

L'INTERVENTO/CIVITAVECCHIA, LA RIFORMA DEI PORTI E LE IDEE DEL PROF. BOLOGNA

**SERVE FIDUCIA,
SIAMO
UN EURO-PORTO**

di ANGELO ROMA

L'altro pomeriggio, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, prima che iniziasse la presentazione del volume "Livorno: un porto e la sua città" molti addetti ai lavori, hanno criticato il mio intervento sul Tirreno a proposito della riforma portuale, ed in particolare il fatto che Civitavecchia potrebbe essere accorpata a Livorno. Ho captato: poiché Civitavecchia è il porto di Roma, e Roma è la capitale, perderemo sia la sede dell'Autorità Portuale di Sistema che i finanziamenti previsti o programmati.

Non mi pare che ci sia molta fiducia nelle possibilità del nostro porto, che per di più è, ripeto, un porto "core" nelle reti Ten-T. E' su questo che le istituzioni, le forze sociali e la politica di Livorno devono adoperarsi, facendo fronte comune insieme al governatore Rossi, nei confronti di Delrio.

Sicuramente la riforma del ministro non sarà pronta, in modo definitivo, prima della fine dell'estate, ed allora voglio qui di seguito elencare gli interessanti suggerimenti del Prof. Bologna, a proposito del piano dei porti e della logistica:

1) non sciogliere il gruppo di esperti che ha redatto la bozza di Piano ma continuare a farlo lavorare sui temi del capitale e del lavoro nell'impresa, in modo da poter formulare la tanto agognata politica industriale della logistica e non la solita politica infrastrutturale (che politica proprio, finora, non è stata, ma piuttosto un disordinato assalto alle risorse pubbliche per progetti che spesso con la logistica poco hanno a che fare)

2) decidersi una volta per tutte a centralizzare le scelte d'investimento e dotarsi di uno strumento di pianificazione in grado di effettuare anche una verifica sistematica dello stato di attuazione degli impegni presi dai concessionari

3) assegnare all'Autorità marittima l'incarico di condurre un'analisi sistematica delle possibili criticità nautiche per

quanto riguarda l'accesso ai porti potenzialmente interessati al fenomeno delle mega navi e di dare un parere vincente sul modo di affrontare queste criticità

4) concentrare gli investimenti pubblici là dove il privato ha già dimostrato di fare la sua parte, là dove il privato ha segnato il cammino ed il mercato lo ha premiato, evitando ogni politica di sussidiarietà

5) bloccare ogni forma di duplicazione di infrastrutture

6) imporre al gruppo Ferrovie dello Stato di elaborare in tempi rapidi una proposta organica di riassetto del traffico ferroviario a servizio dei porti, con particolare riguardo a quelli che possono essere interessati ad accogliere le navi ultralarge o quelle che "a casca-

“ Bisogna evitare che sia sciolto il pool di esperti che ha fatto la bozza del piano, deve andare avanti con il lavoro

ta" vengono messe in servizio sulle rotte secondarie

7) dare priorità a tutti gli interventi programmati di Rfi nelle infrastrutture a servizio dei porti, previa verifica della necessità di adeguamenti dei terminal o della rete a seguito dell'introduzione delle navi ultralarge

8) introdurre o implementare in tutti i porti potenzialmente interessati al traffico di navi ultralarge le tecniche e le procedure del preclearing

9) definire la rete dei porti con terminal specializzati nel break bulk, nel project cargo e nel heavy lift

10) unificare le prestazioni di lavoro in termini di orario del personale addetto ai presidi dello stato nei porti e concentrare in tutti i porti gli adempimenti fiscali e amministrativi in un unico sportello.

Sempre in Fortezza quel giorno è successo qualcosa d'antipatico: l'arch. Cagnardi ha detto che a Livorno non esiste "gente dotta" provocando, al momento, qualche mormorio nell'uditorio, e solo alla fine della relazione, presa di coscienza e ribellione a chi si è sentito offeso, l'ottimo direttore del nostro Archivio di Stato, Massimo Sanacore, e più semplicemente dal sottoscritto.

