

# «Era un mostro che andava demolito e ricostruito»

## L'INTERVISTA

PASQUALINO MONTI

**A Palermo abbiamo cercato di mettere insieme la filiera, dalle merci alla cantieristica**

Il porto è un'industria anzi i porti sono la prima industria del paese. Purché se ne colgano potenzialità e opportunità. È in sintesi il pensiero di Pasqualino Monti, classe 74, oggi al vertice dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale con competenza su quattro scali: quello di Palermo, ovviamente, e poi quelli di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle (Agrigento).

**Sono passati, se non ricordo male, un paio d'anni dal suo arrivo a Palermo. Proviamo a fare un bilancio.**

Il problema di Palermo ma anche di altri porti era la mancanza di capacità, quella di essere attrattivo nel mercato dello shipping. Palermo era un mostro che andava demolito e ricostruito. E questo abbiamo fatto. L'inizio è stato molto complicato e difficile: c'era da demolire un modo di essere fatto da una parte di rassegnazione dall'al-

tra di microeconomie. C'era da correre per recuperare 30 anni di ritardo. Abbiamo cominciato a demolire il brutto e a ricostruire quello che c'era da ricostruire.

**Un lavoro sulle infrastrutture ma anche, diciamo così, con alla base un piano industriale.**

Il porto è un'industria e per essere tale non può occuparsi di un solo settore ma deve poter puntare a tutto: alle merci e all'industria vera e propria che è la cantieristica. Esiste a Palermo un cantiere, il cantiere

navale, la cui capacità è relegata al bacino da 400mila tonnellate per operazioni di allungamento delle navi e di manutenzione. Il vero business, il grande business su cui abbiamo ragionato con Fincantieri che è comproprietaria del Cantiere navale è proprio quello della costruzione e per farlo c'era la necessità di riprendere un'opera che era bloccata da vent'anni ed era completamente bloccato. Oggi quel bacino da 150mila tonnellate che era allagato è stato svuotato e a gennaio ci verrà riconsegnato: lo finiremo e lo metteremo sul mercato. Costerà 150 milioni: 30 milioni sono già stati spesi. C'è una procedura da fare ma Fincantieri è lì a fianco. E sarà destinato alla costruzione di navi da crociera: dal 2023 si parte con la prima.

**Tutto ciò è stato possibile perché**

**è stato fatto parallelamente un lavoro sul fronte della crocieristica.**

Infatti. Io ho chiuso un contratto con i due armatori più importanti al mondo e il terzo armatore mi auguro possa entrare nel 2021 quando avremo finito il dragaggio. L'armatore sa che a Palermo può chiudere le proprie crociere perché la nave può andare a bacino e può addirittura costruire le navi: quindi può creare quel mix che costituisce l'intera filiera dell'industria porto. Abbiamo cercato di metterla insieme e quindi abbiamo corso molto per far comprendere che le cose le facciamo sul serio. Fincantieri ha apprezzato molto e anche gli armatori hanno manifestato il loro interesse.

**Va bene tutto, ma l'opinione corrente è che i nostri porti non potranno mai essere al passo con quelli per esempio del Nord Europa.**

C'è gente che si riempie la bocca senza sapere quello che dice. È fondamentale, soprattutto ora che l'Europa ha acceso un faro con la volontà di procedere con un'infra-

struttura per aiuti di Stato, far comprendere il modello Italia. La stupidità delle persone porta a dire: tutti i porti italiani valgono come traffico come il porto di Rotterdam. Il nostro modello è un modello che funziona ma è un modello che nel tempo ha avuto delle variazioni che lo hanno costretto dal punto di vista burocratico. Anziché facilitare i compiti delle Authority sono stati inserite delle difficoltà operative: il Codice degli appalti per le infrastrutture, il Codice della navigazione. E su questo bisogna fare un ragionamento perché bisogna aprire gli occhi al Paese: noi non siamo Rotterdam ma abbiamo una ricchezza diffusa lungo tutta la costa. È pazzesco pensare che non si debba investire nei porti. Bisogna capire che la prima industria del Paese è l'industria porto: la nostra è una industria vera e senza industria vera un Paese muore. Il mio interesse è porto, retroporto quindi Zone economiche speciali, la capacità di collegarle, la capacità di mettere produzione nelle Zes.

**A Palermo non c'è molto spazio per le Zes.**

E infatti c'è Termini Imerese la cui area in questo momento è bloccata. Io mi sono impegnato sull'area industriale di Termini Imerese. Ci sono colloqui in corso con un grande gruppo industriale per riavviare la produzione nell'ex stabilimento Fiat di Termini Imerese: ho messo la faccia io in questa iniziativa anche se l'area non è mia. Stiamo lavorando insieme all'amministrazione giudiziaria della Blutech e stiamo lavorando sul porto di Termini che contribuirà a rendere l'area più competitiva. Termini poi è un'area fondamentale per il trasferimento di merci e i territori devono capire che il trasferimento di merci è un trasferimento di ricchezza non di problema.

—N.Am

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Su Termini Imerese  
stiamo coinvolgendo  
una grande impresa per  
rilanciare i vecchi siti Fiat**

**Pasqualino Monti**

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE