

# Porto, la sferzata di Rossi

«La maxi-Darsena non basta, serve più competitività»



## PORTO » LA STRIGLIATA DI ROSSI

# «La maxi-Darsena non basta parliamo anche di efficienza»

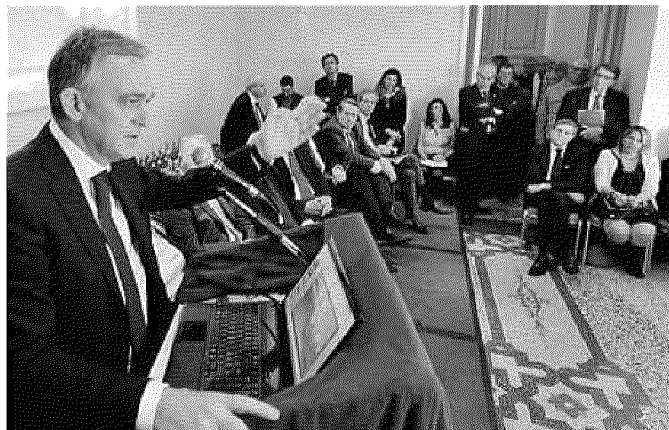
Il governatore al convegno Asamar alza il velo sulle grandi manovre del Nord e chiede a Roma un dialogo sul ruolo della portualità della Toscana

di **Mauro Zucchelli**

► LIVORNO

Arriva a fine giugno il d-day della verità per l'operazione maxi-Darsena che dovrà raddoppiare il "cuore" del porto: entro quella data dovrà farsi avanti chi è disposto a tirar fuori di tasca 300 milioni di euro pur di vedersi affidare il nuovo mega-terminal del porto di Livorno. «Ora la parola è al mercato», dice Nereo Marcucci, presidente di Confetra.

Ma gli occhi sono puntati sul governatore Enrico Rossi al convegno degli agenti marittimi: lo presentano con affetto («invito a parlare il nostro presidente, e sottolineo nostro»). Lui però non insiste granché a fare la ruota del pavone con i quattrini per la maxi-Darsena. Semmai torna a chiedere l'altra metà della svolta per ridare competitività al porto: «Da soli non bastano né la nuova infrastruttura né gli scavi. Serve un



Il governatore Rossi. Foto grande: qui nascerà la maxi-Darsena (Marzi)

colpo d'ala nella produttività: gli imprenditori investano, gli enti di controllo sburocratizzino, i lavoratori si impegnino».

Non è una novità quel che dice di fronte all'affollatissima platea del conclave organizzato dall'Asamar al Grand Hotel Palazzo: è un refrain sul quale batte fin da quando per la pri-

ma volta ha detto che avrebbe messo una montagna di soldi sulla Darsena Europa. Era stato il commissario dell'Authority, Giuliano Gallanti, a definirla «una necessità». Anzi, un aut aut: o Livorno la fa o deve cambiare mestiere. «Lo spiegai a Rossi - ricorda - dopo l'episodio di una nave da 7mila teu-

che aveva avuto mille difficoltà a entrare in porto».

Ora però Rossi teme anche qualcos'altro: le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia già al tavolo del governo per una strategia comune sulla logistica e presto qualcosa del genere arriverà anche per l'Alto Adriatico. Rossi mette il piede nella porta come i vecchi commessi viaggiatori e dice: «Anche la Toscana chiede un tavolo simile al governo».

Il motivo? Probabile che abbia paura che il Nord Ovest e il Nord Est si spartiscano a metà il mercato logistico a nord di Bologna e alla portualità toscana, Livorno in primis, non restino che le briciole.

Magari la "santa alleanza" Genova-Torino-Milano nasce dal terrore che l'imminente apertura del nuovo tunnel del Gottardo consenta ai grandi porti del Nord Europa di venire in Italia a conquistare ancor più merce di adesso: già ora vale il quinto-sesto porto italiano la rilevante quota di merce made in Italy che sceglie scali nordeuropei invece che italiani per il proprio export. Si aggiunga poi che il presidente di Asamar, Laura Miele, mette il dito nella piaga del «rischio di emarginazione del Mediterraneo dalle grandi direttrici».

Rossi invece guarda proprio all'asse Nord-Est-Brennero come espansione dei mercati di riferimento che la logistica targata Livorno potrà intercettare. Il governatore la dice adesso così: «Dobbiamo definire quale deve essere la missione dei porti toscani dentro il quadro nazionale ed europeo».