

Il Porto e le attività portuali¹

di Giovanni Motta

Attuazione della riforma:

L'obiettivo della riforma era quello di centrare su alcuni porti la gestione dei traffici con un'ottica logistica almeno a livello regionale. Per questo l'attuazione per la Regione Toscana appare chiaramente incompleta per la mancata estensione dell'AdSP anche al porto di Marina di Carrara.

I motivi di questa scelta appaiono quanto meno "oscuri" ed è per questo che sarebbe opportuna una azione forte nei confronti dell'attuale governo perché venga sanata l'anomalia e in considerazione del fatto che i principali competitori del porto di Livorno sono nella Regione Liguria. Inoltre, anche volendo considerare l'attuale realtà del porto di Marina di Carrara come marginale, è chiaro che una corretta organizzazione dei tre porti faciliterebbe anche la piena ed economicamente funzionale integrazione con il porto di Piombino che può sicuramente avere grandi margini di sviluppo specialmente nel settore turistico/crocieristico ed in quello della cantieristica navale ed il corretto assetto logistico collegato con i nodi dell'interporto di Prato e con il retro porto di Livorno.

Per questo tema del resto non è stato fatto praticamente niente anche se dall'avvio della riforma sono già passati due anni.

Prospettive di sviluppo:

La parola d'ordine, dato che le attività volte a seguire le necessità del gigantismo navale non sono state né avviate, né ancora ben definite e quindi richiederanno ipotetici tempi di realizzazione ancora molto lunghi, deve essere quella dell'adeguamento e miglioramento dell'esistente per riuscire non ad acquisire, ma più semplicemente a mantenere il ruolo e la posizione che negli anni il Porto di Livorno ha conquistato per quella parte del mercato che si muove con vettori che stanno tra 8000 e 9000/10000 TEUS.

Per far questo sono necessarie alcune condizioni:

- Riorganizzare la struttura dell'AdSP rinforzando specificamente i settori tecnici in modo da costruire un polo di eccellenza nella progettazione e realizzazione delle opere infrastrutturali.
- Svolgere un ruolo attivo nei confronti del Governo e del Parlamento per dare una veste finalmente snella e funzionale al Codice degli Appalti che attualmente, lungi dall'ottenere i risultati per i quali è stato varato, ha costituito fino ad ora solo un freno burocratico giuridico alla snella realizzazione delle opere pubbliche. Basti pensare che immediatamente dopo la sua pubblicazione è stato necessario riscriverne la maggior parte degli articoli e successivamente emettere una lunga serie di manuali interpretativi.
- Per la realizzazione della Darsena Europa percorrere con decisione la strada della cosiddetta versione Lite intesa come:
 - o Consolidamento e utilizzo degli 800.000 m² di superfici delle vasche di colmata poste all'esterno OVEST della Darsena Toscana;
 - o realizzazione della nuova diga foranea e del primo tratto di almeno 1500 m delle banchine SUD e OVEST della Darsena Europa;
 - o collegamento della nuova diga foranea con la diga curvilinea;
 - o escavo dei fondali ad almeno -16,00 -18,00 m.
 - o mantenimento dell'attuale accesso dalla Imboccatura SUD e quindi approfondimento del Canale di Accesso per renderlo coerente con i fondali della nuova Darsena;

¹ Da: Pubblicazione "Livorno 2019. Idee e proposte per la rinascita possibile". Aprile 2019

La soluzione, esposta in modo molto sintetico, consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di tempi molto più rapidi, impatto ambientale decisamente minore, costi decisamente più contenuti. Ciò senza escludere successivi ampliamenti poiché le opere sopra descritte sarebbero tutte assolutamente compatibili con le previsioni del nuovo P.R.P.

- Definire innanzitutto le modalità di gestione dei sedimenti di dragaggio per i quali, nonostante le novità introdotte dalla nuova normativa della materia, restano ancora notevoli incertezze e complessità. Poiché lo scopo della creazione di una nuova darsena di accoglienza delle navi più grandi è condizionato totalmente dalla possibilità di effettuare gli escavi con un procedimento unico e non messo in campo caso per caso, questo aspetto del problema costituisce il "collo di bottiglia" di tutto il progetto e quindi deve essere definito facendo anche ricorso ad atti normativi emessi ad hoc e una volta per tutte;
- Realizzare il più rapidamente possibile il nuovo ponte mobile di collegamento delle due sponde dello Scolmatore d'Arno in modo da renderne utilizzabile la nuova foce per il traffico proveniente dal Canale dei Navicelli. Senza tale Opera e la conseguente eliminazione delle Porte Vinciane che collegano il Canale Scolmatore con la Darsena Toscana qualsiasi attività di dragaggio della parte interna del Porto (Darsena Toscana, Darsena n° 1 e Canale Industriale) risulta inutile oltreché inutilmente onerosa;
- Concludere la realizzazione del microtunnel propedeutico all'allargamento ed approfondimento del Canale di Accesso;
- Completare la realizzazione del collegamento ferroviario con il Retroporto e con la linea Mare – Firenze;

Problematica a se stante ma di non inferiore rilevanza anche per l'attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale e del Piano Strutturale del Comune di Livorno è la definizione del comparto Bellana, Porta a Mare, Bacini, Porto Turistico per il quale mi sembra inevitabile una rilettura dell'accordo di programma, ormai datato, che ne stabiliva la destinazione in modo da renderlo più legato all'interesse della città ed ai suoi orizzonti turistico ricreativi.

Integrazioni:

Superamento delle problematiche S.I.N.:

L'area industriale –portuale di Livorno fu inserita tra i Siti di Interesse Nazionale da bonificare su richiesta della Regione Toscana e su proposta del Comune di Livorno di comune accordo con l'Autorità Portuale per ottenere i finanziamenti per la bonifica dei fondali del Canale Industriale.

Per motivi che risultarono molto più chiari nelle fasi successive e per una "forzatura" imposta dal Ministero dell'Ambiente, il perimetro dell'area da bonificare fu esteso, enormemente oltre i limiti del Canale Industriale, all'intera area portuale e industriale senza peraltro motivi concreti.

Ciò ha comportato il blocco della disponibilità per attività portuali di enormi aree a terra e specialmente quelle comprese tra il Canale Industriale e la sponda EST della Darsena Toscana.

Nel corso degli anni si è lavorato con il Comune per eliminare per quanto possibile il vincolo sulle aree ottenendo prima il passaggio delle competenze dal Ministero dell'Ambiente alla Regione Toscana (il cosiddetto passaggio da SIN a SIR) e successivamente lo svincolo della maggior parte delle aree a mare (in particolare quelle nelle quali sono state realizzate le vasche di colmata. E' stato redatto uno studio idrogeologico per definire lo stato delle acque sotterranee dal quale è stato possibile stabilire che il "confine tra le acque salmastre e quelle di falda è situato all'incirca in corrispondenza della via L. Da Vinci e quindi per l'inquinamento della falda ci si deve riferire esclusivamente alle aree esterne al porto e in adiacenza a quelle occupate dalla raffineria ENI che niente hanno a che vedere con il Porto.

Inoltre è stato fatto un piano di caratterizzazione dei terreni attraverso il quale è già stato possibile escludere dalla necessità di bonifica vaste aree sia del porto passeggeri che di quello commerciale. Questo processo deve essere quindi completato utilizzando l'enorme mole di dati risultanti dall'attività compiuta dall'Autorità Portuale in collaborazione con il Comune .

Ponte sullo Scolmatore:

Come già illustrato il vincolo principale per il collegamento della Darsena Toscana, e quando sarà realizzata la Darsena Europa, con la viabilità NORD, SUD, OVEST è costituito dalla presenza delle Porte Vinciane che permettono il collegamento del Canale dei Navicelli con il Porto. Quando aperte infatti esse costituiscono una interruzione sia per i collegamenti viari che per quelli ferroviari non compatibile con lo sviluppo dei traffici, tanto è vero che si sono dovuti realizzare ben quattro ponti mobili per consentire il collegamento (uno sulla FI_PI_LI, uno ferroviario, uno per il collegamento con la strada provinciale per Tirrenia e uno per il collegamento tra la sponda OVEST e la sponda EST della Darsena Toscana).

Anche nella migliore delle ipotesi di corretto funzionamento delle Porte Vinciane è facile comprendere che solo l'apertura e la chiusura delle stesse costituisce una "rottura di carico" non compatibile con la funzionalità del porto.

E' quindi necessario realizzare una diversa soluzione di collegamento con il mare del Canale dei Navicelli che oggi risulta anche più semplice dato che è stata realizzata la cosiddetta Foce Armata dello Scolmatore d'Arno.

Tuttavia un diverso sbocco del Canale dei Navicelli a mare attraverso la foce dello Scolmatore risulterebbe inutilizzabile per la presenza del ponte sulla strada provinciale che collega le due sponde dello stesso Scolmatore ed è per questo che tale struttura deve essere modificata, anche solo parzialmente, con la realizzazione di un tratto mobile tale da consentire il passaggio delle imbarcazioni che transitano dal Canale dei Navicelli.

Una volta realizzata la modifica del ponte il tratto del Canale dei Navicelli che si trova in territorio Livornese dove sono posizionate le Porte Vinciane potrebbe essere interrato con notevolissimi risparmi anche perché consentirebbe di eliminare i quattro ponti mobili già citati.

Porto Turistico- Bellana – Fossi:

Per entrare nel merito specifico occorre innanzitutto considerare che le aree a cui ci si riferisce necessitano con evidenza di un piano particolareggiato che comprenda l'intero complesso delle aree a mare che si spingono fin dentro la città con il sistema dei Fossi Medicei collegandolo inoltre con le prospettive di spostamento del Rivellino e di recupero di quelle aree.

Come per altri casi che ho cercato sinteticamente di illustrare si tratta di cominciare "dalla fine". Non sarà possibile realizzare il Porto Turistico nel Porto Mediceo senza eliminare da quelle aree le barche dei Circoli che vi sono in Concessione Marittima.

Per poter fare ciò occorre individuare quindi una diversa collocazione. A questa necessità risponde il progetto di realizzazione dell'approdo nell'area della Bellana. L'attuale ipotesi tuttavia, dato che prevede un numero di posti barca che non rispondono a tutte le necessità, dovrebbe essere sostanzialmente rivista aumentando le aree destinate fino a comprendere il lato nord dello Scoglio della Regina e secondo le ipotesi formulate dal Consorzio dei Circoli.

L'ampliamento inoltre è assolutamente necessario in un'ipotesi di revisione dell'uso dei Fossi molto "alleggerito" rispetto all'attuale ed in particolare per eliminare le barche di dimensioni maggiori che oggi impediscono una corretta e sicura navigabilità. Un sistema dei fossi e delle Cantine rivitalizzato costituirebbe senza ombra di dubbio un valore aggiunto per ipotizzare un rilancio turistico della nostra città.

L'attuale formulazione del Piano Regolatore Portuale e del Piano Strutturale del Comune per queste aree non solo non offre la possibilità di realizzare il Porto Turistico, ma impedisce di formulare proposte e progetti per il corretto uso e il rilancio del Sistema dei fossi Medicei.