

## Francesco Munari

Con il dovuto rispetto, il libro di Paolo Costa e Maurizio Maresca non mi è piaciuto, e non ne condivido la policy sottostante.

La mappatura dell'Italia in aree logistiche proposta dagli autori è abbastanza apodittica, e purtroppo riecheggia visioni personali e *wishful thinking* che, propuginate da anni sul ruolo di Venezia, cercano oggi un sostegno di idee, che tuttavia viene esposto in modo non persuasivo, e talora senz'altro errato: non ho letto né conosco l'intera letteratura citata nel libro, ma quando – trovandomi citato (e naturalmente ringrazio gli autori) – devo prendere atto che quanto ho scritto viene rappresentato in modo difforme, o addirittura opposto al mio pensiero, mi sorge il dubbio se i riferimenti bibliografici su cui il libro dichiara di basarsi siano stati seriamente valutati, o addirittura compresi.

Nel merito dell'impostazione economico-politica, non ho nulla da aggiungere alla perfetta e lucidissima recensione di Sergio Bologna, che opportunamente è stata postata sul blog.

Mi limito ad aggiungere che occorre fare chiarezza su un punto importante, che è quello delle regole: non si può immaginare uno scenario della logistica e della portualità italiana non correlato alle regole e ai principi che disciplinano i fenomeni o la materia, a partire dalla concezione pubblica del demanio e dal valore strategico delle infrastrutture di trasporto, per finire con le norme e i principi in tema di aiuti di Stato alle imprese. Il quadro si tiene solo se questi vincoli di principio e di legge sono considerati adeguatamente: senno' si fanno idee (o parole) in libertà, che tuttavia sono dannose perché generano incertezza e scoraggiano quindi investimenti seri e di lungo periodo, come debbono essere quelli relativi alle infrastrutture.

L'idea di “pianificare dall'alto” i flussi logistici e infrastrutturali (mettendoci, a quanto pare, parecchie risorse pubbliche), per poi “scatenare i mercati” al loro interno, va quindi declinata con assai maggiore prudenza e analisi giuridica: quello che deve certamente evitare il paese è il ripetersi di sciagurati interventi pubblici a pioggia sulle infrastrutture, senza alcun reale quadro politico ed economico di riferimento, e nel quale, assai spesso, il *driver* è stato semplicemente la capacità di singoli di imporre in modo poco trasparente il proprio potere su forze politiche impreparate o conniventi (è il progetto, con rispetto parlando, della famosa piattaforma container off-shore preconizzata dal prof. Costa, irrealizzabile quanto inutile, ma che ha già trovato, se non erro, 100.000.000 euro di finanziamento pubblico in un periodo a dir poco *tight* della nostra capacità di spesa).

Una volta risolto ed eliminato alla radice questo problema, occorre poi analizzare come si può declinare il rapporto pubblico-privato (investitore), e quale ruolo deve mantenersi per lo Stato nella pianificazione, gestione e controllo degli snodi vitali del nostro sistema economico, e nello sviluppo di regole, anche e soprattutto europee, che siano coerenti con l'interesse pubblico e la ricaduta economico-sociale delle nostre infrastrutture.

Qui siamo ancora ben lontani dal trovare un pensiero condiviso. E qui dobbiamo invece lavorare seriamente.

Grazie per l'attenzione.

FM