

AdSP del mare della Sicilia Occidentale, sbloccati in 4 anni lavori per 837 milioni di euro

10 dicembre 2021 [Redazione Seareporter.it](#)

Pasqualino Monti denuncia il rischio burocrazia anche sui progetti del PNRR

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.

Anche **Assarmatori** presente all'evento con il Consigliere **Matteo Catani, CEO di Grandi Navi Veloci**, intervenuto principalmente sul tema del **PNRR**: "Di primaria importanza il rinnovo delle flotte ed il **refitting dei traghetti**, così come anche il **Cold Ironing**. Sono tutte infrastrutture fondamentali. Sul rinnovo delle flotte, in particolare, essenziali appaiono le reti Ten-T che assicurano i collegamenti. E' impossibile pensare ora di **fare tutti traghetti nuovi**. Occorre una "**aspettativa**" ed attuare gli interventi di refit in direzione della **transizione ecologica**".