

# I porti di Trapani e Palermo mettono a terra 800 milioni di investimenti in 4 anni

Redazione Panorama

Il mare della Sicilia Nord occidentale diventa la porta legale italiana dei collegamenti da e per l'Africa. Il sistema portuale siciliano ha ufficializzato oggi il nuovo ruolo grazie allo sblocco e al completamento di lavori che erano bloccati da anni.

Il progetto ha permesso allo scalo marittimo di Trapani, 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.

PUBBLICITÀ

I lavori di Trapani rappresentano l'inizio di un cambiamento nella gestione e nella realizzazione dei lavori pubblici in Sicilia e nei porti della parte Nord occidentale della regione. 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 e realizzato in quattro anni 488 milioni di euro di opere già collaudate.

La presentazione, che si è tenuta a Trapani al Museo Regionale Agostino Pepoli, ha segnato da un lato la conferma che si può cambiare, come dimostrato dal presidente **Monti** ma ha anche puntato il dito, con un potente 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 e 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.

Il presidente **Monti** ha anche sottolineato come l'apparato burocratico blocchi i sistemi e vanifichi i fatti. Nel caso dei lavori dell'interfaccia porto-città è stata infatti sufficiente solo 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.

*©Riproduzione Riservata*