

VENTIQUATTRORE

MOTIVAZIONI UFFICIALI

LE MOTIVAZIONI UFFICIALI PRESENTATE DALL'AUTORITÀ PORTUALE TIRANO IN BALLO- PER DARSENA EUROPA E PORTO 2000- LE RICHIESTE DI RINVIO DELLE CORDATE INTERESSATE.

Darsena Europa e Porto 2000

Le gare slittano, le incognite no

I continui rinvii dei termini e i dubbi sulla concretezza delle offerte

STAND BY NEL SILENZIO
Nessun commento politico proprio alla vigilia del cambio di governance

- LIVORNO -

CHE FOSSERO una serie di gare storiche, di quelle destinate a cambiare profondamente il futuro del porto, lo sapevano tutti. Che si trattasse di camminare sul filo del rasoio, visti gli interessi in gioco e i tantissimi Caveat che oggi accompagnano ogni appalto di lavori pubblici, era altrettanto noto. Ma è indubbio che i rinvii dei termini temporali di chiusura delle adesioni, prima per la «madre di tutte le gare» (la Darsena Europa, primo passo della più grandiosa Piattaforma) poi per i bacini di carenaggio, e adesso di nuovo per la Porto 2000, qualche mugugno l'hanno creato. Le motivazioni ufficiali presentate dall'Autorità portuale hanno la loro logica: in particolare, perché tirano in ballo- per Darsena Europa e Porto 2000- le richieste di rinvio delle cordate interessate. Ma rimane il poco piacevole dubbio che in sostanza, più delle richieste degli interessati, a far ritardare la chiusura delle gare sia la difficoltà di mettere insieme un congruo numero di aspiranti. Brutalmente parlando: non è che si allungano i termini perché nessuno o quasi s'è fatto sotto in chiave formale? E come se la cava l'Autorità portuale a fronte dei ripetuti e sempre più innervositi appelli del presidente della Regione Enrico Rossi per far presto?

SONO interrogativi scomodi. Ma circolano, e se la politica ancora non li sta cavalcando in pieno è perché sia a Livorno che a Firenze si è impegnati in guerre intestine nei partiti che lasciano poco spazio-sembra di capire- ai problemi della macro-economia locale. Alla quale appartengono appunto tutti i progetti di riassetto del porto, dalla dar-

sena Europa alla privatizzazione della Porto 2000, dalla gestione dei bacini di carenaggio- qui la giustificazione è il disastro del "Mediterraneo", solo da pochi giorni tornato a galla ma non ancora agibile- al "Marina" nel Mediceo, dalla misteriosa e da tempo silenziosa offerta degli indonesiani dell'olio di palma (desaparecidos o quasi, con quello che ne consegue per le preziose aree in zona Paduletta) fino alla recente disfidata per la banchina e le aree della radice della sponda Est della Darsena Toscana. E ci fermiamo qui, ma potremmo continuare.

Forse il vero motivo per cui tutto sommato anche i rinvii non provocano critica al calor bianco è perché il porto- o meglio: tutta la portualità italiana- si trova nell'imminenza di una riforma storica, che probabilmente cambierà anche la governance e quindi una parte almeno di coloro che dovranno reggere il timone delle gare. Vero che con il codice nazionale degli appalti le regole sembrano talmente blindate che sarebbe difficile ipotizzare "pastette" (la stizzita reazione di Massimo Provinciali a uno strano e offensivo intervento dalla Sardegna sembra più che giustificata) ma è anche ovvio che chi oggi ha la responsabilità della programmazione del porto del futuro voglia vedere se domani ci sarà ancora. E se non ci sarà, voglia passare il cerino acceso a chi arriverà. Umanamente comprensibile, anche se ufficialmente non sarà mai ammesso.

A.F.



AUTHORITY Il segretario generale Massimo Provinciali

