

IL FUTURO DEL PORTO

«I fondali problema tecnico la politica ne rimanga fuori»

Messaggio a Rossi del segretario dell'Authority: Darsena Europa a prova di futuro
E intanto Nogarin torna a contestare il dossier di Osc: documento pieno di errori

di **Giulio Corsi**
LIVORNO

In commissione consiliare le lancette del porto tornano indietro di cinque mesi, a quando nella vetrina della Fortezza Vecchia, davanti ai potenziali investitori internazionali, il sindaco Nogarin contestò duramente il dossier della Ocean Shipping Consultants sulla Darsena Europa. Adesso quel dossier finisce in aula («con mesi di ritardo, la richiesta l'ho fatta io il primo giugno», ricorda **Marco Cannito**) e occupa almeno metà della discussione della commissione congiunta (terza e quarta). E le argomentazioni non cambiano di una virgola. «E' farcito di errori macroscopici, di contenuto, di merito e di lingua», torna a ripetere il sindaco **Nogarin**. «Come contribuenti ci sembra sia costato troppo per le risposte che dà e per la superficialità con cui tratta le questioni. Da un bando da 200mila euro, m'immagino che l'Authority s'aspettasse risposte all'altezza. Questo lavoro è costato mille euro a pagina».

Massimo Provinciali, segretario generale di palazzo Rosciano, ribatte sottolineando che è «riduttivo dire che il documento è costato mille euro a pagina, perché nei 200mila euro c'è anche l'assistenza in attività di scouting e se siamo stati tre volte a Londra a incontrare gli operatori, decisivo è stato il contributo di Osc, che ha partecipato anche all'organizzazione dell'evento di Bruxelles».

Nogarin però non molla: prima ricorda che «l'assistenza nello scouting non era parte integrante di ciò che era scritto nel bando», e poi chiede al presidente della terza commissione **Daniele Galli** di riconvocare una commissione specifica dove dibattere di questo dossier. «Non possiamo - aggiunge il sindaco - far sì che la politica usi questo documento pieno di errori tecnici per giustificare un determinato percorso».

Un finale che sembra non solo voler contestare il documento di Osc ma anche voler rimettere in discussione (almeno a parole, almeno nell'aula del consiglio) le motivazioni della Darsena Europa. Sarà l'occasione per presentare anche il famoso contro-dossier annunciato più volte dal sindaco?

La battaglia dei fondali. E' proprio sulla maxi-piattaforma per i container che si incentra l'altra metà del dibattito della commissione.

Qui la questione è decisamente più attuale ed è tutta puntata sul tema dei fondali, dopo che il governatore **Rossi** e il suo assessore ai trasporti **Ceccarelli** da alcune settimane stanno insistendo con forza sulla necessità di arrivare a meno 20 rispetto ai 16 previsti dal piano regolatore del porto. Provinciali a questo proposito non lascia spazio ad interpretazioni, con una posizione forte anche nei confronti della Regione e della politica. «Ora quella pro-

fondità non serve - ha detto Provinciali -. Un'operazione del genere comporterebbe dai 70 ai 100 milioni di euro di costo in più e dai 3 ai 4 metri cubi di materiale da smaltire».

«I meno 20 sono inutili». «E' inutile fare bene una cosa inutile - ha aggiunto **Provinciali** riferendosi agli iper-fondali della Darsena Europa -. Il Prp è a prova di futuro perché non lasceremo ai nostri figli l'impossibilità di andare oltre i meno 16, facendo un imbasamento a meno 18 o meno 20. Un dibattito sano, intellettualmente onesto, tecnicamente fondato ha portato alla

valutazione di queste decisioni: in sede di progettazione definitiva il porto sarà fatto in modo che quando necessario, sarà approfondito». Poi è arrivato il messaggio non certo velato al governatore Rossi: «Quando si parla di metri cubi di materiale e di questioni tecniche la politica deve fare un passo indietro - ha detto Provinciali -. Quando le questioni tecniche finiscono negli agoni politici, rischiano di essere sottovalutate. In Europa solo Rotterdam e Anversa sono approfondite a 24 e 19 metri, ma non rappresentano nostri modelli di riferimento, mentre



Amburgo e Genova si fermano a 15 e Algeciras a 17».

«Se Suez è a meno 18...». Sui fondali il dibattito in aula si è acceso. «Davanti allo sforzo enorme per arrivare al Prp, l'ipotesi enunciata dall'assessore Ceccarelli e dal presidente della Regione io non me la spiego», ha attaccato **Yari De Filicaia** (Pd), mostrando una posizione assai diversa da quella del segretario democratico Bellandi. «Piombino nasce a meno 20 perché aveva la necessità di accogliere la Concordia - ha continuato De Filicaia -. Se la più grossa parte dei traffici passano dal meno 18 del canale di Suez, perché noi dobbiamo avere il meno 20? O pensate ai dirigibili con le navi attaccate per superare Suez e scaricare a Livorno?». E sulla stessa linea si è espresso **Marco Martelli** (Pd): «La corsa al gigantismo non continuerà ancora molto, urgenza del meno 20 non è confortata da scenari futuri. Potrebbe essere soluzione di compromesso prevedere basamento 20 e fondali a 16».

De Filicaia ha poi ricordato che non sono solo i fondali a rappresentare l'attrattiva tecnica di un porto: «Se anche la Darsena Toscana fosse scavabile a meno 20, le grandi navi non potrebbero arrivare perché il problema sarebbe l'accesso e l'evoluzione, a meno che con un incrociatore non s'abbatta mezzo porto - ha detto il consigliere Pd -. Oggi le navi più che di fondale hanno bisogno di accesso e bacino di evoluzione. I 16 metri ricollocano Livorno in una centralità dentro il Mediterraneo, ma serve anche altro».

La caccia al partner. Edoardo

Marchetti (M5s) ha sottolineato che «Msc e Maersk hanno già loro porti di riferimento e difficilmente saranno attratte dalla Piattaforma Europa, mentre Evergreen non ha aderito alla corsa al gigantismo attestandosi su navi da 6000-7000 e solo recentemente ha ordinato qualche nave da 14mila. Chi opererà nella Piattaforma Europa? - ha chiesto dunque il consigliere grillino -. Non era più importante trovare prima un operatore o fare prima un'indagine tra gli operatori e poi fare insieme all'operatore il porto e le banchine e sviluppare con l'operatore la



Il segretario generale Provinciali

“ In Europa solo Rotterdam e Anversa sono a 24 e 19 metri: è inutile fare bene una cosa inutile. Il porto sarà fatto in modo che, quando necessario, verrà approfondito

nuova banchina?»

«E' esattamente quello che stiamo facendo - ha risposto Provinciali -: non troverà mai un partner senza un Prp, senza il sì della politica. La ricchezza del piano regolatore è dire al mondo che la politica ha scelto, che questa cosa si farà. La gara che stiamo facendo è esattamente ciò che dice lei: stiamo cercando un partner privato che ci dica come vuole quelle banchine, mettendoci i soldi».

Spazi per i ro-ro. «La piattaforma Europa - ha aggiunto Provinciali - ci consente di rimanere nel mercato dei contenitori,



Il sindaco Nogarin

“ Serve un'altra commissione sul dossier: non possiamo far sì che la politica usi questo documento pieno di errori per giustificare un determinato percorso

ma non solo. Il traffico delle autostrade del mare preme perché ha necessità di ulteriori accosti e la Darsena Europa aiuta anche in questo senso: delocalizzando il terminal dei contenitori si libera spazio senza ulteriori innovazioni, da destinare ad altri tipi di traffici».

Ancora Marchetti è intervenuto, ricordando che in Darsena Toscana le autostrade del mare non sono previste. «Ho detto autostrade del mare perché è un traffico in crescita, ma potevo dire anche auto nuove o general cargo», ha replicato Provinciali.

La privatizzazione di Porto 2000. All'ordine del giorno c'era anche la situazione occupazionale di Porto 2000 derivanti dalla privatizzazione. «Vogliamo sapere come sono tutelati i lavoratori nell'ambito della procedura», ha chiesto l'assessore **Francesca Martini**. «C'è una clausola in cui abbiamo ricordato che chi si aggiudica la gara compra quote di una società formata da persone e garantisce il mantenimento degli occupati - ha confermato Provinciali - si tratta di una clausola accolta favorevolmente anche dai sindacati».

