

Trapani diventa la 'porta italiana' dei traffici e dei collegamenti con l'Africa



TRAPANI – Trapani diventa la porta “legale” italiana dei traffici e dei collegamenti da e per l’Africa. Il porto della Sicilia occidentale ha “ufficializzato” oggi questo suo ruolo grazie allo sblocco e al completamento di lavori che erano al palo da anni e che hanno consentito allo scalo marittimo, ma anche alla città, di realizzare un nuovo waterfront ridisegnando il suo affaccio a mare, di completare il terminal per l’accosto dei fast ferries e degli aliscafi, di riqualificare il nuovo terminal crociere, di attuare lavori di dragaggio di fondali (per un valore di 67,7 milioni di euro) che non erano oggetto da secoli di un intervento di questo tipo, e di presentare il progetto scaturito da un concorso di idee per la nuova base per la nautica da diporto.

Ma i lavori di Trapani rappresentano anche la punta dell’iceberg di una stagione che sta segnando un cambiamento epocale nella gestione e nella realizzazione dei lavori pubblici in Sicilia e segnatamente nei porti della Sicilia Nord occidentale, creando a tutti gli effetti un precedente a livello nazionale. L’Autorità di Sistema Portuale competente sui porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle, ha infatti, sotto la guida del Presidente Pasqualino Monti, sbloccato infrastrutture per 837 milioni di euro (al palo da decenni) e realizzato in quattro anni 488 milioni di euro di opere già collaudate.

La presentazione si è tramutata quindi in una doppia occasione: da un lato, quella per confermare che “si può fare”, come accaduto e sta accadendo nei porti della Sicilia nord occidentale; dall’altro in un possente j’accuse al sistema che, a fronte di una politica impegnata nella semplificazione e nella realizzazione delle nuove opere, si scontra con un apparato burocratico in grado sempre e comunque di bloccare tutto.

Monti ha denunciato l’esistenza di un Codice bizantino degli appalti, con norme di semplificazione che si scontrano con burocrazia ministeriale, giungla dei finanziamenti, giungla delle rendicontazioni, passaggio infinito tra impegno di spesa e spesa reale.

Monti ha ricordato come le Autorità di Sistema Portuale attendano dal 1994, da 29 anni, un codice di comportamento su temi come le concessioni e attendano anche la definizione di uno status giuridico differente da quello di Enti pubblici non economici che le condanna a non potersi confrontare sul mercato. Monti ha infine ricordato come le Autorità portuali, che dovrebbero essere imprese che realizzano e vendono nel mondo il prodotto porto, siano quasi automaticamente sospettate se svolgono attività di promozione.

Il Presidente dell’Autorità portuale, che è stato nominato dalla Presidenza del Consiglio, commissario per due opere quali il nuovo bacino di carenaggio per costruire navi e l’interfaccia porto-città nel porto di Palermo di altissimo valore per la Sicilia, ha riassunto come anche la funzione commissariale possa essere vanificata nei fatti dall’apparato burocratico. Nel caso dell’interfaccia porto-città è stata sufficiente la firma di un funzionario ministeriale per privare l’intervento dei fondi che erano stati destinati. Nel caso del bacino di carenaggio, quello che dovrebbe consentire a Palermo di costruire navi da crociera, lo stato dell’arte è ancora più paradossale: il finanziamento per 81 milioni è stato spalmato su 15 anni e quindi su tempi incompatibili per un’opera per la quale comunque il porto non può ricorrere a mutui bancari, perché gli sono preclusi dall’impossibilità per Enti pubblici di fornire garanzie alle banche. In entrambi i casi solo nuove norme legislative, con sette mesi di ritardo, consentiranno forse di far partire i lavori.

Monti ha anche indicato nella riforma portuale, in quella della pubblica amministrazione e in quella della giustizia, le scelte emergenziali senza le quali anche il PNRR sarà costretto a percorrere una rotta ad altissimo rischio

E dall’intervento del presidente Monti è emerso anche un atto di accusa all’ambientalismo di slogan, con la denuncia della totale inutilità degli stanziamenti milionari per elettrificare le banchine portuali, quando tutto il naviglio mondiale si sta orientando verso scelte energetiche diverse e il costo dell’energia elettrica alla quale le navi dovrebbero collegarsi sarà fuori mercato.