

La maxi-Darsena nasce con fondamenta nel fango

Occhio ai tempi del consolidamento per poter sopportare i carichi del terminal
Ma all'Authority contano di risolvere i guai mediante un sistema di palificazioni

di **Mauro Zucchelli**

► LIVORNO

I tempi della Darsena Europa rischiano di essere dettati da qualcosa di diverso dall'afflusso dei finanziamenti pubblici, dalla caccia all'investitore privato o dal bando del maxi-appalto della nuova diga. La maxi-darsena sulla quale Livorno ha puntato tutto ha i "piedi" d'argilla: anzi, di fango.

È quel che si trova ancora oggi sotto una sorta di "crosta" dello spessore di un metro o forse due, a distanza di oltre dieci anni da quando la prima delle due vasche di colmata ha iniziato a esser riempita con le melme dragate dai fondali del porto (a partire dall'altola agli sversamenti in mare aperto all'inizio del decennio scorso, dopo una dura battaglia ecologista che vide fra i protagonisti l'allora consigliere verde Carlo Alberto Trespoli insieme alla deputata Laura Cima).

A colpo d'occhio appaiono come terre già sottratte al mare (e tutt'al più da "banchinizzate"), in realtà lo sono soltanto a metà: le maxi-gru capaci di portare 70-80 tonnellate con uno sbraccio fino alla ventesima fila, la stazione ferroviaria per l'andirivieni di treni-portacontainer, i castelli di contenitori fino al quarto o al quinto tiro richiedono una capacità portante ovviamente ben maggiore di quel che può garantire questa pappetta di fanghiglia che sta sotto la "crosta" quasi ovunque in quest'angolo di (nuovo) porto.

È il rettangolo un po' sghimbescio – praticamente un parallelogramma – appoggiato all'esterno della Darsena Toscana lato mare e a sud sulla Diga del Marzocco (Darsena Petroli): meno di un chilometro e mezzo sul frontemare con il lato corto (obliquo) invece di quasi 600 metri. Non coincide in tutto e per tutto con l'attuale identikit delle planimetrie del nuovo terminal container della Darsena Europa con i fondali a 16 metri: in tutto no, in gran

parte però sì.

Alcuni settori del M5S avevano denunciato l'impatto ambientale che avrebbe avuto l'andirivieni di camion e betoniere per costruire a suon di cemento la nuova maxi-darsena. Dall'Authority hanno avuto gioco facile a rintuzzare le critiche dicendo che non ci sarebbe stato caos di mezzi pesanti: al contrario, per realizzare piazzali tramite fanghi di dragaggio non c'è che da spedirli in una "vasca" ben delimitata e lo spostamento non avviene su ruote bensì pompanoli da una draga.

Giustissimo. Solo che se poi il fango non si consolida, si rischia di dover affrontare problemi geotecnici simili a quelli che hanno dovuto prendere di petto i progettisti della superstrada Fi-Pi-Li attraversando quella specie di marmellata geologica che è la piana dell'interporto. Vi siete mai chiesti perché c'è un viadotto che corre in mezzo alla campagna anziché fra i monti? Semplicemente perché solo infilando nel terreno pali fino a 60-70 metri di profondità si raggiunge, grazie all'attrito laterale, una capacità portante in grado di reggere il peso dell'infrastruttura.

Sta proprio qui la soluzione: in un network di palificazioni, come spiega un tecnico che ha lavorato al dossier.

Dal punto di vista geotecnico, non è una missione impossibile. Il problema è sempre quella benedetta geomembrana di

polietilene ad alta densità (Hdpe) che, rivestita da un doppio strato di biotessuto, separa la fanghiglia della "vasca" dal fondale marino.

L'aveva prescritto il ministro Altero Matteoli, livornese di Cecina: un po' perché evidentemente voleva coprirsi le spalle dagli sfottò degli ambientalisti che gli avevano consegnato il premio Attila; un po' perché aveva ben capito che la plancia di comando del dicastero dell'ambiente nel governo Berlusconi gli conferiva di fatto super-poteri in ogni opera pubblica...

Ammessi che non si voglia star qui decenni ad aspettare che il fango si solidifichi da sé, – racconta uno degli ingegneri interpellati – al tirar delle somme, l'unica soluzione prevede di forzare l'impermeabilizzazione.

Dalle colonne del Tirreno – che aveva indicato il problema già in una inchiesta nell'aprile dello scorso anno – il presidente dell'Authority Giuliano Gallanti si è mostrato ottimista. È in corso una istruttoria in Regio-

ne per verificare la fattibilità di questa strada. I tecnici di Palazzo Rosciano hanno dalla loro anche un test scientifico: lo studio diffusionale condotto da una équipe pisana mostra che non esiste pericolo di inquinamento. D'altronde, la geomembrana poggia direttamente sul fondale marino.

Adesso, dunque, stiamo aspettando: 1) che Regione e Authority firmino i mutui da 200 milioni a testa (con Palazzo Rosciano che ha in corso contatti con la Cassa Depositi e Prestiti); 2) che salti fuori il bando per scovare l'investitore privato che metta mano a 300-350 milioni; 3) che arrivi il bando per l'appalto per le nuove dighe foranee demolendo quella della Meloria accanto alla Curvilinea e ricostruirla, curva anch'essa, più a ovest, oltre alle nuove protezioni foranee nord, a due chilometri dalla linea di costa attuale. Aspettando, infine, anche di trasformare questa pappetta molle di fanghi nelle fondamenta d'una nuova stagione di sviluppo.



PORTO » LE VASCHE DI COLMATA

LA DOPPIA VASCA DI COLMATA

Ha complessivamente una superficie di 80 ettari: è a ridosso della Darsena Toscana lato mare e vicino alla foce dello Scolmatore

La seconda vasca è di 330.000 mq ed è racchiusa da due moli frangiflutti di 680 metri a ovest e di 580 metri a nord. È suddivisa in sei sottozone divise da argini interni, è separata dal fondale marino da una geomembrana di polietilene ad alta densità (spessore 2 millimetri)

