

La piattaforma logistica Costiera e le infrastrutture. ¹ di Umberto Campana, Pietro Marini, Giovanni Motta)

Le necessità dell'oggi.

Poiché siamo ancora lontani dalla realizzazione della Darsena Europa, allo scopo di non perdere traffici e di incrementarne la quantità, si rende oggi necessario mettere in atto un programma operativo che abbia come scopo il miglioramento dell'attuale situazione e delle caratteristiche del porto, per superare positivamente gli anni che ci separano dalla futura realizzazione. In particolare si tratta di:

>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 armata 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°1e Canale Industriale) risulta inutile, oltretutto inutilmente onerosa;

>Concludere la realizzazione del "micro-tunnel" propedeutico all'allargamento ed approfondimento del Canale di Accesso e quindi l'ingresso nella Darsena Toscana di navi capaci di 11.000 teus;

>Completare la realizzazione del collegamento ferroviario con il Retro-porto e con la linea per Firenze

La realizzazione della Darsena Europa

Il nuovo piano Regolatore del porto è stato redatto dopo la Legge di riforma del 1994, commissionato nel 2005 ed approvato nel 2015, ha avuto, oltre alle tradizionali opere portuali (banchine, piazzali, opere foranee), nuovi contenuti di programmazione riguardanti le parti del porto strettamente limitrofe alla città (la così detta interfaccia) e quindi una diversa e positiva relazione con il Piano regolatore comunale. Forse anche questo ha contribuito ad una gestazione che è stata molto lunga.

Nell'aprile 2016 l'Autorità portuale bandisce la gara, in finanza di progetto, per la concessione, la progettazione, la costruzione e gestione della prima fase di attuazione della Piattaforma Europa.

Nei mesi di aprile-giugno 2016 l'Autorità Portuale, congiuntamente con la Regione, ha convocato il Dibattito Pubblico sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno in attuazione della Legge regionale Toscana 46/2013 che ha introdotto l'obbligo di dibattito pubblico per opere di importo previsto superiore a 50 milioni di euro. Il dibattito rappresentava una delle prime esperienze di applicazione della legge regionale per un'opera di simile importanza. Il dibattito non è un percorso di concertazione, né di decisione collettiva, né uno spazio di costruzione del consenso, è semplicemente una illustrazione, discussione ed un confronto che si sviluppa a riguardo di progetti e di opere di particolare importanza. Il primo incontro annuale di monitoraggio si è svolto il 20 ottobre 2017 ed in quella sede è stata data notizia che era in corso di sviluppo una variante progettuale della prima fase della piattaforma Europa.

Infatti la gara era stata revocata nel luglio 2017 per una pluralità di ragioni: nuovo codice appalti, richiesta Ministeriale di riduzione delle opere, nuove regole per i sedimenti di dragaggio. Viene deciso di modificare criteri e modalità di realizzazione della prima fase della piattaforma Europa, separando le opere a mare (nuove opere di difesa e dragaggi), da realizzarsi a cura della rinominata Autorità di Sistema Portuale (AdSP), dalle opere a terra (nuovo banchinamento, consolidamento e realizzazione dei

¹ Da: Pubblicazione "Livorno, porta a mare della Toscana". Settembre 2020

piazzali operativi del terminal) da realizzarsi a cura di operatori terminalisti che avessero avanzato manifestazione di interesse per la progettazione e realizzazione.

Nell'ottobre 2017 viene indetta, dalla AdSP, una nuova gara per la progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale.

Dopo l'avvenuta aggiudicazione della gara, la progettazione preliminare delle opere a mare si conclude nel novembre 2019, per essere definitivamente approvata nel marzo 2020, dopo che le prove di manovra ed accosto condotte con simulatore marittimo hanno attestato, per il progetto, il conseguimento non solo dei requisiti progettuali per portacontainer classe Neo Panamax, ma anche per portacontainer di classe superiore (MGX-24 con pescaggio max di 14,5 mt). Alla luce del tempo intercorso, e delle significative modifiche apportate al progetto, l'Associazione ritiene di estrema utilità un nuovo incontro di monitoraggio del dibattito pubblico per l'illustrazione dell'aggiornamento del progetto stesso. Ciò anche perché, con il mese di novembre 2019, è andata deserta la procedura di individuazione del Soggetto privato, a cui affidare la realizzazione delle opere a terra e la gestione del terminal contenitori.

Oggi è necessario concentrarsi sul completamento della prima Fase procedendo, anche con l'acquisizione di ulteriori risorse pubbliche, all'avvio della progettazione preliminare, definitiva e poi esecutiva per la realizzazione delle opere a terra del terminal contenitori, come pure sul completamento della progettazione definitiva/esecutiva ed alla successiva realizzazione delle opere a mare.

La prima Fase della Darsena Europa prevede, oltre alle opere a mare, la realizzazione 1.200 m. di banchina del terminal contenitori con un iniziale tirante d'acqua di -16 m, ma con fondazioni idonee per consentire un futuro tirante d'acqua di -18 m.

La realizzazione delle opere della prima Fase sopra descritte consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di un minore impatto ambientale con costi decisamente più contenuti, senza peraltro interferire o escludere successivi ampliamenti poiché le opere sopra descritte sarebbero tutte assolutamente compatibili con le previsioni del nuovo P.R.P. e quindi del progetto complessivo della Darsena Europa.

Sono tuttora in corso le procedure per la de-perimetrazione del SIN, su cui insiste la parte a mare della Darsena Europa, il cui esito sarà decisivo e fondamentale per lo sviluppo successivo del progetto, allo scopo della definizione delle modalità di gestione dei sedimenti di dragaggio per i quali, nonostante le novità introdotte dalla nuova normativa in materia, restano ancora notevoli incertezze e complessità. Le recenti novità normative introdotte dai commi 2 e 3 dell'art. 48 del DL 6 luglio 2020 n°76 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale), che dovrebbero "semplificare" i procedimenti relativi ai dragaggi ed alla ripermetrazione del SIN.

Ai fini del completamento del progetto, da mettere a gara per l'esecuzione delle opere a mare, manca ancora la VIA il cui procedimento non è stato ancora avviato.

Lo scopo della creazione di una nuova darsena per le navi più grandi è condizionato totalmente dalla possibilità di effettuare gli escavi con un procedimento autorizzativo di caratterizzazione e gestione dei sedimenti di dragaggio certo ed unico nel tempo. Questo aspetto del problema, oltre alla VIA, costituisce il "*collo di bottiglia*" di tutto il progetto e quindi deve essere definito facendo anche ricorso ad atti normativi emessi in via definitiva.

Ad oggi, altro punto di rilevante criticità è la mancanza di decisioni su come si intenda realizzare la parte delle opere a terra (banchine e piazzali), per le quali non risulta vi siano formali manifestazioni di interesse da parte di terminalisti interessati a realizzarle (l'urgente completamento delle opere a mare da parte di AdSP risulterebbe del tutto inutile se contemporaneamente non venissero realizzate le opere a terra).

È evidente che queste complesse e rilevanti problematiche ancora irrisolte mettono in discussione ogni precedente previsione in merito ai tempi di

previsto completamento di tutte le opere della prima Fase della Darsena Europa per l'anno 2025.

Se la Regione ha la consapevolezza che Livorno è il porto della Toscana e che esso è il motore economico per diminuire gli scompensi tra la costa e il resto della Regione, deve andare oltre alla programmazione ed allo stesso cofinanziamento delle opere, per ottenere la concreta realizzazione delle opere portuali, delle opere stradali e delle opere ferroviarie attese da decenni che, nel loro insieme, costituiscono la piattaforma logistica toscana.

La recente notizia della intesa conseguita in Conferenza Unificata per l'investimento, da parte del Ministero delle infrastrutture, di 200 milioni di Euro per le opere marittime e per i dragaggi della Darsena Europa (che si aggiungono al cofinanziamento della Regione ed all'autofinanziamento della AdSP) consente di guardare con maggiore ottimismo alla Darsena Europa e quindi in prospettiva alla piattaforma logistica Costiera.