

L'INTERVISTA IN CRONACA**L'imprenditore Enio Lorenzini**
«Sì, la Darsena Europa è il futuro
però bisogna arrivarci vivi»

«La maxi-Darsena è futuro e concretezza ma prima di tutto occorre arrivarci vivi»

La strigliata del vescovo e gli interventi di parlamentari e imprenditori: ora parla Enio Lorenzini, operatore del porto e socio del colosso Msc

«La rotta è tracciata, c'è bisogno di trovare il modo per tradurla finalmente in realtà»

L'INTERVISTA

«**C**apisco il fascino di una figura straordinaria che ci porti alla scoperta di continenti sconosciuti: ma qui non c'è da lasciarsi prendere dall'incantesimo di una esplorazione in terre incognite. Almeno per quanto riguarda il mondo che conosco meglio, quello del porto, c'è da trovare il modo di tradurre in concreto la progettualità che la comunità si è data come città e come porto». Enio Lorenzini, 73 anni da compiere agli inizi di febbraio. E mica in una data da nulla: addì della Candelora, stesso compleanno di James Joyce e Renzo Rossellini, di Shakira e Pippo Magnini.

Nasce negli anni in cui Livorno risorge dalle macerie, arriva sul fronte del porto come imprenditore in tandem con il socio di sempre, Ugo Grifoni, quando le banchine livornesi galoppiano nel segno dei container: con il fazzoletto iniziale di mille metri quadri che ora è diventato un terminal da quasi 90mila. E se quattro anni fa nel terminal ha fatto messo

pie un gigante come Msc, la seconda flotta di porta-container al mondo, dall'inizio dell'estate la quota di minoranza si è trasformata in una partecipazione con il 50% a testa: da un lato, il colosso ginevrino-napoletano; dall'altra, alla pari la holding di partecipazioni della famiglia Lorenzini e quella della famiglia Grifoni. Questo è stato l'anno in cui non solo è salita la partecipazione di Msc in questo terminal-chiave ma è anche sbarcato il "signor Msc" in persona, mister Gianluigi Aponete, per tenere a battesimo la più grossa operazione di comunicazione del porto di Livorno: magari a carico ridotto, ma entrano in porto le navi da 9mila teu che mai prima di ora ce l'avevano fatta (e sotto tutte Msc); l'eliminazione dello stop notturno a entrate e uscite dal porto; lo snellimento delle operazioni di rimorchio con lo snellimento dei costi...

«Sì, il futuro del porto – afferma – non bisogna andarselo a cercare chissà dove: la rotta è tracciata e si chiama espansione a mare. La nuova Darsena Europa è indispensabile per eliminare le strozzature fisico-geografiche che limitano l'accesso alle nostre banchine, ma è anche importante per recuperare nuovi spazi e dar risposta alla fame di aree».

C'è solo da attendere, in-

somma?

«Macché attendere, c'è da correre il più possibile. Ma sappiamo cosa dobbiamo fare e verso dove dobbiamo orientare la prua. Ecco perché proprio in quanto imprenditore portuale dico che ha ragione il vescovo: è necessario qualcuno che tenga la rotta».

Un concretizzatore, cioè?

«Appunto, un concretizzatore più che un inventore di non so cosa. Abbiamo bisogno di due cose: la prima si chiama Darsena Europa, la seconda è la strategia per arrivarci vivi. Sia chiaro, stiamo parlando di qualcosa che se tutto fila dritto ha bisogno di 5-6 anni, forse sette per diventare realtà: e questi anni non possono essere affrontati con le mani in mano. E' quel che la comunità portuale sta facendo».

Qualcosa si sta muovendo...

«Ad esempio, il microtunnel è molto più importante di quel che sembra: consen-



tirà l'allargamento del canale d'accesso. Un bel passetto in avanti per riuscire a farsi trovare vivi dalla Darsena Europa. E' su questo doppio aspetto che ci misureremo in questi anni: costruire un nuovo orizzonte di sviluppo e, al tempo stesso, adottare tutti quei provvedimenti che ci permettano di traghettare fino a quel momento. L'una cosa è indispensabile quanto l'altra».

Mai così problematico il rapporto con Pisa: basti guardare alle dichiarazioni del nuovo sindaco leghista pisano contro l'espansione del porto.

«In passato sono stati commessi errori. Mi domando se abbia senso destinare Calambrone allo sviluppo turistico invece che all'espansione del porto. A questo punto, c'è un proble-

ma di creazione di valore aggiunto: si parte da lì per poter redistribuire il reddito».

Partendo da cosa?

«Dal mare. Dall'economia del mare. Ovviamente guardo al porto. Ma se penso all'industria mi accorgo che l'unica realtà industriale solida che c'è è l'ex Cantier».

Ma cos'è che tarpa le ali alla città?

«Si potrebbero indicare tante cose, ma credo che il problema numero uno sia il tasso di litigiosità che abbiamo: sembra che noi livornesi siamo bravi soprattutto a litigare. Ora, non dico che si debba sempre evitare di tenere il punto ma c'è modo e modo. Soprattutto: alla fine non c'è la capacità di mettersi comunque al tavolo a dialogare. Sta qui lo sbaglio: er-

rori madornali sono nati da questo. Invece bisognerebbe a un certo punto metter da parte gli scontri per provare a ricomporli. E a fare squadra attorno a un obiettivo comune».

Cosa si augura per l'anno che verrà?

«Potrei indicare una speranza chissà quale, magari un sogno. Invece proprio nel senso della crescita della capacità di dialogo voglio mettere l'accento su qualcosa che è già cominciato e sta dando frutti positivi sulle banchine: mi riferisco al dialogo fra Authority e Capitaneria senza dimenticare il ruolo del Corpo dei piloti. Se abbiamo nuove regole, se sono stati limati i limiti fisici del porto di Livorno lo si deve alla collaborazione fra questi tre soggetti».

Mauro Zucchelli



L'intervista al vescovo pubblicata sul Tirreno dell'8 dicembre



A sinistra: al lavoro all'interno del terminal Lorenzini in porto per l'arrivo di un treno portacontainer. A destra: Enio Lorenzini insieme a Gianluigi Aponte durante un test con la nave da 9mila teu