

DOPO MESI DI SCONTRI A LIVORNO, VIA LIBERA SOTTO CONDIZIONE ALLA PIATTAFORMA EUROPA

Armistizio armato (di protocolli) sul piano regolatore del porto

L'approvazione in consiglio comunale sblocca l'iter e il presidente dell'Authority riprende la corsa per avviare in tempi rapidi il "project financing" del porto del futuro - Le dichiarazioni d'interesse dei grandi terminalisti e il tema delle opere complementari



Giuliano Gallanti

LIVORNO - E' finita come sarebbe stato quasi criminale non finisse: come noto, con l'approvazione in consiglio comunale di Livorno della variante anticipatrice che sblocca finalmente l'iter del piano regolatore del porto e quello, altrettanto urgente, per la Piattaforma Europa. Con un atto di responsabilità del sindaco Filippo Nogarin che dopo

A.F.

(segue a pagina 4)



Armistizio armato

settimane e settimane di "risiko" - giocato, bisogna ammetterlo, con spregiudicato sprezzo del pericolo, vista la crescente esasperazione di centinaia di lavoratori del porto e del comparto cantiere Benetti - ha votato il consiglio la variante, contro la sua stessa maggioranza "pentastellata" che ha insistito a far muro fino ad arrendersi con una polemica astensione. Nogarini è stato abile, comunque, a "giustificare" il suo OK al piano con una serie di protocolli firmati sia con la Regione, sia con la Provincia (o quel che ne rimane) sia infine con l'Autorità portuale, nei quali si è fatto promettere una serie di interventi

a favore del waterfront cittadino. E ci sarà da approfondirne poi lo sviluppo, perché come sempre questi protocolli (si legga su queste stesse pagine quello relativo all'Autorità portuale) hanno in sé molti elementi a doppia interpretazione.

Il tutto è avvenuto due giorni dopo l'incontro "chiarificatore" tra il governatore della Toscana Rossi e lo stesso Nogarini: ma specialmente dopo l'incontro al MISE (il ministero dello sviluppo economico) dove il viceministro Claudio De Vincenti ha aggiunto alla promessa di Rossi di 200 milioni per la Piattaforma Europa (e a quella dell'Authority portuale di altri 120) un impegno del governo "tra i 50 e i 100 milioni". Promesse, d'accordo: che entro questa settimana dovrebbero diventare qualcosa di più concreto, con tanto di impegni formali. Ma quanto basta per far dire al presidente dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti di essere finalmente tranquillizzato.

"L'impegno del governo, a fianco con quello del governatore della Regione e al nostro - ci ha detto a caldo Gallanti - ci consente di accelerare le fasi della gara internazionale per la piattaforma Europa; e di presentare l'operazione a Bruxelles nel quadro degli impegni di finanziamento che l'Unione Europea sta definendo sulle grandi direttrici della logistica di sistema. Cosa che farò appena possibile, il giorno dopo quello in cui ci saranno tutti gli atti ufficiali degli impegni assunti, nero su bianco".

* * *

Gallanti ha fretta e si può capire bene. L'approvazione definitiva del piano regolatore del porto, attesa da quasi sessant'anni - è un fiore all'occhiello significativo per il suo mandato: che tra l'altro viene colto in zona Cesarini, ovvero quasi alla scadenza, quando in molti cominciavano a temere che il tutto finisse in un naufragio siglato "cinque stelle". Ma non solo: a piano approvato, c'è da correre per l'apertura delle dichiarazioni internazionali di interesse sulla Piattaforma Europa, dichiarazioni che a quanto risulta si sono già affacciate a palazzo Rosciano, per ora necessariamente in modo informale. Che ci sia molto da fare sul tema è noto: il piano regolatore del porto è un contenitore generale e tutto sommato generico, che indica linee di sviluppo, ma va riempito di progetti esecutivi. E uno di questi, proprio la Piattaforma Europa, diventa progetto esecutivo solo attraverso un project-financing di chi si proporrà per la concessione e ovviamente per il finanziamento integrativo: considerato che ai 400 milioni o poco più promessi dalle istituzioni mancano ad oggi almeno altri 250 milioni dai privati, per un costo della piattaforma previsto ad oggi di circa 650 milioni, più gli arredi e le dighe foranee, queste ultime presumibilmente da finan-

ziare attraverso i fondi del ministero Infrastrutture e Trasporti. Non è un caso che anche la costituzione della New-Co tra Neri e Negri in vista del loro ingresso in Cilp (e quindi nel TDT della Darsena Toscana) dopo qualche momento di stanca sia stata accelerata. Insomma, c'è ancora da correre, specialmente tra Firenze, Roma e Bruxelles. E pare che Gallanti si sia fatto una "pera" di nuovo entusiasmo, perché ha dichiarato la ferma intenzione di non perdere nemmeno un giorno tra quanti gli rimangono di mandato ordinario prima del "big bang".

I commenti

"Apprezziamo che il sì alla variante anticipatrice al piano strutturale - ha scritto in una sua nota Gallanti - da parte del consiglio comunale abbia risvegliato in tutti un nuovo "umanesimo" della responsabilità e dell'azione. Siamo altresì felici di constatare che il Piano Regolatore Portuale, per molto tempo criticato, da alcuni persino aborrito, abbia ora tanti genitori pronti a sostenerlo e a decantarne le eccezionali potenzialità. Non va mai dimenticato il grande insegnamento di Flaiano: le sconfitte sono orfane, le vittorie hanno tanti padri. Ci sia consentito però di prenderci un piccolo merito: se dopo più di 60 anni siamo riusciti a portare a casa il risultato è stato anche grazie agli sforzi della nostra amministrazione, che fin dall'inizio ha creduto nel progetto di ampliamento a mare del porto di Livorno, facendolo adottare in comitato portuale a dicembre del 2013 e lavorando perché il piano regolatore ottenesse, l'anno successivo, il via libera dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (ottobre 2014).

"L'iter che oggi sta portando all'approvazione del prp è stato lungo - continua la nota di Gallanti - complesso ma sempre partecipato. Non abbiamo esitato a coinvolgere costantemente gli stakeholder della comunità portuale e i rappresentanti politici della città, gli uni e gli altri chiamati a esprimere le loro determinazioni in uno degli organi politici più democratici che esistono: il parlamentino di Palazzo Rosciano, che a larga, larghissima maggioranza ha detto convintamente sì alla Piattaforma Europa dopo ben due anni di consultazioni pubbliche e dibattiti.

“O... ..”

“Ora possiamo veramente traghettare Livorno verso il futuro - conclude Gallanti - un futuro cui guardiamo con ottimismo e fiducia: i segni + davanti agli indicatori di traffico; le decine di cantieri aperti; i 70 milioni di euro investiti nella modernizzazione del porto esistente; lo sviluppo dei servizi telematici, con il Tuscan Port Community System (TPCS); la partnership strategica con l'Interporto Vespucci e le nuove opportunità che si sono dischiuse nell'anno appena passato, con il ritorno di Zim, la liaison tra Msc e il terminalista Lorenzini e l'ingresso di Grimaldi in Sintermar: tutti questi segnali positivi testimoniano la bontà delle nostre intenzioni e ci ricompensano dell'impegno e della passione che il segretario generale, Massimo Provinciali, e i suoi collaboratori, hanno profuso ogni giorno nel proprio lavoro. Siamo stati i primi a credere nel prp e nel porto di Livorno e siamo estremamente felici di sapere che ora non siamo più soli in questa battaglia. Ringraziamo la Regione Toscana e il presidente Rossi, senza la cui determinazione non saremmo arrivati a coronare questo grandissimo risultato. Grazie a tutti”.

Anche il presidente della Cipl Enzo Raugèi, intervenendo sull'approvazione delle varianti al piano, sottolinea che: “Nell'ultima seduta del consiglio comunale, Livorno ha fatto un balzo in avanti verso la realizzazione di una prospettiva di sviluppo del proprio porto e quindi della città, anche se in modo anomalo rispetto ai canonici metodi: di norma il sindaco propone la delibera e la sua maggioranza la vota massicciamente, questo non è avvenuto, la variante anticipatrice del piano regolatore portuale è passata con il voto delle minoranze con

l'astensione del gruppo maggioritario in consiglio, ma l'importante è aver raggiunto l'obiettivo. Va riconosciuto l'atto di coraggio e di responsabilità del sindaco Nogarin che, pur sapendo delle sofferenze interne al suo gruppo, ha portato la delibera al voto, così come va riconosciuto al gruppo pentastellato il senso di responsabilità verso questo importante atto ed anche il rispetto verso chi nella precedente legislatura ha speso tempo con numerose sedute di consiglio e di commissioni che hanno portato all'adozione della variante.

“Comprensibile la necessità di più tempo - ha scritto ancora Raugèi - da parte di chi oggi amministra per approfondire tematiche di questo livello, ma questo lavoro è già stato svolto nella precedente legislatura in modo puntuale e capillare e credo che delibere di questa portata vanno oltre la stessa appartenenza politica perché vanno nell'interesse di tutti i lavoratori, dei cittadini e soprattutto dei giovani per i quali si può aprire una prospettiva migliore.

“Io sono felice che la delibera sia passata attraverso l'organo di governo della città - ha scritto Raugèi - che è l'assemblea consiliare comunale, fa parte della mia cultura e del rispetto che da sempre ho verso le istituzioni, ma bene ha fatto il presidente Rossi che, con la legge regionale del 27 novembre, ha imposto tempi certi per l'approvazione della variante; certo se fossimo andati oltre quel limite avremmo assistito ad una forzatura istituzionale purtroppo necessaria.

“Se così non fosse stato, Livorno non avrebbe avuto più tempo e non avrebbe potuto concorrere ad avere i finanziamenti annunciati per avviare le procedure necessarie all'avvio dell'opera; il governatore Rossi è stato chiaro in più occasioni, ribadendo che se passava il

2015 avremmo potuto dire addio ad ogni progetto. Questo avrebbe significato regredire come porto sempre più in basso.

“In consiglio comunale ho sentito molte opinioni rispettabili - sottolinea Raugèi - ma una cosa non può essere affermata: quella in base alla quale “Livorno sarebbe già in grado di ricevere la grandi navi da 7.000 teus e quindi di cos'altro necessita?” Prima di affermare frasi simili bisogna avere l'umiltà di studiare o almeno informarsi su quali sono le dinamiche dello shipping nel settore delle porta containers: negli ordinativi per il 2015 due navi su tre superano i 7.500 teus, che vuol dire che non entrano nel porto di Livorno e questo tipo di ordini rappresenta l'89% della capacità di carico delle navi attualmente in costruzione, da qui si capisce bene quale sarebbe il futuro del porto di Livorno, un futuro fatto solo da navi ro-ro e Cruise? No grazie vogliamo ben altro, vogliamo la piattaforma Europa che dà risposte adeguate ai contenitori rendendo possibile accosti anche per navi da 10-12.000 teus, che da qui a qualche anno saranno lo standard di base. Ma la piattaforma Europa offre anche altre concrete risposte alle stesse navi ro-ro - conclude Raugèi - alla delocalizzazione a nord della città delle navi cisterna per prodotti petroliferi, chimichiere e gasiere e consente di liberare spazi da utilizzare per altre merceologie nelle quali Livorno rappresenta un'eccellenza per volumi movimentati: prodotti forestali, auto e general cargo per i quali gli spazi iniziano ad essere insufficienti, tali spazi, vicini alla città, potrebbero rappresentare ulteriori opportunità per il traffico crocieristico”.



Enzo Raugèi