

## PORTO » LA STERZATA SULLA DARSENA EUROPA

# Il fronte delle imprese sposa il progetto bis

«Scelta molto positiva per risparmiare su tempi e costi». Poi l'appello a fare fronte comune e dare continuità ai lavori

» LIVORNO

Non potrebbe essere più netto ed esplicito il sostegno del fronte delle imprese al progetto bis della Darsena Europa: niente "se" e niente "ma", il Coordinamento dell'UtENZA Portuale - che raggruppa le organizzazioni di rappresentanza delle categorie economiche (Asamar, Assiterminal, Confitarma e Spedimar insieme alla Confindustria Livorno e Massa Carrara) - dice chiaro e tondo che «accoglie molto positivamente la nuova ed ulteriore spinta diretta alla realizzazione della Darsena Europa» che ha messo in campo il governatore **Enrico Rossi**. A giudizio della galassia delle sigle datoriali, Rossi l'ha fatto in (doppia) sintonia: da un lato, con il presidente dell'Authority **Stefano Corsini** e con il ministero delle Infrastrutture; dall'altro, con quanto Rossi ha «espresso nel proprio programma di mandato».

Se non si fosse ancora compresa l'antifona, il fronte delle imprese insiste a ribadire che «conferma convintamente la propria adesione all'iniziativa» del presidente Rossi

e dell'ingegner Corsini, numero uno della nuova istituzione portuale (è «tesa al rilancio della portualità di sistema» e «interessa lo scalo di Livorno e di Piombino»).

L'UtENZA portuale elogia il nuovo identikit del progetto: 1) consente «un risparmio sia nei tempi che nei costi»; 2) prevede «fondali tali da garantire un importante allargamento della potenziale utenza amatoriale», visto come «elemento di notevole competitività».

Questo cambiamento di scenario è stato «reso possibi-

le dalle recenti normative che disciplinano le operazioni di dragaggio»: l'importanza è accresciuta - si afferma - dalla «intensa opera di generale riqualificazione che sta interessando, nelle more della costruzione dell'opera, lo scalo di Livorno».

L'UtENZA portuale elogia il nuovo identikit del progetto: 1) consente «un risparmio sia nei tempi che nei costi»; 2) prevede «fondali tali da garantire un importante allargamento della potenziale utenza amatoriale», e questo «costituisce elemento di notevole competitività». Questo cambiamento di scenario è stato «reso possibile dalle recenti normative che disciplinano le operazioni di dragaggio»: l'importanza è accresciuta - si afferma - dalla «intensa opera di generale riqualificazione che sta interessando, nelle more della costruzione dell'opera, lo scalo di Livorno».

È questo un aspetto sul quale le varie associazioni degli imprenditori hanno a più riprese richiamato l'attenzione: ben venga il nuovo orizzonte della maxi-Darsena perché è indispensabile per

non autocondannarsi al declino, ma bisogna arrivarci vivi. Dunque, bisogna attrezzarsi per questa lunga «traversata del deserto»: stiamo parlando di «nuovi raccordi ferroviari, completamento della foce armata al Canale Scolmatore e, ancora, varo delle nuove Porte Vinciane (con conseguente dragaggio dei sedimenti nel tratto terminale del Canale dei Navicelli) ed anche il micro-tunnel e l'accesso dalla Darsena Toscana». Tutto questo - afferma il fronte imprenditoriale - rappresenta un «ulteriore rafforzamento delle dotazioni infrastrutturali».

Il Coordinamento dell'imprenditoria portuale chiama tutti a raccolta: basta con i battibecchi e la voglia di litigare tutti contro tutti. «Decisiva sarà la comune determinazione di procedere progressivamente, con la dovuta continuità dei lavori, fino a terminare tutte le fasi di attuazione dell'opera, compreso il completamento del terminal Autostrade del Mare e l'ampliamento del Terminal Contenitori».

**Mauro Zucchelli**

CRIPRODUZIONE RISERVATA



Porto: al lavoro sul piazzale del terminal contenitori in Darsena Toscana

