

# Rossi: nessuna Regione investe così tanto su un porto

L'amministratore di Rfi (Fs): dall'adeguamento delle gallerie appenniniche benefici anche per Livorno

► LIVORNO

La direttissima (in sopraelevata) della superstrada Fi-Pi-Li verso la Darsena Toscana l'hanno inaugurata esattamente 13 anni fa e ne sono passati più di sette da quando è strozzata da una voragine kaskiana che nessuno ha mai tappato. Adesso c'è da sperare che l'altra direttissima per la Darsena, quella ferroviaria, abbia un destino migliore: non foss'altro perché basta un'occhiata in mare e ovunque si vedono navi, basta un'occhiata negli angoli dell'estrema periferia e ovunque spuntano container.

Chissà se il ministro **Graziano Delrio** e il governatore **Enrico Rossi** sono tipi scaramantici: fatto sta che, sotto una tramontana che ghiaccerebbe anche l'entusiasmo di un dj, in una inaugurazione in cui non c'è un nastro da tagliare, il primo spende un paragone per indicare anche un miraggio di vivibilità che interessa chi sta fuori dalla cinta portuale. È l'esempio di Trieste: il livello di utilizzo della ferrovia per far arrivare le merci sulle banchine e per spedirle via è tale da «evitare 600mila passaggi di camion turchi sulle strade del territorio».

È quella che chiamano la «cura del ferro»: il ministro la rivendica come fattore di competitività per rilanciare l'economia ma anche come strumento per ottenere nuovi standard di qualità della vita («si pensi al fatto che la Svizzera riesce a far viaggiare via treno il 70% delle merci»). E noi? Delrio indica l'obiettivo di arrivare al 50% nel giro di cinque anni. Con una sottolineatura dedicata a Livorno: «Con questa nuova infrastruttura si candida a diventare una delle punte di diamante della nuova intermodalità mare-ferro», cioè che punta forte su trasporti ferroviari e marittimi.

Il presidente della Regione va a ripescare i conti: ricorda i 40 milioni di euro, metà tirati fuori dalle casse della Regione (e, a parte i sette messi da ministero e Rfi, altri 13 sono arrivati da Bruxelles, dove Rossi è andato per tre volte «a dar battaglia sugli aiuti di Stati perché i tedeschi prima sistemano le cose loro e poi fanno i severi

con noi altri»). Cifre e soldi che gli danno il destro per ribadire che «non esiste nessun'altra Regione disposta a investire così tanto su un porto» (e qui il riferimento è ovviamente alla Darsena Europa che verrà...).

È l'amministratore delegato di Rfi (gruppo Fs) **Maurizio Gentili** a richiamare l'attenzione sul fatto che sarà importante anche per il porto di Livorno l'adeguamento prossimo venturo delle gallerie fra Prato e Bologna rispetto alle esigenze dei nuovi standard di trasporto merci. E, detto per inciso, l'argomentazione si potrebbe estendere agli interventi sulla galleria del Brennero e sull'asse collegato.

Da parte di **Alessandro Franchi**, presidente della Provincia, invece la sottolineatura dedicata allo «scavalco» ferroviario che farà dell'interporto un vero retroporto.

Le parole di **Giuliano Gallanti**, commissario dell'Authority, equivalgono a un tirar di riga che, nel giorno in cui salta fuori il nome del presidente designato, consegna ai posteri la visione con cui ha governato per cinque anni il porto. Non un tipo qualunque: dopo gli anni al timone dello scalo di Genova, dopo gli anni ai verti-

ci di Espo (l'organizzazione europea delle istituzioni portuali), a Livorno ce l'ha fatta a portare a casa il nuovo Prg portuale, oltre ai bandi per Darsena Europa, privatizzazione della Porto 2000 e bacini (pur con tutti gli intoppi e i rinvii). Più, appunto, la scelta di «ferroviarizzare» il porto: potrebbe essere l'asso nella manica per evitare di finire nel calderone dei progetti da sforbicare nella «spending review» dell'équipe dell'ingegner **Ennio Cascetta**...

Ma Gallanti si toglie anche un sassolino dalla scarpa quando, con puntiglio genovese, fa cadere un inciso per dire che il sindaco **Filippo Nogarín** ha preso una cantonata poco prima, visto che nel nome di un nuovo rapporto fra porto e città il primo cittadino M5s aveva fatto riferimento al Nord Europa («dove i sindaci guidano le Autorità portuali»). Applauso isolato dal pubblico, Nogarín se la prende («ma cosa applaudi...»). È una dinamica standard nella relazione fra il Comune e l'Authority, soggetto istituzionale affacciato sulla scena solo vent'anni fa: anche un pidiessino come **Gianfranco Lambertini** aveva messo i suoi funzionari a studiare qualcosa del genere.

In realtà, il sindaco pentastellato mette l'accento soprattutto su due cose. L'una: questa infrastruttura «la attendevamo da 15 anni e ora finalmente l'abbiamo perché è davvero importante». L'altra: bisogna far di tutto per sbloccare la gara dei bacini di carenaggio, l'infortunio mortale non deve diventare un alibi. (m.z.)



IL MINISTRO  
DELRIO

Bisogna fare come Trieste: l'efficienza delle ferrovie nello smistare i traffici portuali ha tolto dalle strade 600mila camion all'anno



Gallanti a tu per tu con Rossi. In alto: il ministro Delrio (Repetti Pentafoto)

