

Il Porto: Quadro conoscitivo¹ Maggio 2025

Premessa.

Come noto, in previsione delle elezioni regionali del settembre 2020, la nostra Associazione ha elaborato un corposo documento dal titolo "LIVORNO, PORTA A MARE DELLA TOSCANA", nel quale uno specifico Capitolo (2.8) è stato dedicato alla "Piattaforma logistica costiera e le infrastrutture".

E' appena il caso di rammentare quanto riportato (nel 2020) nel suddetto Capitolo relativamente alla Piattaforma Europa:

" 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 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).

E' 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 , per ottenere la concreta realizzazione delle opere 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."

Purtroppo, dopo 5 anni , non si può fare a meno di constatare che tali considerazioni risultano oggi sostanzialmente riproponibili, come desumibile dal quadro conoscitivo di seguito riportato

Quadro conoscitivo

La Piattaforma Europa

Il vigente Piano Regolatore Portuale è stato definitivamente approvato nel marzo 2015 e successivamente aggiornato nel 2017 e 2020. La principale e più rilevante previsione di sviluppo è quella che consiste nell'espansione a mare del porto, la cosiddetta "Piattaforma Europa". La sua realizzazione è prevista in tre macrofasi principali.

La prima fase, relativa alla realizzazione ed alla operatività del nuovo terminal contenitori, prevede, in sintesi, i seguenti interventi infrastrutturali:

- 1)** realizzazione di nuove opere foranee di protezione (a carico di AdSP) ;
- 2)** esecuzione dei dragaggi, fino a -16 da l.m.m. (a carico di AdSP);
- 3)** consolidamento delle due vasche di contenimento dei fanghi di escavo (a carico di AdSP);
- 4)** realizzazione della nuova banchina (circa 1200 mt) del terminal contenitori, progettata per sopportare eventuali futuri dragaggi fino a -18 metri da l.m.m (a carico del futuro Concessionario);

¹ Da Pubblicazione: La costa chiama, Firenze risponde? La Toscana a 2/3 velocità marzo 2026

5) realizzazione dei nuovi piazzali operativi del terminal (circa 800.000 mq), dei relativi sottoservizi e della nuova infrastrutturazione stradale, ferroviaria e di illuminazione interna al terminal (a carico del futuro concessionario).

6) realizzazione della nuova infrastrutturazione elettrica necessaria per l'alimentazione del nuovo terminal: linee elettriche, cavidotti e cabine elettriche di trasformazione (AT/MT/BT), adeguatamente dimensionate (potenza/tensione) per l'alimentazione delle gru di banchina, di piazzale, prese frigo, illuminazione e per le altre esigenze operative dal terminal, in parte a carico di AdSP (linea AT) ed in parte a carico del futuro concessionario.

7) realizzazione di edifici per le esigenze operative del terminal (a carico del futuro concessionario).

8) Acquisto dei necessari mezzi operativi (gru di banchina e gru di piazzale), a carico del futuro concessionario.

Per poter affermare di aver realizzato e reso operativo il nuovo Terminal Contenitori, nella sua imprescindibile unicità, così come previsto nel PRP nella prima fase della Piattaforma Europa, occorre necessariamente che tutti gli interventi e le opere infrastrutturali, individuate negli 8 punti sopra descritti, vengano completate .

Il contratto d'appalto con l'operatore economico aggiudicatario della gara (per un importo dei lavori pari a € 377 milioni), relativo all'esecuzione dei soli lavori di cui ai precedenti punti 1) e 2) è stato sottoscritto nel marzo 2022. Per quanto attiene gli interventi di cui al punto 3) - consolidamento delle due vasche di contenimento dei fanghi di escavo, che faranno parte dei futuri piazzali operativi, l'Adsp sta procedendo parallelamente alle altre attività.

Il succitato contratto d'appalto prevede (dopo il completamento della bonifica bellica e della progettazione esecutiva, già ultimate) come tempo per l'esecuzione delle suddette opere 1700 giorni naturali e consecutivi (4anni e 8 mesi), decorrenti dalla data del verbale di consegna lavori, sottoscritto il 12 maggio 2025 (vedasi recenti articoli di stampa)

Quindi, salvo imprevisti in corso d'opera, le sole opere di cui ai punti 1) e 2) potrebbero essere potenzialmente ultimate nel gennaio 2030.

Inoltre, ai fini della conclusione delle opere previste nel succitato contratto d'appalto (nei termini sopra riportati), graverebbe ancora la criticità relativa al reperimento delle necessarie ulteriori risorse economiche per sopperire al sopravvenuto rilevante aumento dei costi (da € 377 milioni a € 640 milioni). Tenuto conto delle risorse che risulterebbero oggi in parte già reperite, sembrerebbero mancanti ancora € 110 milioni (da verificare). A tal proposito vedasi la Deliberazione n. 59/2024/CCC del 30/12/2024 della Corte dei Conti (Collegio del Controllo Concomitante presso la Sezione Centrale di Controllo sulla Gestione delle Amministrazioni dello Stato).

Tutto ciò premesso, non sono più procrastinabili le decisioni di AdSP per definire come intende procedere per la realizzazione di tutti gli altri interventi infrastrutturali di cui ai punti da 4) a 8), necessari per consentire l'operatività del terminal: realizzazione della nuova banchina del terminal contenitori, dei nuovi piazzali operativi del terminal, dei relativi sottoservizi, della infrastrutturazione stradale e ferroviaria interna al terminal, della infrastrutturazione elettrica, degli edifici per le esigenze operative del terminal, come pure l'acquisto dei necessari mezzi operativi.

Ad oggi, al di là di generici e ripetuti proclami, non siamo a conoscenza se aAdSP ha definito le modalità ed i tempi di realizzazione delle rilevanti opere di infrastrutturazione e criteri per l'affidamento in concessione del nuovo terminal, tempi che non dovranno necessariamente discostarsi dai tempi di ultimazione delle opere di cui ai succitati punti 1) e 2).

In assenza di una ragionevole e completa programmazione di tutte le complesse attività sopra riportate ed il superamento delle relative criticità, si ritiene ad oggi non sia possibile fare attendibili previsioni sui tempi di operatività del nuovo Terminal Contenitori, nella sua unicità come previsto nella "prima fase" di realizzativa della Piattaforma Europa.

La definizione di una appropriata definizione e programmazione delle suddette attività (oggi purtroppo mancanti) è indispensabile per consentire il monitoraggio dell'andamento dei lavori e delle procedure, anche per dare attendibili risposte alle richieste di quegli operatori portuali interessati alla realizzazione/gestione del nuovo terminal contenitori, per i quali la loro programmazione degli investimenti e delle attività è direttamente legata alla realizzazione delle suddette opere.

L'entrata in esercizio del nuovo Terminal Contenitori comporterà necessariamente di prevedere un nuovo assetto funzionale/operativo di tutta la Darsena Toscana.

Infine, ad oggi, non ci sono previsioni sulla realizzazione della seconda fase della Piattaforma Europa, che prevede la creazione di un nuovo terminal RO-RO a ridosso delle opere foranee a nord, in prosecuzione della foce dello scolmatore, per le quali ci risulta sia stata predisposta una perizia di variante (approvata /da approvare ?)

Altre opere infrastrutturali strategiche

Allargamento del Canale d'accesso

Il nuovo terminal contenitori della Piattaforma Europa è un'opera fondamentale per evitare al porto un progressivo declino e per vederne l'operatività passeranno almeno 5 anni (probabilmente di più): E' evidente la necessità di realizzare quanto prima l'allargamento ed il dragaggio del Canale di Accesso, in corrispondenza della Torre del Marzocco.

Anche questo è un intervento strategico, di estrema rilevanza, in quanto il canale costituisce attualmente un "collo di bottiglia", che è di impedimento all'ingresso in Darsena Toscana, in condizioni di normalità, di navi portacontenitori con capacità superiore a 8500/9000 TEUS, precludendo così la possibilità di operare sulle grandi rotte internazionali con il far East, dove operano navi di maggiori dimensioni.

Quindi, l'allargamento del canale (con una sezione utile navigabile di 120 m. contro gli attuali 70 m.) consentirebbe ai terminal che si affacciano sulla sponda est ed ovest della Darsena Toscana di ricevere navi con maggiore capacità, dando così una possibilità di "sopravvivenza" fino al completamento della Prima Fase della Piattaforma Europa.

Come noto, l'AdSP ha completato la realizzazione del cosiddetto "Microtunnel" (lungo 234 m., ad una profondità di 25 m.) di collegamento dei due "pozzi" predisposti sulle due sponde del canale di accesso; l'ENI ha ultimato il posizionamento, all'interno del tunnel, delle nuove tubazioni dell'oleodotto che collegano la Darsena Petroli con la Raffineria di Stagno e, dopo la messa in servizio delle nuove tubazioni, è stato rimosso

il vecchio oleodotto che attraversava il canale. L'Adsp ha recentemente aggiudicato i lavori per l'allargamento del canale e il relativo dragaggio, unitamente alla acquaticità della Torre del Marzocco (non siamo a conoscenza dei tempi di realizzazione).

Realizzazione di un nuovo ponte sulla S.P. 224.

Il 17 gennaio 2023 è stato sottoscritto un "Protocollo d'intesa" tra Regione Toscana, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Provincia di Livorno, Provincia di Pisa, Comune di Livorno, Comune di Pisa e Port Authority di Pisa per la "realizzazione di un nuovo ponte della S.P. 224 di attraversamento del canale Scolmatore dell'Arno in loc. Calambrone".

Detta opera risulta di importanza strategica in quanto consentirà, come previsto nel PRP, di realizzare l'indipendenza dei traffici sul Canale dei Navicelli da e per la Darsena Pisana, svincolandoli dall'accesso alla Darsena Toscana. Ciò consentirà, inoltre, di tombare il tratto finale del canale che attualmente sfocia in Darsena Toscana e sul quale insistono due ponti mobili stradali e uno ferroviario.

Nell'Accordo viene demandata al "Settore competente della Direzione Mobilità, Infrastrutture e T.P.L. l'adozione degli atti necessari per la sottoscrizione e l'attuazione del protocollo".

Ad oggi, dopo più di due anni dalla sottoscrizione del Protocollo, non si hanno notizie sul suo stato di attuazione.

Realizzazione della viabilità portuale di cintura

Il 12 gennaio 2018 è stato sottoscritto un Accordo tra Regione Toscana, AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Provincia di Livorno, Comune di Livorno e Città Metropolitana di Firenze, per la riorganizzazione e razionalizzazione della viabilità portuale di cintura,. Tale Accordo è finalizzato a definire un riassetto della viabilità di cintura portuale di "ultimo miglio"(separando il traffico portuale da quello cittadino), nonché a razionalizzare la cinta doganale prevedendo la realizzazione di un unico varco, al fine di migliorare l'efficienza logistica, riducendo l'impatto ambientale.

Scavalco ferroviario tra Porto e Interporto e collegamento diretto con la linea Pisa/Firenze

Il progetto dello scavalco ferroviario tra il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce rappresenta una infrastruttura strategica per migliorare la logistica e la competitività del sistema portuale toscano. L'obiettivo principale è creare un collegamento diretto per i treni merci tra il porto e l'interporto, evitando il transito attraverso la stazione di Livorno Calambrone, eliminando così le interferenze con la linea tirrenica Pisa-Roma. I lavori sono stati avviati ad aprile 2023 da RFI. Il progetto, inizialmente previsto per essere completato entro il primo semestre 2024, ha subito ritardi (motivi sconosciuti) e la conclusione risulterebbe ora stimata per il 2027.

Questo progetto, dovendosi inserire nel più ampio contesto del potenziamento tra il porto di Livorno ed il Corridoio TEN-T Scandinavo/Mediterraneo, deve necessariamente essere implementato con la realizzazione del collegamento ferroviario tra l'interporto e la linea Vada-Collesalveti -Pisa ed il successivo collegamento, tramite bretella, con la linea Pisa Firenze, evitando così il nodo ferroviario di Pisa. Quest'ultimo progetto è stato definanziato dall'attuale governo, con sconcertante rimpallo di responsabilità tra Regione Toscana e Ministero infrastrutture.