milano". Perché i veri padroni di Taranto sono Genova, Milano, non siamo noi. Noi ci dobbiamo appropriare delle nostre radici: le nostre radici sono queste! Grazie.

**Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Festinante.

Ha chiesto di intervenire, per Confindustria Taranto, il Capitano Puglisi.

### **Capitano Puglisi**

Buonasera a tutti. Io, innanzitutto, porto i saluti del Presidente Salvatore Toma che, per un impegno, non è potuto essere presente e, quindi, il Presidente Toma saluta il Consiglio comunale, porto i suoi saluti.

Come Confindustria siamo e siamo stati vicino sia all'Amministrazione che all'Autorità portuale in tutti i momenti e tutte le volte che è stata chiesta la nostra collaborazione. Certamente Confindustria sa, conosce bene le problematiche del Porto, però vorrei far presente a questo Consiglio comunale che un Porto che in pochi anni ha visto, non per suo demerito - gli interventi di prima sia del Sindaco che dell'Autorità portuale, anche l'apertura del Consigliere Musillo hanno ben detto quello che è successo - ...questo Porto ha visto in pochi anni una decadenza in numero di approdi, da circa 4.000 approdi l'anno a poco meno di 1.000 approdi. Parliamo di approdi non di piccole navi, parliamo di ogni approdo di navi tra i 200 e i 300 metri di lunghezza, navi che tra il loro peso e quello trasportato superavano di molto le 150-200.000 tonnellate. E quindi, quando in un Porto - signori Consiglieri - avviene un decadimento così, perché uno dei più grossi trasportatori mondiali in pochi mesi abbandona il Porto per andare al Pireo, voi capite bene che poi possiamo dirci tutto quello che vogliamo, possiamo addossare le colpe a tutti gli operatori e non operatori, però certamente ne soffrono tutte le attività. Questo è un punto che Confindustria sa, conosce, lo vive con le Istituzioni.

La diversificazione per Confindustria è in primo piano, è in primo piano la diversificazione senza distrarci, però... non ci distraiamo dall'attenzione allo stabilimento, che resta comunque trainante per il Porto e forse anche per tante altre cose. E, quindi, non ci distraiamo da quello che è la grossa industria.

Ancora vogliamo sottolineare e auspichiamo che questi dibattiti avvengano ancora qui in Consiglio comunale, affinché la città conosca meglio e bene il Porto. Porto che - voglio far presente - circa trent'anni fa aveva i cantieri navali tra i più grossi d'Italia, aveva due bacini; io navigavo allora, venivamo con navi da 250 metri in Mar Piccolo. Cioè la cantieristica navale a Taranto Confindustria oggi la sta promuovendo, la sta rilanciando (gli yacht con la Benetti, eccetera), però Taranto faceva cantieristica navale già trent'anni fa. Taranto faceva, alla ex Belleli, delle piattaforme che oggi stanno in Brasile, in Sud America, in Pacifico, in tutto il Mondo.

Poi possiamo anche dire della Cementir, possiamo anche dire di Evergreen che, purtroppo, è andata via dopo pochi anni di attività, un'attività fiorente. Perché Evergreen aveva tre linee oceaniche, non è da tutti i Porti avere tre linee oceani, cioè significa che arrivano ogni settimana tre navi madre e ogni nave madre si portava cinque/dieci navi la settimana. Purtroppo, si dovrà ragionare su queste cose qua. Anche per il futuro, da uomo di porto e da uomo di mare, bisogna fare anche attenzione a certe promesse, perché i grossi terminal operano... sono altamente automatizzati; oggi col digitale, ma già da qualche anno, non esistono più i gruisti, non esistono più i rallisti, cioè cammina tutto su fibra ottica, il trasporto su un terminal arriva senza personale.

Quindi, faccio presente al Consiglio Comunale che questi dibattiti possono servire perché si possa ben conoscere la materia, ma perché?

Per non creare delle facili illusioni nei giovani e in quelli che saranno poi i nostri discendenti, quelli che verranno dopo di noi.

Anche l'attività crocieristica: non è facile far partire un'attività crocieristica, ci vuole molta pazienza e anche molta dedizione in questo senso, le Amministrazioni hanno lavorato in questo senso. Inizialmente non hanno un grosso valore aggiunto però, tra le altre cose, uno stabilimento ben ambientalizzato e producendo in modo... un pontile che porta un traffico liquido, più crociere, questo - secondo noi Confindustria - è il futuro, con le tante attività: le ZES, le cose, la retroportualità. Questo è quello che Confindustria... e Confindustria si rende disponibile, come ha sempre fatto in questi anni e negli anni passati, con tutte le Autorità che, insomma, lavorano con noi.

Porgo di nuovo i saluti del Presidente a tutto il Consiglio Comunale. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie e ricambi, Capitano.

Bene, ho l'intervento del Consigliere Liviano: prego, ne ha facoltà.

### **Consigliere Liviano**

Presidente, Assessori presenti in Aula, Consiglio, Presidente Prete, operatori tutti, grazie per la vostra presenza.

Capisco bene, Presidente, che stiamo parlando da tre ore e che, insomma, l'attenzione cala, per cui veramente provo ad essere assolutamente sintetico.

Abbiamo ascoltato molte voci, però dobbiamo ricordarci qual è il ruolo del Consiglio comunale, qual è la prospettiva per cui questo Consiglio è stato convocato e quali sono le cose concrete che il Consiglio comunale può realizzare.

Sicuramente questo non voleva essere il luogo finalizzato ad un processo pubblico verso qualcuno, quindi questa cosa io la escluderei anche allontanandomi da un metodo che, in realtà, non mi ha appassionato particolarmente. Questo non significa esentare alcuno da eventuali responsabilità, significa che ci sono i luoghi adatti per i confronti, e non era questo. No?

Io non entro nella dimensione tecnica, non ne sono capace, ho ascoltato persone assolutamente preparate e competenti e sono contento di averle ascoltate, vorrei però provare a valorizzare una lettura sistemica di tutto il percorso che il Porto ha fatto finora e che deve realizzare di qua in futuro. La visione sistemica non può essere terza alla prospettiva di futuro che la Comunità intende realizzare, perché altrimenti diventa complicato leggere solamente le cose lato tecnico e non inserirle all'interno di un contesto di un processo politico. Se questa Comunità ha deciso, così come è stato più volte annunciato attraverso proclami infiniti, attraverso slogan del tipo "Ecosistema Taranto", di voler immaginare di essere costruttori di diversificazione di prospettive economiche, sentire oggi dire che l'opzione

privilegiata e principale o una delle opzioni privilegiate e principali è ridimensionare l'area SIN, che sicuramente farà strumentale all'obiettivo tecnico, ma che un po' crea confusione nella dinamica politica, mi crea non pochi disagi. Non sono tifoso dell'area SIN, voglio semplicemente provare a capire dove stiamo andando; cioè non mi impunto sulla necessità di tutelare un pezzo di area del territorio, voglio provare a capire quali sono le priorità, perché non possiamo continuare a dire tutto e il contrario di tutto perché diversamente diventiamo ridicoli, diventiamo ridicoli.

Allora, se il Porto è fortemente coniugato, come mi sembra di aver capito dalle dichiarazioni di tutti, alla grande industria - lo ripeteva adesso il Consigliere Festinante, ma lo hanno detto in tanti e onorevoli intervenuti - ragionare, come è stato fatto finora, di slogan su eventuali chiusure raccontano una presa in giro diffusa che è stata fatta l'intera comunità. Ragionare oggi, come ho sentito dire dal Sindaco, che l'Ilva diventa una sorta di baratto rispetto ad un rafforzamento dell'Università - è stata citata l'Università, potevano essere citate mille altre cose, cioè ci teniamo l'Ilva ma ci devi dare in cambio - racconta un ulteriore cambio di rotta.

Io non entro nel merito, Presidente, dell'opportunità di questo cambio di rotta, non sto dicendo se è giusto o se è sbagliato, sto dicendo semplicemente che quando uno prende una macchina e si pone al volante, se vuole andare a Trapani deve andare a Trapani, se vuole andare a Milano va Milano, non può immaginare di andare a Verona per poi tornare a Roma se vuole andare a Trapani partendo da Taranto. E' confusionario l'approccio, è confusionario l'approccio.

Allora, quello che a me sta a cuore in questo momento non entra nei tecnicismi. Comprendo bene la necessità degli operatori portuali di raccontare le proprie vicissitudini e la propria aspettativa di lavoro e, rispetto a queste necessità, io non posso che essere solidale, così come sono solidale con i sindacati e sono solidale con gli operatori, finanche con chi, in maniera non molto garbata, ha rivendicato la necessità di tutelare i propri dipendenti.

Mi pare che il lavoro sia una necessità, così come una necessità è per dire grazie al Presidente dell'Autorità portuale e al Segretario per il lavoro che stanno svolgendo, ma tutto questo rientra all'interno di una prospettiva di sviluppo di una comunità, perché se leggiamo la comunità a pezzettini, come se fossero tasselli diversi di un mosaico che non si compone, noi facciamo solamente "casini" inenarrabili. E non possiamo fare "casini" inenarrabili!

Quindi, il ruolo del Consiglio comunale adesso è sicuramente fare sintesi - no? - di tutte le aspettative indicate, ma inserirle all'interno di un progetto e - ripeto, lo ribadisco e lo ridico - dire: "Andiamo a ripermire l'area SIN", per quanto possa essere necessaria ai fini strumentali dei bisogni del Porto, è una contraddizione abnorme rispetto ad un programma elettorale e a tutto quello che è stato dichiarato finora e in sette anni. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Liviano.

Chiesto di intervenire il Consigliere Cosa: prego, ne ha facoltà.

## Consigliere Cosa

Grazie, Presidente.

L'ultimo Consiglio comunale monotematico sul Porto fu fatto circa 13 anni fa e fu fatto proprio dentro all'area portuale, se non erro, proprio presso la compagnia Neptunia. A distanza di 13 anni, oggi svolgiamo un altro Consiglio comunale monotematico da un valore - secondo me - fondamentale, importantissimo. Non è assolutamente una scena, non è assolutamente una perdita di tempo, ma è un arricchimento già solo per il fatto di discutere insieme alle organizzazioni sindacali, ai rappresentanti di Raccomar e di tutte le agenzie marittime, di Confindustria. Abbiamo la fortuna di avere anche l'Autorità portuale, la Guardia di Finanza, tutti i soggetti che incidono notevolmente sullo sviluppo del Porto.

Se il tema del Porto deve essere il grimaldello per riunire la classe dirigente di questa città dal punto di vista politico, come ha ben detto il Consigliere Walter Musillo, noi daremo la nostra disponibilità a 360 gradi, mettendoci a lavorare quotidianamente su queste questioni. Quello che lamento, però, è che, da quello che vedo ogni giorno, ritengo che la questione portuale non sia al centro dell'agenda politica di questa Amministrazione comunale, perché anche da questo dibattito escono fuori certo l'analisi che ha fatto il Presidente, che - secondo me - è il più titolato, ovviamente, a raccontarci le dinamiche: non fa una piega, c'è un collasso economico in questa città che poi ha prodotto, ovviamente, il collasso dell'Autorità portuale che, come ha ben detto il Presidente, è basato soprattutto sulla grande industria e sulla movimentazione che produce l'ex Ilva. Però sono emerse anche delle cose che sono alla portata, sono alla portata anche di questo Consiglio comunale, sono alla portata della politica locale e che, però, anche se sono delle banalità, io non vedo alcun segnale.

Il Presidente ha parlato di *moral suasion*": io ritengo che la prima azione di *moral suasion* la dovremmo fare proprio nei confronti del Sindaco di Taranto, perché è inconcepibile che il Comune di Taranto faccia un affidamento diretto di 50.000 euro a una agenzia marittima di Brindisi, quando ospitiamo un evento costato 12 milioni di euro alla città di Taranto. Significa davvero mortificare le agenzie marittime di Taranto, che ritengo che questo lavoro lo sappiano fare perché hanno le migliori professionalità.

D'altronde, la nostra storia - come avete detto tutti in questo Consiglio comunale - la storia di Taranto si basa e si fonda sul Porto. Quindi io non posso immaginare che le agenzie nostre non sappiano fare. Perché poi mi chiedo: come fanno a Bari a lavorare solo le agenzie di Bari? Come fanno in tutti gli altri Porti d'Italia a lavorare tutte le agenzie marittime e noi, purtroppo, siamo relegati ad avere i subappalti dei subappalti?

Anche l'ENI, che un colosso nazionale, fa queste gare con le agenzie generali che poi a Taranto lasciano le bricioline nei confronti... E, quindi, quello che voglio dire è che è vero che c'è un collasso, però è vero anche che in questa situazione certamente non possiamo rilanciare, ma almeno ci dobbiamo difendere. Non ci dobbiamo fare gli autogol! In una situazione di difficoltà, non ci possiamo permettere di lasciare neanche un'opportunità per i nostri lavoratori.

Così come l'Ordinanza a cui si faceva riferimento, il parere dell'ARPA in relazione al trattamento, alla movimentazione e allo stoccaggio delle rinfuse: io non ho visto un'azione da parte della politica locale in questo senso perché, anche qui, se c'è un'Ordinanza, sicuramente avrà la sua legittimità, forse

non è stata fatta opposizione al TAR. Però mi chiedo: se nel Porto di Taranto che - come ha detto Becce in maniera egregia - è una delle infrastrutture più importanti e pronte d'Italia, al netto dei dragaggi ovviamente, come mai sulle banchine del Porto di Taranto non si possono movimentare rinfuse e stoccarle, poi vai a Brindisi e fanno di tutto?

Poi lo stesso materiale che scaricano lì, che produce ricchezza per le famiglie che hanno scelto di investire in questi settori, sono costretti a portare la movimentazione di quel materiale, quindi anche la proliferazione di queste polveri sottili, che comunque vanno a finire sempre nella città di Taranto.

Quindi, l'invito - che troverete scritto anche in un emendamento - è vedere il primo cittadino di Taranto, che tra l'altro è un profondo conoscitore del sistema portuale, convocare non fra un mese... perché quando qualcuno dei presenti, anche in maniera esasperata, dice: "Vi sento parlare sempre di futuro... il Porto di Taranto... futuro... futuro... futuro...", hanno ragione dal loro punto di vista, perché ci sono delle cose che si devono fare oggi, domani. Cioè io mi aspetto dal Sindaco di Taranto che domani convochi un tavolo tecnico per discutere dell'Ordinanza che impedisce, appunto, la movimentazione e lo stoccaggio di questo materiale, delle rinfuse cosiddette polverose. Così come io non capisco alcuni interventi, anche fatti in maniera veemente, però se il Porto di Taranto è stato descritto dagli addetti ai lavori, che hanno ovviamente un livello tecnico importante, è possibile che non riusciamo a dare una parte di retroportualità per lo stoccaggio di questo materiale ferroso e permettere a piccole realtà di sfamare i loro lavoratori e, quindi, anche di rilanciare?

Perché poi - no? - questo luogo di confronto è anche utile a dare risposte e a farci capire dove sta la verità, perché altrimenti anche noi rimaniamo disorientati.

Quindi, come ho detto in apertura di discorso, noi saremo pronti a sostenere qualunque tipo di iniziativa che vedrà questo Consiglio comunale unito per raggiungere... per mettere al centro la questione del Porto.

Un'altra cosa fondamentale di cui invito il Sindaco, perché poi tutti dicono "Il CIS... il CIS... il CIS...": se il CIS non si autoconvoca, la voce più referenziata della città è sempre il Sindaco di Taranto. E' il Sindaco di Taranto che deve richiamare il CIS al proprio dovere, anche il Prefetto può richiamare e dice: "Ma quando convocate il CIS di Taranto e, quindi, cominciamo a rimettere in moto quel processo di sviluppo che si è fermato diversi anni fa?".

Perché io ricordo che, quando fu istituito il CIS e c'erano i Ministri Delrio e De Vincentis - lo ricorderà anche Sergio Prete e le organizzazioni sindacali - una volta al mese venivano qui e si dava sviluppo; ora tutti parlano: "Il CIS non si convoca. Il CIS non si convoca", se lo dico io da umile Consigliere comunale ovviamente non mi pensa nessuno, ma se lo dice il Sindaco di Taranto, sapendo che la "questione Porto" è al centro dell'agenda politica di questa Amministrazione, evidentemente anche l'Onorevole Salvini, che ieri è venuto a Taranto ad inaugurare la BRT, se il Sindaco di Taranto anziché sorridere gli diceva nell'orecchio: "Convoca il CIS!", può darsi che il CIS avrebbe ripreso...

*(Intervento fuori microfono)*

Non l'ha detto! Non l'ha detto, perché altrimenti stava sui giornali! Ma se l'ha detto, noi diremo grazie al Sindaco, l'importante - Paolo - è che si faccia qualcosa e che si metta il Porto di Taranto al centro dell'agenda politica, almeno...

*(Intervento fuori microfono)*

Sì, sì. Paolo: non siamo in Aula a dire: “Io sono brutto e tu sei bello”, ma se ti devo elencare tutto quello che abbiamo fatto noi, te lo dico, l’ho detto prima: quando c’era il CIS in capo a Delrio e De Vincentis si sentiva un giorno sì e l’altro pure con il Sindaco Ippazio Stefano alle 08:00 di mattina e ogni una volta al mese il CIS veniva convocato. Quindi non dire: “Cosa avete fatto voi?” e “Cosa non avete fatto voi?”. Fate, perché se fate noi saremo al vostro fianco! Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Cosa.

Ha chiesto di intervenire il Consigliere Di Cuia: prego, ne ha facoltà.

### **Consigliere Di Cuia**

Grazie, Presidente.

Ho ascoltato il dibattito e gli interventi, tutti qualificati, e cerco di trarre qualche spunto di riflessione e sarò veramente brevissimo per non dilungarmi e provocare un dibattito ulteriormente lungo.

Lo ha detto prima Francesco Cosa: è l’ultimo Consiglio comunale monotematico (io c’ero in quel Consiglio comunale) lo facemmo... non ricordo se c’era il Presidente Prete, forse sì era già Presidente, lo facemmo alla compagnia Neptunia, c’era un’emergenza legata... erano gli anni del Sindaco Stefano, quindi parliamo del 2007/2008...

Non c’eri ancora. Lo facemmo presso l’Autorità portuale. Ricordo bene quel dibattito: sostanzialmente le cose di cui parlammo, sono le stesse di cui parliamo oggi, però sono passati tanti anni e credo che il tema centrale su cui questa Assise deve concentrarsi, per quello che ci compete, è che probabilmente va rimessa al centro - non parlo del Porto nello specifico - ma va rimesso al centro del dibattito politico di questa città il rilancio dell’economia del mare. Il Consigliere Cosa parlava del CIS, io sotto altro profilo potrei ricordare che sono sostanzialmente tre anni che sulle bonifiche non succede nulla e c’è un altro pezzo di economia del mare ancora ferma. Sono di questi ultimi giorni le notizie che c’è la nomina di un nuovo Commissario che ad oggi, però, non è dotato della necessaria struttura per poter operare.

Io non ripeterò le cose che hanno detto già altri colleghi, però l’auspicio che ci tengo a lasciare come messaggio all’Aula e come contributo al dibattito è che poi a questo dibattito, anche costruttivo e qualificato, seguano atti e fatti concreti.

Con il Presidente Prete, col Segretario Settembrini e con i sindacati circa un anno fa ci siamo ritrovati a dibattere di queste cose in Regione, in Quarta Commissione, proprio su mia iniziativa perché girava la voce della possibilità che Taranto perdesse l’Autorità portuale. Ci interfacciamo e io ho potuto apprezzare da quel momento fino ad oggi il lavoro che l’Autorità portuale e la sua *governance* hanno svolto, ne sono testimone diretto. Da quel momento di confronto sono nate cose buone, è stato ridato impulso ad un percorso di riconversione del personale “in pancia” all’Agenzia portuale. Lo cito come esempio, non perché voglio prendermi un merito che evidentemente non ho, ma per dire che da questo tipo di dibattito



deve poi scaturire necessariamente la volontà della politica di far seguire azioni concrete.

Quindi l'idea di un tavolo tecnico permanente, che io non dico debba riguardare il Porto ma dico che debba riguardare l'economia del mare - come dicevo in principio - è un'idea che (mi dispiace che non ci sia il Sindaco, ma c'è il Vicesindaco che potrà riportare alla Giunta) va rilanciata e che va perseguita, perché poi queste occasioni altrimenti rischiano di restare fini a se stesse e di essere soltanto dibattiti nei quali ognuno di noi, per fare un po' di passerella, si parla addosso.

Voglio anche dire - e lo dico da esponente politico di un partito che oggi governa questo Paese - e da questo punto di vista voglio rassicurare tutta l'Assise e tutte le forze politiche che c'è la massima attenzione nel Governo nazionale per il Porto di Taranto. Il Presidente Prete sa bene che porta la firma di Forza Italia l'emendamento al "Decreto energia", che ha consentito all'Autorità portuale di Taranto di partecipare al bando per l'eolico offshore insieme all'Autorità portuale di Brindisi, questo per testimoniare - tra le altre cose - che c'è massima attenzione per un Porto che evidentemente, però - signori, è inutile che ci prendiamo in giro, lo ha detto giustamente il Presidente - è intimamente legato al futuro dello stabilimento siderurgico, perché sono due questioni che è difficilmente, almeno nel breve periodo, potranno viaggiare separate.

E, quindi, io credo che da questo punto di vista vada compulsate e vada sensibilizzata la politica nazionale affinché per il "fronte Taranto" venga aperto un grande dibattito, che già c'è ma che va certamente implementato dal livello locale e da questo tipo di occasioni di dibattiti, affinché per Taranto per i prossimi quattro anni di Governo di centrodestra si possa trovare una quadra che metta insieme tutte le esigenze del territorio e, quindi, un siderurgico per come è stato ripensato e per come è stato anticipato dal Ministro Urso nel corso dell'incontro in Prefettura che abbiamo avuto nei mesi passati e che metta insieme anche le esigenze di un Porto che è unico nella nostra regione e del meridione e che certamente merita maggior rispetto da parte della politica nazionale.

Noi su questo, come sapete, siamo attenti, siamo sul pezzo. L'auspicio davvero - e lo dico come spesso mi capita di fare in quest'Aula - è che a questo dibattito, che certamente ho apprezzato, seguano fatti concreti da parte della politica a tutti i livelli, quindi cominciare da quella che ci compete fino a quella nazionale. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Di Cuia.

Ha chiesto di intervenire il Consigliere Castronovi: prego.

### **Consigliere Castronovi**

Grazie, Presidente.

No, Francese, poi tranquillamente... non ti citerò così non devi rispondere.

*(Intervento fuori microfono)*

No, però il dibattito è stato - diciamo - animato da un senso di comunità dall'inizio, poi alla fine però forse la stanchezza porta ad arrivare anche a fare la solita polemica che non serve, in questa fase non

serve perché non è che “Io sono bravo e tu sei brutto” o viceversa. Per esempio, chi si è candidato, come me, nella coalizione “Ecosistema Taranto” sa bene che nel programma “Ecosistema Taranto” non c’è scritto “Chiudiamo l’Ilva”, c’è scritto: “Proviamo a raggiungere un accordo di programma in cui possa coesistere una produzione più ecosostenibile e la città di Taranto nelle sue articolazioni”. Che in quell’accordo di programma il Sindaco prima citi la possibilità di avere l’Aeroporto, l’Università e gli altri ritorni sul territorio che possano favorire un accordo, che cosa c’è di strano? C’è bisogno di citare la chiusura dell’Ilva rispetto ad una opinione comune che quel Porto, senza una parte industriale che si chiami Ilva, Antonio, Giovanni o Francesco non ha ragione di esistere, secondo me no, tant’è che, animati da questo senso di comunità, prima di iniziare il dibattito avevamo già concordato con i colleghi di fare un emendamento alla risoluzione proposta dai proponenti di questo Consiglio comunale, comune, che possa mettere tutti insieme e raggiungere l’obiettivo.

Mi preme dire al collega Cosa - non c’è, quindi non c’è il fatto personale - che il CIS non lo può convocare il Sindaco, lo convoca il Governo e purtroppo io non l’ho votato questo Governo, l’ha votato probabilmente qualcuno da quella parte. Se in questo momento sono disattenti sulle questioni del CIS, non è un problema di cui si può fare carico l’Amministrazione comunale, se non nella misura in cui l’Amministrazione comunale può sollecitarlo. Ma è una voce delle tante che in questo momento devono entrare in gioco per poter riproporre in maniera forte sul tavolo istituzionale la ricostituzione e la riconvocazione del CIS.

Rispetto alle cose che hanno detto i colleghi che sono intervenuti prima di me, io condivido l’analisi fatta dal collega Musillo, ho condiviso anche l’intervento del Sindaco e, ovviamente, ho fatto tesoro nell’emendamento che abbiamo proposto insieme a tutti i colleghi (anche perché bipartisan) delle cose che ci ha detto l’Avvocato Prete, che ringrazio insieme agli altri intervenuti per essere qui con noi stamattina e per averci dato la possibilità di ragionare di un tema che è fondamentale per la città, ma che purtroppo spesso, presi da altre questioni, tendiamo a non considerare un fatto proprio. Invece anche rispetto alle linee di sviluppo che questa Amministrazione da sette anni sta portando avanti, il Porto è fondamentale.

Quindi ringrazio voi. Proporremo al Presidente, dopo la chiusura della fase dibattimentale, due emendamenti da parte nostra, ma ce ne sono degli altri che hanno proposto i colleghi dell’opposizione, con cui proveremo a chiudere in un documento unico le intenzioni del Consiglio comunale di Taranto. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere Castronovi. La prego di consegnarmi i due emendamenti, perché ce ne sono già due depositati, facciamo protocollare anche questi.

Ha chiesto di intervenire il collega Abbate: prego, ne ha facoltà.

*Intervento fuori microfono.*

## Consigliere Abbate

Ero il primo! I primi saranno gli ultimi e gli ultimi saranno i primi!

Io non sono, diciamo, per l'ecumenismo, perché certamente ci sono delle marcate differenze, pesanti differenze tra maggioranza e minoranza, però devo salutare con estrema positività il fatto che si tenga un Consiglio comunale in cui, in maniera - devo dire - del tutto bipartisan si vuole affrontare la "tematica Porto" rinunciando anche a certe appartenenze, ad un certo spirito di appartenenza di coalizione o partitica in favore di un bene comune, perché devo dire che il Porto è un bene comune.

È una realtà, però - l'ho più volte evidenziato per varie ragioni, innanzitutto forse burocratico-amministrative in cui, in varie situazioni, il Porto non ha potuto esprimere appieno le proprie enormi, infinite oserei dire, potenzialità.

Ovviamente, rispetto e ammiro l'impegno che c'è da parte dell'Autorità di Sistema tutto, da parte del Presidente Prete. Un paio di mesi fa, due/tre mesi fa ho avuto anche modo, in via istituzionale, di incontrarla presso l'Autorità di Sistema e, quindi, li parliamo di quella questione dei dipendenti ex TCT. Diciamo che volutamente ho parlato di una realtà inespressa... non completamente espressa - mi correggo - che non ha avuto e che non ha, per varie ragioni, la sua pienezza di espansione e di realizzazione.

Sapete tutti qual è la mia posizione: la mia posizione è di una Taranto senza Ilva, senza "se" e senza "ma". E il Porto, in questa ottica, è certamente una risorsa fondamentale. A questo proposito, con riferimento a quello che diceva opportunamente il Consigliere Musillo, non può esistere un Porto senza industria. È vero, però questa industria non è detto che necessariamente debba essere il siderurgico, ci sono tante industrie che possono valersi del Porto come volano, come strumento - oserei dire - indispensabile, imprescindibile.

Madre natura ha dato una collocazione strategica alla nostra città e al nostro Porto e, purtroppo, per varie ragioni, queste potenzialità, purtroppo, sono rimaste inesprese, al punto tale che in una realtà che dovrebbe essere ricca, ricchissima, fiorente, 320... 313 ex dipendenti TCT, poverini, hanno dovuto fare i salti mortali, hanno dovuto "elemosinare", è una parola brutta, perché certamente non è consona, questa espressione, alla loro dignità di uomini, prima ancora che di lavoratori, di dipendenti.

Ecco, è già un paradosso che una realtà così fiorente come il Porto *lato sensu* inteso debba poi scontrarsi, interfacciarsi con realtà che sembrano paradossali, che sembrano antitetiche rispetto alla realtà. 323 persone che chiedono una misera cassa integrazione, quando invece il Porto dovrebbe essere il Porto della ricchezza. Un Porto ambito, ambito e i Cinesi giustamente - mi metto dalla loro parte - guardano con un occhio di forte interesse la nostra realtà. Ma vi sono varie situazioni.

Gli Enti locali hanno certamente un ruolo, un ruolo fondamentale, un ruolo di impulso, un ruolo propulsivo, un ruolo di stimolo, un ruolo complementare ma non assoluto perché, come si suol dire, i giochi non si fanno qui a Taranto, si fanno nella capitale o altrove. E però è giusto che gli Enti locali (Comune, Provincia e Regione) facciano il loro ruolo e svolgano il loro ruolo non solo di impulso, ma un ruolo fondamentale nel creare quelle condizioni propedeutiche, in rapporto alle loro competenze, al pieno sviluppo del Porto.

Quindi ben venga questo Consiglio comunale, che certamente non cambierà le sorti del Porto, non è che approviamo una mozione, approviamo un indirizzo e poi scendiamo da Palazzo di Città e, per effetto della bacchetta magica, i problemi sono risolti, magari fosse così, però almeno avremo avuto la consapevolezza, noi Consiglieri, l'Amministrazione, noi rappresentanti del popolo, ad aver dato il nostro modesto, piccolo contributo, ma certamente un contributo significativo.

Quando parliamo di Porto, sempre ampliando il sistema - perché poi "Porto" è un'espressione, passatemi questo neologismo, multi-capiente, onnicomprensivo - anche il Distripark è una realtà ovviamente connessa al Porto, perché quando parliamo di Distripark parliamo di retroportualità. Anche qui, se pensiamo al Distripark, io ricordo i lontani tempi in cui ero giornalista a BlueStar TV, col compianto Lello Orzella tante volte abbiamo avuto molti rappresentanti e lo stesso Presidente Prete ospite in trasmissione e si parlava di queste potenzialità del Distripark che, per una ragione o per un'altra, è rimasta un'altra realtà anche qui inespressa.

Allora, per concludere, certamente tanti ostacoli di natura burocratico-amministrativa, di natura giudiziaria-amministrativa, perché poi - ovviamente - quando i ricorsi intraprendono un percorso giudiziario e fino a quando si arriva ai pronunciamenti, alla giurisdizione, beh, chiaramente i tempi si allungano, diventano elefantiaci e bloccano queste priorità. Mi auguro che il Governo centrale - perché ho detto che la nostra partita di Enti locali, per quanto apprezzabile, è limitata, mi avvio alla conclusione - abbia un occhio di riguardo per Taranto, un occhio di riguardo dovuto al dramma e ambientale e occupazionale che vive Taranto e con riferimento a valorizzare il Paese Italia valorizzando la strategicità di Taranto e del suo Porto.

### **Presidente Bitetti**

Grazie.

Ci sono altri colleghi Consiglieri che devono intervenire, perché dopo l'intervento del Consigliere De Martino, darei la possibilità al Presidente Prete di rispondere ad alcuni quesiti che gli sono stati formulati e poi libererei gli ospiti per procedere con le fasi che riguardano gli emendamenti presentati e poi la fase della discussione di voto e il voto.

Bene. Quindi ultimo intervento, del Consigliere De Martino: prego, ne ha facoltà.

### **Consigliere De Martino**

Presidente, Autorità e operatori portuali convenuti, tanti anni fa - ne sono passati tanti - il Comune di Taranto ha scritto il proprio Statuto, nello Statuto si identificava nel Porto industriale la vocazione di sviluppo di questo territorio. Quindi, diciamo che quella intuizione affermata nello Statuto purtroppo ha avuto storicamente tanti rallentamenti.

Oggi è incontrovertibile il fatto che l'operatività del Porto è andata in crisi, perché il Porto è strettamente connesso alla produzione dell'Ilva, almeno in base alle percentuali che il Presidente Prete ha ricordato.

Abbiamo fatto un fuoco incrociato (delibere, concessioni, tutele dei lavoratori), ma la realtà, secondo

me, al di là delle diatribe, è molto semplice, è drammaticamente molto semplice: il Porto è attivo in base alle movimentazioni in arrivo e in base alle movimentazioni in partenza. Questo è il dato essenziale, in estrema sintesi!

Ha fatto bene il sindacalista dottor Solazzo quando ha detto: “Ci aspettiamo un piano industriale”, non chiamiamolo “piano industriale Ilva”, però questo territorio... è questo il punto di domanda dove tutti sono coinvolti, tutti i soggetti, tutti gli stakeholders che operano sul territorio, sia nella forma pubblica che nella forma privata, la domanda è soltanto una: questo territorio, questo Salento - se vogliamo aprirci di più - questa Basilicata, che cosa può produrre in termini di forme economiche operative e vitali da far convogliare verso il Porto di Taranto?

Ma di cosa stiamo parlando stasera qui? Di questioni sindacali, di concessioni, “Frazioniamo il pontile: 200 metri - Mimmo, scusami - 250 metri”, sono tutte soluzioni che possono essere, secondo me, dei palliativi, il discorso è verso quale tipo di economia territoriale noi vogliamo andare. Chi è che deve fare qualcosa? Chi e che cosa?

La produzione: è il discorso della produzione di questa parte del territorio che è carente. E allora è inutile che noi andiamo a razionalizzare gli istituti, le concessioni, valutiamo nuove proposte. Questo territorio jonico salentino, per non parlare di altre regioni che hanno anche loro interessi antagonisti, che cosa è capace di produrre? Verso quale nuovo modello di sviluppo economico vogliamo orientarci? Chi investe? Chi investe in questo territorio? Se non c'è produzione...? E non sto parlando di produzione Ilva, anche se il collega Castronovi ha detto che nessuno mai ha previsto la chiusura dell'Ilva, ma la sua ambientalizzazione. Però, al di là di questo, per non essere ancorati, schiacciati o condizionati dalla monocultura industriale siderurgica, dobbiamo trovare le soluzioni economiche di sviluppo. E' il territorio, gli industriali, sono gli imprenditori, è l'economia che si deve rigenerare.

Che cosa possiamo portare al Porto in termini di movimentazione in partenza, perché quelli in arrivo purtroppo non dipendono da noi, dipendono dalle scelte che fanno gli altri?

Qui possiamo creare le infrastrutture. Ecco perché ci sarà un emendamento con cui abbiamo... mi sono anche permesso di proporre che si dia uno sguardo di attenzione alla mobilità combinata. Non è possibile parlare di Porto senza parlare di autostrade, senza parlare di ferrovie, senza parlare di Aeroporto. Dobbiamo anche andare verso un sistema di mobilità integrata. L'autostrada l'abbiamo a 14 chilometri, la ferrovia è una stazioncina che assicura qualche collegamento nazionale. Anche se il discorso del Porto non riguarda certamente la movimentazione dei passeggeri, ma riguarda la movimentazione di carri merci. Però - voglio dire - alla base il retroterra qual è? La domanda alla quale oggi noi non abbiamo risposto è verso quale tipo di modello economico andiamo. Cosa può favorire la creazione di un modello economico produttivo? Questa è la domanda alla quale oggi, onestamente, con tutto il rispetto degli interventi, non siamo stati capaci di dare dei lineamenti di un nuovo sviluppo.

**Presidente Bitetti**

Grazie, Consigliere De Martino.

Darei la parola al Presidente Prete: prego.

**Avvocato Sergio Prete**

Grazie mille, ringrazio tutti per l'intervento, mi dispiace che qualcuno abbia abbandonato l'Aula. Ho preso appunti, scusate se dimenticherò qualche punto, però cercherò di essere sintetico.

Parto dal Consigliere Lonoce sugli aspetti legati al Falanto e al terminal crociere: vorrei ricordare che il progetto del Falanto (che poi è stato ribattezzato "Falanto" ma si chiamava "Centro servizi polivalente") nasce da una gara di concorso, da un concorso di idee del 2009 dove, in qualche modo, le crociere non erano neanche minimamente ipotizzate nel Porto di Taranto. Dopodiché, è stata riservata una porzione di quell'edificio alla Global Port Holding, ma lo stesso anno del rilascio della concessione quell'accordo concessorio è divenuto irrealizzabile non solo, anzi direi non perché il Falanto non è stato completato ma perché, per fortuna, i numeri che ha registrato il Porto di Taranto non consentivano minimamente la gestione del traffico in quell'edificio. Per cui loro hanno di fatto rinunciato all'utilizzo di quell'edificio, anche se non completato, e abbiamo - come avete visto - anche proceduto ad un'organizzazione differente transitoria. Solo in questi giorni, invece, se si è riaperta una discussione su un possibile utilizzo del Falanto ma a seguito di una trasformazione: per il Falanto, come voi sapete, l'appalto (anche questo) è stato risolto questa volta con un'ATI con all'interno un consorzio anche tarantino. Quindi noi avevamo due strade: o, attesa la perizia che è stata fatta qualche settimana fa da parte del tribunale... perché, evidentemente, poi c'è un contenzioso su questa risoluzione contrattuale, quindi o andavamo al completamento del Falanto, che non prevedeva minimamente l'utilizzo come terminal crociere, oppure negli ultimi giorni - e domani abbiamo un incontro per capire se hanno sciolto la riserva - Global Ports probabilmente potrebbe proporre di prendere in concessione gran parte dell'edificio, ma facendo dei lavori di adeguamento ai flussi che, per fortuna, non sono né quelli del 2009, che non esistevano, né quelli del 2019, quando è stata rilasciata la concessione.

Per cui nel frattempo stiamo operando e credo che, comunque, la soddisfazione sia dei crocieristi che delle compagnie di navigazione non hanno mai posto l'accento su una carenza infrastrutturale. Del resto, ci sono porti dove sbarcano con le scialuppe!

Ricordo poi sempre che i crocieristi non vanno a visitare il Porto ma vanno a visitare il territorio, quindi io mi preoccuperei più dell'attrattività del territorio rispetto alle infrastrutture portuali, perché dove la gente vuole andare, va pure con le scialuppe. Quindi a Taranto, per fortuna, il gradimento sulla destinazione e sui servizi portuali è molto alto. Stiamo facendo di tutto per migliorare - come posso dire? - l'accoglienza. Dovrebbe partire a giorni la manutenzione ordinaria per consentire l'ormeggio anche sul Molo San Cataldo di levante per consentire il doppio accosto.

Poi, ripeto, purtroppo uno cerca di realizzare, qualche volta è colpa sua, qualche volta non è possibile farlo, però io non rifuggo eventuali responsabilità che mi vengono addossate.

Per quanto riguarda il water-front (poi non so bene della parte comunale), noi stiamo aggiudicando i lavori di progettazione esecutiva, che è funzionale poi alla realizzazione della parte di competenza dell'Autorità di Sistema portuale.

Poi volevo tranquillizzare tutti perché effettivamente ogni tanto si crea questo equivoco, cioè il Porto

di Taranto si sta candidando ad ospitare i cantieri per la produzione dei parchi eolici, non gli impianti eolici che poi saranno installati dove i Ministeri decideranno e, quindi, noi prendiamo solo la parte industriale, diciamo, della produzione.

Poi volevo parlare rispetto agli spazi del Porto: fino a quando c'è stata Evergreen e fino a quando Italcave ha chiuso la Calata 5 impedendone l'utilizzo, l'unico spazio che il Porto di Taranto aveva più o meno dignitoso era la parte di ponente del Molo San Cataldo. Oggi il Porto di Taranto ha come aree pubbliche la Calata 5, con le limitazioni che ci sono, un nuovo ampliamento del quarto sporgente, quindi il quarto sporgente, la darsene ad ovest del quarto sporgente e ancora, per problemi statici, ove possibile - credo che da quest'anno non sarà possibile - utilizzare la banchina di ponente del Molo San Cataldo, dove partiranno a breve i lavori di consolidamento. Per cui, magari... e cerchiamo di avere anche la disponibilità e abbiamo sempre fatto opera di mediazione da parte di SCCT per l'utilizzo del molo polisettoriale laddove ci siano delle esigenze.

Quindi, fino a quando Evergreen non è andata via, nessuno ha mai operato le navi sull'area del terminal del molo polisettoriale, solo Italcave poteva operare su una parte della radice della calata. Quindi gli spazi sono stati aumentati, probabilmente non hanno quelle caratteristiche infrastrutturali enormi, però per dire: il quarto sporgente è più grande delle parti che il Porto di Bari utilizza anche per movimentare i contenitori e il grano. Quindi le imprese portuali, invece di farle arrivare a SCCT, potrebbero far arrivare sul quarto sporgente i contenitori che oggi vanno a Bari o in altri Porti, con delle gru mobili, eccetera.

Poi è chiaro che noi ci teniamo a tutti i lavoratori, però ribadisco: sui TCT esiste una norma di Legge, quindi non è che l'Autorità portuale può - come posso dire? - estendere questo trattamento o questa attenzione a tutti i lavoratori. Chiaramente, dispiace e siamo sempre pronti a collaborare e a supportare, però è una norma che prevede quel trattamento per i TCT; tra l'altro, è una norma che - consentitemi - ha garantito a dei lavoratori per tanti anni di beneficiare di un supporto ed è una norma che è stata inventata a Taranto e proposta al Governo all'epoca e che è stato un *unicum* in Italia come garanzia, perché in altre situazioni quei lavoratori sarebbero già espulsi totalmente dal mondo del lavoro.

Poi, per chi ha visto l'emendamento che è stato presentato, vorrei sottolineare che, ringraziando i Parlamentari di questa attenzione, ma i fondi per la proroga sono quelli dell'Autorità di Sistema portuale, che, quindi, grazie anche al fatto di essere stata virtuosa in questi anni, ha la possibilità di finanziare con una norma di Legge (perché altrimenti non sarebbe stato possibile) anche i lavoratori.

Sul crollo delle attività, è evidente, ho iniziato così, ci mancherebbe, però - ripeto - invito a vedere le statistiche. Pensate che nel 2011 l'Ilva produceva 8 milioni e mezzo di tonnellate, che significa quasi 30 milioni di movimentazione solo legate all'Ilva; quest'anno probabilmente non raggiungerà neanche il milione e mezzo forse, non lo so, non ho idea, quindi calcolate la perdita del volume di traffico che Giovanni Puglisi ha evidenziato per Confindustria molto bene.

Quindi, chiaramente sono venuti meno altri traffici, ma quello è quello che statisticamente, numericamente, economicamente incide su tutto il cluster portuale che, come ho detto prima in maniera sempre molto tecnica, eccetera, è quello che contribuisce o meno alla valenza del Porto di Taranto. Pensate una cosa: che senza il traffico dell'Ilva, il Porto di Taranto non sarebbe stato individuato dalla Comunità Europea come "Core Port" e, quindi, oggi staremmo a parlare di un Porto che era annesso

all'altra Autorità di Sistema portuale perché i volumi di traffico generati sia da Evergreen che da ENI, eccetera, non arrivavano al minimo consentito dalla normativa comunitaria per avere il riconoscimento di corridoio europeo.

Poi invito anche qualcuno a leggere la cronaca dell'arrivo di Evergreen a Taranto, perché l'arrivo di Evergreen a Taranto è stato relativamente legato alla strategicità del Porto di Taranto quanto ad un'operazione politica fatta a livello nazionale, che ha visto il trasferimento da Gioia Tauro a Taranto, con una spesa pubblica notevolissima di adeguamento di quel terminal al vettore.

Quindi, questo per dirvi che – ripeto: chi mi conosce lo sa – non rifugio dalle mie responsabilità, ma credo che ci sia una supervalutazione dei poteri di un Presidente di Autorità portuale. E questo lo vediamo anche nel caso citato di ALIS, di Grimaldi: forse qualcuno ha dimenticato che Grimaldi era avvenuto a Taranto e proprio qui avevamo presentato l'arrivo di Grimaldi, facemmo un convegno. Grimaldi ha tenuto aperto il collegamento perché un suo cliente aveva preso un contratto dall'Ilva per trasportare del polverino da Taranto a Catania, in una discarica; finito quel contratto, Grimaldi mi disse: “Io veramente per amicizia e stima mantengo per un po' il traghetto”. Ma - come ha detto Castronuovo e come ha detto De Martino - non generiamo traffico! Cioè non è che i vettori vengono per la simpatia di Sergio Prete o di Roberto Settembrini o del Sindaco o dei sindacalisti, eccetera. Facciamo un esame del mercato di produzione e di consumo di Taranto e vediamo quanto sia allettante questo Porto per i vettori. Non a caso Becce riparla di transhipment, cioè di trasbordo, cioè di merce che non è destinata al territorio ma che ha necessità di caratteristiche infrastrutturali che, purtroppo, in questo momento il Porto non ha completamente. Abbiamo recuperato il collegamento ferroviario e negli ultimi anni Evergreen non faceva neanche più treni, quindi è andatevi a vedere le statistiche. Adesso speriamo di poter completare il dragaggio. Perché non l'abbiamo risolto prima il contratto?

Perché esiste un Organo che si chiama Collegio Consultivo Tecnico che fa tipo arbitrato nei nuovi appalti e che ti dice se poi o meno risolvere un contratto. Quando il CCT ha detto e si è reso conto che Astaldi era ormai decotta, ha consigliato, assumendoci la responsabilità... perché lì ora ci sarà sicuramente probabilmente un contenzioso che nascerà, però abbiamo risolto il contratto e abbiamo dovuto affidare al secondo classificato, che è la Fincosit, insieme per fortuna a Yandenull, che è uno dei più grandi dragatori al Mondo, la prosecuzione dell'appalto. E' chiaro, però, che chi è entrato non si poteva assumere le responsabilità di un'opera iniziata da un altro, hanno voluto giustamente fare dei test per vedere come stava la struttura e – ripeto, come ho detto prima - nei prossimi giorni sarà presentato questo progetto di completamento della vasca di colmata che è preliminare poi all'effettuazione del dragaggio.

Ripeto: molto spesso l'Autorità di Sistema ha fatto dei bandi anche a livello internazionale, che purtroppo sono andati deserti o sono state presentate domande che non sono state ritenute idonee, ma anche qui non è che decide il Presidente. Qualcuno che è intervenuto non del Consiglio pensa che il Porto sia un mercato: che viene, che chiede a me una concessione e io gliela do, ma io volevo chiedere: è stata mai presentata una concessione? Vi è stata mai negata? O dobbiamo parlare pour-parler, così?

Quindi vediamo! Se esiste una concessione rigettata dell'Autorità portuale, ci sarà probabilmente una motivazione. Così come il discorso sui licenziamenti: oggi, se quei lavoratori che erano del Porto (perché



l'autorizzazione in favore di quella compagnia è scaduta da tempo) sono ancora assunti da quella azienda, mi spiegate qual è l'ammortizzatore sociale applicabile ad una casistica del genere? Quando lei dice di licenziare, io ho detto che se loro sono assunti, nessuno può intervenire perché scatta l'emergenza quando uno è licenziato, premesso che ci sono prima gli ammortizzatori sociali classici.

Quindi, è chiaro che è una posizione sulla quale abbiamo dato la massima disponibilità perché si insiste sulla volontà di rilasciare una nuova autorizzazione, ma io non ho nessun interesse personale a negare questa cosa. Ho chiesto al Ministero, alla Corte dei Conti e all'Autorità garante per il mercato di dirmi se devo fare una cosa o un'altra. Chiaramente non sta rispondendo a nessuno, perché anche questo... qualcuno ha parlato di burocrazia, eccetera, ma spesso poi uno è da solo o come Autorità siamo da soli a dover assumere delle decisioni perché nessuno ti mette per iscritto quello che si deve fare.

Si parlava appunto dello "spezzatino": anche in questo caso - ripeto - all'epoca fu fatta una scelta di preferire la domanda di un operatore che, oggettivamente, è tra i primi al Mondo e aveva presentato un progetto molto ambizioso rispetto a quattro piccole concessioni, tra l'altro considerando il fatto che tutti gli impianti del molo settoriale sono unici. Quindi anche andare a separare fisicamente le concessioni diventa un dispendio non solo economico, ma anche tecnicamente difficilmente fattibile.

Ora, il cronoprogramma di Yilport prevedeva i primi due anni che considerava senza il dragaggio e dal terzo anno in poi loro presentavano un piano come se il dragaggio fosse stato fatto. Noi abbiamo, chiaramente, limitato la valutazione ai primi due anni perché, non avendo completato il dragaggio, possiamo prendere in considerazione solo quello che loro avevano promesso di fare i primi due anni.

Ora non voglio tornare sulle giustificazioni o meno, perché non sono l'avvocato del diavolo o l'avvocato di parte di Yilport, però - ripeto - noi abbiamo già sanzionato e mantenuta aperta una procedura di revoca di concessione. Dice: "Perché non la revocate o non la dichiarate decaduta?". Perché altrimenti abbiamo 350 persone a casa.

Allora, se domani mattina viene un operatore che mi dice: "Io ti assumo questi 150 più altre e ho un progetto importante", l'Autorità - come ho detto - è obbligata (non Sergio Prete) ad aprire un procedimento di comparazione. Fino ad oggi, però, non è venuto nessuno. Quindi se qualcuno ha la fortuna di conoscere qualche operatore importante, che ha un progetto importante su Taranto, le concessioni sono revocabili sempre per pubblico interesse, quindi a prescindere dalla soddisfazione o meno di un cliente.

Poi le concessioni vengono rilasciate attraverso un iter che è sacralizzato: c'è un'istruttoria; c'è una proposta al Comitato di gestione, dove non decide il Sergio Prete ma decide il Comitato di gestione; c'è un controllo della Corte dei Conti, del Ministero delle Infrastrutture; oggi c'è un controllo, addirittura, dell'Autorità di Regolazione dei trasporti. Quindi, ripeto, non siamo al mercato dove viene e chiede: "Mi dai una concessione?", "Sì: te la sto dando". Ripeto: queste affermazioni assomigliano molto a scenari che in questo momento sono in altre realtà d'Italia e credo che questo dovrebbe essere, invece, un *plus* per il territorio rispetto ad altri.

Parlava poi pugliesi dell'automazione: in effetti noi stiamo parlando di posti di lavoro, eccetera, ma nessuno si è mai posto il dubbio se quel numero di lavoratori per TCT era un numero giusto di lavoratori, congruo?

Due mesi fa sono stato in un Porto che fa un milione e mezzo di contenitori con 250 persone; se si va allo stesso Porto di Evergreen a Taiwan, forse saranno la metà. Allora iniziamo a pensare anche che - cosa che abbiamo fatto con i sindacati e con il Consigliere Di Cuia - ...abbiamo rivisto anche le professionalità da proporre alla Regione per aggiornare il loro catalogo, perché proponevano ancora figure che oggi non esistono più o non sono neanche più richieste nei Porti.

Il Consigliere Liviano parlava del SIN, quindi giustamente - insomma, ci conosciamo - noi non siamo per le scorciatoie: è evidente che il SIN rappresenta - come posso dire? - un aggravio di procedura e di costi, ma se un operatore è realmente interessato ad investire a Taranto, ci sono gli strumenti anche amministrativi, per esempio con un contratto di sviluppo con Invitalia piuttosto che con Puglia Sviluppo, per ammortizzare i costi. Però è indubbio che a livello procedurale questo rallenta.

Vi faccio anche un esempio, perché si parlava del Distripark - vero, Consigliere, Abbate? - noi da qualche anno abbiamo preso la titolarità del Distripark e lo abbiamo ribattezzato Eco Industrial Park, però l'area Distripark è occupata abusivamente, ci sono degli occupatori del Distripark a cui abbiamo dovuto fare due denunce e probabilmente nei prossimi giorni/settimane procederemo con la Forza pubblica per liberare il Distripark.

Poi, abbiamo presentato e ottenuto un finanziamento sul PNRR sull'ex Distripark, che adesso si chiama Eco Industrial Park, che rischiamo di perdere perché da febbraio non 2024 ma 2023 aspettiamo la chiusura della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero della Cultura, e non vi sto a dire le motivazioni perché non è questo il luogo.

Quindi la burocrazia, purtroppo, incide. Se questo è colpa del Presidente, io non ho problemi a prendermi...

*(Intervento fuori microfono)*

No, no, qualcuno dice... Voglio dire: io qualche colpa l'avrò, ci mancherebbe, non credo...

*(Intervento fuori microfono)*

L'importante è che uno la mattina si sveglia tranquillo e si guarda allo specchio.

Poi è chiaro che il discorso dell'economia del mare, che pure è stato fatto, è un discorso interessante perché oggi, proprio perché il Porto non è più quello di una volta e non è più solo legato alla movimentazione della merce, è evidente che va allargato al massimo questo concetto.

Dell'industria l'ho detto. E' chiaro, in questo caso noi siamo legati al concetto di dell'Ilva, eccetera. Normalmente la presenza delle industrie è una ricchezza per i Porti in generale, noi abbiamo avuto la gestione di questa situazione particolare. Non è una scelta che dipende dall'Autorità portuale, noi in questi anni abbiamo dovuto governare il Porto senza sapere che cosa succedeva all'Ilva, quindi cercando di gestire solo la restante parte del Porto.

Basta, credo di aver sintetizzato al massimo gli interventi, se ho saltato qualcosa, sono a disposizione anche a livello personale. Ho capito, però, dall'incontro di oggi che non devo parlare più con le persone o non le devo ricevere più perché capiscono qualcosa...

*(Intervento fuori microfono)*

Esatto!

**Presidente Bitetti**

Grazie, Presidente. Grazie.

Bene. Non avendo altri quesiti da porre ai signori ospiti, io ringrazierei veramente in maniera sentita per la vostra presenza, per aver accolto il nostro invito. Speriamo di poter mettere in atto quelle che sono le condizioni tali da poter migliorare questo settore.

Continuiamo! Sono stati depositati numero cinque emendamenti, proviamo insieme ad asciugare lì dove riteniamo che ci possano essere dei doppioni. Quindi darei la parola al Consigliere Vietri per illustrare il primo emendamento.

**Consigliere Vietri**

Presidente: è un emendamento molto semplice, che ovviamente è stato oggetto del dibattito nel corso di diversi interventi, prevede di aggiungere nel deliberato sotto: "...impegnare il Sindaco a sollecitare una ricognizione dei costi accessori presenti nel Porto di Taranto che incidono sulla competitività dello scalo ionico". E' sottoscritto da me, dal Consigliere Di Cuia, dal Consigliere Walter Musillo, Francesco Cosa, Festinante, Liviano, Castronovi e dopodiché lo abbiamo depositato, senz'altro sarà condiviso dall'intera Assise. Grazie.

**Presidente Bitetti**

Se non ci sono interventi, metterei in votazione l'emendamento numero 1.

Invito i Consiglieri presenti in Aula a prendere posto, per favore. *Emendamento numero 1.*

*19 voti favorevoli: il Consiglio approva all'unanimità.*

**Presidente Bitetti**

Passiamo all'emendamento numero 2, sottoscritto dal Consigliere Odone, al quale ho aggiunto la mia firma perché il Consigliere Odone è andato via: "...ad istituire un tavolo tecnico permanente per affrontare le problematiche del settore", che chiaramente va in coda a tutti i punti dove c'è scritto "si impegna il Sindaco".

Ci sono interventi?

No. Metto in votazione l'emendamento numero 2.

*18 a favore, un astenuto (Consigliere Liviano): il Consiglio approva.*

**Presidente Bitetti**

Passiamo all'emendamento n. 3, il primo firmatario è il Consigliere Castronovi, leggo il testo dell'emendamento: «nel considerato: "...l'attuale scenario internazionale critico la strategicità dell'asset

portuale per la transizione economica della città e della provincia ionica...”. Non ho capito!

*(Intervento fuori microfono)*

Quindi nel “considerato” fino “alla provincia ionica”, bene.

*(Intervento fuori microfono)*

Dopo “impegna il Sindaco e l’Amministrazione”, quindi va a modificare “impegna il Sindaco e l’Amministrazione a sostenere il rifinanziamento dell’agenzia interinale...”

*(Intervento fuori microfono)*

Castronovi. “...il subentro dei privati alla cantieristica locale nell’accordo di programma ex Ferretti; la deperimetrazione dell’area SIN; il consolidamento delle piante organiche della Pubblica Amministrazione operante nel Porto; la rimodulazione e/o frazionamento...”.

*(Intervento fuori microfono)*

Sì, credo di sì.

*(Interventi fuori microfono)*

“...delle concessioni che hanno raggiunto nei tempi concordati i livelli di produttività ed occupazione accettabili; il completamento delle opere infrastrutturali su tutti i dragaggi al molo settoriale; maggiore coinvolgimento dei privati nel Sistema portuale; in generale la revisione dei Piani strategici portuali; in relazione con il livello...”.

*(Interventi fuori microfono)*

“...in relazione con il livello parlamentare, a intervenire nel processo di riforma della Legge 84/94 per evitare il declassamento del Porto ionico”.

Ci sono interventi?

No. Mettiamo in votazione *l’emendamento numero 3*. Siamo in votazione dell’emendamento numero 3.

Siamo in votazione. Siamo in 19 in Aula.

*(Interventi fuori microfono)*

Siamo in Aula. Se Abbate non vota, lo deve dire!

*(Interventi fuori microfono)*

Hanno detto di no! Hanno detto di no!

*19 voti a favore: il Consiglio approva all’unanimità.*

### **Presidente Bitetti**

Passiamo all’emendamento numero 4. Il testo dell’emendamento: “In una visione di sistema trasportistico integrato, il Consiglio comunale impegna il Sindaco e l’Amministrazione comunale a sensibilizzare il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, oltre a sostenere tutti gli obiettivi per il rilancio del Porto di Taranto, a voler prevedere i necessari interventi progettuali e finanziari in termini di investimenti al fine di pervenire ad un’utile attuazione di sistema trasportistico in modalità combinata”, però mi sembra molto simile a quello precedente. Va bene?

*(Intervento fuori microfono)*

E' diverso, va bene. Mi sembrava molto simile, per quello, era per evitare di fare un deliberato molto ampio. Va bene.

Ci sono interventi?

No. Mettiamo in votazione l'emendamento numero 4...

*(Intervento fuori microfono)*

Consigliere De Martino.

Siamo in votazione.

*19 voti a favore: all'unanimità il Consiglio approva l'emendamento numero 4.*

### **Presidente Bitetti**

Passiamo all'emendamento numero 5, primo firmatario Cosa Francesco: «Si dà mandato al Sindaco e all'Amministrazione di convocare un tavolo tecnico per allineare il Porto di Taranto agli altri Porti pugliesi e nazionali alla movimentazione e stoccaggio dei prodotti appartenenti alla categoria rinfuse cosiddette "polverose"».

Ci sono interventi?

No. Mettiamo in votazione l'emendamento numero 5.

*19 voti a favore: il Consiglio approva l'emendamento numero 5 all'unanimità.*

### **Presidente Bitetti**

E' chiusa la fase del dibattito.

Chiedo se ci sono dichiarazioni di voto per la risoluzione così come emendata.

Non essendoci interventi per dichiarazione di voto...

*(Interventi fuori microfono)*

Ha chiesto di intervenire il Consigliere Cosa, per il movimento politico "Svolta liberale": prego, ne ha facoltà.

### **Consigliere Cosa**

"Svolta liberale" voterà a favore di questa risoluzione che riguarda il Porto di Taranto, purtroppo però mi duole dire che questo non è l'unico ordine del giorno, mozione o risoluzione votata all'unanimità dal Consiglio comunale e che però, purtroppo, nonostante l'unanimità e dimostrata l'unità di intenti dell'intero Consiglio comunale, mi preme verificare che il Sindaco non dà mai seguito alla volontà del Consiglio comunale. Mi auguro che almeno in questa occasione dia uno sprint sulla risoluzione che abbiamo votato all'unanimità. Grazie.

### **Presidente Bitetti**

Ci sono altri interventi per dichiarazione di voto?

No. E' chiusa la fase delle dichiarazioni di voto, mettiamo in votazione la risoluzione avente ad oggetto: "Crisi del Porto di Taranto".

*19 voti a favore: il Consiglio approva all'unanimità.*

**Presidente Bitetti**

Non avendo altri punti iscritti all'ordine del giorno, dichiaro chiusa la seduta alle ore 18:22.

Buona serata a tutti.