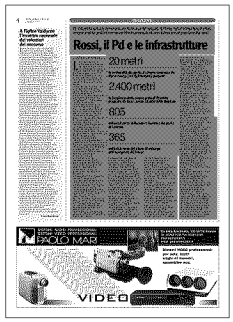
Il Consiglio regionale discute del porto di Livorno e dell'aeroporto di Firenze. Fusioni e finanziamenti privati vengono usati dal presidente per elevare il livello decisionale ed uscire dalle secche dei potentati politici locali

Rossi, il Pd e le infrastrutture

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Le infrastrutture la cui realizzazione si trascina per decenni tra dibattiti inconcludenti è forse uno dei terreni di coltura più fertili per l'anti-politica, i cui effetti negativi il Pd ha toccato con mano nelle ultime elezioni regionali, specialmente nelle aree della costa e nella zona pratese.
Non è un caso che i lavori del Consiglio regionale nelle sedute del 22 e 23 settembre abbiano riguardato le infrastrutture: porto di Livorno e aeroporto di Firenze, per sollecitazione del Movimento 5Stelle che ha chiesto chiarimenti. In ambedue le vicende il presidente della Regione Enrico Rossi ha avuto un ruolo centrale soprattutto nel promuovere accordi. In occasione della firma del protocollo per la futura fusione tra le autorità portuali di Livorno e Piombino, il 24 settembre, Rossi ha dichiarato: «In Toscana accadono cose finora mai viste: prima si mettono insieme Pisa e Firenze per gli aeroporti, oggi Livorno e Piombino per i porti».
La simmetria tra le due operazioni è sorprendente. In ambedue i casi l'azione di Rossi ha mirato ad un riallineamento delle unioni provinciali del Pd alla politica regionale, pur nella diversità delle situazioni. Nel caso dell'aeroporto fiorentino questo ha comportato un forte condizionamento del Pd pisano e pratese, ripagato coi deludenti risultati alle ultime elezioni regionali e più recentemente con la crisi politica del comune di Sesto Fiorentino.
Nel caso di Livorno, il dissenso covava da tempo se alle elezioni comunali del 2014 il Pd ha perso il comune che amministrava da circa 70 anni, conquistato dai 5stelle col sindaco Filippo Nogarin. Qui oltre che di allineamento, per il Pd si tratta di rilancio. Uno degli obiettivi di questo secondo mandato regionale di Rossi è riprendersi il comune di Livorno. La partita si gioca cercando di limitare il potere e la capacità decisionale del Sindaco livornese e demandando la soluzione dei problemi ad un livello più alto, regionale o statale.
L'adeguamento del porto di Livorno consiste nella realizzazione della nuova darsena Europa, capace di accogliere navi da 16mila container, con un costo di 805 milioni. La fusione col vicino porto di Piombino, nel quale è prevista la rottamazione delle navi, è voluta dal Ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, ma fa il gioco politico di Rossi, elevando il livello decisionale. La Regione ha promesso di finanziare il progetto con 200 milioni, ma occorrono 326 milioni di finanziamenti privati. Il 15 settembre il progetto è stato presentato a Bruxelles alla ricerca di finanziatori. In quell'occasione Rossi ha parlato della profondità dei fondali della nuova darsena. Nel progetto presentato dall'Autorità portuale la profondità è di 16 metri, ma Rossi ha dichiarato che intendeva vincolare il finanziamento regionale all'aumento di questa profondità a 20 metri. In questo modo sarebbe un porto più efficiente, potrebbero attraccare a Livorno le grandi navi da 20 mila container, ma lo scavo sarebbe maggiore con un aumento del costo di circa 100 milioni.
L'aumento del costo comporta la ricerca di grandi finanziatori che con la concessione dei proventi della nuova darsena per 50 anni metterebbero i capitali per la realizzazione. Come ad esempio Luigi Negri, presidente di Finsea, una finanziaria genovese impegnata in campo navale. Questo significa mettere da parte i finanziatori locali per entrare in un mercato globale scavalcando i poteri locali con conseguente fuori gioco del sindaco di Livorno, che difatti non è stato invitato alla presentazione del progetto a Bruxelles. Da qui le proteste del Sindaco e dei consiglieri 5stelle in Consiglio regionale che rivendicano il ruolo del Comune nella gestione del progetto e delle relazioni del porto con il resto della città.
Le similitudini con la vicenda dell'aeroporto di Firenze sono quasi da manuale e sembra che Rossi abbia fatto tesoro di questa esperienza. Qui l'investitore internazionale è stato trovato, anche se i finanziamenti richiesti tra pubblici e privati ammontano a 365 milioni, meno della metà della nuova darsena, nonostante i comitati abbiano sempre parlato di opera faraonica. L'ingresso di Corporacion America nella gestione dei due aeroporti e la loro fusione ha risolto la situazione.
Rossi sembra anche aver fatto suo il metodo di Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, per la definizione della lunghezza della pista, solo che in questo caso siamo a parti invertite. La Regione ha approvato un piano per una pista di 2mila metri, mentre Enac, per motivi di efficienza richiede 2.400 metri, quelli proposti nel piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze, per ora sotto valutazione da parte del Ministero dell'ambiente. Rossi in Consiglio regionale ha ribadito la scelta dei 2mila metri. Non poteva fare altrimenti, ma il consigliere Pd Paolo Bambagioni, ha affermato che se esiste la compatibilità ambientale anche i 2.400 metri potrebbero andare bene.
L'aeroporto di Firenze è in una fase di progettazione e realizzazione notevolmente più avanzata del porto di Livorno e potrà fare da battistrada anche in queste fasi. I problemi infrastrutturali della Toscana non si limitano a questi due progetti, basti pensare all'autostrada Tirrenica. Rossi si è proposto come candidato alla segreteria del Pd nel 2017 e la soluzione dei problemi infrastrutturali della regione potrebbe essere una forte credenziale, se non per la segreteria, per qualche altro incarico nazionale al quale Rossi sembrava destinato se Bersani avesse avuto miglior esito alle elezioni del 2013.


Rossi, il Pd e le infrastrutture
20 metri
2.400 metri
805
365
POLOMAR
VIDEO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

20 metri

la profondità del porto di Livorno proposta da Rossi contro i 16 dell'Autorità portuale

2.400 metri

la lunghezza della nuova pista di Peretola proposta da Enac contro i 2.000 della Regione

805

milioni il costo della nuova Darsena del porto di Livorno

365

milioni il costo del piano di sviluppo dell'aeroporto di Firenze

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.