

IL PORTO DELLE NEBBIE

2^a puntata



PARTITO DELLA RIFONDAZIONE COMUNISTA

Circolo di Molfetta – “Palestina libera”
www.rifondazionemolfetta.info

Piazza Paradiso 20 – 70056
Fb: Rifondazione Comunista Molfetta



1. IL SOGNO-INCUBO

Abbiamo appreso dalla stampa locale di una conferenza tenuta lunedì 7 luglio da alcuni imprenditori, a nome di un comitato spontaneo, per chiedere di proseguire e portare a termine i lavori del nuovo porto commerciale.

Sarebbe fin troppo facile ricordare a questo comitato e alla città la malagestione di questa opera da parte della passata amministrazione Azzollini, le transazioni a perdere per la collettività (7.800.000€ nel 2010 a favore della Cmc), la devastazione dell'ecosistema marino, l'incompleta bonifica degli ordigni bellici, le ripercussioni pesanti sui bilanci comunali che solo con l'amministrazione Natalicchio si sta provvedendo a riordinare, il sequestro del cantiere a seguito dell'indagine della Procura di Trani.

Potremmo fermarci qui, decidendo di emettere un giudizio politico sui danni procurati finora alla città da questo progetto senza fondamenta, spacciato per anni dalla destra come la risoluzione di tutti i mali dell'economia cittadina, un sogno spacciato per parecchie campagne elettorali al fine di illudere i molfettesi sul magnifico e radioso futuro che li avrebbe attesi. Un sogno rilanciato ad ogni piè sospinto mentre il commercio cittadino piombava in una crisi devastante, la cura dei quartieri e le manutenzioni ordinarie e straordinarie della città deperivano sempre più ogni giorno, le nostre produzioni del settore primario e del settore manifatturiero venivano lasciate a se stesse nelle difficoltà di una crisi generale. E mentre si cantavano le lodi del futuro porto e delle mirabolanti occasioni per i cittadini, gli stessi constatavano giorno dopo giorno nel presente concreto l'abbassamento del livello della qualità della vita.

È stato lo smascheramento di questo sogno, diventato un incubo, che ha consentito un anno fa di voltare pagina a Molfetta e inaugurare una nuova stagione amministrativa. Potrebbe bastare riaffermare queste piccole verità maturate in anni di malgoverno della destra per rispondere a quanti oggi, dimenticando quello che è stato come se nulla fosse, ripropongono la stessa ricetta. Ma se alcuni hanno deciso di rimettere lo stesso disco "non si può fermare il porto, non si può fermare lo sviluppo", **è bene dedicarsi alla decostruzione nel merito di questo tentativo di rilancio del "sogno-incubo"**, perché siamo convinti che senza liberarsi di questa idea del mondo e dello sviluppo il nostro futuro, costruito su queste illusioni, sarebbe preda di ancora più cocenti delusioni.

2. COSA E' CAMBIATO

Nel documento distribuito dai promotori della conferenza stampa, come riportato dalla stampa, ci sarebbe scritto che *«Molfetta, la Puglia e l'Italia sono oggi avamposti di un Mediterraneo che giorno dopo giorno diventa crocevia di scambi commerciali e culturali con i paesi emergenti dell'Est;»* per cui *«rinunciare ad uno scalo portuale moderno significherebbe rinunciare ad essere protagonisti del futuro, vorrebbe dire negare la Storia e restare indietro rispetto a Paesi che ancora oggi, in tutti gli angoli del mondo, si sviluppano e prosperano attorno a poli commerciali marittimi»*.

Da queste parole sembra quasi che i conferenzieri non abbiano vissuto a Molfetta, in Italia, in Europa e in questo mondo quanto meno a partire dal 2007, anno d'inizio di una crisi mondiale, una crisi di sistema che ha coinvolto i livelli produttivi delle varie aree economiche mondiali, ha ristrutturato e continua a ristrutturare i settori delle produzioni materiali, immateriali e dei servizi, ha rafforzato nuove politiche "protezionistiche" di macroaree "regionali" come quella cinese, indiana, tedesca, russa. Ognuna di queste aree procede secondo una logica di rafforzamento dei propri asset industriali, energetici, logistici prevalentemente per vie interne, essendosi resa conto che la favola dei traffici globali, "liberi", destinati a moltiplicarsi sempre di più si è schiantata inevitabilmente dando luogo a crisi strutturali.

La crisi e le ristrutturazioni delle aree produttive del mondo che contano hanno

coinvolto e continuano a coinvolgere inevitabilmente anche i traffici commerciali, stanno comportando una diminuzione dei flussi globali di merci a largo raggio; stanno ridisegnando i rapporti tra Europa, Mediterraneo, vicino ed estremo Oriente; stanno producendo una riduzione delle grandi flotte commerciali private al fine di ridurre costi e transazioni.

Infatti, oltre al crollo finanziario generato dai mutui *subprime* nel 2007, anche il business del trasporto merci nei container via mare non se la passa bene. Anche questo è un settore basato su finanza e gigantismo in cui il circuito immateriale del denaro, teoricamente illimitato, deve però fare i conti con il circuito fisico limitato che è indispensabile al suo funzionamento. Le prime venti compagnie di navigazione del mondo hanno accumulato dal 2007 perdite pari a 90 miliardi di dollari¹. Da dove nascono questi numeri? Dall'esaltazione dei primi anni Duemila in cui si ordinavano costruzioni di navi sempre più grandi ai cantieri, creando una sovraofferta di stiva e determinando un crollo dei noli con le grandi navi che perdono soldi se non sono tutte cariche.

Si stima che l'organizzazione di un servizio sulla rotta "Far East-Europa" costi 1,5 miliardi di dollari, ma che per essere competitivi bisogna almeno averne tre di servizi, dunque 4,5 miliardi. Tutto ciò è ovviamente impossibile senza il credito bancario che introduce in questo settore le patologie di un sistema sempre più finanziarizzato: «i noli salgono e scendono impazziti, gli spedizionieri, le ditte di import-export, le imprese manifatturiere, la grande distribuzione, perdono il controllo dei loro costi logistici (di cui quelli di trasporto sono la componente maggiore)». Inoltre, le grandi banche – soprattutto quelle tedesche specializzate in finanziamento dello *shipping* – o si ritirano da questo settore di business o rischiano il default. Quando il mercato tira, i noli charter consentono lauti guadagni, con la crisi crollano in parallelo al crollo dei noli di trasporto e il valore patrimoniale delle navi scende di conseguenza.

«Come gli immobili dei mutui *subprime*, non c'è differenza nelle dinamiche della finanziarizzazione». È per questo che troviamo sbagliato impostare un dibattito provinciale senza approfondire aspetti che sembrano distanti ma determinano e possono influenzare anche le scelte di una comunità locale. E ciò vale per quanti, ai vari livelli, nazionali e locali, continuano a declamare senza tema di smentita l'esigenza improcrastinabile di realizzare mirabolanti progetti di potenziamento dei porti, salvo poi proporre disegni di legge di riordino delle autorità portuali nazionali nella direzione di un accorpamento e riduzione, quasi a confermare – implicitamente e senza volerlo ammettere pubblicamente – la crisi e la depressione del settore dei trasporti navali.

Immaginiamo già la replica di quanti a Molfetta potranno dirci che queste sono questioni globali e dobbiamo sforzarci di ragionare a una scala più ridotta. Non siamo d'accordo, ma allora proviamo pure a farlo riflettendo su come la "bolla globale dei mari" è stata recepita e affrontata in Italia: sostanzialmente con l'iniezione di fondi pubblici nelle grandi opere in corso nei porti italiani². Alcuni esempi, al di là e al di sopra della nostra realtà locale per evitare qualsiasi polemichetta strumentale?

Monfalcone. Il progetto del superporto, elaborato da Unicredit, in *project financing* (ma garantito dallo Stato) doveva essere un nuovo porto di fronte a quello di Trieste. Un'opera che per fare arrivare navi da 14.000 Teu rendeva necessario rimuovere 9 milioni di tonnellate di materiale (in parte inquinato) a spese del contribuente. Un progetto finito nel nulla.

Venezia. Il progetto dell'Autorità portuale di un terminal container da 1 milione e passa di Teu al largo della costa. Un progetto che avrebbe avuto senso in caso di realizzazione di un porto petroli *off shore*, deciso anni prima per allontanare le petroliere dalla laguna, ma venuto meno perché gli impianti Eni che consumavano il greggio trasportato dalle petroliere, non ne consumano più. Come si giustifica allora il nuovo progetto di terminal container? Come opera di "mitigazione" del Mose...

Si pensa «solo a scavare fondali ed a costruire banchine di dimensioni tali che nemmeno un

1 Vedi S. Bologna, *La nuova bolla esploderà dal mare*, <http://www.sbilanciamoci.info>, 26/12/2012.

2 Vedi S. Bologna, *Grandi opere in perdita nei porti italiani*, <http://www.sbilanciamoci.info>, 28/12/2012

boom economico decennale riuscirebbe a riempire, puri esercizi di megalomania, prodotti di previsioni di traffico fantasiose quanto superficiali. Appunto, previsioni che non hanno mai tenuto conto di quel che succede nel traffico container e nelle istituzioni che lo finanziano. E continuano ad ignorarlo, con imperdonabile leggerezza». Stessa logica che s'incontra percorrendo le coste dell'Italia giù verso Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi, nella martoriata Taranto dove si favoleggia di decine di migliaia di posti di lavoro legati alla realizzazione «di un'improbabile "piastra logistica", partorita da alcune lobbies locali per regalare soldi pubblici ai soliti costruttori».

O ancora, il progetto di un nuovo terminal container nel porto di Augusta in Sicilia per ristrutturare le infrastrutture esistenti destinate al traffico di merci e ospitare il traffico di container, il tutto senza tener conto che il passaggio dal trasporto tradizionale a quello intermodale avviene quando più di un modo di trasporto viene coinvolto nella catena, nel caso specifico la nave e il treno. Ebbene, si progetta un nuovo terminal ma non risulta che ad Augusta siano in corso progetti di terminal intermodali ferroviari.

Si tratta di mutamenti che per quanto "lontani" dovrebbero interessarci molto da vicino e che ci dicono quanto il mondo sia cambiato. Mutamenti ed elementi che riteniamo di non trascurare nella riflessione pubblica sul porto. Una riflessione che auspichiamo si arricchisca ulteriormente di contributi per recuperare tutto il terreno perso in questi anni. Anni in cui quanti hanno ideato l'opera infrastrutturale del nuovo porto commerciale di Molfetta hanno forse scommesso sul mancato raddoppio dell'ansa di Marisabella a Bari. Un'opera di sbancamento dei fondali e di colmata prevista per potenziare soprattutto il traffico croceristico. Un'opera che prevede la cementificazione di un'area di mare per ulteriori 300.000 mq, finanziata dal Provveditorato delle Opere pubbliche con 53 milioni di euro su progetto dell'Autorità portuale di Bari, in una zona caratterizzata da una grande confluenza di falde sotterranee del territorio impedendone così il naturale deflusso in mare, con gravi alterazioni del già fragile assetto idrogeologico del territorio metropolitano, già marchiato da pesanti interventi edilizi ostruttivi di lame e canali.

Ma per i sostenitori del raddoppio dell'ansa di Marisabella si tratta di un'opera che permetterà di potenziare il porto di Bari, destinando l'area a traghetti e merci, con un occhio particolare al traffico croceristico. Si è mai riflettuto in base a quale analisi dei traffici, Molfetta avrebbe potuto "duplicare" le funzioni del porto di Bari, a meno di 30 km di distanza, per accogliere navi "Ro-Ro"? O si è dato per scontato il mancato raddoppio di Bari congiunto a una sua riqualificazione completamente in senso turistico, dimodoché Molfetta potesse attrarre la quota prevalente di traffico "Ro-Ro"?

Sono interrogativi che hanno forse attraversato sotteraneamente la discussione sull'investimento milionario localizzato sul porto di Molfetta negli anni passati. Ebbene, riteniamo sia arrivato il momento di esplicitare questi e altri temi, anche complessi, per consentirci di scegliere quale strada imboccare ed evitare di ricadere in atti di fede verso credenze e favole semplicistiche o superate dalla realtà.

3. UN'IDEA VECCHIA DI SVILUPPO

C'era un'epoca, infatti, tra anni Novanta e anni Duemila, in cui si vendeva bene la favola di un mondo globale in cui ci si arricchiva soprattutto investendo sulle infrastrutture logistiche e di movimentazione, sulle piattaforme di scambio tra poli produttivi, lucrando sui traffici e sugli scambi. L'idea dell'Italia, della Puglia e di Molfetta, crocevia di scambi, e anche del nuovo porto commerciale di Molfetta come snodo decisivo tra sistemi produttivi dell'Est (europeo e asiatico) e sistemi di consumo dell'Ovest affascinava tanti, da destra a sinistra, tutti insieme appassionatamente uniti nell'elogio del "libero" commercio, riproponendo in versione aggiornata l'idea levantina di mercanti e operatori forti proprio perché "leggeri", votati solo a trasportare e movimentare.

È questa idea che ha prodotto la sostanziale fine delle politiche di sviluppo industriale e di

innovazione tecnologica, la programmazione di interventi a difesa e sostegno dei sistemi produttivi territoriali, dalla svendita delle produzioni primarie in agricoltura e della pesca, il declassamento delle nostre produzioni artigianali e industriali. Un'idea che ha dettato legge in Italia, in Puglia e anche a Molfetta di conseguenza. Va da sé che **se si punta e si investono risorse pubbliche principalmente sulla logistica (dalla Tav al nuovo porto di Molfetta), lasciando credere che la nostra ricchezza futura dipenderà dall'essere al "centro" dei traffici di importazione ed esportazione, succede che si trascurano, com'è stato, i processi di produzione e creazione di valore e di ricchezza sui territori, si svalorizzano le competenze nazionali, regionali, locali nella creazioni di merci e servizi.**

In poche parole, si sceglie di puntare sul "commercio" anziché sulla "produzione", laddove il primo risente di più di quel che si produce altrove e, se c'è crisi, o non c'è più convenienza a produrre o si produce di meno, diminuendo le produzioni di conseguenza quei territori che hanno investito principalmente sul "commercio" rimangono esposti debolmente. Quanti, invece, hanno investito e programmato sulla "produzione" e innovazione, centrando e tarando il loro sviluppo principalmente sul territorio e sull'indotto, "creando" un mercato e stabilendo posizioni forti in esso sono meno esposti e resistono meglio alle crisi. L'idea della Puglia e Molfetta come snodi di attraversamento di prodotti e servizi altrove realizzati è il punto debole dell'idea di sviluppo della città che abbiamo avuto sotto gli occhi in questo ventennio e che qualcuno tenta di riproporre demagogicamente.

Per queste ragioni troviamo debole, oltre che superficialmente provinciale, la riproposizione di un *«Mediterraneo che giorno dopo giorno diventa crocevia di scambi commerciali e culturali con i paesi emergenti dell'Est»*.

Quali sono i paesi a cui si fa riferimento? A quelli che sono già nell'orbita economica tedesca, come quelli dell'Europa centrorientale? E che senso politico-economico ha l'affermazione del comitato spontaneo che *«rinunciare ad uno scalo portuale moderno significherebbe rinunciare ad essere protagonisti del futuro, vorrebbe dire negare la Storia e restare indietro rispetto a Paesi che ancora oggi, in tutti gli angoli del mondo, si sviluppano e prosperano attorno a poli commerciali marittimi»?*

Sarebbero così gentili da dimostrarci, dati alla mano, senza invocare concetti astratti come la Storia, quali sono questi angoli del mondo che si sviluppano attorno a poli commerciali marittimi nell'ultimo ventennio? Ci sono esempi italiani brillanti in tal senso? O ancora sono convinti che l'area tedesca continui a prosperare grazie a qualche polo commerciale marittimo? Se si trattasse, e si dicesse, più modestamente di voler migliorare una semplice infrastruttura non avremmo particolari motivi di disaccordo, ma ci sembra un errore di prospettiva lasciar passare l'idea che investendo su questa infrastruttura si torni a essere protagonisti del futuro qui a Molfetta. Si tratta di un abbaglio che fa confondere la parte per il tutto. Non è la "parte" del porto a decidere dello sviluppo del "tutto" cioè di Molfetta.

4. I DEFICIT ORIGINARI DEL PORTO

È grave lasciare credere che costruendo un'infrastruttura del genere si produca e si rilanci automaticamente e semplicisticamente lo sviluppo, è un po' come pensare che basti costruire delle stazioni perché dei treni (ovvero dei prodotti) poi ci passino necessariamente. Al limite, noi crediamo, è il contrario: se ci sono dei treni (ovvero dei prodotti del territorio e dell'indotto) che hanno bisogno di una stazione, allora diventa conveniente costruirne una.

E questa considerazione ci rimanda a un altro deficit della progettazione del nuovo porto commerciale e del dibattito pubblico intorno a esso in questa città, su cui è strano che esponenti del mondo imprenditoriale non dicano nulla. **L'idea del porto, nonché la sua progettazione, non hanno mai scontato la redazione di uno studio di fattibilità né di un *business plan* né di altri approfondimenti scientifici sulla necessità e convenienza economica di un investimento di questo tipo. Nessun ragionamento minimamente strutturato su costi,**

benefici, rischi di un'impresa siffatta alla luce di analisi economiche, ambientali, logistiche per decidere se valesse la pena investire strategicamente su questo asse.

A questi imprenditori, e ai cittadini molfettesi, sembra normale decidere d'investire milioni di soldi pubblici senza uno studio del territorio, del suo indotto, delle tipologie produttive? Ad es. gli introiti per l'autorità portuale di gestione – qualunque essa sia – generati dall'utilizzo dell'infrastruttura saranno sufficienti a coprire i costi degli investimenti? Se sì, in quanti anni? **A noi non risultano analisi di contesto socio-economico in nessuna delle fasi di ideazione, gestazione, realizzazione dell'opera infrastrutturale del nuovo porto commerciale nè che qualcuno – pubblica amministrazione o altro ente pubblico o privato – le abbia commissionate.**

A loro risulta il contrario? Le hanno lette da qualche parte? Se sì ci informassero e mettessero a parte tutta la comunità. O altrimenti potremmo credere che per questi imprenditori quando si tratta di spendere soldi pubblici non è necessario studiare e ponderare attentamente la convenienza del loro utilizzo, mentre quando si tratta di investimenti privati si valutano e si soppesano attentamente i costi e i benefici.

Eppure, dio solo sa, quanto avremmo avuto, e abbiamo tuttora, bisogno di supporti razionali e scientifici, consulenze e ausilii, perché si possa ragionare – numeri e dati alla mano – sulla opportunità, convenienza ed effettiva strategicità di questa infrastruttura non solo tra addetti ai lavori della politica e dell'economia ma nell'intera comunità cittadina. Magari scopriremmo o sapremmo con più certezza che per i principali settori manifatturieri locali – ad es. quello della meccanica – la presenza o meno di un porto non è tutto sommato decisiva ai fini della sua crescita poiché i mercati di destinazione dei prodotti semilavorati, in subappalto o in contoterzi, vengono raggiunti con il trasporto su gomma e/o su rotaia perché più convenienti. Infatti, è improbabile e tutto da dimostrare che per raggiungere l'Emilia Romagna, la Lombardia, la Germania o la Finlandia sia più conveniente il trasporto marittimo. Magari può esserlo per l'importazione di granaglie oppure di legname oppure di merci per gli scaffali della grande distribuzione.

Ma qual è, a questo punto, il peso attuale, e in prospettiva, di questi ultimi settori, in termini economici, e di ricaduta per la comunità locale? Chi ci guadagna e chi ci perde da un'opera di questo tipo, così poveramente ideata e, fino a poco tempo fa, così malamente gestita nella sua realizzazione? Sono questi interrogativi legittimi nel dibattito cittadino? Noi crediamo non solo che siano legittimi, ma fondamentali e necessari per non ripetere gli errori compiuti in questi anni dalla destra e da una parte del mondo economico locale.

5. CHI CI GUADAGNA?

I piccolissimi esempi riportati sopra ci parlano di un'avventura in cui ci siamo infilati come comunità senza che questa avventura fosse affrontata sin dall'inizio con lungimiranza e responsabilità bensì con demagogia e superficiale provincialismo.

E volendo ricorrere alla nostra storia della recente modernità, potremmo anche chiederci: **quando Molfetta è stata una comunità prospera economicamente?**

Quando prosperavano le attività agricole e quelle manifatturiere (dalle fonderie al calzaturiero passando per le cementerie) oppure quando le rimesse dei migranti hanno iniziato ad alimentare il ciclo dell'edilizia e della rendita fondiaria creando, anche grazie alla complicità della politica, una bolla speculativa poi scoppiata di cui oggi raccogliamo i pezzi? Quando prosperava la pesca con una nutrita flotta peschereccia oppure quando è stata svenduta in Europa? Quando prosperava un commercio urbano di alto livello e una fitta rete di commercio al dettaglio oppure quando si è pensato che per "essere protagonisti del futuro" bisognava aprire il territorio senza limiti e protezioni all'insediamento di grandi gruppi della distribuzione commerciale? Quando Molfetta esprimeva una complessità produttiva nei vari settori (primario, secondario e terziario) e radicata sul territorio, in grado di produrre nuovo valore e nuova

ricchezza, oppure quando ha deciso di imboccare la strada della rendita e della speculazione immobiliare e finanziaria?

Sono questi interrogativi che ci lasciano perplessi, e un po' stupiti negativamente, per le affermazioni di quanti, a maggior ragione si qualificano come imprenditori, i quali sostengono che il blocco dei lavori del porto mortifica le opportunità di lavoro e paralizza la vita delle imprese compromettendo l'economia del territorio.

Sono davvero convinti di quello che sostengono? Sono davvero convinti che la paralisi delle imprese dipenda da questo blocco e non dalla stagnazione della domanda al consumo per colpa dei salari bloccati, della stretta del credito, della elevata frammentazione aziendale, del basso contenuto tecnologico delle produzioni, della ristrettezza del mercato locale, dall'assenza di un intervento pubblico programmato in economia che riavvii la "ruota" del ciclo economico?

Sono davvero convinti che il blocco dei lavori del porto mortifichi le opportunità di lavoro? Si tratta di un cantiere che quando a regime ha funzionato non ha impiegato centinaia di lavoratori ma poche decine di lavoratori. Si tratta di cifre comunque importanti in un momento di crisi ma ci sembrano modeste in rapporto all'importanza strategica che si assegna da parte loro a quest'opera.

O forse si riferiscono al porto finito che «potrebbe creare centinaia di posti di lavoro»? E allora potrebbero dimostrarci, dati e numeri alla mano, come fa ogni sostenitore di un progetto economico, in base a quali scenari, proiezioni, flussi e in quali settori prevedono queste centinaia di posti di lavoro? Tutti nella logistica e movimentazione? Quali ricadute nei settori produttivi locali? Siamo un po' legittimamente diffidenti viste le promesse di posti di lavoro ascoltate in questi ultimi vent'anni a Molfetta e nel paese.

Possiamo inaugurare una stagione di sano dibattito in cui ci si misura su ricognizioni, previsioni, proiezioni studiate e sviluppate con cura, con un minimo di fondamento, di modo che la discussione pubblica non sia guidata da chi la spara più grossa?

Possiamo farlo di modo che le varie tesi politiche possano confrontarsi, questa volta sì, nell'interesse esclusivo che si realizzi finalmente a Molfetta un percorso virtuoso di rilancio dell'economia? Senza che qualcuno pensi di imporsi con un'equazione, rozza quanto indimostrata, del tipo "porto=sviluppo=felicità e ricchezza dei molfettesi" che finora non ha retto alla prova della realtà, così come non hanno retto altre equazioni, ad es. quella dei "grandi centri commerciali=convenienza=vantaggi turistici per la città" oppure l'equazione sempre verde e mai dura a morire dell'"edilizia e cemento=casa per tutti=circuito sano della ricchezza".

Gli imprenditori conferenzieri, come riportato dalla stampa, affermano che «*se non creiamo infrastrutture non verrà mai nessuno ad investire, non soltanto a Molfetta ma neanche in Italia*». Bene, troviamo qualcuno che ci dimostri, dati alla mano, e ci supporti in una pubblica discussione in città per capire se per il nostro territorio e per il nostro tessuto produttivo sia così decisiva questa infrastruttura o se non serva piuttosto, ad es. una nuova stazione ferroviaria e un nuovo scalo in zona industriale.

6. QUALE PERCORSO

L'iniziativa di lunedì 7 luglio però ha un indubbio merito oggettivo, quello di aver di fatto riaperto la discussione pubblica in città sul porto e sullo sviluppo futuro di Molfetta. Secondo noi offre un contributo sbagliato e fuorviante nel merito, un contributo che riposa su un'idea vecchia di città che ha già mostrato la corda in questi anni passati nonché basato su un'analisi della realtà locale e generale superficiale e demagogica. Di fronte a questa riapertura di dibattito non si può rimanere silenti. Non può farlo né l'Amministrazione comunale né le forze di maggioranza della città.

Registriamo, infatti, come all'indomani della vicenda giudiziaria ci sia stato un fermento cittadino sulla vicenda del porto ma all'interno del mondo della cittadinanza attiva nonché del centrosinistra e del suo popolo **sono prevalse finora due letture, due atteggiamenti**

importanti ma non sufficienti ad affrontare di petto la questione strategica. Il primo atteggiamento è stato quello di soffermarsi, a rimorchio della vicenda giudiziaria, sulla ricostruzione della gestione "privatistica" e opaca della cosa pubblica e dell'appalto. Il secondo atteggiamento è stato quello di privilegiare l'aspetto dei rischi per la salute e per l'ambiente presenti nel nostro mare e nel territorio, correlati ai lavori finora eseguiti nel cantiere del nuovo porto e, in particolare, legati alla bonifica degli ordigni bellici.

La lettura "legalitaria" da una parte e quella "sanitaria" dall'altra hanno schiacciato la terza lettura o atteggiamento, fondamentale secondo noi, ovvero quello dell'impegno a discutere ed elaborare, una ridefinizione strategica degli obiettivi e un ripensamento delle funzioni, lontani dalla logica della mirabolante "grande opera" inutile e fine a se stessa. Una lettura che abbiamo voluto mettere a disposizione a partire dalla iniziativa pubblica da noi organizzata il 13 ottobre scorso con la presentazione di un "dossier" sulla vicenda del porto alla presenza del Sindaco, segnalando ad amici e compagni del popolo del centrosinistra nei giorni a seguire che sottovalutare la questione della discussione sulla prospettiva strategica del porto o, al massimo, assimilarla per importanza alla questione "legalitaria" o "sanitaria-ambientale" avrebbe rischiato di far deperire l'interesse della città sulla vicenda.

Così è stato, e **tuttora continuiamo a registrare con sorpresa, nelle posizioni e nel dibattito della cittadinanza attiva, persino nei luoghi della partecipazione come Agenda 21, che questo tema del porto e della sua valenza strategica continua a essere sottovalutato, rimanendo un tema tra gli altri, rischiando così di indebolire la nuova visione di città e il modello di sviluppo che sono alla base del programma politico dell'amministrazione comunale, offrendo per di più spazio alle visioni della destra politica ed economica della città.**

Il nostro programma sul porto pone in evidenza tre assi fondamentali: lo scioglimento della società Molfetta Porto e il rientro nell'Autorità portuale del Levante al fine di avere un respiro strategico più largo; una commissione d'inchiesta di "tecnici" *super partes* sulla gestione dell'appalto (superata dall'inchiesta della magistratura che deve fare il suo corso) e, in ultimo, fondamentale, un ripensamento del progetto, finanche "un possibile ridimensionamento degli interventi". Sembra quasi che inconsapevolmente o meno si sia prigionieri di una Storia già scritta (ma da chi?), di una traiettoria immodificabile dalla comunità politica cittadina che invece, secondo noi, ha tutto il diritto e il dovere di dotarsi di conoscenze, approfondire la discussione collettiva e decidere sul destino del porto e della sua prospettiva. Un destino che non è già scritto ma che deve e può essere il prodotto della libertà di scelta di un'intera comunità.

Non possiamo e non vogliamo rassegnarci a portare nel futuro i segni di questa cicatrice. **Occorre dissequestrare la discussione pubblica in città sul porto al più presto.** Piuttosto che chiedere di procedere subito al dissequestro, bisogna evitare di appaltare la discussione e la decisione esclusivamente a operatori economici o delegandola di fatto alla magistratura. È necessario legare contestualmente l'ingresso nell'Autorità portuale del Levante al ragionamento strategico sui costi e sui benefici dell'opera senza escludere pregiudizialmente un ripensamento del progetto, finanche "un possibile ridimensionamento degli interventi" che potrebbe rivelarsi necessario e utile proprio ai fini degli obiettivi strategici che ci si vuole dare.

È la politica che ha il dovere-diritto di discutere, scegliere e programmare, tanto più che oggi la magistratura sta facendo il suo corso ed è possibile recuperare il gap di informazione, conoscenza, analisi, pianificazione strategica che hanno contraddistinto la destra nella gestione di questa vicenda. Un anno fa la città ha dato fiducia a un altro progetto di governo perché non ripetesse gli errori di superficialità, di demagogia, di assenza di pianificazione e discussione commessi in passato. Per noi questa rimane la bussola.

Luglio 2014

PARTITO DELLA RIFONDAZIONE COMUNISTA

Circolo di Molfetta – "Palestina libera"
www.rifondazionemolfetta.info

Piazza Paradiso 20 – 70056
Fb: Rifondazione Comunista Molfetta

