Meno 16 o meno 20, il valzer dei fondali

Cosa c'è dietro le quinte del duello sulla profondità della futura Darsena Europa: l'aut aut di Rossi, la "terza via" dell'Authority

di MAURO ZUCCHELLI

Il governatore Enrico Rossi l'aveva detto già a Bruxelles: «Io e l'Authority la pensiamo un po' diversamente sulla profondità dei fondali della Darsena Europa: torno a dire che anziché a meno 18 io continuo a preferire meno 20». Un refuso, una svista? E' quel che hanno creduto molti fra quanti lo ascoltavano in platea all'ottavo piano al 14 di Rond Point Schuman, a un passo delle istituzioni europee.

Macché equivoco, si attesta a quota meno 20 l'indicazione della Regione. A sgombrare il campo da ogni dubbio è l'intervento dell'assessore Ceccarelli in consiglio regionale. Ma con un sovrappiù: non è più catalogabile come generico auspicio o tutt'al più una pressante "moral suasion", diventa una condizione indispensabile per ottenere la conferma del finanziamento da parte della Regione (con un impegno da 12,5 milioni annui per vent'anni che vale la copertura di un mutuo, interessi compresi, da 200 milioni di euro).

All'indomani dell'intervento di Luca Becce, figura di riferimento del pool genovese di Luigi Negri qui a Livorno (e, insieme a Nereo Marcucci, dell'alleanza con la famiglia Neri), che contesta l'utilità reale di prevedere fondali a 18-20 metri, ecco che torna in campo il presidente della Regione in persona per un attacco ad alzo zero che più duro non potrebbe essere. E non solo perché: 1) «non voglio che Livorno sia da meno di Piombino» (che ha fondali a meno 20); 2) proprio l'esempio di Piombino dice che fondali così profondi sono essenziali per «attrarre l'interesse di tanti imprenditori e multinazionali».

C'è di più: ed è talmente rilevante in questo match sulle banchine che il governatore è disposto a: 1) non risparmiare una sberla al proprio Pd accusandolo di esser stato complice della spartizione al ribasso del porto fra i potentati locali; 2) schierarsi insieme al sindaco M5S Nogarin (con il quale litiga un giorno sì e l'altro pure) sulla scelta dei 20 metri; 3) risulta che il pressing di Rossi abbia convinto i vertici del Pd locale.

Dunque, resta l'interrogativo: cosa c'è dietro quella diatriba fra "meno 16" e "meno 20"? Rossi me fa la bandiera anche per rompere la tendenza del porto di Livorno di «vivacchiare sugli equilibri interni», secondo una strategia che «ne ha compresso le potenzialità». Anzi, dice esplicitamente che la Regione metterà i soldi «solo a condizione che corrisponda a criteri di modernità ed efficienza e competitività internazionale».

Insomma, non è una distinzione di lana caprina o una differenza fra preferenze più o meno accademiche: basti pensare a quant'è perentorio l'aut aut della Regione. Quattro metri in più di profondità equivale, secondo una valutazione spannometrica, a 100-120 milioni di euro in più di costi e al bisogno di poter collocare almeno 4-5 milioni di materiali di escavo in più. Su quest'ultimo aspetto ci si può mostrare ottimisti: o immaginando che la normativa sia modificata in modo da poter sversare in mare o contando sulla realizzazione di un "fango-dotto" che porterebbe melme e detriti dai fondali fino all'interporto.

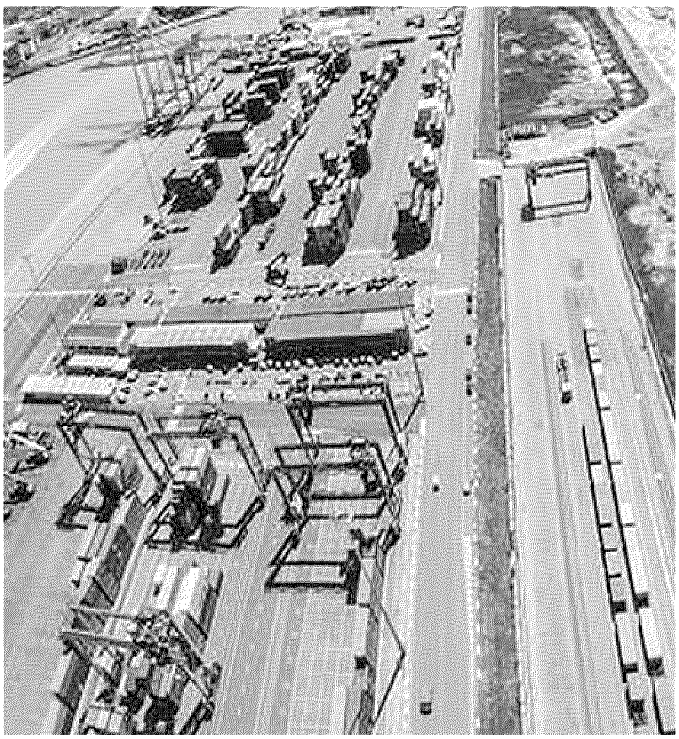
Resta l'asticella dei costi: ai 330-350 milioni di euro chiesti

TRESPOLI (VAS)

«Date una prospettiva al trasporto via mare»

Gli ecologisti di Verdi Ambiente Società rivendicano la battaglia per potenziare il trasporto via mare: meno inquinamento, meno costi, meno sprechi di energia. «È per questo – spiega Carlo Alberto Trespoli – che la Darsena Europa dev'essere resa produttiva e importante: ben venga dunque l'idea di fondali a meno 20 metri, servono a dare una lunga prospettiva di futuro al trasporto di merci via mare».

La differenza sta in 100 milioni di euro di costi extra e 4-5 milioni di metri cubi in più di fanghi da smaltire



Darsena Toscana: il terminal Tdt visto dall'alto (Marzi Pentafoto)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Tirrenia, da martedì tre partenze in più per Cagliari

La compagnia di navigazione Tirrenia aumenta da martedì le corse tra Livorno e Cagliari: inserisce una nave con un ulteriore collegamento trisettimanale in aggiunta a quello già esistente. Attualmente – spiega la compgnia – Tirrenia garantisce la linea Cagliari-Livorno quotidianamente, con partenze fissate alle ore 20. Ora ci saranno tre viaggi in più da Livorno (partenza martedì, giovedì e sabato alle ore 24 e arrivo alle 18) e tre in più da Cagliari. La nave a è l'Espresso Catania: ha una lunghezza di 150 metri, viaggia a 17 nodi ed è in grado di trasportare fino a 115 semi rimorchi.

ai privati ora se ne aggiungerebbero 100-120 in più. Ma un conto è che sia una opportunità nelle mani dell'investitore privato e ben altra cosa è se diventa un obbligo, come la Regione sembra intenzionata a chiedere.

Il bivio è questo. Il governatore sembra aver il timore che la gara per la maxi-Darsena resti invischiata neglki equilibri di spartizioni più o meno locali. Un po' come la primissima era della Darsena Toscana all'insegna del patto locale fra i portuali e le grandi famiglie del porto, livornesi entrambi.

Ma per far restare la Darsena Toscana all'interno del perimetro degli equilibri locali non era stati necessari grandi investimenti. Qui invece bisogna mettere sul piatto 330-350 milioni di euro: il doppio di quel che in altre grandi operazioni portuali è stato chiesto ai privati per il project financing.

Se l'asticella è messa troppo giù c'è il rischio di una spartizione "al ribasso", ed è quel che la Regione vede come la peste. Al contrario, se l'asticella è troppo in alto c'è invece il pericolo di una figuraccia in mondovisione: dovesse andare deserta la gara sarebbe la peggior certificazione che il nostro porto potrebbe avere per dire che è sparito dal radar di qualunque operatore di un certo rango.

La "terza via" pareva averla trovata l'Authority: fondali a 16 metri (forse 17) con fondamenta imbasate a meno 20.

Oggi come oggi arrivano nel porto di Livorno grossomodo un centinaio di portacontainer al mese. Anche al netto del fatto che la crescita delle dimensioni delle portacontainer può essere ora prevedibile più in larghezza che in pescaggio (ma la quantità di acqua sotto la nave è assai più importante in termini di manovrabilità), i quattro metri di fondali in più serviranno a rendere il porto accessibile non solo a quelle da 12-14mila teu ma a tutti i giganti del mare, anche quelli ultra-ultragrandi del futuro prossimo venturo. Tradotto: quante navi in più per il porto di Livorno? Dieci, venti al mese? E basteranno a coprire l'ammortamento – foss'anche secolare – di un investimento extra da 100 milioni di euro?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.