

DARSENA EUROPA » ECCO IL PROGETTO

5 anni di lavori per 650 milioni

1500 metri di banchine per le navi extra large

di Giulio Corsi
LIVORNO

Ne parla da anni il mondo del porto, fin dall'ultimo decennio del secolo scorso. Ma è da quando nel 2002 l'allora presidente dell'Authority Nereo Marcucci mise nero su bianco il fatto che lo sviluppo del nostro scalo non sarebbe potuto passare altrove se non dall'espansione a mare, che la Piattaforma Europa è diventata sogno e allo stesso tempo tormento della città e della sua economia.

Da allora quell'unico grande canale, largo 350 metri, parallelo alla prosecuzione ideale dello Scolmatore, sulle cui sponde si affacceranno due vasti terrapieni, larghi rispettivamente 650 e 450 metri, delimitati da due banchine contrapposte lunghe circa 1100 metri ciascuna, oltre alla banchina di testata lunga 650 metri, è diventato oggetto del desiderio di qualunque programmazione portuale, innanzitutto - come dicevamo - nella bozza Marcucci del 2002, poi nell'ipotesi Piccini del 2006 e infine - adesso - come cuore del famigerato Prp firmato da Giuliano Gallanti e in attesa dell'approvazione finale dopo anni di incubazione.

Insomma l'utopia Piattaforma Europa adesso sembra diventata qualcosa di concreto, non un'isola che non c'è o una favola da raccontare ai nipotini, ma un pezzo di porto vero che tra pochi anni - i progetti parlano di quattro, cinque anni e d'altra parte i tempi delle risposte agli armatori non possono essere biblici, se non si vuole finire tagliati fuori dai traffici - vedrà attraccare portacontainer con capacità fino a 12.000 e 18.000 teus, vale a dire rispettivamente quelle della classe New Panamax, in grado di attraversare il

canale di Panama dopo l'ampliamento del 2009, e quelle della classe Triple-E che costituiscono la nuova generazione delle Ultra Large Container Vessel e rappresentano il futuro del trasporto via mare dei container. Le quali oggi - forse non è inutile ribadirlo - nel porto di Livorno non entrerebbero neanche in punta di piedi.

I costi. In realtà sono due le piattaforme Europa. La prima è il grande progetto complessivo. La seconda è una costola di quel progetto. La differenza sta nelle ambizioni, chiaramente nei costi e dunque nella possibilità di realizzazione. La prima ha un prezzo stimato di un miliardo e 300 milioni di euro. Una cifra che sarebbe stata da mission impossibile anche negli anni della lira e del luna park del debito pubblico. La seconda costerà invece esattamente la metà: attorno ai 600-650 milioni di euro. E' quella possibile, che il mondo del porto chiede a gran voce. Ed è quella su cui il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha già posizionato la sua *fiche* da 170 milioni e su cui l'Autorità Portuale è pronta ad impegnarne altrettanti. La metà mancante dovrebbe arrivare dal governo (altri 170 milioni) e dal privato (150 milioni). Con la possibilità che un terzo del finanziamento - circa 200 milioni - rientri nel piano Junker che la Bei, la Banca Europea di Investimenti, potrebbe stanziare fin dai prossimi mesi, secondo quanto ha annunciato due giorni fa da Bruxelles lo stesso governatore Rossi.

Come saranno le nuove banchine. Come dicevamo, la Piattaforma comprenderà un unico grande canale largo 350 metri - la Darsena Europa - sulle cui sponde si affacceranno due vasti terrapieni larghi 650 e 450 metri. Nel

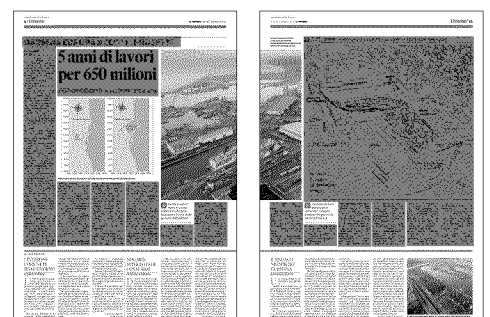
progetto più ambizioso e più costoso entrambe le piattaforme si sarebbero trasformate in banchine e terminal portuali. Col progetto da 650 milioni di euro si realizzerà invece solo il terrapieno più grande, quello posto a sud del canale, la cui radice sorgerà sulle vasche di colmata attualmente in posizionamento dietro la Darsena Toscana, mentre il terminal vero e proprio nascerà a ridosso della diga del Marzocco.

Il terrapieno sarà delimitato da due banchine contrapposte lunghe circa 1100 metri ciascuna - una affacciata sulla Darsena Europa, l'altra sull'accesso al canale Industriale -, oltre alla banchina di testata lunga 650 metri. In un primo momento tuttavia sarà realizzata solo la banchina interna per una lunghezza di 900 metri (con fondale a meno 16 metri) e la banchina ovest (sul lato corto del terrapieno) per una lunghezza di 550 metri e fondali a meno 14.

La struttura sarà destinata soprattutto al traffico di contenitori, riservando il lato lungo alle navi più grandi e quello che guarda verso sud alle navi più piccole, Panamax e le cosiddette feeder vessels. Sul lato lungo potranno essere ormeggiate contemporaneamente due navi da 18 mila teus, su quello corto tre navi da mille teus l'una.

Giù la diga della Meloria (e parte

del Marzocco). Per la delimitazione del bacino del nuovo terminal è stata prevista la realizzazione di un'opera di difesa che avrà origine alla foce dello Scolmatore e seguirà il tracciato della Piattaforma. Si chiamerà Diga Foranea Nord e proseguirà per 700 metri a sud oltre la sagoma del terrapieno che guarda ad ovest, virando poi - come fosse uno specchio della piattaforma Europa - a 45 gradi verso il porto e coprendo completamente in una sorta di abbraccio la Piattaforma stessa per congiungersi con la Nuova Diga della Meloria (che sorgerà alla fine dell'attuale Diga Curvilinea). A dividere la "Nuova Foranea" dalla "Nuova Meloria" sarà un'apertura creata proprio davanti alla nuova darsena Europa, attraverso la quale le navi entreranno e usciranno dal mega-terminal. La nuova imboccatura avrà una larghezza di 250 metri, una profondità di 17 metri e all'interno della Diga Foranea metterà a dispo-



sizione dei piloti un bacino di evoluzione di 600 metri di diametro.

E' proprio per consentire la realizzazione di una comoda area di manovra nello specchio acqueo davanti alla banchina di testata della Piattaforma Europa, che è stata prevista la completa demolizione dell'attuale Diga del Meloria e della parte terminale della Diga del Marzocco.

La protezione dal moto ondoso sarà poi completata dal tratto più esterno della nuova diga della Meloria (lunga circa 750 metri) e da un'ulteriore diga distaccata lunga circa 820 metri. Per tutte le opere di protezione saranno utilizzate soluzioni a scogliera laddove i fondali saranno superiori a meno 10 metri, e a blocchi dove invece la profondità sarà inferiore.

Treno, superstrada e piazzali. La superficie complessiva dei piazzali previsti nella prima fase sarà di circa 105 ettari di cui 50 sorgerranno sul nuovo terrapieno a mare, mentre i restanti 55 sulle due vasche di colmata. Al fine di contenere i costi solo una parte della banchina verrà pavimentata, come si può vedere dal grafico qua sopra. Il terminal sarà collegato alla rete viaria grazie al prolungamento del viadotto della Fipili che ora porta in Darsena Toscana. A livello ferroviario sarà realizzato un fascio elettrificato di binari lunghi 750 metri (pari alla lunghezza massima dei treni che potranno stazionarvi), affiancato da un altro fascio binari a disposizione per la sosta e la manutenzione dei carri. Il punto di forza sarà però il collegamento diretto dell'infrastruttura alla linea Tirrenica.

I tempi. Molti sbarreranno gli occhi leggendo nel cronoprogramma che "nell'ambito dell'orizzonte temporale dell'analisi finanziaria ed economica, comprensivo del tempo previsto per la costruzione delle opere, che è stato determinato in 30 anni, si è ipotizzato che si completi la

costruzione della Piattaforma impiegando 4 o 5 anni". E in effetti sembra fantascienza in una città in cui ci sono voluti 20 anni per costruire un palasport. Ma è chiaro che i tempi del business e dei traffici hanno esigenze assai diverse e Livorno ha due possibilità: andare al galoppo per restare nel giro oppure uscire dai traffici. La maratona di costruzione, che in un paese scandinavo o in Svizzera probabilmente sarebbe rispettato, prevede al primo e secondo anno le opere di difesa a mare, il consolidamento delle aree delle vasche di

colmata e il raccordo ferroviario. Il secondo, terzo e quarto anno i dragaggi, la realizzazione del terrapieno molo sud, il raccordo stradale e l'impianto ferroviario di supporto. Al quarto e quinto anno infine le pavimentazioni, gli impianti di movimentazione delle banchine e del piazzale e l'impianto ferroviario del piazzale.

A questa tempistica andranno aggiunti, a partire dall'aggiudicazione della gara di concessione delle opere in project financing, due anni massimi per progettazioni e approvazioni.

