



Livorno: A.P. oggi il Comitato Portuale ha preso iniziative a favore dell'ALP

Via libera al comma 15 bis dell'art 17. Aggiornate le tariffe, erano ferme dal 2009

Livorno, 15 luglio 2014 - Un aiuto concreto per alleviare le condizioni dell'unico soggetto in porto autorizzato a fornire manodopera durante i picchi di lavoro. È con questo obiettivo che il Comitato Portuale, all'unanimità, ha adottato una delibera che consentirà all'Authority di iniettare nella casse dell'Agenzia per il Lavoro in Porto, l'ALP, 437 mila euro: 210 mila per provvedere alle esigenze di formazione e altri 227 come incentivo al pensionamento o all'esodo volontario. A rendere possibile questa soluzione è il comma 15 bis dell'art. 17 della legge 84/94, lo strumento che dà modo alle port authorities di destinare alle agenzie fornitrici di lavoro temporaneo non più del 15% delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate. Le cifre destinate potranno essere elargite solo a condizione che la forza lavoro dell'ALP venga ridotta del 5%. In soldoni, si parla della possibilità di un prepensionamento e della ricollocazione in porto di altri due lavoratori. Eventuali ricollocamenti del personale ALP saranno comunque gestiti secondo le modalità già definite dal Patto per il lavoro siglato il 19 ottobre del 2012 tra le sigle sindacali e i rappresentanti di Assoterminal, Confindustria e Assimprese.

Dal Parlamentino di Palazzo Rosciano arriva, inoltre, un'altra importante novità. Sono infatti state aggiornate le tariffe corrisposte all'art. 17 labronico a fronte della fornitura di lavoro temporaneo alle imprese portuali. Erano bloccate dal 2009. L'aumento, un più 12,2% applicato alla tariffa giornaliera di otto ore (33 euro all'ora), andrà ad alleviare le condizioni lavorative dei 63 dipendenti dell'ALP, i cui turni effettivamente lavorati si sono ridotti dalle 18 mila richieste del 2008 alle 8mila del 2012/2013 (11,2 turni per ogni lavoratore). Troppo poco, insomma, per una società che dal 2009 ad oggi ha dovuto sostenere oneri sempre maggiori derivanti dagli aumenti contrattuali (+24% in cinque anni) e che nel 2013 ha chiuso il bilancio in perdita, erodendo quasi tutto il capitale sociale. L'aggiornamento del tariffario risponde quindi anche all'esigenza di dare un po' di ossigeno all'Agenzia per il lavoro in porto.

Anche a questo proposito - e siamo alla terza decisione assunta all'unanimità dal Comitato portuale - è stato aggiornato il regolamento per l'avviamento di lungo periodo per prestazioni di lavoro temporaneo diverse da quelle giornaliere, con riferimento a periodi di quattro mesi rinnovabili di volta in volta. Le 33 euro all'ora giornaliere si riducono così a 31,52 euro nel caso in cui i dipendenti dell'ALP siano

utilizzati per almeno un mese; a 30,93 per due; a 30,33 per tre e a 29,73 euro per quattro mesi.

Il POT a raggi x: ecco il bilancio di metà periodo

14 cantieri aperti e 60 milioni di euro impegnati. L'Authority è il primo investitore nella provincia di Livorno

Oltre 14 cantieri aperti, cinque opere in fase avanzata di progettazione e quasi 60 milioni di euro impegnati. L'Autorità Portuale è il primo investitore nella Provincia di Livorno. È questa l'istantanea fotografata dall'Authority in Comitato Portuale durante la presentazione del primo bilancio consuntivo sul Piano Operativo triennale, giunto ormai a metà del proprio periodo di validità e completato più che al 50%. «Lo stato dell'arte della sua attuazione - afferma il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali - ci dimostra che dal 13 novembre del 2012, da quando cioè il Pot è stato approvato, non siamo rimasti fermi ma abbiamo proceduto ad aprire e, a volte a chiudere, partite importanti per lo sviluppo del porto».

Messe in fila e illustrate in modo sintetico, non sono poche le principali scommesse vinte dall'APL a circa un anno e mezzo dall'approvazione dello strumento di programmazione triennale. «Il quadro nell'insieme - ammette il numero uno dello scalo labronico, Giuliano Gallanti - è assai positivo. Abbiamo appena aggiudicato i lavori di escavo del Lato Nord del Molo Italia, mentre il 7 luglio scorso abbiamo firmato il contratto per la realizzazione dei lavori del Microtunnel. Inoltre, ora che la Darsena Toscana non è più un SIN, potremo cominciare a dragarne i fondali senza passare dal Ministero dell'Ambiente. Aspettiamo soltanto che gli Uffici della Regione competenti siano pronti».

Tra le opere infrastrutturali già cantierate o in via di progettazione figurano anche i lavori di consolidamento della prima Vasca di Colmata, il cui intervento è previsto per il 2015, ma la cui proposta progettuale potrà presto essere sottoposta all'approvazione della Regione, e quelli relativi alla seconda vasca di contenimento, i cui primi due sottobacini sono già fruibili e saranno usati per ricevere il materiale dragato al lato nord del Molo Italia (entrambe le sottounità hanno la capacità di contenimento pari ad un terzo degli 1,5 milioni di metri cubi di materiale che la nuova infrastruttura sarà in grado di accogliere una volta completata).

«Le due vasche di colmata - spiega Gallanti - sono di fondamentale importanza per il futuro del porto, in quanto propedeutiche alla realizzazione della Piattaforma Europa». Secondo il presidente dell'APL, l'ampliamento a mare dello scalo labronico, con la realizzazione di due terminal dedicati ai container e alle autostrade del Mare, permetterà a Livorno di fare quel salto di qualità che tutti si aspettano. «La Darsena Europa - dice Gallanti - non è una ipotesi futuribile ma una infrastruttura per realizzare la quale ci vogliono progetti solidi e solidi investimenti». Come quelli che potrebbero arrivare dalla European Investment Bank (EIB) e dalla Cassa Depositi e Prestiti: «Nei mesi scorsi - prosegue il presidente dell'Authority - abbiamo avuto diversi contatti con entrambe le istituzioni, che ci hanno mostrato con segni tangibili il loro interesse per le grandi opere che intendiamo realizzare. A questo punto dobbiamo soltanto aspettare che il piano regolatore portuale sia definitivamente approvato».

Già, il PRP. Lo strumento principe che ha dato avvio - con corpose anticipazioni contenute nel Pot - alla zonizzazione del porto di Livorno e che ha messo ordine ai traffici, assegnando ad ognuno essi una e una sola area ben definita, deve ancora superare il vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, e deve ricevere ancora il nulla osta della Regione, ma Provinciali ne è convinto: l'iter non subirà troppi ritardi e il tabellino di marcia sarà rispettato. Il traguardo è fissato per settembre: «Gli elementi di novità contenuti nel Piano regolatore - fa notare il n. 2 dell'APL - sono così innovativi che hanno indotto il CSLPP ad avviare a livello nazionale una revisione delle linee guida per la redazione dei PRP. Credo che essere presi in considerazione come esempio di innovazione debba essere per noi e per la città motivo di orgoglio. Siamo fiduciosi circa il buon esito delle valutazioni dell'organo tecnico statale e ci aspettiamo anche dal Comune la massima collaborazione perché la variante al piano strutturale sia approvata quanto prima. In fondo abbiamo entrambi un obiettivo comune: la prosperità del porto di Livorno».

Ma se è vero che il futuro è alle porte, c'è anche chi si gode un presente che, nonostante la crisi, qualche bella soddisfazione l'ha data. A cominciare dal lungo elenco di lavori conclusi tra la fine del 2013 e l'inizio del 2014: ben sei opere che, dati alla mano, raggiungono assieme un valore (importo a base di gara) di praticamente 16 milioni di euro. Rientrano in questa speciale lista il completamento della banchina della sponda est della Darsena Toscana IV lotto; il riprofilamento della banchina ex Lips; il consolidamento dell'accosto 54 e alcune attività di manutenzione. Poi ci sono i lavori in fase avanzata di realizzazione, tre in tutto, e quelli le cui gare sono state già aggiudicate, circa sette. Anche sui dragaggi - a offrirne un dettagliato resoconto al Comitato Portuale è stato il dirigente responsabile dell'APL, Giovanni Motta - sono stati fatti dei passi in avanti: infatti, quasi tutti i lavori previsti sono stati o aggiudicati (Molo Italia lato nord) o già progettati (sul ripristino dei fondali della Darsena Toscana e sull'allargamento del canale di accesso, sono già state eseguite le caratterizzazioni dei fondali). Su altre due opere fondamentali sono già stati preparati i bandi di affidamento delle attività di caratterizzazione dei fondali: la più importante è quella dell'allargamento della imboccatura sud del porto, fondamentale per l'ingresso delle navi nello scalo labronico. Certo, sul fronte degli escavi - afferma Motta - «siamo in fiduciosa attesa che la Regione predisponga gli atti che disciplinano le modalità di gestione delle attività di dragaggio, ma su questo punto abbiamo già ricevuto da Firenze più di un impegno concreto a sciogliere il nodo della deperimetrazione Sin del porto di Livorno».

Porto 2000: il comitato portuale rinviato al 28 luglio

Rinviata al 28 luglio prossimo per dare modo al sindaco, alla giunta e ai componenti delle commissioni consiliari competenti, di sviluppare una riflessione più approfondita su un tema che continua a calamitare l'attenzione della stampa e della cittadinanza: la cessione delle quote della Porto 2000. È stata questa la decisione assunta in Comitato Portuale dal presidente dell'Authority, su richiesta del sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, che si è fatto forte del mandato ricevuto ieri dal Consiglio Comunale, dopo una mediazione nella Conferenza dei capigruppo. La riunione del Comitato prevista per il 17 luglio verrà quindi rimandata di altri 10 giorni.

La decisione è stata accettata dai membri del Comitato, anche se diverse sono state le

sottolineature per l'ennesimo rinvio di una riunione che si sarebbe dovuta inizialmente svolgere l'8 luglio. Da parte loro, i vertici dell'APL hanno accolto la richiesta motivandola con la necessità di coinvolgere il primo cittadino in una discussione di merito sullo studio della KPMG. D'altronde la riunione del 17 non prevedeva che fosse assunta alcun tipo di decisione formale. Infatti, la questione della cessione delle quote della società che a Livorno gestisce le crociere era stata già affrontata a luglio del 2011 e risolta attraverso l'approvazione di una delibera che dava mandato al presidente dell'Authority di rispettare l'obbligo di legge e di scendere sotto il 50% del quote.