

LIVORNO

Cantiere salvato e operazione turistico-residenziale

I grandi yacht e il nuovo quartiere Cosa è cambiato con Porta a Mare?

Il libro di Pasquinelli: appunti per riflettere



Dall'Orlando all'arrivo di Vitelli
La parte industriale si è chiusa

Percorso urbanistico complicato per completare il progetto

Livorno Racconta oltre 20 anni di un pezzo importante di storia della città. E lo fa seguendo un doppio binario: quello prettamente storico, di ricostruzione puntuale dei fattini cui la sua abilità di cronista emerge nitidamente. E quello delle interviste ad alcuni personaggi chiave che hanno vissuto, seguito, gestito la trasformazione del cantiere Orlando e la nascita di Porta a Mare. È in libreria da alcuni giorni "Porta a Mare: dalla fine del Cantiere a oggi. Appun-

ti fino all'arrivo in città del re degli yacht superlusso, Paolo Vitelli, che acquista l'area, rilancia l'attività con la costruzione di moderni panfil e accompagna l'operazione Porta a Mare con la creazione di un vero e proprio nuovo quartiere davanti a Piazza Mazzini. Da una parte, dunque, il nuovo stabilimento nautico modernissimo. Dall'altro un investimento commerciale, residenziale e turistico che si avvia - fra alcune difficoltà - al completamento. Pasquinelli, per oltre quarant'anni giornalista al Tirreno come cronista, capo della cronaca di Livorno e caporedattore centrale, evidenzia anche alcuni significativi ritardi in questo processo, come la realizzazione del porto turistico per il quale solo da poche settimane è stata rilasciata la concessione dopo un iter lungo e tormentato. Se la parte industriale - nota Pasquinelli - può dirsi riuscita, l'altra (quella commerciale, turistica e residenziale) sta vivendo "un percorso urbanistico complicato e difficoltoso" con la costituzione di un quartiere che suscita "pareri diversi" e potrebbe avere un contraccolpo negativo sul tessuto commerciale e sull'assetto stesso del centro città. Cosa rappresenta questo libro ce lo spiega lo stesso

A fianco una vecchia immagine del Cantiere Orlando. Sotto: Riccardo Pasquinelli autore del libro e, a destra, le ex officine recuperate nell'operazione Porta a Mare



ti per una riflessione", il nuovo libro di Riccardo Pasquinelli (già caporedattore del Tirreno) edito da MediaPrint che, dopo l'uscita nel 2013 di "W la Terra", volume sui problemi ecologici dedicato ai ragazzi delle scuole medie uscite nel 2013, introduce il lettore in una vicenda che parte dalla crisi del cantiere - "l'addio doloroso e drammatico al vecchio Orlando", racconta il generoso tentativo di salvataggio da parte dei dipenden-

ti per una riflessione", il nuovo libro di Riccardo Pasquinelli (già caporedattore del Tirreno) edito da MediaPrint che, dopo l'uscita nel 2013 di "W la Terra", volume sui problemi ecologici dedicato ai ragazzi delle scuole medie uscite nel 2013, introduce il lettore in una vicenda che parte dalla crisi del cantiere - "l'addio doloroso e drammatico al vecchio Orlando", racconta il generoso tentativo di salvataggio da parte dei dipenden-

Pasquinelli quando dice: "si tratta di una sorta di appunti ragionati per chi in futuro vorrà dedicarsi più approfonditamente alla storia industriale e urbanistica della città". Per questo il lavoro è integrato da 14 interviste ai protagonisti di questo periodo. Troviamo così Roberto Alberghi, dirigente di Azimut Benetti e consigliere della Spa Porta a Mare, Leonardo Bertelli prima all'ufficio urbanistica del Comune di Livorno e oggi nell'Or (Osserva-

torio trasformazioni urbane), Andrea Ceccoli, ingegnere che ha progettato l'approdo turistico della Bellana, Gianfranco Chetoni, ex direttore dell'ufficio tecnico del Comune in pensione dal 2014, Alessandro Cosimi, sindaco dal 2004 al 2014, gli architetti Orengio D'Isola e Bondonio, lo storico presidente del Consorzio Nautico Piero Mantellassi, Nereo Marcucci, ex segretario Cgil ed ex presidente dell'Autorità Portuale

(1995-2003), Fabrizio Nelli ad della Gestione bacini spe Bruno Piccini, dirigente Ps sindacalista e assessore nella giunta Lambertini e nella seconda Cosimi, Adalberto Roncucci, ex comandante dei bacini del Cantiere, Carmelo Triglie ex sindacalista Cisl, Silvia Viviani e Camilla Cerrina Ferroni, rispettivamente assessore all'Urbanistica della giunta Salvetti e dirigente dell'ufficio Urbanistica del Comune,

Autorità, normative e poteri: cosa cambierà Il futuro dei porti nell'incontro con Merlo

Al Propeller presentato il volume "Rivoluzionare la politica marittima italiana"

di Elisabetta Arrighi



Luigi Merlo

Livorno Le grandi sfide sono sempre dietro l'angolo. Così fu anche a metà degli anni Novanta quando (dopo i decreti Prandini) fu varata la legge 84, quella della riforma dei porti. Fu definita "epocale" e di forte impatto perché dava alle neonate Autorità portuali "poteri speciali". Sulle banche entrava la concorrenza, cambiava l'organizzazione del lavoro e poneva i moli italiani in una situazione di forte competitività. Furono anni di grande innovazione e di realizzazioni veloci di infrastrutture (anche al lavoro) i cui progetti avevano finito ad allora seguito i tempi biblici della burocrazia di Stato. Poi questa riforma ha fatto il "raffianco", fino alla recente

struttura Portuale, che sono entrate nel bilancio dello Stato, una circostanza che di fatto ha fortemente rallentato quella che era l'operatività delle AP prima maniera. Comunque si parla già di altre riforme in un momento in cui emerge la necessità di aggiustamenti per poter avere di nuovo una maggiore autonomia operativa e anche maggiori funzioni. L'obiettivo deve essere comune: quello di costruire un sistema più europeo e meno localistico. Anche che se alla luce del disegno di legge sull'autonomia differenziata - è solitamente un inciso - nasce spontanea una domanda: se si arriverà alla legge, che cosa accadrà per quanto riguarda i porti?



La conferenza al Propeller

Di questa problematica

ci al porto di Livorno, si è parlato al Propeller in una conferenza organizzata dalla presidente Maria Gloria Giannì Pollastrini che ha introdotto Luigi Merlo, Moderato da Federico Barbera, uomo di lungo corso fra

to il suo libro "Rivoluzionare la politica marittima italiana. Per un vero Ministero del mare" (ed. Guerin e Associati). Erano presenti anche il sindaco Luca Salvetti, il presidente dell'Adsp Mar Tirreno Setentrionale Luciano Guerrieri, il segretario generale della stessa Adsp Matteo Paroli e l'ammiraglio di squadra Ribuffo, al vertice di Marina Nord a Spezia. Responsabile delle relazioni istituzionali per l'Italia di MSC, presidente di Pederlogistica, vicepresidente della Confisport, componente del board di Assarnatori, Luigi Merlo, spezzino, è un personaggio di grande carisma nell'ambito dello shipping e delle portualità, grazie alle esperienze maturate negli anni come vicesindaco di La Spezia, poi assessore alle infrastrutture, trasporti e porti della Regione Liguria, quindi presidente mandati presidente dell'Autorità portuale di Genova, nel frattempo presidente di Assoporti e consigliere per la portualità e la logistica del ministero. Conoscitore di tutti i

Merlo parte dalla domanda: quali sono le ragioni per cui rende necessario poter contare su un vero ministero del Mare? Certo, un tempo c'era il ministero della Marina Mercantile (ancora in vita negli anni '90 quando fu emanata la legge 84) che svolgeva funzioni specifiche. Poi il "mare" è passato alle Infrastrutture e Trasporti e quella "terra" ha avuto sicurtà mentre una preponderanza Con il Governo Meloni, si è andati invece a formare il ministero per la protezione civile le politiche del mare. Ma sono ancora le Infrastrutture e i Trasporti a fare la parte del leone. Per cui l'autore lancia un bel po' di idee che suggeriscono come possa essere "riformato" il nuovo ministero a cui passare le competenze "marittime", oggi frammentate di fatto in numerosi dicasteri, più

Merlo fornisce una visione per l'organizzazione di un nuovo sistema portuale che dev'essere tenuto conto di un insieme di fattori oggi diventati fondamentali: l'ambiente, la sicurezza, la sostenibilità, la resilienza, la