

## EUROPEAN COMMISSION

Directorate General for Energy and Transport

Unit B2- Trans-European Network policies

## PUBLIC CONSULTATION

on the report of the High Level Group on the extension of the main trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions and the way forward (deadline: 10/03/06).

Il sud Europa organizzato può alleviare le criticità del nord Europa.

La congestione, l'inquinamento, l'incidentalità si evitano eliminando la commistione dei traffici gestendoli telematicamente, usando utilmente e correttamente i modi di trasporto e attuando una corretta distribuzione delle merci.

L'intervento deve essere integrale e sfruttare omogeneamente, anche, le opportunità derivate dalla considerazione delle relative posizioni geografiche determinanti i rispettivi vantaggi; derivanti anche dall'uso della intermodalità e della interoperabilità necessarie a ottimizzare gli itinerari di trasporto riducendo tempi e distanze eliminando ostacoli e perditempo burocratici evitando soste e percorsi inutili, migliorando la movimentazione delle merci, la loro distribuzione, evitando gli stoccaggi e adottando la consegna "just in time". La globalizzazione ha trasformato gli itinerari, ormai divenuti come la produzione, intercontinentali, oggi si produce dove costa meno e si assembla nella prossimità dei luoghi dove si consuma e eventualmente, si ricicla alla fine della vita di un bene.

E' bene considerare che ogni itinerario contribuisce alla coesione e allo sviluppo economico dei paesi direttamente interessati.

L'uso del container ha facilitato la movimentazione delle merci rendendola meccanizabile, il vantaggio maggiore di questo lo hanno avute le navi con la loro quasi illimitata capacità di trasporto in pesi e in volumi acquistando di conseguenza grossi vantaggi nei trasporti che implicano grossi trasferimenti a grosse distanze tra origine e destinazione dei beni, riducendo gli attracchi e gli scostamenti dalle rotte, limitano le fermate ai porti di transhipment ubicati in "nodi di scambio" aventi posizioni geografiche particolari con buone accessibilità, con ampie aree gravitazionali, alimentate queste anche con navi più piccole "feeder"

Il porto di transshipment è un porto altamente specializzato, con altezze d'acqua dai 14 ai 20 metri con banchine molto lunghe e particolarmente attrezzate in maniera da rendere alle navi postpanamax facile e veloce lo scarico e il carico dei container che in parte trasferiti su navi più piccole alimentano, rendendoli utilizzabili, i vecchi porti, con caratteristiche ben diverse dai porti di transshipment dove le grandi navi vengono alimentate dalle stesse navi "feeder" che questa volta fanno il percorso inverso con merci provenienti dall' area gravitazionale dei vecchi porti.

### **Domanda 1)**

Oltre il 60% del prodotto esportabile mondiale è prodotto dai paesi del "far east" e viene consumato in larghissima parte dall'America del nord e dall'Europa.

Le vie di trasferimento di questi grossi quantitativi di merci per l'America sono quelle del Pacifico, per la costa ovest, e il canale di Panama, per la costa est, oggi congestionata quella del Pacifico mentre quella di Panama non è navigabile dalle grosse navi "postpanamax" per le loro grosse dimensioni, destinate queste a divenire sempre più grandi, per questa ragione, le navi postpanamax destinate alla costa est dell'America del nord sono costrette in gran parte a transitare per il Mediterraneo come tutte quelle destinate all'Europa.

Il Mediterraneo è diventato il fulcro di importanti interscambi intercontinentali e il "Northern Range ports" e le infrastrutture di trasporto dell'Europa del nord diventano sempre più congestionate, inquinate e con molti incidenti.

Gli itinerari riportati nel rapporto del "High Level Group" definiscono completamente gli itinerari europei completando quelli del rapporto Van Miert trascurando il completamento del "Southern Range Ports" trascurando la posizione geografica dell'Italia del sud, Mezzogiorno, Sicilia e Sardegna compresa.

Non abbiamo voluto prendere in considerazione i collegamenti con gli "Euro-Asian Transport Linkages" con i Corridoi Russi, con l'Asian Highway, con la Tran Asian Railway, e con gli itinerari TraCECA, questo, perchè riteniamo che tutti questi hanno meno importanza per la soluzione dei problemi del nord Europa e perchè no anche dell'Italia del nord, rispetto a quelli del sud Europa mediterranea.

Ripetendo quanto detto nella premessa, le rotte provenienti dall'Estremo Oriente e dirette alle coste est dell'America, del Nord e all'Europa passano tutte per il Mediterraneo e particolarmente a poca distanza dalla costa sud della Sicilia, un po più distanti da Cagliari e distanti da Taranto.

La Sardegna meridionale, Cagliari, la Sicilia, la penisola Italiana, data la loro posizione geografica erano fino a qualche anno fa considerate la "periferia sud dell'Europa" ma con la funzione baricentrica nei trasporti marittimi assunta oggi dal Mediterraneo sono diventate la "porta sud dell'Europa".

Perché non completarne la funzione e sfruttarne i vantaggi che ne aumentano l'efficienza e la competitività?

Come può la Sicilia esercitare la sua vocazione di "piattaforma logistica" senza porti di transshipment?

Sono state previste dalla Comunità Europea le Autostrade del mare, il Corridoio 5, il collegamento Genova-Rotterdam, il Corridoio 1 Berlino-Palermo, in Italia, poi, sono in via di completamento il corridoio Tirrenico e Adriatico, e il corridoio Ionico e stata prevista la viabilità Siciliana e due interporti in Sicilia, funzionano i porti di transshipment di Cagliari,

GioiaTauro e Taranto che con Algeiras, Pireo e fra poco anche con Creta costituiscono un incompleto “Southern Range Ports” che è necessario completare realizzando gli “attracchi” nella costa sud della Sicilia il cui funzionamento alleggerisce la congestione del “Northern Range Ports” distribuendo le merci in modo più vantaggioso e più rapido all'Europa dell'est e a gran parte di quella centrale.

Abbiamo volutamente usato il termine “attracchi” e non porti perché convinti che di attracchi si tratta perché devono essere adibiti solo allo scarico e al carico dei containers o al loro scambio fra navi porta container e tra queste e navi feeder e i container non devono sostare in banchina dovendo essere immediatamente trasportati nelle apposite ampie aree retroportuali sistemate nel retroterra, perché l'intera Sicilia dovrebbe costituire, non solo teoricamente, una immensa area retroportuale realizzando una vasta piattaforma logistica da dove i containers movimentati, destinati, e eventualmente dopo aver subito aggiunte di valore, vengono trasferiti ai porti di feederaggio, ubicati nelle altre coste Siciliane, per proseguire il loro trasporto.

Con la costituzione del Southern Range Ports si valorizzano tutti gli altri porti Mediterranei perché ricettori di navi comuni che trasportano merci già selezionate per destinazione e itinerari certi appartenenti alla loro area gravitazionale. Si risolve il collegamento intermodale nord-sud e nord-sudest ma non quello sudovest-sudest tra Atlantico e la Transiberiana, attraverso il Mediterraneo e l'Adriatico, per questo è necessario fare delle considerazioni sul corridoio 5.

Il Corridoio 5 ha due diramazioni una per Rijeka 5b l'altra per Sarajevo-Ploce 5c. Queste due diramazioni mettono in condizione i porti di Rijeka e Ploce di esser ricettori dei traffici provenienti dai porti di transhipment Mediterranei e diretti ad est. Quindi attraverso i porti Adriatici collegati con itinerari intermodali con quelli Tirrenici si riesce ad alimentare di merci l'Europa del centro e quella dell'est in maniera più vantaggiosa rispetto al sistema del “Northern Range”.

Per il completamento del sistema di trasporti intercontinentale in direzione est-ovest, è necessario un ulteriore collegamento, alternativo trimodale, come già accennato, tra l'Atlantico e la Transiberiana che partendo da Lisbona e attraverso Barcellona, Valencia, il Tirreno, l'Italia, l'Adriatico raggiunga le coste balcaniche e da queste possa dirigersi verso nord-est a Budapest, Kiev e la Transiberiana e verso est da Ploce- Sarajevo attraverso la Serbia, la Romania, la Moldava e l'Ukraina connettersi ai corridoi Russi e attraverso il Kazakhstan raggiungere la Transiberiana.

Questo itinerario avrebbe anche la capacità di intercettare tutti i collegamenti Asiatici provenienti dal Far-East.

IL corridoio 8 considerato dal “High Level Group” una diramazione del “South Eastern Axis”, deve costituire un collegamento della “BS-PETRA” con le “Areas del Mediterraneo e dello Ionio” e con l'Atlantico tramite un percorso intermodale collegante Bari e Brindisi via Taranto, Gioia Tauro, Ponte di Messina, Trapani, Canale di Sicilia, e attraverso il corridoio Magrebino, a Tangeri e attraverso lo stretto di Gibilterra raggiungere prima Algeiras e poi Lisbona con destinazione costa est dell'America del nord e Europa del nord.

## **Domanda 2)**

Utili e necessarie le “raccomandazioni” dell'HLG che aiutano e indicano la soluzione dei problemi.

E' bene dividere le "horizontal measures" in tecniche e operazionali perché hanno oneri diversamente sormontabili e soluzioni diverse, molto onerose le tecniche legate, alla "buona volontà" degli operatori le burocratiche operazionali.

Segnaliamo, che i proposti porti di transhipment nelle coste sud della Sicilia aumentano la "massa critica" dei containers da trasportare attraverso le Autostrade del Mare.

Fatta la Sicilia "Piattaforma Logistica" da essa vengono distribuite merci sia verso nord, verso ovest, che verso est, quest'ultima direzione, causa l'ottimizzazione degli itinerari dei trasporti, è costretta ad attraversare la penisola Italiana passando dai porti Tirrenici a quelli Adriatici e sbarcata sulle coste Balcaniche prosegue verso nord- est, Kiev e Transiberiana, e verso sud-est, Romania, Moldava, Ucraina, Russia, Kazakhstan, Transiberiana e questo usando, i containers, in un modo unico di trasporto, preferibilmente ferroviario, per arrivare a destinazione senza cambiare modo al fine di realizzare vantaggi economici e valorizzando le Autostrade del Mare.

E' necessario, perciò, facilitare quanto più è possibile "l'Handling" dei containers rendendo di conseguenza i porti delle coste Italiane adatti a questo tipo di traffico onde evitare concentrazione di traffici generanti congestione.

L'HLG anche nella interoperabilità ferroviaria ha individuato due tipi di problemi:

a) tecnico: scartamento, dimensione delle gallerie, lunghezza delle piattaforme, sistemi di segnalazioni, tipo di energia etc. Il più gravoso dei quali è la diversità dello scartamento per la vastità e i numerosi tipi esistenti che però può essere superato con poca perdita di tempo se è organizzato quantitativamente, qualitativamente e in una giusta ubicazione.

L'HLG ha consigliato nel caso si tratti di containers di effettuare lo scambio dei vagoni nei centri logistici trasferendo i containers sui vagoni con scartamento giusto con il suggerimento di trasportare tutte le merci containerizzate.

Per le merci sfuse si potrebbero adoperare cassoni o pianali asportabili da movimentare come i containers

b) organizzazionali che riguardano il perditempo per il "cross bording" e gli altri ritardi burocratici.

### **Domanda 3)**

Per quanto riguarda il "Financing transport investments is a headache" si rileva che nel campo delle infrastrutture di trasporti in genere e nel campo dei porti in particolare la partecipazione finanziaria privata agli investimenti è particolarmente attiva da parte degli interessati, armatori, terminalisti, anche perché nel tempo queste operazioni sono ad alto reddito. La seconda fase del porto di Yanghsam, l'operazione del DPW, quella del porto di Tangeri denotano l'interesse in questi investimenti dimostrando una grossa attività nel campo della "Private partnership".

Ora i governi e gli enti sovranazionali dovrebbero dimostrarsi altrettanto attivi.

E' necessario, però, garantire dai rischi gli investitori specialmente nella fase di avvio perché nella fase di completamento l'opera già si garantisce da sola.

Poiché alcune opere di trasporto, specialmente strade e ferrovie, potrebbero manifestare una incapacità di reddito insufficiente a soddisfare l'ammortamento è necessario costituire un "Fondo di ammortamento unico" per tutte le attività di trasporto e stabilire un obbligo di reinvestimento di una parte degli utili in modo che il fondo abbia la capacità di sostenere gli

investimenti incapaci di soddisfare gli ammortamenti e in caso di eccesso di liquidità il Fondo è in condizione di finanziare ulteriori investimenti.

#### **Domande 4-5)**

Per evadere le domande 4 e 5 alleghiamo:

a) l'invito alla conferenza stampa di presentazione del III Forum dei Presidenti dei Consigli Provinciali delle Province del Mezzogiorno d'Italia tenutosi ad Isernia dal 2 al 4 febbraio 2006;

b) il testo della conferenza stampa tenuta a Roma presso la sede dell'Unione delle Province Italiane.

Da questi documenti si evince la proposta della costituzione di un "Agenzia Internazionale di Sviluppo del Sud Europa" e l'invito di adozione della costituenda agenzia dalla Comunità Europea.

Tale agenzia, organizzata secondo i principi di quelle europee, soddisferebbe a quanto formulato nelle domande 4 e 5 e sarebbe conforme alle direttive della Comunità Europea sul "decentramento geografico degli organi comunitari e sull'esigenza di far fronte, dando maggior risalto ed identificando meglio i compiti di cui le Agenzie sono investite e facilitando il dialogo a livello europeo o internazionale.

Roma 10 marzo 2006

Tecnitalia Engineering S.r.l.  
Carlo Di Tullio

Enti  
Patrocinanti



Unione Province  
d'Italia



Ministero per l'Ambiente



UNIONE EUROPEA

Direzione Gen.le Agricoltura



UNIONE EUROPEA

Ufficio di Rappresentanza per  
l'Italia



Ministero

per le Politiche Comunitarie



Associazione Consortile  
"TWO WORLDS FINANCE"



Camera di Commercio di  
Isernia



# Conferenza Stampa di presentazione Del 3° FORUM

dei

**PRESIDENTI DEL CONSIGLIO DELLE PROVINCE  
DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA**

Sul tema:

## **“Sviluppo del SUD EUROPA”**

- a) *Presentazione Agenzia Internazionale di Sviluppo del “SUD EUROPA”*
- b) *Inserimento del Mezzogiorno d'Italia nelle reti di trasporto intercontinentali per migliorare accessibilità, ricettività e redditività.*
- c) *Costituzione del <South Range Ports> (Sistema portuale del Sud)*
- d) *Ipotesi di finanziabilità*

ROMA 25 Gennaio 2006 ore 11

Presso UNIONE PROVINCE d'ITALIA Piazza Cardelli 4

La S.V. è invitata a partecipare il prossimo **25 Gennaio 2006 a partire dalle ore 11**, alla Conferenza stampa di presentazione Ufficiale del **III° FORUM DEI PRESIDENTI DI CONSIGLIO PROVINCIALE** che si terrà ad Isernia dal 2 al 4 Febbraio 2006

Nel Corso della Conferenza stampa sarà presentata la Costituenda Agenzia Internazionale di Sviluppo del “SUD EUROPA” promossa dall'Associazione Consortile **TWO WORLDS FINANCE** diretta dal giornalista **Domenico DI CONZA** e dai Presidenti dei Consigli Provinciali del Mezzogiorno d'Italia guidati dal Presidente del Consiglio Provinciale d'Isernia **Gino Di Silvestro**.

Alla Conferenza stampa oltre ai succitati proponenti parteciperanno:

- 1) **Angelo Marotta** – Presidente del Coordinamento Nazionale UPI (Presidente del Consiglio Provinciale di Caltanissetta)
- 2) **Carmine Pignata** – Presidente del Consiglio Provinciale di Salerno e organizzatore del 1° Forum
- 3) **Giovanni Paola** – Presidente del Consiglio Provinciale di Catanzaro e organizzatore del 2° Forum
- 4) **Nicola MARINO** – Presidente del Consiglio Provinciale di Matera
- 5) **Panfilo DI SILVIO** – Presidente del Consiglio Provinciale di Chieti
- 6) **Carlo DI TULLIO** – Studio di Ingegneria TECNITALIA di Roma

I proponenti ritengono che lo sviluppo dell'area mediterranea non può prescindere dalla integrazione degli itinerari di trasporto intercontinentali e

**Enti  
Patrocinanti**



dalla Costruzione di un sistema portuale del SUD EUROPA in questo contesto l'Agenzia è il mezzo più attuale e più accettato dagli Enti Soprannazionali.

Pertanto i lavori del FORUM avranno un'appendice programmatica ed esecutiva che vedrà sedersi allo stesso tavolo i principali attori pubblici e privati uniti dall'Unione dei Presidenti del Consiglio delle Province del Mezzogiorno d'Italia.

Certi di una Vs. attenta valutazione dell'importanza dell'iniziativa Vi attendiamo alla Conferenza e nel frattempo vogliate gradire i ns. più Cordiali saluti

*GINO DI SILVESTRO*

+ *Presidente Consiglio Provinciale di ISERNIA*

**III FORUM**  
**dei Presidenti dei Consigli Provinciali del Mezzogiorno d'Italia**  
**Patrocinato dall'U.P.I.**  
**ISERNIA**

PRESENTAZIONE AGENZIA INTERNAZIONALE DI SVILUPPO DEL "SUD EUROPA". INSERIMENTO DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA NELLE RETI INTERCONTINENTALI DI TRASPORTO, PER MIGLIORARNE L'ACCESSIBILITÀ, LA RICETTIVITÀ E LA REDDITIVITÀ (EURO-ASIAN TRANSPORT LINKAGES). COSTITUZIONE DEL "SISTEMA PORTUALE DEL SUD" (SOUTHERN RANGE PORTS). IPOTESI DI FINANZIABILITÀ.

Dal documento conclusivo del 2° Forum dei Presidenti del Consiglio delle Province del Mezzogiorno d'Italia, riportiamo la parte che ha ispirato l'obiettivo di questo 3° Forum, che ne integra e precisa i termini:

***“” La strategia, la proposta e i suggerimenti per un Mezzogiorno protagonista nel Mediterraneo.***

*I Presidenti del Consiglio delle Province del Mezzogiorno d'Italia non intendono proporre la logica dei vecchi interventi straordinari per il Sud, che poi sono diventati ordinari. Essi rifiutano la logica degli assistenzialismi e del clientelismo, per abbracciare ed individuare strumenti che consentano di avviare una strategia di sviluppo efficace e concreta.*

*In primo luogo, occorre che la programmazione, la progettazione, la concertazione, l'attuazione e la permanente revisione della strategia deliberata siano nelle mani delle Province o dei Comuni, tenendo presente il profondo riassetto in corso, per promuovere moderne politiche di sviluppo locale.*

*Senza moderne politiche di sviluppo locale, attraverso forme di accordo e di coordinamento con le Regioni, il futuro è molto grigio e, parallelamente, non c'è sviluppo se non c'è coesione.*

***Infrastrutturazione e qualificazione del territorio.***



*L'azione pubblica deve concentrarsi, oltre che su alcune fondamentali opere viarie, sulle autostrade del mare, sull'organizzazione di aree retroportuali, terminals, distriparks, ed itinerari necessari alla gestione dei prodotti.*

*I porti del Sud costituiscono il sistema portuale, che può avvantaggiare lo scarico e la distribuzione delle merci destinate al Centro Europa, così che il Mezzogiorno può in futuro diventare una enorme area retroportuale, costituendo la porta sud dell'Europa ...”*

Partendo da queste premesse, l'obiettivo del 2° Forum è quello di integrare *la funzione* delle Province del Mezzogiorno protagonista nel Mediterraneo, lanciato ad una fattiva ed utile partecipazione nel mondo globalizzato.

Tale funzione è nel coordinamento, nel completamento ed integrazione delle infrastrutture di trasporto negli itinerari intercontinentali, con il fine di avvantaggiare il trasporto e la movimentazione delle merci,

- ottimizzando gli itinerari e le loro capacità,
- eliminando le soste inutili e i perdi tempo sia geografici che burocratici,
- tenendo conto della ubicazione geografica degli specifici luoghi, della intermodalità dei trasporti,
- riducendo gli inquinamenti, la incidentalità e l'attuale congestione (questa, particolarmente, anche evitando la commistione dei traffici).

Tutto questo va realizzato tenendo presente l'esistente, collegando tratti di vie già funzionanti evitando colli di bottiglia, e tratti già congestionati sfruttando l'intermodalità, privilegiando le ferrovie e le autostrade del mare.

Tutti gli itinerari intercontinentali oggi esistenti, particolarmente quelli nord-sud est, che attraverso il Caucaso e l'Asia Centrale sono destinati a raggiungere il Mare del

Giappone, passano al di sopra delle Alpi e dei Pirenei, trascurando il Mediterraneo e privilegiando il Mar Nero connettendosi (quelli che attraversano la Russia e il Kazakistan) con la Transiberiana trascurando i Balcani, la penisola e le isole italiane, e la penisola iberica, trascurando cioè gli itinerari est-ovest al di sotto delle Alpi e dei Pirenei.

Attualmente, gli itinerari predetti costituiscono i “collegamenti intermodali di trasporto euro-asiatici” ed intercettatori, nel sud-est dell’Europa, di tutti gli itinerari intermodali provenienti dal lontano Est e sono l’alternativa alle rotte “tutto mare” che, attraverso il canale di Suez, il Mediterraneo e lo Stretto di Gibilterra, collegano il lontano Oriente alla costa est dell’America del Nord e alle coste dell’Europa del Nord.

Con il container (che ha rivoluzionato il modo di trasportare) le navi con capacità di grossi volumi e grossi pesi diventano sempre più grandi e più veloci, hanno ridotto di molto le rotte, rendendole più efficienti, sia dal punto di vista economico che del tempo.

Oggi, per un nave che trasporta migliaia di containers, le rotte devono essere sempre più dirette e con accosti ridotti, occorrono

- sempre più porti localizzati in punti geografici particolari,
- porti sempre meno congestionati e più attrezzati per ridurre i tempi di movimentazione dei carichi,
- sempre più nodi per la distribuzione.

Il Mediterraneo è diventato il fulcro delle rotte marittime atlantiche e il Mezzogiorno d’Italia è diventato la “ *Porta Sud dell’Europa* ” : ma i porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto nei prossimi anni non saranno capaci di evitare la loro congestione e quella delle loro infrastrutture di accesso.

*E’ gioco forza attrezzare anche i porti della costa sud della Sicilia* che ha la vocazione di divenire un’utile quanto necessaria piattaforma logistica ed una immensa area retroportuale, se si vuole soddisfare la futura domanda di trasporto.

Per quanto detto, è *necessario creare o inventare porti di transhipment nella costa sud siciliana*, che è dirimpettaia delle rotte “ pendulum ” delle grosse navi porta containers e quindi in grado di ridurre al minimo il loro scostamento dalle medesime rotte.

In questi porti di transshipment

- si caricheranno merci provenienti dall'Europa centrale ed orientale, che approderanno negli altri porti di raccordo siciliani,
- si caricheranno merci provenienti dall'America del nord, dall'Europa del nord, da quella orientale balcanica e dal lontano Oriente,
- tutte saranno gestite (e all'occasione avranno anche valore aggiunto) nella grossa piattaforma logistica siciliana.

*E' necessario attrezzare e specializzare i porti adriatici e tirreni della penisola,* migliorandone l'accessibilità e dotandoli di raccordi ferroviari che portino sottobordo i binari, ottimizzando la movimentazione delle merci, particolarmente i containers.

Migliorati ed adeguati i porti di raccordo, realizzati i porti di transshipment della costa sud della Sicilia (insieme con i porti di Algeiras, Cagliari, Taranto, la eventuale Creta e Pireo) si può dire di aver realizzato il “ *Sistema Portuale del Sud* “ che, quando funzionerà, sarà tale da contenere la congestione dei porti e delle relative infrastrutture del Nord Europa e di quelle americane della costa ovest, particolarmente i porti di Los Angeles e Long Beach (questi ultimi, completamente

congestionati al punto da costringere numerose navi giramondo provenienti dall'Asia ad utilizzare la rotta atlantica attraverso il Mediterraneo).

Che strano, il Mezzogiorno sta prendendosi la sua rivincita!!!

Se si insiste a non attrezzarlo, l'Europa del Nord ed il sistema portuale del nord saranno sempre più congestionati ed inquinati e ne sarà influenzata anche la congestione del trasporto di merci tra le coste Ovest e quelle Est dell'America del Nord.

*L'ipotesi di finanziamento è quella di far ricorso a capitale privato ed a quello degli Enti soprannazionali, ricorrendo al progetto di finanza;* è necessario che i predetti Enti ed i Governi nazionali forniscano le garanzie durante la fase della realizzazione delle opere e che l'estinzione delle anticipazioni avvenga attraverso un fondo comune di ammortamento. Il tutto è da studiare in termini finanziari.

E il Mezzogiorno d'Italia, organizzato ed attrezzato a piattaforma logistica, avrà risolto i suoi problemi.

Il compito a cui oggi vogliamo chiamare i Presidenti delle Province del Mezzogiorno d'Italia è di riuscire a realizzare questo che, per molti versi, può essere definito *miracolo*.

In forza di ciò, proporrò al 3° Forum dei Presidenti dei Consigli Provinciali del Mezzogiorno d'Italia di sollecitare la Comunità Europea ad adottare la nostra costituenda Agenzia, trasformandola in una "***Agenzia Europea per lo Sviluppo del Sud Europa***", perché essa C.E., giovandosi della partecipazione di tutte le Province del Mezzogiorno d'Italia e del Sud Europa, possa gestirne lo sviluppo usufruendo della

partecipazione degli Enti Provincia, tecnicamente e amministrativamente più informati del territorio e più direttamente a contatto con i Comuni e con i cittadini.

Questa partecipazione permette, quindi, alla C.E. di usufruire di una più diffusa conoscenza tecnico-amministrativa del territorio e di rendere i cittadini edotti, e di conseguenza responsabilizzati, al fine di evitare qualsiasi azione di dissenso dovuta alla poca partecipazione ed alla poca conoscenza della necessità ed utilità degli interventi.