

## Intervista al Presidente dell’Autorità di Sistema portuale dello Stretto.

*Francesco Rotondo\**

Innanzitutto Vorrei ringraziarti per aver consentito questa breve intervista in funzione del ruolo che hai assunto come presidente della nuova Autorità Portuale.

Prima di affrontare il tema generale, ossia gli effetti della pandemia sull’attività dell’Autorità Portuale, ti chiedo di raccontarci brevemente come nasce questa nuova Autorità Portuale e quale è il suo ruolo nello scenario portuale italiano.

*Presidente dell’Autorità di Sistema portuale dello Stretto (dott. ing. Mario Mega)*

L’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è nata alla fine del 2018 con un’iniziativa di carattere Parlamentare che ha modificato quella che era l’originaria previsione della L. 84/94 che immaginava un’unica autorità di sistema tra i porti dello Stretto e Gioia Tauro insieme ad altri porti della Calabria. Il legislatore ha valutato che la specificità dello Stretto di Messina necessitasse un’attenzione particolare, un maggior grado di autonomia, una gestione a cura di un unico ente.

Infatti, risultava difficile gestire lo Stretto con altre realtà portuali perché, ad esempio, le problematiche delle tipologie di traffico che riguardano Gioia Tauro sono completamente diverse. Istituita l’Autorità si è arrivati alla elezione del presidente alla fine nel ottobre dello scorso anno. Da quel momento c’è stata l’avvio delle attività operative sulla base di quella che era l’Autorità Portuale di Messina che già gestiva i porti di Messina di Milazzo, oltre 2 approdi a Tremestieri (che è un bacino sempre di Messina). Adesso ci sono anche i porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni.

I nostri porti gestiscono tutto quello che attiene al traghettamento merci e passeggeri dello Stretto e i collegamenti con le isole Eolie.

Occorre tener presente che abbiamo oltre 10 milioni di transiti tra la Calabria e la Sicilia in termini di passeggeri.

Inoltre, si gestiscono sullo Stretto quasi 6.300.000 tonnellate di merci con circa 1.000.000 di unità ro-ro. Questo ci fa essere, come porto di Messina, il primo porto in termini di traffico su gomma, perché attraverso il porto di Messina passano tutti i collegamenti dalla Sicilia per il Continente.

I porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria sono essenzialmente porti per passeggeri e merci su rotabili; nel porto di Milazzo invece gestiamo principalmente le rinfuse liquide, per un traffico annuo di circa 18.000.000 di tonnellate per la presenza di una raffineria Milazzo poi è il porto di collegamento con le Isole Eolie con un traffico che fa segnare quasi un altro milione e mezzo di transiti.

Da qualche anno c'è il traffico crocieristico che si sta consolidando. Parliamo di oltre 400 mila passeggeri anche in questo caso. Porti molto "frequentati" con in media un collegamento ogni 15 minuti nell'arco di tutta la giornata e picchi anche di una partenza ogni 5 durante i periodi estivi.

Lo Stretto di Messina è infatti uno dei tratti di mare nel Mediterraneo con il maggior traffico di attraversamento; oltre a quello per l'attraversamento sullo Stretto c'è tutto il traffico longitudinale per risalire verso il Tirreno.

In questo risiede una prima sostanziale differenza rispetto a Gioia Tauro: il tipo di traffico.

I porti dello stretto non gestiscono traffici containerizzati, mentre abbiamo anche una linea diretta di traghetti ro-ro da Messina per Salerno e da Milazzo per Napoli

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è impegnata su un fronte che è completamente diverso da quello su cui stanno operando i colleghi di Gioia Tauro; per questo è sembrato inutilmente complicato al legislatore avere delle organizzazioni così ampie da riuscire a governare processi così complessi e differenti. Mi sembra che questa sia una motivazione sufficiente e forte per giustificare l'ulteriore nascita di un autorità di sistema.

#### *Presidente INU Puglia (prof. ing. F. Rotondo)*

Questo è un aspetto che anche dal punto di vista territoriale mi sembra interessante, perché l'Italia normalmente tende a frantumare gli ambiti decisionali e a moltiplicare i soggetti che li governano e questo chiaramente ritengo abbia creato rilevanti problemi al nostro "Sistema paese".

Quindi mi sembra di capire che il presupposto di questa separazione dall'Autorità di Gioia Tauro si basi fondamentalmente su queste differenti caratteristiche del traffico da gestire.

#### *Presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto (dott. ing. M. Mega)*

E' chiaro che gli obiettivi essendo così diversi richiedono spesso motivazioni e indirizzi differenti. Inoltre, mi sembrano poi sistemi territoriali poco relazionati. Anche soltanto per lo Stretto, arrivare

a costruire un ente amministrativo unico, le difficoltà sono molto elevate perché la Regione Siciliana è una regione a statuto speciale e la Calabria a statuto ordinario, quindi ci sono anche delle differenze di tipo ordinamentale significative tra le due regioni.

Il vero problema è che al di là di quelle che sono le varie costruzioni amministrative, il quotidiano è legato a un transito medio di quasi quattro cinquemila persone che giornalmente si spostano da Messina a Reggio e da Reggio a Messina per studiare, per lavorare per andare negli ospedali; lo Stretto è l'equivalente, via mare, di una fondamentale strada di collegamento tra due città e due territori che storicamente vivono all'unisono.

Anche l'economia della provincia di Reggio Calabria, è completamente disgiunta da quella che è l'economia della piana di Gioia Tauro; le due zone hanno retroterra completamente distinti e vocazioni completamente differenti. Reggio Calabria e Messina, poi, stanno investendo tanto sul turismo come è chiaro che entrambe le città sono molto più interessate alla costruzione di un'area unica in cui ci sia un sistema di mobilità efficiente a servizio di una conurbazione di fatto sulle due città capoluogo.

*Presidente INU Puglia (prof. ing. F. Rotondo)*

Passando all'argomento principale di questa intervista, ossia gli effetti della pandemia sulle attività portuali, immagino che siano anche differenti le modalità con cui Gioia Tauro sta affrontando la pandemia e come invece la state affrontando voi considerata la differenza di obiettivi e di soggetti interessati al traffico marittimo.

*Presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto (dott. ing. M. Mega)*

Da quanto mi risulta, tutti i porti italiani sono rimasti attivi e nessuno ha avuto problemi per supportare il traffico merci. Sia noi, sia Gioia Tauro in particolare anche se su tipologie di traffico merci. So che Gioia Tauro ha mantenuto (con qualche problema che sta superando bene) il porto completamente operativo per i container, salvo modeste ed ovvie riduzioni di traffico conseguenti alle ridotte produzioni in arrivo dalla Cina; ma la ripresa post pandemia in quel Paese sta facendo riprendere le produzioni e quindi i traffici stanno per tornare ai livelli consueti.

Sullo Stretto, invece, solo pochi soggetti possono continuare a transitare (ad esempio il personale sanitario, della pubblica sicurezza o comunque quelli impegnati nei servizi pubblici essenziali) mentre tutti gli altri potenziali utenti sono fermi.

Noi ci troviamo a gestire dei porti che per il traffico passeggeri ordinario sono assolutamente bloccati, con la volontà del governo siciliano di isolare quasi completamente la regione per salvaguardare la salute dei suoi cittadini.

Sono rimasti invece rimasti sempre operativi tutti i collegamenti per il trasporto delle merci con addirittura un aumento dei traffici conseguenti alle maggiori richieste di prodotti ortofrutticoli da parte del mercato italiano considerato il blocco delle importazioni dall'estero di queste tipologie di prodotti.

Diverso, come detto, il discorso per i collegamenti passeggeri dove sono rimaste attive solo poche corse ad esclusivo appannaggio degli addetti ai servizi essenziali. I transiti dei pendolari, che ordinariamente, ripeto, si attestano intorno ai 5000 passaggi al giorno, sono scesi, solo per servizi essenziali, intorno a meno di 2000 passaggi sempre al giorno.

Per i passeggeri le linee dei traghetti sono passate da 32 tratte andata e ritorno a 4 e le linee degli aliscafi da 26 sono scese anche esse a 4, anche in conseguenza del fatto che sono stati praticamente azzerati i collegamenti ferroviari. Nei collegamenti della Sicilia con Roma è rimasto un solo Intercity la mattina e uno la sera ma attestato a Villa San Giovanni.

Questo mi porta a considerare un ulteriore elemento. Quando si avvierà (speriamo prima possibile e con la sicurezza di tutti) la cosiddetta seconda fase, si dovrà necessariamente considerare il tema della riorganizzazione delle modalità di transito dei passeggeri sullo Stretto di Messina e per i collegamenti con le Isole Eolie al fine di assicurare sufficienti misure di sicurezza sanitaria anti contagio senza entrare negli ambiti delle verifiche sulla eventuale legittimità del transito e sullo stato di salute dei passeggeri che non sono di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale.

In questo caso da un lato la Regione Sicilia, dall'altro la regione Calabria, per gli aspetti sanitari, hanno personale e organizzazione differente che dovrà operare il controllo e lo screening delle temperature mentre poi tutta l'attività di pubblica sicurezza è, chiaramente, operata dalle forze dell'ordine coordinate dai rispettivi Questori e dai Prefetti. Il problema che compete a noi sarà quello dell'organizzazione logistica.

Noi ci stiamo organizzando per proporre autonomamente alcune innovazioni a supporto dei traffici passeggeri, anche se al momento sia ancora in assenza di indicazioni precise da parte degli enti preposti su quelle che dovranno essere le definitive modalità.

Ci siamo domandati come potremmo rendere più sicuro l'attraversamento dello stretto tenendo conto che da un lato potrebbe essere necessario intervenire con le riduzioni sulle capacità di carico dei traghetti, considerato che in questo momento le navi hanno dei piani di carico che sono funzionali esclusivamente alla navigazione mentre tutto questo ora penso che dovrà cambiare almeno per qualche tempo.

Rispetto a questa probabile riduzione dei passeggeri trasportabili dal singolo natante è difficile immaginare che, in un regime di libero mercato in cui operano gran parte dei vettori sullo Stretto, questi ultimi aumentino con tanta facilità il numero delle navi da utilizzare.

Per questo stiamo pensando di intervenire sulla parte di organizzazione della logistica nella fase di pre-imbarco, perché al momento è questo è uno dei limiti con cui dobbiamo confrontarci per il traghettamento sullo Stretto.

Bisogna pensare infatti che, a tutti gli effetti, anche dal punto di vista della sicurezza della Navigazione, il traffico sullo Stretto è assimilabile al traffico urbano; è come se fosse una altra modalità del trasporto pubblico locale: prendere un traghetto è come prendere un autobus. Non occorre fornire le proprie generalità, fare prenotazioni e ci si può presentare ai varchi di imbarco nella più ampia libertà e senza alcuna regolamentazione.

*Presidente INU Puglia (prof. ing. F. Rotondo)*

Quindi immagino che se io fossi un operatore economico e mi dicessero devi ridurre la capacità di carico perché devi mantenere una distanza di un metro tra ogni passeggero, la prima cosa che mi verrebbe in mente è di compensare la diminuzione di passeggeri con un aumento di prezzo... lo ritiene possibile?

*Presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto (dott. ing. M. Mega)*

Questo non lo ritengo possibile non perché non possono farlo, ma perché i costi del traghettamento sono già molto elevati ed il sistema non reggerebbe.

Infatti, è già chiaro a tutti che oggi il costo dell'attraversamento, indipendentemente dal periodo di emergenza sanitaria, è un problema per l'economia siciliana. Perché chiaramente, il costo del traghettiamento produce un "handicap" importante e molto gravoso. Quindi bisognerà nel futuro, ogni più di prima, trovare le modalità per diminuirne la rilevanza.

Per questo motivo bisognerà, probabilmente, anche cercare di aumentare le condizioni per una effettiva vera concorrenza, perché al momento anche se si tratta di servizi aperti al libero mercato, le condizioni sono tali che comportano quasi una specie di "monopolio naturale" da parte degli stessi soggetti, che al di là del modo in cui si sia creato, non sta facendo bene all'economia dello stretto.

*Presidente INU Puglia (prof. ing. F. Rotondo)*

Quindi per chiudere il come vedi il dopo epidemia per i porti dell'autorità di sistema dello Stretto?

*Presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto (dott. ing. M. Mega)*

Fino adesso non abbiamo ancora parlato di un settore importante e che, in questo momento, è quello più colpito dalla pandemia che è il crocierismo.

Lo Stretto è arrivato ad avere quasi 170 accosti durante l'anno e ormai le cancellazioni arrivano fino a tutto il mese di maggio, quindi abbiamo completamente perso la prima parte della stagione. Sono stati effettuati pochissimi accosti, ossia solo quelli che erano programmati nel mese di febbraio, poi marzo e aprile sono sostanzialmente saltati tutti. Questa, purtroppo, è una delle voci su cui l'economia, soprattutto di Messina, si stava in qualche modo strutturando.

Quella del crocierismo è un'economia ricca che attira sempre maggiori attenzione da parte degli operatori tenuto conto che sullo Stretto ci sono delle delle eccellenze dal punto di vista turistico come Taormina, l'Etna o le isole Eolie oltre alla stessa Messina, che sono, come tutti sanno, mete pregiate per il turismo. Ora noi aggiungeremo all'offerta anche le bellezze di Reggio Calabria e della sua provincia.

Tutto questo rischia di vedere un lungo periodo di crisi che rallenterà le azioni di sviluppo che anche l'Autorità di Sistema aveva programmato.

Infatti, si può affermare che l'integrazione con i porti calabresi stava nascendo proprio sulla costruzione di un'offerta turistica integrata tra la provincia e la città di Reggio Calabria e quella di Messina e della sua area metropolitana.

Infatti, con grande impegno anche della Camera di Commercio di Reggio Calabria che ci stava supportando, stavamo cominciando a ragionare su un aumento delle destinazioni e sulla creazione di un'offerta turistica sullo Stretto che comprendesse anche la costa calabra e tutto questo adesso, purtroppo, si è interrotto.

Per quanto riguarda l'economia degli operatori portuali, anche sulla scorta dei primi provvedimenti del governo, abbiamo adottato un nostro piano di azione in cui abbiamo sostanzialmente sospeso o in alcuni casi, annullato tutta una serie di diritti, di spese, di contributi che i vari concessionari piuttosto che gli operatori ci devono pagare; quindi ci siamo messi subito nelle condizioni di non gravare troppo su i bilanci di chi ha visto il blocco delle proprie attività.

In particolare, stiamo cercando di semplificare le procedure burocratiche delle operazioni portuali. Da questo punto di vista sembra che gli operatori lo abbiano particolarmente apprezzato come riferito nel corso degli incontri in videoconferenza che si ormai si ripetono ciclicamente. Tutte le riunioni che stiamo svolgendo con le diverse categorie sono finalizzate ad operare una valutazione condivisa dei rischi di tutte le attività portuali per elaborare un piano di interventi per la fase della ripartenza capace, per ognuna delle tipologie di traffico presenti, di far operare tutti con sempre maggiore sicurezza sia per le attività commerciali che per quelle collegate al traghettamento.

Si sta cercando anche di identificare le modalità più opportune per rilanciare il traffico crocieristico, appena ve ne saranno le condizioni, mettendo a disposizione una nuova offerta turistica in sicurezza sia per i crocieristi che scendono a terra sia per i territori che li ospitano. E' chiaro, quindi, che per noi in questo momento, si tratta di lavorare su questi protocolli di sicurezza per elaborare un piano integrato di sicurezza sanitaria per tutti i nostri porti, per proteggere le attività dei porti ma soprattutto per assicurare ai territori il ripristino di una economia fondamentale per le regioni meridionali che probabilmente soffriranno di più la crisi economica.

Stiamo cercando di costruire una prospettiva positiva per i territori insieme con le amministrazioni, con le organizzazioni degli imprenditori, con i sindacati. Con tutti il rapporto instaurato in questi primi mesi di attività dell'AdSP dello Stretto è molto diretto e c'è una forte unità d'intenti che certamente produrrà effetti positivi sul Sistema portuale. Noi stiamo cercando, su questi temi, di

essere proattivi e se possibile di anticipare anche quelle che potranno essere nel futuro indicazioni da parte del MIT o comunque di organizzazioni internazionali di settore.

Un porto non è fatto solo di banchine, perché se lo si considera in questo modo non si riesce a comprendere la funzione dell'Autorità di Sistema. Per questo stiamo cercando di rimettere intorno a un tavolo la comunità portuale per far trovare insieme le possibili soluzioni per salvaguardare i traffici e per sostenere le imprese.

Per fare questo servono le infrastrutture sia fisiche che immateriali ma serve soprattutto un'idea di sviluppo del porto e dei territori collegati.

*Presidente INU Puglia (prof. ing. F. Rotondo)*

Quello che dici, mi riporta all'attenzione, anche riprendendo il contributo di Francesco di Sarcina sul sito INU, segretario dell'autorità di sistema Portuale del Mar Ligure orientale, la necessità di rivedere il legame con la pianificazione territoriale dell'autorità. La Autorità di Sistema dello Stretto in quale condizioni si trova dal punto di vista della sua capacità di pianificare strategie e assetti del sistema marittimo e del territorio in cui si trova?

*Presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto (dott. ing. M. Mega)*

Allo stato attuale soltanto il porto di Messina ha il piano regolatore portuale approvato di recente, mentre gli altri porti che costituiscono l'Autorità di Sistema nei casi migliori dispongono di piani datati e quindi sostanzialmente inadeguati a gestire le prospettive di sviluppo dell'Autorità e dei territori collegati.

Per questo motivo, da quando mi sono insediato, questa è una delle sfide più importanti che sto cercando di affrontare; ossia, riavviare la pianificazione di attività, infrastrutture e modalità di gestione per raccordare le esigenze dei nostri *asset* principali, in particolare il traghettamento, con quelle che sono le esigenze dei territori.

Ad esempio, il porto di Villa San Giovanni è nato in un'altra epoca, in cui anche il numero dei passaggi non erano quelli attuali; quindi sicuramente occorrerà impegnarsi molto (insieme agli Enti locali) per cercare di alleggerire le città da questo traffico che è diventato molto intenso.

Anche quando lavoravo in altre realtà portuali, nei vari ruoli che ho rivestito, ho sempre pensato agito tenendo presente che un'infrastruttura portuale si realizza solo se il territorio l'accetta.



Occorre costruire consenso dietro ad una necessaria ristrutturazione o nuova edificazione. Per questo motivo avvieremo a breve il percorso di redazione del Piano Regolatore dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ai sensi del D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169. Vi sono numerose infrastrutture da rivedere e da aggiornare migliorando i collegamenti con le viabilità principali. Occorre alzare notevolmente il livello della qualità; occorre alleggerire il carico dei flussi di passeggeri sulle città, come ad esempio per Villa San Giovanni che in alcune settimane dell'anno, ma spesso anche nella quotidianità, perde la sua fisionomia perché invasa dalle auto che devono traghettare. Occorre creare le condizioni per cui il territorio sia convinto delle potenzialità del porto e collabori con la sua Autorità Portuale. Occorre creare condivisione sulle scelte. In questo devo dire che c'è una grande una grande sensibilità nei confronti delle mie idee e grandissime aspettative, che spero sia possibile soddisfare.

Ritengo una opportunità rilevante la possibilità di cui dispone l’Autorità di Sistema dello Stretto di poter pianificare in maniera unitaria le due sponde, che spesso in passato, non dialogavano su questi temi. Ad esempio, ho trovato nei documenti strategici dei tavoli per le Aree Logistiche Integrate visioni ancora parziali delle potenzialità dello Stretto.

Questo è il compito che ci spetta come Autorità e su cui mi confronterò nei prossimi mesi con i territori e gli operatori.

*\*Presidente INU Puglia (prof. ing. F. Rotondo)*

Grazie per la disponibilità nei confronti dell’Istituto Nazionale di Urbanistica e di questa indagine sullo stato dei porti durante la pandemia.