

IL FUTURO DEL PORTO

Piattaforma Europa: ora c'è il bando di gara

I pretendenti potranno farsi avanti entro il 22 marzo. Operazione da 500 milioni di euro
La griglia dei requisiti (molto selettivi) fa da sbarramento: spazio alle cordate di colossi

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Habemus bandum. La Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea mette nero su bianco sul numero di ieri il testo del maxi-avviso relativo alla Darsena Europa con cui l'Authority livornese va a cercare di stanare gli investitori disponibili, in cambio di una concessione cinquantennale, a mettere un pacchetto record di milioni di euro in uno dei più grossi progetti infrastrutturali della storia recente del nostro Paese: non è affatto casuale il riferimento all'"affaire" che riguarda l'espansione a mare del nostro porto. Talmente imponente che, fissando lo sguardo non alla cronaca ma alla storia, non ha raffronto con la Darsena Toscana realizzata dagli anni '70 quanto semmai con la nascita del Porto industriale a nord del vecchio scalo: uno sforzo che impegnò sostanzialmente i primi trent'anni del Novecento e impostò quel che sarebbe stato poi quasi un secolo di storia.

Al pari del nuovo Prg, è slittato un po' in avanti ma finalmente si è materializzato.

Certo, il governatore Enrico Rossi aveva sperato di farcela a vederlo concretizzarsi entro la fine dello scorso aprile in dirittura d'arrivo della campagna elettorale, poi era slittato a maggio, quindi a inizio estate, poi un po' dopo ferragosto, anzi meglio agli inizi di autunno, e via dicendo finché era stato Giuliano Gallanti, fresco di rieferma-bis come commissario (per sei mesi), a tagliare la testa al toro e, di fronte alle ulteriori insistenze della Regione, a promettere la pubblicazione entro gennaio. L'ha fatto rompendo gli indugi: nelle ultime settimane il ritardo era dovuto all'attesa della firma della convenzione con l'Autorità anti-Corruzione dell'ex pm Raffaele Cantone, che però è sommersa dalle richieste e non ce la fa a smaltire tutto. Alla fine Gallanti ha deciso che la collaborazione con Cantone è preziosa ma, siccome la gara vera e propria sarà in un secondo momento, intanto si poteva far partire l'avviso per raccogliere le manifestazioni di interesse.

La maxi-Darsena Europa avrà il compito di aprire una nuova stagione del porto di Livorno: chissà dunque se è

solo una buffa coincidenza sul calendario il fatto che l'Authority livornese ha fissato l'indomani dell'inizio di primavera come la scadenza entro la quale dovranno farsi avanti gli investitori.

Già, perché il termine è stabilito a mezzogiorno del 22 marzo. Ancora con Gallanti e Provinciali in sella, visto che la proroga del commissariamento si spinge fino a maggio (e quella del contratto del segretario generale anche un po' più in là).

Nel testo del bando è confermato che i fondali sono previsti a 16 metri di profondità per la banchina nord (a 17 per il canale d'accesso e a 13 per la banchina ovest). Dunque, l'ipotesi di andare a meno 20 - assai caldeggiata dalla Regione - è lasciata a una eventuale fase ulteriore: possibile se è a quella profondità che saranno realizzate gli imbasamenti delle nuove banchine.

Non mancano le cifre che fanno un po' da bussola a quest'opera, anche se in realtà saranno le cordate in lizza a tradurle in concreto. Ad esempio, l'Authority dice di stimare "l'importo complessivo della concessione" in 504,4 milioni di euro. In particolare: per la progettazione dovrebbero andarsene 13,5 milioni: inclusi la valutazione di impatto ambientale (attorno ai 645mila euro) e i rilievi geognostici e ambientali (2,5 milioni di euro); per i lavori di costruzione del terminal si stima una cifra di 305 milioni

mentre l'allestimento con gru e mezzi da piazzale e da banchina ammonta presumibilmente a 185 milioni. Di contro, la stima del valore complessivo annuo presunto della gestione del futuro terminal è giudicato in crescita dai 13 milioni del 2022, anno in cui viene ipotizzata l'inizio dell'operatività, fino ai 176,4 milioni di euro annui una volta raggiunto il funzionamento a pieno regime (e qui viene indicato il 2027).

In realtà, l'aspetto-chiave del bando sta altrove: nella griglia di requisiti che fanno da sbarramento per poter partecipare. La prima fase, in effetti, è una selezione del ventaglio di interlocutori in grado di avere le spalle sufficientemente larghe per affrontare un impegno del genere. Ad esempio, è stato previsto che possa farsi avanti solo chi: 1) movimentata un traffico container di almeno un milione di teu come media annuale degli ultimi cinque anni; 2) ha un fatturato medio annuo che negli ultimi cinque anni risulti almeno di 50,4 milioni di euro (cioè "il



10% del valore dell'investimento previsto per l'intervento"); 3) ha un capitale sociale di almeno 25,2 milioni (cioè "un ventesimo" di tale valore), salvo una attestazione bancaria di tenore equivalente nel caso si tratti di società nate nell'ultimo biennio. È plausibile che la tipologia del progetto spinga gli investitori a strutturarsi in cordate in cui figurino chi ha i traffici portuali, chi ha esperienza collaudata sul fronte dei grandi appalti di costruzioni infrastrutturali e chi opera nel campo della finanza che sta alle spalle di queste realizzazioni. Qualora il pool abbia al proprio interno anche il soggetto che gestirà la costruzione, c'è una griglia di requisiti di qualificazione per verificare che l'impresa sia in grado di reggere l'appalto sia come finanza che come know how.

Questo è il primo round, poi l'Authority farà il vaglio di quanti si sono detti interessati a investire e a loro a fine primavera spedisce gli inviti a formulare l'offerta vera e propria.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



L'area portuale che è sotto i riflettori della maxi-operazione (Marzi/Pentafoto)