

Palermo, ombelico del Mediterraneo: il porto di Monti ha cambiato faccia

Convegno-apoteosi per il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale che tira le somme sui risultati già ottenuti ed alza l’asticella della sua sfida palermitana fino a ribaltare completamente uno scalo ‘dimenticato e negletto’ Fincantieri farà nuove costruzioni nelle navi da crociera anche dallo stabilimento di Palermo



Dal nostro inviato

Palermo – Non è stata probabilmente una scelta casuale quella di collocare a stretto ridosso del Natale il piccolo summit ‘Noi, il Mediterraneo’, che replica quello di esordio del luglio 2018.

Organizzando, senza lesinare spese e sfarzo, un evento da grandeur francese – tra ville patrizie da Gattopardo per la cena di gala e per la location del congresso, e quelle auto di lusso anche per i transfer coerenti ad un certo stile di vita – Pasqualino Monti si è fatto proclamare sul campo nuovo Re di Palermo (versante economia).

Ma la sua non è stata una nomina meramente sulla fiducia, bensì un’attestazione dei dati di fatto, ovvero sui risultati raggiunti in questa prima metà abbondante del suo mandato quadriennale iniziato nell’estate del 2017.

Dall’avvento due anni e mezzo fa nel maggiore (ma un po’ paludato e obsoleto) porto della Sicilia del nuovo Re Mida dei porti (o forse, visto il periodo natalizio, più un Gesù Bambino?) è innegabile che lo scalo palermitano abbia

radicalmente cambiato faccia, fino a diventare (se verranno realizzati i numerosi progetti messi in pista) al contempo un bel biglietto da visita per la sesta città d'Italia e un nuovo motore socio-economico di un territorio storicamente depresso sotto diversi profili.

Perché è innegabile che Monti sia giovane, bello e fortunato; ma è anche, da sempre, un abile procacciatore di affari, capace di far convergere su un porto confuso come quello palermitano - che era rimasto alla periferia dell'impero anche per la scarsa dimestichezza e proattività dei suoi precedenti amministratori - valanghe di soldi, interessi e iniziative, reiterando quella capacità di approfittare di finanziamenti piovuti da ogni dove che, in realtà, era un dato comune a tutti i presidenti di autorità portuali di Civitavecchia saliti al potere dal 1994 in poi (da Nerli a Moscherini fino a Ciani), sfruttando la splendida rendita di posizione dello scalo di Roma.

Insomma la sfida palermitana di super-Pasqualino sembra già ampiamente vinta prima ancora della scadenza del suo primo mandato; e chissà se al prossimo giro di valzer il manager pubblico di origine ischitana vorrà accettare una riconferma (che apparirebbe quasi scontata), o piuttosto - viste le sue sconfessate ambizioni personali e politiche - miri a qualcosa di più in alto...

Nel frattempo Monti si gode la sua grande festa di fine dicembre, cui ha invitato mezzo mondo che conta in Italia nei settori dell'industria, del marittimo e delle istituzioni politiche.

Poco importa che abbiano dovuto marcare visita alcuni grossi nomi - dal ministro dei trasporti De Micheli al presidente della Regione Sicilia Sebastiano Musumeci - perché il messaggio è stato comunque dato chiaro e forte.

Spetta proprio alla ministra piacentina avviare i lavori con un videomessaggio in remoto; De Micheli conclude i saluti di prammatica augurandosi che "si aprano presto tanti cantieri di lavoro in Italia"; e che si chiudano altrettanto presto, aggiungiamo noi.

È molto forte l'endorsement del sindaco 'forever' Leoluca Orlando, che 'minaccia' di restare in sella sino al 2050 raccogliendo scherzosamente la battuta d'attacco della premiata ditta Luca Telese & Nicola Porro, i due giornalisti TV d'assalto, ingaggiati per imbastire un talk show quasi inedito per il settore marittimo-portuale, che ironizzano sull'immarcescibile primo cittadino siculo ("c'era già nella notte dei tempi"), seduti come due irriverenti scolaretti ad una scrivania d'epoca "dove - preannunciano - tra poco si firmerà la storia del porto di Palermo"; in concreto, il tavolo dove si apporrà la firma dell'atto concessorio del terminal passeggeri al binomio MSC-Costa Crociere.

"Palermo è il futuro" esclama roboante Orlando. "Siamo una città medio-orientale in Europa, vogliamo diventare la Beirut del Vecchio Continente; siamo moderni, i più cablati di tutti e abbiamo meno crimini della media italiana, insomma non siamo più la capitale della mafia e stop.

E da quando è arrivato Monti anche il porto è cambiato, da così a così. Basta guardare al grande progetto di Fincantieri, sono finiti i tempi in cui 20 anni fa dovetti supplicare Guido Grimaldi Senior a fare qualche nave anche qua per dare lavori agli operai" conclude il sindaco, prima di cedere la parola all'Ammiraglio Roberto Isidori, insediato da un anno quale Comandante del Porto, per i canonici saluti istituzionali.

In platea, Mario Mattioli (Confitarma) e Stefano Messina (Assarmatori) chiacchierano amabilmente fianco a fianco; chissà che non siano i prodromi di una clamorosa 'reunion' sul fronte diviso degli armatori, tipo quella che ha sancito l'agognata riappacificazione tra Nautica Italiana e Ucina appena siglata...

E poi c'è una fetta della galassia-Aponte, di cui peraltro anche Messina fa parte insieme al gruppo di Assarmatori (col segretario generale Alberto Rossi), a fare da scorta a Pierfrancesco Vago, numero uno di MSC Crociere - che di lì a poco sarà impegnato in una tavola rotonda, peraltro molto morbida, con Beniamino Maltese, Vice Presidente di Costa

Crociere – col vertice della controllata GNV, il managing director Matteo Catani, e con Luigi Merlo, presidente di Federlogistica.

Tra gli armatori locali, presenti Vincenzo Franza (Caronte & Tourist), Alfredo Barbaro (Finaval) e Alessandro Russo (Rimorchiatori Laziali).

In ambito portuale sono schierati il nuovo e il past president della rinnovata AdSP di Messina, rispettivamente Mario Mega e Antonino De Simone.

Per gli agenti marittimi, il binomio alla testa di Federagenti, il presidente Gian Enzo Duci e il segretario generale Marco Paifermann, oltre ai consiglieri Alessandro Santi di Venezia e Julia Fernandez di Cagliari; in rappresentanza dei privati di Trapani, fa capolino l'operatore portuale multitask Gaspare Panfalone (Sanges-Trident), da Catania Luigi Pandolfo (EST) e da Genova Sergio Senesi (Cemar).

In extremis giunge anche Maurizio Lupi, ex ministro dei trasporti, sempre vicino al settore, citato da Monti per la disponibilità a collaborare fattivamente.

L'ospite più atteso è il Presidente di Confindustria Vincenzo Boccia – arrivato appositamente dalla logisticamente scomoda Matera - che non tradisce le attese, trasformando il suo intervento in un arringa politica da Masaniello degli industriali, sottoscrivendo in toto la politica di sviluppo economico professata da Monti.

E quando il padrone di casa viene chiamato a calcare il palco di Villa Tasca, il terreno è ampiamente preparato per una grande performance strappa applausi, anche con la complicità di un ottimo filmato introduttivo che riepiloga le opere già fatte e soprattutto quelle da fare a Palermo.

“Questo porto era un suk di disordinate economie, ora sta diventando una realtà moderna e razionalizzata, rafforzando le proprie infrastrutture, recuperando il rapporto con le borgate marinare, con nuovi spazi di waterfront resi vivibili anche per i palermitani, in un'ottica di interazione tra città e scalo marittimo” esordisce l'ex enfant prodige della portualità italiana, che trasforma in finanziamenti pubblici (da Roma, da Bruxelles e da Palermo) quasi tutto ciò che progetta.

La sfilza di progetti completati e di quelli in corso è numerosa.

Spiccano l'espansione degli spazi per i passeggeri delle crociere alle banchine Sammuzzo, Piave e Vittorio Veneto (nuova stazione marittima dedicata agli aliscafi, secondo terminal crociere e rinnovamento della vecchia stazione marittima) grazie anche alla demolizione avvenuta dell'antico silos; la creazione di varie marina per yacht a Villa Igea, Marina Bay e Arenella; la passeggiata al Foro Italico; il riordino delle banchine commerciali Puntone e Quattroventi; il ‘salpamento’ (taglio) del molo frangiflutto per agevolare la manovra delle grandi navi da crociera; lo spostamento dei bacini galleggianti; e soprattutto tanti dragaggi, l'operazione più necessaria ed insidiosa, anche a livello di onerosità. Ma la lista della spesa che Monti presenta all'attenta audience contempla anche gli altri tre porti che ricadono sotto la giurisdizione di quello capoluogo: Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.

Per il primo – la ‘falce caduta in mare’, che ha ormai abdicato ai suoi aneliti ‘irredentisti’ e naviga sereno sotto l'ala protettiva palermitana - è previsto un ampio dragaggio, la realizzazione di un nuovo terminal multipurpose al Molo T, la rettifica del Molo Garibaldi per poter ormeggiare navi da crociera più lunghe, la costruzione di un nuovo terminal crociere.

Qui il presidente dell'AdSP siculo occidentale ha già messo in carriera l'avvenuto completamento del nuovo terminal per i fast ferry che vanno alle isole Egadi, “un patrimonio da 2 milioni di passeggeri che meritano dignità, da trattare adeguatamente”.

Anche al porto satellite di Termini Imerese - 'granaio di Sicilia' - sarà fondamentale fare un dragaggio a -10 metri coi fondi PON nonché completare il molo sopraflutto e di sottoflutto, mentre il Molo Trapezoidale vedrà la banchina Veniero destinata alle crociere di nicchia ed ai ro-ro.

Il cruccio di Monti è però quanto resta a spasso: "la FIAT ha abbandonato un capannone da 160mila mq dove si può fare logistica, stiamo parlando con industrie, anche se non ricade nella nostra giurisdizione; ideale sarebbe destinarlo a nuova produzione anche per far rinascere l'occupazione".

A Porto Empedocle "la prima mossa è demolire la banchina Sciangula e quindi realizzare il nuovo terminal passeggeri sulla banchina nord; anche qui indispensabile sarà dragare a fondo. E poi vogliamo un terminal multipurpose al Molo Crispi e un deposito costiero LNG".

In tutto, il cassetto dei sogni siciliani contiene 45 cantieri da aprire o aperti per la fantastica cifra di 645 milioni di euro nell'intero poker portuale, di cui il 60% circa (387 milioni) a Palermo.

Le esose pretese di Monti sono accampate su dati di crescita vertiginosa, seppure tutti da verificare.

In particolare, le entrate dell'AdSP si sarebbero moltiplicate di circa 6 volte dal 2017 (25 milioni di euro) al 2019 (153 milioni), ma non è chiaro se il dato di due anni fa fosse riferito solo al porto capoluogo. E, in ogni caso, quali cespiti siano registrati alla voce 'entrate': forse anche finanziamenti ricevuti in dote?

A prescindere da tali osservazioni, quali che siano i numeri commensurabili, il passo è senz'altro da marcia sostenuta. "Qualcosina l'abbiamo fatta negli ultimi anni, e mi compiaccio dell'ideale rapporto instaurato col primo cittadino: è costante, se non proprio quotidiano, il confronto con Orlando. Il problema è a Roma; purtroppo ci vogliono 5 anni in media in Italia per varare qualunque opera, e per i dragaggi occorrono 3 anni solo di analisi. Noi accorciamo i tempi, perché ci assumiamo certe responsabilità, ma tutte le sere prima di andare a dormire preghiamo che nessuno faccia ostacolo o ricorso.

La burocrazia rappresenta un muro invalicabile, anche se a Palermo proviamo a sconfiggerla, riuscendoci. La questione sarebbe risolvibile: basterebbe scrivere per i porti un Ordinamento Speciale. La classe politica non si deve prendere il consenso mandando in galera tutti, ma avviando manovre accorte per una semplificazione reale; occorre scegliere le persone giuste nei posti giusti" si slancia Monti, quasi scendendo su un terreno di campagna elettorale, prima di virare a dritta su questioni globali.

"Sul tema dell'infrazione italiana dei porti alle norme UE, vogliamo ricordare che le ferrovie tedesche, così come quella cantieristica, hanno usufruito degli aiuti di stato?

E poi basta, per favore, continuare a porre l'equivalenza tra il porto di Rotterdam e la miriade di porti italiani, spesso raccontata dai politici; è un paragone che non regge perché abbiamo un sistema diffuso sul territorio.

Il nostro processo di infrastrutturazione è governato dal centro dallo Stato da 25 anni.

L'errore madornale dunque è dimenticare che l'industria principale del Paese, che vale il 3% del PIL non deve essere inserita nella pubblica amministrazione (*come da elenco Istat, nda*).

È prevalso un indirizzo burocratico su quello politico da parte di quei funzionari che non hanno idea del senso strategico delle iniziative ma che purtroppo applicano le norme pedissequamente. La discussione misera sulla natura giuridica del Paese è l'ennesima battaglia di retroguardia perduta; non dobbiamo fare notizia con gli stanziamenti decisi, ma con gli investimenti completati in opere".

Dulcis in fundo, arriva il tanto atteso momento della firma sull'atto di aggiudicazione definitiva dell'attività crocieristica dei 4 scali a due dei più grandi armatori mondiali. La concessione siglata da Monti, Vago e Maltese

riguarda 30 anni e prevede la gestione delle banchine in joint-venture 50:50 dietro all'impegno di portare in 5 anni un traffico di 1,5 milioni di passeggeri, a triplicare quello attuale, a fronte di investimenti tra 'hardware' e 'software' di 30 milioni di euro.

“Ma nel 2021 mi aspetto di portare a Palermo anche Royal Caribbean” conclude l'insaziabile Monti. Di fatto, l'unica nota forse stonata di una giornata trionfale è proprio quello della compagnia di crociere USA, la seconda al mondo dopo il Gruppo Carnival; Royal Caribbean - assente a sorpresa al convegno il vicepresidente Adam Goldstein - che dunque si è sfilata dall'intesa iniziale che pareva avere sottoscritto.

In extremis giunge una (mezza) bomba, la ciliegina su una torta già molto appetitosa.

“Fincantieri costruirà navi da crociera anche nel porto di Palermo. A partire dal 2023 una delle navi in portafoglio ordini del Gruppo cantieristico italiano sarà realizzata qui, in conseguenza di un intervento massiccio deliberato dall'AdSP sul bacino di carenaggio e sull'intenzione di dare vita a un sistema di filiera indispensabile per supportare la costruzione di una grande unità passeggeri” annuncia radioso Pasqualino Monti a conclusione del convegno.

Angelo Scorza