PORTO » LA FASE DI TRANSIZIONE

I lavori per salvare i traffici in attesa della maxi-Darsena

L'espansione a mare pronta nel 2020, dice Gallanti (ma la stessa Authority parlava di sei anni per realizzarla). E nel frattempo? Indispensabili gli escavi

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

La tabella di marcia squadernata dall'Authority a Bruxelles è più ottimistica perfino dello stesso crono-programma che lei stessa si era data nei mesi scorsi. «Nel 2017» le chiavi del cantiere della Darsena Europa in mano al pool di investitori che avrà vinto la gara, «nel 2020» la conclusione dei lavori: così parlò Giuliano Gallanti, commissario dell'Authority, di fronte alla platea di esponenti istituzionali e funzionari di realtà della finanza e dei grandi appalti alla presentazione del progetto della maxi-Darsena a Bruxelles.

MIRACOLO: TEMPI QUASI DIMEZZATI

L'ottimismo di Gallanti quasi dimezza i tempi rispetto ai tempi inizialmente indicati: qualcosa di più di sei anni fra l'aggiudicazione del bando e l'inizio dell'operatività del nuovo terminal (un anno di progettazione e circa 50 mesi di costruzione).

Del resto, fare presto non è un auspicio generico bensì una necessità inderogabile. Da un lato: il porto di Livorno ha una strozzatura fisica che, fra profondità dei fondali e larghezza del canale d'accesso, di fatto rende inaccessibile le banchine livornesi a qualunque nave portacontainer al di sopra dei 7mila teu (ma meno di 6mila se a massimo carico). Dall'altro: cresce di anno in anno la dimensione media delle flotte. Tradotto: secondo lo studio di Ocean Shipping Consultants, il porto così com'è attualmente può farcela veder aumentare i traffici container fino al 2019 raggiungendo i 740mila teu (quota che, però, potrebbe esser già oltrepassata quest'anno), ma all'inizio del prossimo decennio comincerebbero a sentirsi fortemente gli effetti dell'inadeguatezza infrastrutturale del porto di Livorno. In cifre: movimentazione container dimezzata nel giro di tre anni (2022), altri cinque anni e ci ritroveremmo sotto i 250mila teu...

Comunque sia, che si tratti del 2020 o di qualche anno più tardi, resta il fatto che c'è da gestire una fase di transizione da qui a lì: la maxi-Darsena che ancora non sarà pronta eppure il porto dovrà funzionare in qualche modo.

Ecco che rimangono sul tavolo le strozzature che la conformazione del porto continua ad avere nel presente: c'è da limitarne i danni. Come?

Sul fronte della profondità dei fondali: non diminuisce affatto l'importanza degli escavi che consentano di arrivare alla massima profondità possibile nell'assetto attuale a meno 13 metri. Inutile dire che questo significa anche che bisogna continuare a mantenere chiuse le porte vinciane (salvo i momenti in cui devono transitare da lì i prodotti chic della cantieristica pisana sui Navicelli).

Sul fronte della larghezza del canale d'accesso, c'è da far andare avanti i lavori del microtunnel così che le condutture Eni, ora lungo il lato nord del canale, possano essere spostare e si possa arretrare un po' la sponda così da rendere il passaggio più largo mediante la resecazione della banchina.

L'AUTHORITY: SPOSTATE LA TORRE DEL MARZOCCO

Eccoci proprio sotto la Torre del Marzocco, che di fatto è un altro limite al di là del quale non si può andare. Anche se Gallanti avrebbe voluto eliminare anche questa strozzatura. Come? Più per battuta-provocazione che altro, in passato il commissario dell'Authority ha chiesto di smontare la torre quattrocentesca e ricostruirla altrove. Un po' come accaduto ai tempi di Abu Simbel per far costruire la diga di Assuan in Egitto...

Insomma, non è affatto da spedire in soffitta la programmazione triennale dei lavori da fare che Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, aveva fatto nell'autunno scorso. Anzi, è più che mai indispensabile tenere l'accento sui dragaggi: già per quest'anno si mettevano in preventivo 17 milioni di euro per quello della Darsena Toscana, otto relativamente alla seconda tranche all'imboccatura sud del porto, altri 2,5 per la zona della Calata Bengasi; nel 2016 un pacchetto di una dozzina di milioni suddivisi fra gli interventi sui fondali del Pontile 12-13 (cinque), della Darsena Petroli (tre) e della Calata del Magnale (quattro); nel 2017 altri 13 milioni per l'intervento in zona Torre del Marzocco (tre per completare l'escavo del canale d'accesso, dieci per riprofilare la banchina).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

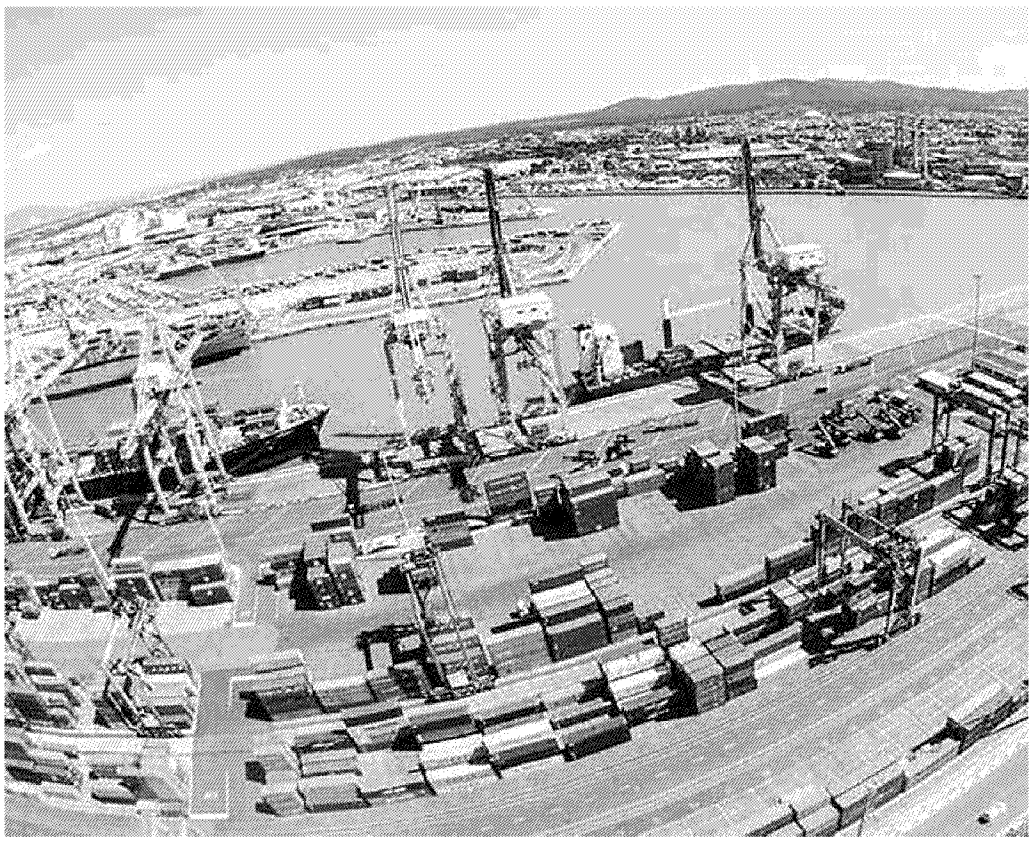
DOVE SI NASCONDONO GLI ALTRI INTOPPI

Ma le strozzature non sono soltanto fisico-geografiche, altre riguardano anche le procedure di lavoro: a cominciare da quelle relative alla definizione del giorno e della notte. Già qualche passo importante si è fatto: agli operatori è sempre andato di traverso la regola per cui, come ripetono loro per rivendicare le proprie buone ragioni, a Livorno alle sei è già notte. A ciò si aggiunga che una maggiore possibilità di entrare e uscire dal porto anche in orari notturni significa ridurre il costo/tempo: una nave arrivata magari alle sette di sera e rimasta fuori può equivalere a perdere 10-11 ore di attesa in rada (facendo tavolta il bis al momento dell'uscita).

©RIPRODUZIONE RISERVATA

» Già in programma quasi 50 milioni di dragaggi: soprattutto in Darsena Toscana e nel canale d'accesso

» Il microtunnel e lo spostamento dei tubi Eni serve a poter "mangiare" la sponda e allargare l'ingresso



Porto: la Darsena Toscana (in primo piano le gru e i contenitori al terminal Tdt) e la Darsena 1 (Marzi Pentafoto)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.