

Dragaggi e sviluppo, Monti: "La burocrazia portuale è un tumore"

All'evento annuale "Noi, il Mediterraneo" dell'autorità portuale di Palermo si è parlato soprattutto della necessità di semplificare le autorizzazioni e di realizzare il ponte sullo Stretto, come ribadito da Salvini



a cura di **Paolo Bosso**

«Quando si parla di autorità portuali si parla di fatto di un'azienda, non solo di un ente pubblico non-economico. Non è possibile qualificare così un porto che si muove sul mercato». Lo ha detto Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia Occidentale, in apertura del convegno annuale "Noi, il Mediterraneo, 12 mesi all'anno", organizzato dall'Adsp, che ha visto gli interventi, in remoto per via del Consiglio dei ministri in corso, del ministro della Protezione civile e del mare, Nello Musumeci, e del ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, e la partecipazione, tra gli altri, del politologo Edward Luttwak e del giornalista Paolo Mieli. «La riforma dei porti del 2016 - continua Monti - è stata mortificata inserendola nella riforma della pubblica amministrazione, perché si è resa un'autorità portuale ostaggio di criteri burocratici folli, soggetta a giudizi esterni che non conoscono questa realtà. La burocrazia è un tumore, sotto questo punto di vista. Bisogna tornare a riformare i porti, che sono realtà speciali che realizzano prodotti per il mercato. Non sono affezionato a una specifica forma giuridica, l'importante è guardare al modo in cui si muove un porto italiano e adattarne la forma opportuna».

L'esempio emblematico della tremenda lentezza con cui i porti italiani programmano semplicemente l'ordinario sono i **dragaggi**. «I ricavi dell'autorità di sistema portuale di Civitavecchia sono aumentati del 300 per cento quando ne ero presidente prima di insediarmi qui, nel 2018. L'occupazione diretta e indiretta è passata da 19 mila a 23 mila persone. E lo Stato come ti ringrazia? Bisognava dragare 2 milioni di metri cubi a Civitavecchia, pagando milioni di euro una

draga che arrivava da Panama. Avevamo tutte le autorizzazioni, tranne il VIA [Valutazione d'Impatto Ambientale] del ministero dell'Ambiente, cosa che ha comportato il sequestro del cantiere e un'indagine nei miei confronti per falso ideologico. Risultato, l'indagine viene archiviata e l'opera è costata milioni di euro in più rispetto a quanto si sarebbe dovuto spendere».

Come si semplifica questo apparato? Mettendo mano al codice degli appalti, con una legge speciale? «Semplificare - continua Monti - significa accorciare la filiera, avere pochi interlocutori, non mettere a disposizione molti luoghi di incontro tra corruttore e corrotto, ma soprattutto ridurre le pratiche di autorizzazione ambientale. Su questo siamo un paese incivile. I 45 giorni che ci raccontano per avere un VIA diventano anni. È vergognoso che per iniziare i dragaggi nel porto di Termini Imerese si debba aspettare 14 mesi per un'autorizzazione del genere. Un paese che non crea un luogo privilegiato per l'industria portuale, che non ha materie prime ma le importa, rischia di morire».

Nel 2018 l'autorità di sistema portuale che fa capo a Palermo ha presentato un piano industriale. «Abbiamo messo a terra - spiega Monti - circa **5 miliardi di euro di opere**, realizzato quattro terminal in cinque porti, demolito vecchi capannoni e creato tanto spazio. Nei porti di Trapani e Termini Imerese abbiamo avviato i dragaggi, mentre a Palermo sono terminati. Il nostro compito è di costruire infrastrutture che diventino un prodotto appetibile sul mercato. Per farlo abbiamo avviato una profonda promozione per comunicare questo prodotto al mercato. Il mercato ha risposto immediatamente e il nostro strumento per entrare nel mercato sono le concessioni, su cui abbiamo lavorato duramente. Prima della pandemia e della guerra abbiamo programmato chiudendo due partenariati pubblico-privato, mostrando come le imprese debbano investire e il pubblico creare gli spazi per farlo. Nel 2018 abbiamo portato con una società privata a un efficientamento energetico, puntando nel 2026 ad essere autonomi, in un contesto nazionale in cui è molto difficile riuscirci».

Nel suo intervento, Musumeci ha sottolineato l'importanza per Palermo di **entrare nel sistema del turismo congressuale e fieristico**, «forti del fatto che si possono fare anche d'inverno. Da presidente della Regione [tra il 2017 e il 2022] avevo stanziato un finanziamento di 10 milioni di euro per far entrare la città in questo circuito. Assieme a un centro congressi nell'ente fiera di Palermo, vorrei che venisse riqualificato l'istituto Roosevelt, l'ex cotonificio, l'Albergo dei poveri. Infine, la riqualificazione del museo Salinas. C'è tanto lavoro da fare ma Monti e l'autorità portuale hanno aperto un nuovo capitolo».

In linea con la necessità di sviluppare in tempi ragionevoli i porti e renderli un'industria organica al territorio, Salvini è tornato a ribadire l'importanza di realizzare il **ponte sullo Stretto di Messina**, opera che trova ormai oggi un consenso trasversale. «Non è solo un ponte per Messina, è un diritto dei siciliani, è un collegamento tra la Sicilia e Berlino, così come sottolineato dalla Commissione europea. Un'opera di cui se ne parla dal 1969 e che alla Sicilia costa di più non averlo che averlo. Nelle prime settimane del 2023 lavoreremo su un progetto che porterebbe a un risparmio di 140 mila tonnellate di anidride carbonica l'anno. L'obiettivo è posare la prima pietra entro i prossimi due anni. Gli enti locali sono tutti d'accordo. Conto di terminare il mio mandato con i lavori in buono stato di avanzamento». Ci vorrà una legge speciale o basterà il Codice degli appalti?, hanno chiesto in sala i giornalisti moderatori Luca Telese e Nicola Porro. «Ci lavoreremo - ha risposto Salvini - C'è chi ritiene idoneo il modello Genova, chi quello con società dedicate come quella per lo Stretto di Messina. Il ponte accelera le infrastrutture collegate: la qualità delle strade e i tratti ferroviari, soprattutto l'alta velocità calabrese. In linea generale, semplificare e ridurre gli uffici non aumenta la corruzione, il contrario».