

«Soldi sui porti
per il riscatto
della costa»

INFRASTRUTTURE

di Ilaria Bonuccelli Porto e diporto. Mercantile e yacht, con l'acciaio neppure troppo sullo sfondo. Enrico Rossi annuncia il piano di rilancio della costa, che fra il 2008 e il 2015 - dicono gli studi economici - è rimasta indietro: «ha realizzato dinamiche peggiori dei sistemi dell'interno», della piana industriale di Firenze, Prato, Pistoia (e in parte Lucca). Livorno - nel piano del governatore della Toscana - diventerà il grande porto commerciale d'Italia. Più e meglio attrezzato di quello di Genova. Non solo per la nuova darsena Europa da 700 milioni, per la quale la Regione ha appena prorogato il bando di appalto. Piombino tornerà polo siderurgico, proprio mentre l'Europa rilancia la produzione interna disincentivando l'acciaio made in Cina. Invece, a Pisa e a Viareggio, la nuova Saint Tropez, delega il rilancio del diporto di lusso. Buoni propositi che risultano finanziati. Il piano di sviluppo regionale - 6,4 miliardi fino al 2020 - prevede 3 miliardi e mezzo di investimenti per la costa, tra grande viabilità, rilancio di competitività e politiche per il mare dell'Elba e arcipelago toscano. Presidente Rossi ha progetti ambiziosi per la costa. «Sono consapevole della necessità di recuperare ritardi e colmare differenze di sviluppo». Ma è sicuro di riuscire a ridurre queste disparità territoriali? «Due anni fa, quando tenni il comizio in piazza Verdi a Piombino sulla riconversione dell'acciaieria Lucchini, non avrei scommesso che oggi saremmo stati in questa situazione». In quale situazione è oggi Piombino? «Piombino oggi è un modello per l'Italia e per il governo. È una realtà che supera la stupidità dei commentatori che criticano l'intervento dello Stato a sostegno dell'industria in nome di un neoliberismo industriale che ha prodotto tanti disastri. Il neoliberismo ha fatto tanti danni quanti il fondamentalismo ambientalista, convinto che si possa fare a meno dell'industria. Se avessimo ascoltato i loro esponenti, non so dove saremmo». Ritiene che Piombino sia avviata alla ripresa, senza alcun dubbio? «La situazione ha già subito una svolta, nonostante l'ostruzionismo dei gufi dell'acciaio come i Riva dell'Ilva o Antonio Gozzi, presidente di Federacciai e ad di Duferco siderurgia, che ha osteggiato in tutti i modi gli investimenti dell'imprenditore arabo Rebrab che ha già speso un centinaio di milioni a Piombino». Ma non è ottimista a ritenere Piombino fuori dalla crisi? «In due anni la lotta dei lavoratori e della Regione ha trasformato un disastro industriale in sviluppo. Oggi a Piombino ci sono i contratti per il forno elettrico e per produrre l'acciaio. Ci sono investimenti pubblici sul porto che stanno attraendo multinazionali. Ora sta al governo fare la sua parte». Che cosa si aspetta dal governo? «Dopo aver approvato il piano ambientale per l'area, grazie al sottosegretario Silvia Velo, ora deve realizzare la bretella per collegare porto e variante Aurelia: I e II lotto sono a carico di Roma. La Regione sul porto già ha investito 250 milioni». Dallo Stato aspettate anche soldi per il porto di Livorno? «Sì, 50 milioni. Non sono tanti, ma pesano da un punto di vista politico: con questi fondi il governo riconosce l'importanza di Livorno». Ma con 50 milioni il porto di Livorno non ci fa nulla. «La Toscana non ha aspettato lo Stato per investire sui porti. Su Livorno investono soprattutto Regione e Autorità portuale. E Unione Europea». Su cosa investe la Regione? «La priorità è collegare il porto con la ferrovia». Sono anni che se ne parla e non si conclude nulla. «Non direi. C'è già l'accordo con l'Autorità portuale sulla progettazione dello scavalco ferroviario e la gestione del cosiddetto Interporto Vespucci che io preferisco chiamare retroporto. C'è accordo sulla progettazione. Le Ferrovie ci avevano detto che sarebbe stato pronto a giugno». Invece a quando slitta? «A settembre. Ma intanto ci siamo messi avanti per la nuova Darsena Europa». Con il bando della Darsena da 700 milioni? «Sì lo abbiamo prorogato. È già stato manifestato interesse da più soggetti, alcuni in cordata anche con imprenditori livornesi. Presto il porto di Livorno sarà fra i migliori d'Italia se non il migliore». Che cosa renderà Livorno il miglior porto d'Italia? «Il suo retroporto di 20 metri, un'area enorme collegata con la ferrovia grazie allo scavalco. A quel punto ci sarà una velocità di manovra e di spedizione delle merci che altri porti non avranno. Genova per avere un retroporto come quello di Livorno deve andare a 80 chilometri dalle banchine. Certo occuparsi di questo non era compito della Regione, ma visti i ritardi di attenzione e investimenti, ho ritenuto mio dovere intervenire». Ma prima di avere riflessi sull'occupazione ci vorranno anni. «Vero. Per ora possiamo solo mettere pannicelli caldi sul problema, proponendo lavori di pubblica utilità, a 500 euro al mese, negli enti pubblici, a chi è senza reddito. A chi li ritiene provvedimenti da assistenzialismo, auguro di trovarsi in quelle stesse condizioni». Non esistono solo porti commerciali in Toscana. C'è pure diporto. E porti turistici. «Sono i nostri obiettivi per Pisa e Viareggio». Per Pisa, cosa? «Presto ci incontreremo con il sindaco per concordare l'escavo del canale dei Navicelli su cui si affacciano molti cantieri: chi commissiona yacht li vuole sempre più grandi. Quindi c'è necessità di aumentare il pescaggio e di allargare il canale, per adeguarlo alle dimensioni delle barche». Problemi di pescaggio ci sono anche a Viareggio. «Viareggio ha una cantieristica di altissimo livello e

dovremo occuparci di garantire un pescaggio minimo al porto che ha poco fondale. Ma dobbiamo andare oltre: ne dobbiamo aumentare la produttività». Che significa aumentare la produttività del porto di Viareggio? «Viareggio ha la vocazione di porto turistico. Deve diventare la Saint Tropez della Toscana, sfruttando anche gli spazi che ha a levante. Prima di tutto, però, dobbiamo risolvere la questione della gestione. Con il sindaco cercheremo un ente che lo gestisca e che esegua i lavori necessari per il rilancio del porto e della città. Collegato sia alla cantieristica, sia all'attività balneare». E i progetti per Massa Carrara? Cosa succederà al porto di Carrara, accorpato a La Spezia? «Non sarà tagliato fuori. Anche se avremo problemi se il governo non ci sbloccherà la capacità di investire. Però voglio essere chiaro: è stata una mia scelta l'accorpamento fra Carrara e La Spezia. Fra questi porti, per vicinanza, si possono creare sinergie impensabili con Livorno. Credo che per Carrara sia meglio essere un porto importante insieme a un'infrastruttura ligure che la Cenerentola della Toscana, dopo Livorno e Piombino. La Regione ne difenderà il valore». Lei parla di porti. Ma la grande viabilità, che è la colonna vertebrale della costa? «C'è un contratto di programma con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. A parte la Tirrenica, il corridoio fra Civitavecchia e Rosignano, entro il 2017 è previsto il completamento della Siena-Grosseto; entro il 2018 ci sarà il completamento della E45 (con la galleria Guinza) e della Fano-Grosseto. Infine entro l'anno sarà finita la Foligno-Perugia-Civitanova Marche. Un passo ulteriore verso la grande regione dell'Italia centrale fra Toscana, Umbria e Marche».