



Primo piano:

"...In Cina a caccia di risorse per Alitalia, porti e digitale..." (Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Genova:

"...I grandi progetti aggiungeranno altri 270 milioni di container..." (The Medi Telegraph)

"...Riapertura anticipata traffici treni..." (Corriere Marittimo)

"...Così una legge speciale può aiutare Genova..." (Il Secolo XIX)

"...Caro Mattarella, si faccia carico di questo disastro..." (Il Secolo XIX)

Marina di Carrara:

"...Aperta inchiesta per omicidio colposo..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Sopralluogo a Livorno della segreteria generale di Espo..." (Informatore Navale, Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Il concorso alla Port Authority..." (Il Telegrafo)

Palermo:

"...Monti, per la grande emergenza infrastrutture deroga totale dal Codice degli Appalti..." (Ferpress, Corriere Marittimo, Stretto Web, La Sicilia, Gazzetta del Sud)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

«In Cina a caccia di risorse per Alitalia, porti e digitale»

INTERVISTA

Michele Geraci

Contatti con vettori cinesi per la possibile cessione del 49% della compagnia

Per il futuro di Alitalia non cerchiamo trader ma un vero progetto di rilancio

Carmine Fotina

ROMA

Alitalia, infrastrutture, porti, digitale. Ci sono alcune chiare priorità nella missione che vedrà impegnato in Cina, tra fine agosto e i primi giorni di settembre, il sottosegretario allo Sviluppo economico Michele Geraci. In parallelo alla missione del ministro dell'Economia Giovanni Tria, il sottosegretario Geraci avvierà un giro di incontri da proseguire a settembre e novembre insieme alle imprese in occasione delle fiere di Chengdu e Shanghai.

C'è l'obiettivo di aumentare il nostro export, fino a raddoppiare gli attuali 16 miliardi di dollari, c'è fiducia di poter aumentare la quota di investimenti diretti.

Alitalia potrebbe essere la prima grande occasione?

È sicuramente un dossier su cui verificheremo l'interesse di partner strategici. Compagnie cinesi che possano rilevare una quota fino al 49%, perché il governo intende comunque mantenere la maggioranza in mani italiane. Vedremo. Sarebbe molto importante, in passato Alitalia è stata solo salvata ora noi intendiamo rilanciarla. Per questo non cerchiamo trader ma investitori del settore con un progetto strategico. La nostra compagnia può essere una soluzione interessante per i cinesi perché l'Italia farebbe loro da hub per il Mediterraneo, l'Africa, il Sud America.

Che cos'altro includerà l'offerta italiana?

Incontrerò rappresentanti del governo, di grandi gruppi e di fondi di investimento potenzialmente interessati ad asset infrastrutturali ed industriali. Tra le altre carte nel portafoglio ci sono

i nostri porti ed interporti, a partire da Trieste. Non pensiamo a svendere gli asset ma a trovare soluzioni che ci permettano di giocare da protagonisti nel progetto cinese della Nuova Via della Seta. Io dico che l'Italia può essere il terminale ideale, al posto di Rotterdam. Lo sviluppo di grandi infrastrutture va considerato al pari di grandi investimenti greenfield, in cui ahimé l'Italia è terribilmente indietro rispetto ad altri paesi europei.

Da quali livelli partiamo?

Le operazioni cinesi in Italia si sono focalizzate quasi esclusivamente sulle acquisizioni. Dei 25 miliardi di dollari entrati in Italia negli ultimi 10 anni, neanche 2 miliardi sono stati investiti in attività greenfield, contro 6 miliardi nel Regno Unito, 1,4 miliardi in Germania e addirittura 1,8 in Ungheria. Nell'ambito della "Task Force Cina" che abbiamo appena lanciato al ministero dello Sviluppo a questo scopo valuteremo anche se ricalibrare il regime degli incentivi fiscali e regolamentari.

La Task Force operativa al ministero si occuperà anche di favorire gli investimenti cinesi in

titoli di Stato?

In un ambito di approccio sistemico certo, potrebbe rientrarci. Anche se non è l'obiettivo della mia missione.

Nella missione cinese si coordinerà con Tria?

Ci tengo a dire che sono due missioni parallele ma con obiettivi diversi. È importante comunque che nei confronti della Cina l'Italia appaia finalmente decisa ad avere un approccio sistemico. Ho vissuto in Cina per molti anni e credo che questo mercato finora non abbia percepito l'Italia come un vero sistema-Pacsc. Pechino ha lanciato progetti strategici come la Nuova Via della Seta e Made in China 2025, che per l'Italia presentano certamente dei rischi - come concorrente manifatturiero - ma anche delle imperdibili opportunità. Tengo a sottolineare che siamo aperti a investimenti che ci portano valore, non che ce lo tolgono, e che ne creino anche per chi arriva. Il

discorso è comunque molto più ampio e vale anche per l'interscambio in cui possiamo fare decisamente meglio.

Ci dia qualche numero.

Con un approccio di lungo respiro credo che si potrà annullare il deficit commerciale. Ci sono stati segnali di miglioramento ma non bastano. Oggi vendiamo in Cina per circa 15-16 miliardi di dollari e importiamo per 32. Sarei contento se riuscissimo addirittura ad aumentare l'import ma dobbiamo e possiamo almeno raddoppiare l'export. Le faccio qualche esempio. Ad oggi la Francia esporta circa il 35% in più dell'Italia in termini assoluti, la Svizzera più del doppio e la Germania cinque volte di più. È evidente che abbiamo margini per crescere enormi in diversi settori, penso innanzitutto all'agrifood e, in parte, anche alla meccanica.

L'obiettivo è chiaro. Ma come pensate di concretizzarlo?

Innanzitutto proponendo alla Cina il "brand Italia" in modo più organico di quanto fatto in passato. Con missioni frequenti, ne farò altre due o forse tre già entro l'anno. E con la revisione di budget ed iniziative promozionali. Circa venti milioni destinati alla Cina su quasi 180 milioni annui sono davvero troppo pochi.

Abbiamo un problema di capacità distributiva in Cina?

C'è obiettivamente un problema di imprese condizionate da economia di scala o paure nel momento in cui valutano un possibile approdo sul mercato cinese. Per questo il governo deve fare sentire la sua presenza costante a supporto. Poi c'è il tema dei canali distributivi digitali, che sarà di certo affrontato nelle prossime missioni. Dobbiamo recuperare il ritardo ed intendiamo portare avanti la partnership con il portale di Alibaba per far crescere la presenza delle Pmi italiane attraverso l'online.

F. M. - L. D. - R. N. - A.

Porti, i grandi progetti aggiungeranno altri 270 milioni di container

Genova - Le banchine nel Mondo si espandono: i lavori in corso porteranno altra capacità.

Genova - Sono circa 350 i progetti di espansione portuale nel Mondo che dovrebbero aggiungere capacità per altri 270 milioni di contenitori entro il 2023. Non tutti hanno chances di essere completati e le percentuali di realizzazione variano dal 40% al 70%. Sono i numeri della ricerca di DS Research's per il quinto Container Terminal Project Pipeline report. **I porti africani in rapida espansione sono ancora fermi ad una bassa percentuale di realizzazione, mentre in Asia le banchine sono già ad uno stadio avanzato e quasi pronte per l'operatività.**

MIT: Genova crollo, riapertura anticipata traffici treni

ROMA - "Nuovi passi in avanti nello sforzo di far tornare Genova alla sua quotidianità, dopo la tragedia del crollo del ponte Morandi." Lo rende noto il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** in un comunicato attraverso il quale annuncia la riapertura delle linee ferroviarie interrotte per la ripresa dei collegamenti: "Grazie all'impegno infaticabile di Rete Ferroviaria Italiana ci sarà la riapertura anticipata del traffico dei treni sulla linea Genova – Milano, via Mignanego, dal 27 agosto, e su uno dei due binari tra Genova Brignole e Genova Quarto, sulla linea **Genova - La Spezia**, dal pomeriggio di martedì 28 agosto. Una ottima notizia per garantire una ripresa del traffico tranviario verso e per Genova.

Sulle due linee Rfi ha anticipato la chiusura dei cantieri per cui si era prevista la sospensione del traffico fino al 2 settembre, mettendo immediatamente in campo attività e risorse straordinarie per aiutare il capoluogo ligure a rialzarsi dopo la tragedia del 14 agosto.

Il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, nel ringraziare Rfi per il prezioso lavoro che sta svolgendo, assicura ancora una volta il massimo sforzo per garantire a Genova, nel più breve tempo possibile, il ritorno a una viabilità il più possibile regolare."

Il Secolo XIX

Così una legge speciale può aiutare Genova

L' appello di Mondini (Confindustria): sostenere le imprese. Gli armatori a Toti: aumenteremo la presenza in porto

Matteo Dell' Antico Simone Gallotti /GENOVA
Una legge speciale per Genova, varata dal governo, potrebbe allontanare i timori e le paure del mondo industriale: garantirebbe in primis un abbattimento dell' Iva e detrazioni fiscali per le imprese del territorio, oltre a prevedere affidamenti diretti per velocizzare la ricostruzione.

«Siamo favorevoli, credo si farà», dice il sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi. In buona sostanza, il provvedimento servirebbe a fornire un aiuto a sostegno dell' economia e ridurre al minimo i danni indiretti creati dal crollo di Ponte Morandi che potrebbe costare decine di milioni di euro da qui ai prossimi mesi. A spingere perché da Roma venga adottata una legge speciale è soprattutto il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini. «Le nostre industrie vanno sostenute. Devono essere fatte delle stime sui danni che avranno gli imprenditori e poi stanziare fondi ad hoc per evitare licenzia mentie chiusure», sottolinea il numero uno degli industriali.

INTERVENTI E AIUTI Il primo provvedimento che Confindustria chiede di inserire nella legge speciale è quello dell' abbattimento dell' Iva. Ma ci sono anche le detrazioni fiscali per

le aziende sul reddito da lavoro dipendente. «Andrebbero sospesi i pagamenti delle tasse per un anno e poi dovrebbe essere prevista una campagna di finanziamenti a tasso zero per le piccole e le grandi realtà produttive». Nel frattempo, ieri, nel capoluogo ligure una quindicina di piccoli imprenditori e titolari di aziende coinvolte nella "zona rossa" dal crollo del Ponte Morandi si sono già fatti vivi allo sportello informativo dedicato alle attività artigianali, industriali e commerciali. «Cerchiamo di dare una risposta a tutti i problemi pratici delle aziende, coordinandoci con tutti i soggetti coinvolti», spiega l' assessore comunale Giancarlo Vinacci.

ITER PREVISTO Il via libera a leggi speciali - per un periodo limitato di tempo - viene dato per agevolare la ricostruzione di territori investiti da terremoti oppure alluvioni. Quello del Morandi rappresenta un caso atipico: «Le legge dovrebbe prevedere fondi sui danni indiretti che vanno calcolati», sottolinea Mondini. Che aggiunge: «Salvo alcuni casi, non ci sono siti industriali che hanno subito danni. Ma ci saranno forti ripercussioni per via di molti ordini che potrebbero andare persi, danni al porto per l' impossibilità di fare circolare le merci e rischi per l' occupazione. Una vera legge speciale

-segue

- chiude Mondini - deve calcolare anche questo». L' iter previsto dovrebbe essere piuttosto veloce. «Sarà però necessario mettere dei paletti - precisa Rixi - visto che sulle stime delle imprese non si possono concedere finanziamenti come se le stesse aziende fossero state distrutte da un terremoto. Sono stati già messi dei fondi a disposizione, mi auguro che questi bastino per coprire le prime emergenze».

TERMINAL E ARMATORI «Ho sentito personalmente i principali armatori del nostro porto: mi hanno tutti confermato la loro presenza e i volumi a prescindere da eventuali difficoltà future». Ieri il governatore ligure Giovanni Toti si è attaccato al telefono: ha chiamato Gianluigi Aponte, numero uno di Msc e i vertici di Carnival. «Aponte ha assicurato di voler crescere proprio per sostenere Genova - spiega ancora Toti- Anche se fosse economicamente meno vantaggioso, gli armatori vogliono rimanere e addirittura aumentare la presenza nel nostro porto». Sul fronte passeggeri Msc e Carnival si sono dette disponibili a sostenere una campagna di promozione della città. Ieri Maersk Line ha scritto ai clienti spiegando che al Vte «l' operatività procede normalmente», tranquillizzando così sul regolare flusso di traffico e anche Spinelli è «pienamente operativo - ha spiegato Roberto Spinelli - Bisogna far presto con la nuova viabilità per i camion, così saremo pronti».

GIOVANNI TOTI

Ponte Morandi / Caro Mattarella, si faccia carico di questo disastro

Caro Presidente Mattarella, ecco cosa pensa un cittadino italiano sull' enorme tragedia venutasi a creare per il crollo del ponte Morandi a Genova: lutti e disagi che continueranno ancora per molto. Un colpo inferto alla comunità di Genova paragonabile solo ad un attentato. Lo sconcertante disastro del ponte Morandi mette in primo piano l' assenza di responsabilità. Responsabilità che tutti noi cerchiamo di evitare. Comincerò ad assumere le mie denunciando, a mio giudizio e per quanto si è potuto capire dai dibattiti emersi, le connivenze che strisciano ad ogni livello istituzionale e no.

Il caso di Genova è una costante ed emblematica di un costume che permane da anni in tutta Italia. Il ponte Morandi era un' arteria fondamentale per la viabilità di Genova, il blocco di questo snodo sarebbe stato male accolto da ogni cittadino che perdeva il beneficio del suo utilizzo, e da tutti coloro che vedevano compromesse le loro attività (autorità portuali). Si è aspettato con ignavia sperando che qualche santo sostenesse il ponte.

Dalle prime dichiarazioni della Società Autostrade emerge che la società era disposta a ricostruire un ponte in ferro e in pochi mesi.

Al di là degli aspetti burocratici che qui non è possibile prendere in considerazione, il progetto di un ponte di quella portata non si definisce in qualche giorno, per cui il progetto era già esistente e probabilmente era anche stato discusso con le autorità cittadine. Si trattava, in buona sostanza, di bloccare il traffico per vari mesi che avrebbero portato danni e disagi a tutta la popolazione. In quelle sedi, probabilmente si è optato per un intervento di manutenzione pur sapendo che non era sufficiente per metter in sicurezza un ponte vetusto costruito negli anni '60.

Già l' idea dell' ingegner Morandi, di portare in cemento armato una struttura che sarebbe stata più consona per una realizzazione in ferro, all' epoca della sua costruzione sollevò parecchi dubbi e pareri controversi, se ben ricordo, ma erano gli anni del boom di questo materiale.

La magistratura, a mio parere, deve indagare su questi punti perché non si fanno progetti di tali dimensioni per metterli nel cassetto. Devono emergere tutte le responsabilità delle autorità genovesi e dei concessionari della manutenzione. Ora è inutile dire che sarebbe stato meglio bloccare il traffico per una seria ristrutturazione. Ora la viabilità è bloccata forzatamente con l' aggravio di 43 morti. E non è finita qui perché le conseguenze, se non si accelera la ricostruzione del viadotto, saranno ancora

-segue

peggiori per la città. Non ho nessun interesse personale in quanto sto affermando, faccio solo appello ad uno spirito di realismo. La società autostrade dovrà essere costretta dal Governo a ricostruire.

Portuale morto a Carrara, aperta inchiesta per omicidio colposo

Marina di Carrara - La procura di Massa ha aperto un'inchiesta sull'incidente mortale accaduto ieri al porto di Marina di Carrara dove un portuale di 39 anni è stato travolto e ucciso da un carrello elevatore.

Marina di Carrara - La procura di Massa ha aperto un'inchiesta sull'incidente mortale accaduto ieri al **porto di Marina di Carrara** dove un portuale di 39 anni è stato travolto e ucciso da un carrello elevatore guidato da un collega, ieri ricoverato in stato di choc e dimesso solo stamani. L'ipotesi di reato è quella di omicidio colposo ma per il momento non vi sarebbero indagati. Il **procuratore Aldo Giubilaro** ha affidato il fascicolo al sostituto Roberta Moramarco. Le indagini sono svolte dalla polizia di frontiera che ha sequestrato il filmato della videosorveglianza che ha ripreso il momento della tragedia.

La vittima, **Alessandro Lorenzani**, sarebbe stata investita nel piazzale dove sono stoccati i blocchi di marmo scaricati dalle navi attraccate alla banchina del molo di levante. L'operatore portuale che si trovava alla guida del mezzo meccanico è stato colto da male e trasportato all'ospedale di Marina di Massa dove è stato poi dimesso nella tarda serata di ieri.

In vista dell'Espo Conference 2019: Sopralluogo a Livorno della segretaria generale di Espo, Isabelle Ryckbost

Livorno, 22 agosto 2018 – Una prima visita per cominciare a prendere contatto con la realtà locale e passare al vaglio tutte le location nelle quali potrebbe svolgersi la prossima conferenza annuale dell'Organizzazione dei Porti Europei, che si terrà proprio a Livorno tra il 22 e il 24 maggio.

La segretaria generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Isabelle Ryckbost, è salita stamani a Palazzo Rosciano per incontrare il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e, assieme a lui, il segretario generale Massimo Provinciali e il dirigente promozione e comunicazione dell'Ente, Gabriele Gargiulo.

È il primo faccia a faccia informale dopo che Espo, ad aprile scorso, aveva comunicato ai vertici della Port Authority di aver scelto la città dei Quattro Mori per ospitare uno degli eventi più attesi e importanti dell'anno, cui guardano con interesse esperti di shipping e logistica e operatori di calibro internazionale.

«Crediamo che Livorno sia la location perfetta per la prossima edizione dell'Espo Conference – ha dichiarato la Ryckbost a margine dell'incontro -, siamo convinti che l'Autorità di Sistema farà tutto il possibile per rendere questo evento indimenticabile».

-segue

Aumento record dei passeggeri negli aeroporti del Nordest, che hanno evidenziato incrementi nei flussi superiori alla media nazionale (+6,4%), raggiungendo complessivamente oltre 17 milioni di passeggeri all'anno. Nel 2017 il traffico passeggeri è aumentato del +14,4% a Treviso (superando i 3 milioni di persone), del +10,4% a Verona (3 milioni), del +7,8% a Venezia (10 milioni), del +7,3% a Ronchi dei Legionari (quasi 1 milione), inferiore invece l'incremento evidenziato all'aeroporto di Bolzano (+4,3%, 16 mila passeggeri). In particolare, negli scali di Treviso, Verona e Ronchi dei Legionari fa da traino la crescita del segmento nazionale (rispettivamente +22,4%, +14,4%, +15%), da e verso le città del Centro-Sud e Isole italiane. Nello scalo veneziano invece prevale lo sviluppo del segmento internazionale, soprattutto nei collegamenti da e verso il Nord America, il Medio e l'Estremo Oriente.

L'interporto Quadrante Europa di Verona è il primo interporto in Europa per volumi di traffico merci. Nel 2017 il nodo logistico ha movimentato oltre 8 milioni di tonnellate di merci su ferrovia, grazie a 16 mila treni in movimento, e 20 milioni di tonnellate su gomma. Il traffico ferroviario è rimasto sostanzialmente stabile rispetto al 2016 a seguito di alcuni eventi eccezionali che hanno interessato la linea ferroviaria. In termini di unità di carico nei 3 terminali intermodali dell'interporto prevale il traffico intermodale ferroviario, che è aumentato del +6% rispetto al 2016 (con oltre 426 mila UTI, corrispondenti a circa 763 mila TEU), grazie all'efficientamento nella gestione dell'attività di manovra ferroviaria di ultimo miglio e all'ampliamento del bacino di mercato verso l'Est Europa.

I dati analizzati, elaborati dall'Osservatorio TRAIL Nordest, sono solo alcuni dei risultati disponibili nella Sezione "Dati e indicatori" del portale <http://trail.unioncamereveneto.it/> che contiene tutte le schede aggiornate sulle principali infrastrutture e i nodi logistici del territorio. Inoltre la sezione "Studi e ricerche" è stata arricchita con nuovi contributi tecnici.

Espo conference 2019: la segretaria Isabelle Ryckbost a Livorno

”Crediamo che Livorno sia la location perfetta per la prossima edizione”

LIVORNO – La segretaria generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Isabelle Ryckbost, è salita stamani a Palazzo Rosciano per incontrare il presidente dell'[Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale](#), Stefano Corsini. Alla riunione hanno partecipato anche: il segretario generale Massimo Provinciali e il dirigente promozione e comunicazione dell'Ente, Gabriele Gargiulo.

È il primo faccia a faccia informale dopo che Espo, ad [aprile scorso](#), aveva comunicato ai vertici della Port Authority di aver scelto la città dei Quattro Mori per ospitare uno degli eventi più attesi e importanti dell'anno, cui guardano con interesse esperti di shipping e logistica e operatori di calibro internazionale.

Stamani una prima visita per cominciare a prendere contatto con la realtà locale e passare al vaglio tutte le location nelle quali potrebbe svolgersi la prossima conferenza annuale dell'Organizzazione dei Porti Europei, che si terrà proprio a Livorno tra il 22 e il 24 maggio.

«Crediamo che Livorno sia la location perfetta per la prossima edizione dell'Espo Conference – ha dichiarato la Ryckbost a margine dell'incontro -, siamo convinti che l'Autorità di Sistema farà tutto il possibile per rendere questo evento indimenticabile».

PIOMBINO

Il concorso alla Port

Authority

Come fare

CISONO 6 posti di lavoro all'Autorità Portuale. L'Autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale ricerca attraverso un bando di selezione pubblico sei figure professionali con contratto di lavoro dipendente a tempo pieno e indeterminato. Tre esperti con specifiche competenze nel campo dei lavori pubblici o della concessione dei lavori pubblici; e tre profili che abbiano acquisito l'esperienza necessaria nel campo della sicurezza in ambito portuale (due a Livorno e uno a Piombino). Questi a grande linea i profili ricercati, la versione integrale del bando di selezione pubblica, con tutti gli approfondimenti è scaricabile al link: <http://pubblicazioni.portaltotirreno.it/portaltotirreno/trasparenza/pagina.php?id=28>. La domanda entro il 14 settembre.

ADSP Mare di Sicilia occidentale: Monti, per la grande emergenza infrastrutture deroga totale dal Codice degli Appalti

(FERPRESS) – Palermo, 22 AGO – “Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l’unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l’efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti?...Quante opere concluse abbiamo visto?”

Sui caso del ponte Morandi, ma anche sulla incapacità ormai cronica dell’Italia di far partire in tempi, anche solo accettabili o credibili, la costruzione delle nuove infrastrutture, interviene con decisione Pasqualino Monti, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, ma anche autore del libro “In mare controvento. Riflessioni di un manager pubblico”, nel quale queste contraddizioni e il sistema distorto che su questo “apparato” si è radicato, sono denunciate nel dettaglio.

“Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi – afferma Monti – le case distrutte dal terremoto e continuiamo a focalizzare l’attenzione sui fondi e sull’entità degli stanziamenti per le grandi infrastrutture, come il Terzo Valico o la Gronda autostradale, o per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, sapendo perfettamente che il problema non è il denaro, non è ottenere dall’UE la possibilità di prevedere che tali spese non siano conteggiate (giustamente) nel calcolo del deficit, ma in quanto tempo prevediamo di spenderli questi fondi realizzando le opere. E riconoscendo che il Codice degli Appalti, scritto nella logica del sospetto e quasi di un’azione penale preventiva, è stato messo a punto su misura per non fare le opere. Oggi non esistono più scuse. Ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato – prosegue il presidente dei porti della Sicilia occidentale – devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del Codice degli Appalti”.

E prosegue: “Abbiamo paura della corruzione? E allora diciamolo con chiarezza: il Codice degli Appalti con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la corruzione. Tagliamo via tutto: meccanismi di gara inconcepibili per un Paese moderno, potere di interdizione dei Tribunali amministrativi, Consiglio di Stato, procedure farraginose di verifiche incrociate, commissioni su commissioni. Basta. Il Paese è in emergenza? Senza infrastrutture muore? Comportiamoci di conseguenza. A chi decide, in primis ai commissari, va conferito un potere in deroga totale dal Codice degli Appalti. L’alternativa è quella di uccidere l’Italia, soffocandola sotto pile di norme di presunta garanzia anti-corruzione e di manleva di responsabilità. I corrotti lasciamo che sia la magistratura a perseguirli, dando alla stessa gli strumenti reali per poterlo fare”.

Monti, infrastrutture: "Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi"

PALERMO - *"Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l'unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l'efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti?...Quante opere concluse abbiamo visto?"* A dirlo è Pasqualino Monti, presidente dell'Authority del Mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) intervenuto in merito al crollo del ponte Morandi di Genova e facendo riflessioni sulla incapacità tutta tricolore di realizzare nuove infrastrutture in tempi accettabili, ma anche autore del libro *"In mare controvento. Riflessioni di un manager pubblico"*, nel quale queste contraddizioni e il sistema distorto che su questo "apparato" si è radicato, sono denunciate nel dettaglio.

"Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi – dichiara Monti – le case distrutte dal terremoto e continuiamo a focalizzare l'attenzione sui fondi e sull'entità degli stanziamenti per le grandi infrastrutture, come il Terzo Valico o la Gronda autostradale, o per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, sapendo perfettamente che il problema non è il denaro, non è ottenere dall'UE la possibilità di prevedere che tali spese non siano conteggiate (giustamente) nel calcolo del deficit, ma in quanto tempo prevediamo di spenderli questi fondi realizzando le opere. E riconoscendo che il Codice degli Appalti, scritto nella logica del sospetto e quasi di un'azione penale preventiva, è stato messo a punto su misura per non fare le opere. Oggi non esistono più scuse. Ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del Codice degli Appalti". **E prosegue:** *"Abbiamo paura della corruzione? E allora diciamolo con chiarezza: il Codice degli Appalti con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la corruzione. Tagliamo via tutto: meccanismi di gara inconcepibili per un Paese moderno, potere di interdizione dei Tribunali amministrativi, Consiglio di Stato, procedure farraginose di verifiche incrociate, commissioni su commissioni. Basta. Il Paese è in emergenza? Senza infrastrutture muore? Comportiamoci di conseguenza. A chi decide, in primis ai commissari, va conferito un potere in deroga totale dal Codice degli Appalti. L'alternativa è quella di uccidere l'Italia, soffocandola sotto pile di norme di presunta garanzia anti-corruzione e di manleva di responsabilità. I corrotti lasciamo che sia la magistratura a perseguirli, dando alla stessa gli strumenti reali per poterlo fare".*

Sicilia, emergenza infrastrutture. Pasqualino Monti: "Il problema non sono i fondi, ma la burocrazia"

Sicilia, Pasqualino Monti: "Per la grande emergenza infrastrutture deroga totale dal Codice degli Appalti"

" Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l' unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l' efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti? Quante opere concluse abbiamo visto ?" Sul caso del ponte Morandi, ma anche sulla incapacità ormai cronica dell' Italia di far partire in tempi, anche solo accettabili o credibili, la costruzione delle nuove infrastrutture, interviene con decisione Pasqualino Monti , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale , ma anche autore del libro "In mare controvento. Riflessioni di un manager pubblico", nel quale queste contraddizioni e il sistema distorto che su questo "apparato" si è radicato, sono denunciate nel dettaglio. " Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi - afferma Monti - le case distrutte dal terremoto e continuiamo a focalizzare l' attenzione sui fondi e sull' entità degli stanziamenti per le grandi infrastrutture, come il Terzo Valico o la Gronda autostradale, o per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, sapendo perfettamente che il problema non è il denaro, non è ottenere dall' UE la possibilità di prevedere che tali spese non siano conteggiate (giustamente) nel calcolo del deficit, ma in quanto tempo prevediamo di spenderli questi fondi realizzando le opere. E riconoscendo che il Codice degli Appalti, scritto nella logica del sospetto e quasi di un' azione penale preventiva, è stato messo a punto su misura per non fare le opere. Oggi non esistono più scuse. Ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato - prosegue il presidente dei porti della Sicilia occidentale - devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del Codice degli Appalti" . E prosegue: " Abbiamo paura della corruzione? E allora diciamolo con chiarezza: il Codice degli Appalti con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la corruzione. Tagliamo via tutto: meccanismi di gara inconcepibili per un Paese moderno, potere di interdizione dei Tribunali amministrativi, Consiglio di Stato, procedure farraginose di verifiche incrociate, commissioni su commissioni. Basta. Il Paese è in

-segue

emergenza? Senza infrastrutture muore? Comportiamoci di conseguenza. A chi decide, in primis ai commissari, va conferito un potere in deroga totale dal Codice degli Appalti. L' alternativa è quella di uccidere l' Italia, soffocandola sotto pile di norme di presunta garanzia anti-corrruzione e di manleva di responsabilità. I corrotti lasciamo che sia la magistratura a perseguirli, dando alla stessa gli strumenti reali per poterlo fare ”.

La ricetta

Monti: «Deroghe al Codice appalti»

Palermo. «Il Codice degli Appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l' unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l' efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti? Quante opere concluse abbiamo visto?». Lo afferma Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, secondo cui, riferendosi anche al disastro di Genova, «ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato, devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del Codice degli Appalti».

Il presidente dell' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale

Codice degli appalti frena le opere pubbliche

PALERMO «Il codice degli appalti è scritto per chi non vuole realizzare ed è la prova che l' unica ricetta inventata dal Paese per combattere la corruzione e vincere la paura della corruzione ha come ingredienti norme inapplicabili, devastanti per l' efficienza di cui il Paese, oggi più che mai, ha bisogno. Quante volte abbiamo sentito parlare di stanziamenti e di investimenti? Quante opere concluse abbiamo visto?». Lo dice presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti.

«Non siamo capaci di costruire in tempi dignitosi le case distrutte dal terremoto - afferma Monti - e continuiamo a focalizzare l' attenzione sui fondi e sull' entità degli stanziamenti per le grandi infrastrutture, come il terzo valico o la gronda autostradale, o per la messa in sicurezza degli edifici scolastici, sapendo perfettamente che il problema non è il denaro, non è ottenere dall' Ue la possibilità di prevedere che tali spese non siano conteggiate (giustamente) nel calcolo del deficit, ma in quanto tempo prevediamo di spenderli questi fondi realizzando le opere. E riconoscendo che il codice degli appalti, scritto nella logica del sospetto e quasi di un' azione penale preventiva, è stato messo a punto su misura per non fare le opere».

Per Monti «oggi non esistono più scuse; ai commissari, ma anche alla macchina dello Stato devono essere conferiti poteri in deroga rispetto alle norme del codice degli appalti». E prosegue: «Abbiamo paura della corruzione? E allora diciamolo con chiarezza: il codice degli appalti con i suoi bizantinismi, con le sue garanzie incrociate, è uno splendido terreno di coltura proprio per la corruzione».

«Tagliamo via tutto: meccanismi di gara inconcepibili per un Paese moderno, potere di interdizione dei Tribunali amministrativi, Consiglio di Stato, procedure farraginose di verifiche incrociate, commissioni su commissioni. Basta - conclude - Il Paese è in emergenza? Senza infrastrutture muore? Comportiamoci di conseguenza».