

Porti, fatta la riforma Piombino va con Livorno

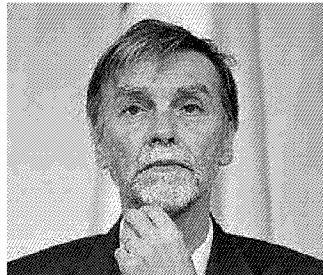
Una sola Authority per i due scali, che sventano la fusione con Civitavecchia
Carrara entra nell'orbita di La Spezia. Tutto deciso, manca solo l'ufficialità

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

La riforma dei porti non ce l'aveva fatta né venerdì 19 né nel venerdì successivo a entrare nel menù dell'ordine del giorno della seduta del consiglio dei ministri. Chissà se è il venerdì che porta jella: fatto sta che ieri è stata trovata sì la "quadra" politica ma il confronto fra i ministri sembra si sia incagliato sul caso Taranto, facendo slittare il timbro formale del provvedimento.

A meno di sorprese a tempo scaduto, dovrebbe esser stata cancellata l'ipotesi di una assurda maxi-Authority toscano-laziale, 450 chilometri di costa dal Calambrone (Pisa) al confine con la Campania aggregando Livorno, Piombino e Civitavecchia. Resta l'idea di aggregare Marina di Carrara a La Spezia ma Civitavecchia avrebbe un'Authority a sé come porto della Capitale e Livorno sarebbe aggregata unicamente con Piombino.

Questa però è una geografia ancora ufficiosa: salta fuori dal-



Il ministro Graziano Delrio

le indiscrezioni da parte di blog di settore. In realtà, proprio per sminare il terreno accidentatissimo che finora ha impedito il varo della riforma, il governo avrebbe deciso di riservarsi a un secondo momento l'ufficializzazione degli accorpamenti. Con un obiettivo: intanto far passare il cambio degli equilibri di potere fra governo, istituzioni regionali e enti locali. Così da centralizzare, ad esempio, la regia di ogni investimento rilevante. Non solo: nella nomina dei vertici di ciascuna Authority sparirebbe ogni ruolo degli enti locali nella designazione delle rose di candidati. Tutto nelle mani di Roma e

» La questione è approdata nel consiglio dei ministri. Cambiano i meccanismi per l'elezione del presidente: estromessi gli enti locali, decide solo Roma

stop, salvo il dovere di "sentire" il governatore della Regione interessata (senza cioè esser costretti ad averne l'intesa com'è adesso).

Comunque, l'accordo politico c'è: non è per la riforma portuale che la seduta del consiglio si è protratta così a lungo.

Il testo portato all'esame del consiglio dal ministro Delrio sembra blindato: perfino contro le fughe di notizie che di volta in volta hanno impallinato le infinite stesure precedenti.

Del resto, Delrio aveva da mettere un punto fermo per evitare che l'immagine decisionista venisse impapocchiata in un andirivieni di bozze e con-

trobozze, che presto o tardi finivano per rimbalzare sugli organi di informazione in un fuoco incrociato di indiscrezioni.

Il ministro Lupi era stato costretto a dimettersi quando ormai il testo nero su bianco era a metà dell'esame. Non è tutto: qualche settimana dopo essersi insediato alla guida del ministero delle infrastrutture, al termine del durissimo scontro Renzi-Lupi sulla "struttura di missione" dietro le quinte delle dimissioni, il neo-ministro Delrio aveva mandato proprio sulla mappa delle Autorità Portuali un segnale forte praticamente dimezzando (con sole a otto Autorità Portuali) l'ipotesi più accreditata dal suo predecessore. Un taglio poi rimangiato: due Autorità in Puglia e altrettante in Sicilia, addirittura spacchettata in quattro la maxi-Authority del Nord Est (Trieste, Venezia, Ancona, Ravenna). Adesso le Autorità scenderebbero a 13 ma staccando Livorno-Piombino da Civitavecchia e, secondo le indiscrezioni, aggregando Bari e Taranto così come Ancona e Ravenna.

