

L'ANALISI

**SENZA DARSENA  
C'È SOLTANTO  
DECLINO INFELICE**

di MAURO ZUCHELLI

**L**a scadenza del primo round del bando per la Darsena Europa slitta ancora: non è né la prima né la seconda e nemmeno la terza volta. E stavolta non si tratta di cento giorni come al solito bensì del doppio. E' vero che il bando è finito nel bel mezzo di uno dei periodi più ingarbugliati tanto sul fronte del porto (con la nomina del presidente mai fatta) che su quello della politica (con il governo dimissionario), è altrettanto vero che forse qualche guaio è derivato anche dall'intenzione di tradurre la scelta in operatività reale nel più breve tempo possibile.

Ma bisogna tener la barra dritta, non ci sono alternative per Livorno, tanto come porto che come città: o punta a realizzare la Darsena Europa o ha solo da rassegnarsi a gestire i costi sociali della propria fine. A cominciare da invitare le nostre giovani menti migliori a fare la valigia e salvarsi, condannando Livorno a esser popolata e governata da quel che resta. Non è questa la nostra storia: e di macerie ne ha trovate di più la generazione dei Diaz e dei Carlesi, dei Badaloni e degli Angeli, dei Pacini, dei Bassano, dei Benetti, degli Arzilli e degli Orlandini...

Si capisce perciò che la Cgil chieda che la crisi di governo non si trasformi nell'ennesimo freezer: i tempi non sono una variabile indipendente.

E' una parola chiara anche riguardo alla solita tentazione tutta livornese di litigare invece che fare quadrato su progetti condivisi: non è un segreto che Genova non perda occasione per infilare dubbi e intoppi nel motore di questo maxi-progetto che potrebbe dar parecchio fastidio alla capitale della portualità made in Italy, se il progetto del Terzo Valico dovesse continuare a far ancora così tanta fatica a decollare.

Guai a immaginarsi che questa sia nient'altro che una delle tante partite da giocare, magari immaginandosi di dare un futuro al porto di Livorno abbandonando il traffico container (almeno questo dovrebbe essere una consapevolezza condivisa: il doppio limite fisico rende insufficienti tanto i fondali che la larghezza del canale d'accesso, al di sopra di una certa dimensione sempre più "piccola" rispetto agli standard delle flotte). Anche perché finora il porto di Livorno è rimasto a galla perché il puzzle delle varie componenti è così composito da non avere eguali e il mix di cicli e anti-cicli finora ci ha evitato il tracollo. Non durerà in eterno e pensare di coltivare solo i traffici di auto nuove, ro-ro o forestali sarebbe un suicidio. Come se la Roma o il Napoli decidessero di snobbare il campionato per dedicarsi alla Coppa Italia. Detto in termini più concreti, spariremmo dai radar come porto perché, volenti o no, è lo standard dei container a dire chi gioca in Champions League, chi nella massima serie del campionato nazionale e chi in Lega Pro. E se nella riarticolazione della logistica 4.0 c'è una qualche chance di calamitare l'attenzione di investitori industriali, c'è se il porto non si rinchioda nella nicchia della Coppa Italia o della Lega Pro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

