

Fincantieri costruirà cruiser anche a Palermo

Azienda e autorità portuale si impegnano al 2023. Accordo di concessione con Msc e Costa Crociere. Ma la burocrazia dei controlli è una tenaglia



Il porto di Palermo

di **Paolo Bosso**

Nel 2023 lo stabilimento Fincantieri del porto di Palermo realizzerà la prima nave da crociera moderna. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, nel corso del convegno Noi, il Mediterraneo, tenutosi giovedì nel capoluogo siciliano.

Tutto ciò sarà possibile grazie a lavori di ammodernamento, a spese dell'autorità di sistema siciliana, e all'impegno di due dei principali armatori del settore, Msc Crociere e Costa Crociere, che nel corso della manifestazione hanno firmato un accordo di affidamento da parte dell'Adsp per una concessione trentennale da un milione di euro l'anno per la gestione di questo traffico passeggeri. Un documento firmato da Monti; Pier Francesco Vago, executive chairman di Msc Crociere, e Beniamino Maltese, Senior vice president di Costa Crociere.

Secondo il direttore Navi Mercantili di Fincantieri, Luigi Matarazzo, il ripristino dello storico bacino di carenaggio «è un primo passo per portare queste navi a Palermo, ma ci vuole anche l'indotto, dall'alberghiero all'impiantica. Da parte nostra, ce la metteremo tutta». «Scuola nautica, specializzazione, al nostro intervento statale e a quello privato di Fincantieri bisognerà aggiungere un rilancio a un ampio circolo dell'indotto, ridando dignità alla navalmeccanica», aggiunge Monti.

Al convegno erano presenti anche il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, e quello di Assarmatori, Stefano Messina, che hanno partecipato a una tavola rotonda moderata dai giornalisti Nicola Porro e Luca Telese, con un intervento del collega Gian Antonio Stella sulle lungaggini della burocrazia nella realizzazione delle opere portuali, in particolare i dragaggi.

Un porto più ordinato

Il sistema portuale di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, amministrati dall'Adsp siculo occidentale, sta programmando e investendo parecchio per rinnovare le strutture e rilanciare i commerci. In primo luogo, sta riorganizzando gli spazi e le concessioni per mettere un po' d'ordine nei vari comparti industriali, principalmente nel turismo, nella cantieristica, nel ro-ro, nell'autotrasporto e nel magazzinaggio, oggi tutti un po' sparsi. È in atto una razionalizzazione urbanistica e portuale degli spazi, cosa che sta già portando benefici. Da qualche mese, per esempio, il traffico pesante è stato concentrato nella zona occidentale, mentre prima era spalmato lungo tutta la costa.

Da quando Monti si è insediato, il sistema portuale della Sicilia occidentale ha avviato 45 cantieri, concludendo anche lavori bloccati da decenni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo porto di Palermo. Le entrate dell'authority sono cresciute da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni quest'anno. Discorso simile nell'occupazione dove sono state tagliate le ore di cassa integrazione. Le giornate lavorate sono passate da 13,664 del 2017 a 16,690 del 2019. Le Indennità di Mancato Avviamento sono scese da 10,059 ore del 2017 a 3,136 del 2019.

La burocrazia dei controlli

Tutto questo è reso possibile a un prezzo, sottolinea Monti: l'esposizione a una burocrazia dei controlli e delle procedure che nel tempo si fa sempre più bizantina anziché semplificarsi. Il presidente dei porti siciliani occidentali ha puntato il dito contro i danni di questa caratteristica endemica del sistema pubblico italiano, che secondo lui la riforma dei porti del 2016, pur ridando slancio alla portualità con le autorità di sistema portuale, ha peggiorato la situazione inserendoli in una riforma della pubblica amministrazione, accentuando un contenimento del debito che, secondo Monti, frena gli investimenti e non sviluppa il Prodotto interno lordo. «L'esperienza di Palermo – ha detto Monti – sta dimostrando che si può fare, anche se ciò comporta per chi gestisce la cosa pubblica, e in particolare i porti, l'assunzione di rischi personali». Monti si riferisce alla possibilità che il funzionario pubblico, di fronte alle lungaggini burocratiche, vada a compiere illeciti amministrativi al solo fine di velocizzare le procedure, anche se, quando si tratta di illeciti per violazione formale, «nessuno è mai stato condannato», sottolinea il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, anche se la grave conseguenza di questa barabanda di norme stratificate è che «di fronte a questa complessità al funzionario pubblico conviene non fare nulla». Nel ricordare i tempi biblici per l'inizio dei lavori di un'opera marittima sopra soglia, nonché la follia della normativa sui dragaggi, Monti ha rilanciato l'idea di un ordinamento speciale che consenta ai porti di rispondere nei tempi che il mercato richiede alle istanze dei grandi operatori, generando ricchezza per il territorio.