

PORTO » LA NUOVA ESPANSIONE A MARE

Il governo (tramite Cipe) assegna i 50 milioni per la maxi-Darsena

L'Authority aumenta il proprio impegno: in virtù del prestito della Bei per le altre infrastrutture si liberano altre risorse e arriva a quasi 290 milioni. Gallanti: è un nuovo impulso concreto

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

L'ultimo conclave del Cipe l'hanno messo sotto i riflettori per i quattrini investiti in ricerca (2,4 miliardi di euro) e beni culturali (un miliardo). In realtà, vedi alla voce "imprese e crescita economica" ed ecco che da quest'organismo che mette attorno al tavolo del premier un pool di ministri è saltata fuori una decisione che interessa molto da vicino il futuro della nostra città: all'interno del pacchetto dei provvedimenti («finalizzati al sostegno alle imprese e alla crescita per un totale di circa 290 milioni di euro»), sono stati assegnati «50 milioni di euro all'Authority portuale di Livorno».

Rientrano «nell'ambito dell'Accordo di programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese»: era stato proprio il premier Matteo Renzi a metter la firma in calce praticamente un anno fa, l'8 maggio 2015. La destinazione è esplicita e precisa: rappresentano «il finanziamento di quota parte del costo degli interventi relativi alla realizzazione della Darsena Europa». Questi soldi, il governo dove li pesca? Dalle «risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (Fsc) 2014-2020».

Non si tratta ancora dell'erogazione: cioè, materialmente questi soldi non vengono passati domattina nelle casse dell'Authority ma, come fanno rilevare a Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, non è adesso che ce n'è bisogno bensì quando si dovrà far fronte ai lavori per la nuova espansione del porto verso mare.

Sta di fatto che l'assegnazio-

ne è stata fatta: la nota diramata dall'Authority Portuale non si limita a confermare la notizia (peraltro già nero su bianco dal comunicato di Palazzo Chigi a fine riunione) ma sottolinea che «va ad aggiungersi ai 200 milioni di euro messi a disposizione dalla Regione Toscana e ai 289,7 milioni cui la Port Authority farà fronte». Chissà se è davvero solo una congettura maligna mettere questo virgolettato in connessione con l'affondo del sindaco M5S Filippo Nogarini che, sulla propria pagina Facebook, non aveva risparmiato perplessità sull'effettiva disponibilità di risorse per la maxi-Darsena: in pratica, secondo la sua personale ricostruzione tutto è aggrappato al filo dei 200 milioni che, dice lui, si spera arrivino dal piano Juncker («che assomiglia sempre più ad una chimera»).

L'Authority corregge i 170 milioni che per Nogarini mette la Regione: dice che saranno 200 (a dire il vero sono 12,5 milioni per vent'anni, nella fase iniziale con forza di legge e per il periodo restante come impegno politico).

Ma è soprattutto un'altra cifra importante segnalata da Palazzo Rosciano: quei 289,7 milioni che scucirà l'Authority sono ben più alti della cifra fornita in precedenza (attorno ai 200, poi circa 250). Dipende da due aspetti: 1) l'Authority ricorgerà «in parte al credito bancario, in parte usando le risorse proprie», cioè ai quattrini che si sono liberati «anche grazie al maxi prestito da 90 milioni» concesso dalla Banca Europea degli Investimenti per realizzare «opere infrastrutturali già cantierate»; 2) non è escluso che l'aumento dell'impegno

economico di Palazzo Rosciano abbia a che vedere con l'intenzione di predisporre sì i fondali a meno 16 metri ma prevedendo l'imbasamento delle banchine a meno 20 così da poter eventualmente andare in un secondo tempo a profondità maggiori.

Per il commissario Giuliano Gallanti il processo per concretizzare la maxi-Darsena «riceve un nuovo concreto impulso» e con la «garanzia sul futuro» che arriva dall'«interessamento del governo».

A giudizio del numero due di Palazzo Rosciano, Massimo Provinciali, l'investimento del Cipe è «la conferma che il governo tifa per Livorno». L'assegnazione dei 50 milioni – afferma – è in linea con «una serie di impegni e azioni» portate avanti da «ministero delle Infrastrutture, Regione e Port Authority nel corso di questi anni».

La nota dell'Authority rimette in fila le cifre dei costi relativamente alla prima fase, quella che include un nuovo polo container in grado di accogliere anche le navi di questa stagione di gigantismo navale: 866,4 milioni di euro l'importo complessivo («668 per le opere civili, 180 per l'allestimento operativo del terminal e 13 per la progettazione»).

Sulla strada per la concretizzazione del progetto l'Authority indica un «doppio binario». L'uno fa riferimento a «una gara di finanza di progetto» che punta a individuare l'investitore privato che «dovrà progettare, realizzare e gestire il terminal container»: il primo round del bando è stato pubblicato a gennaio, le cordate interessate hanno tempo fino al 30 giugno per farsi avanti e chiedere di essere invitate alla fase-clou che successivamente metterà a confronto le offerte (valore del project financing «504 milioni di euro, dei quali 326 a carico del privato»). L'altro binario? È la classica gara dell'appalto pubblico per costruire «le opere di interesse generale per il porto» (con costi «a totale carico pubblico» stimati complessivamente in «362 milioni di euro»).





Sulla parte destra della foto le vasche di colmata che rappresentano l'embrione della futura Darsena Europa. Sulla sinistra invece si vede il terminal Tdt della Darsena Toscana (Marzi Pentafoto). Sotto: il governatore Enrico Rossi

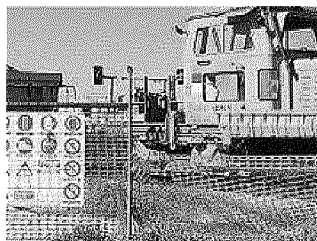
CINQUE QUESTIONI-CHIAVE



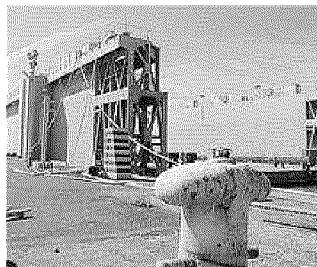
■ PRIVATIZZAZIONE PORTO 2000
È in dirittura d'arrivo la gara per la vendita del controllo delle quote da parte di Authority e Camera di Commercio: quattro le cordate rimaste in lizza



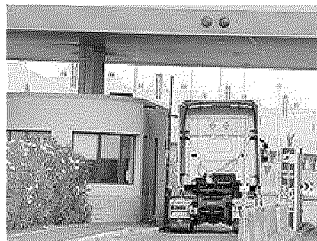
■ LA GUERRA DEI RO-RO
Le "autostrade del mare" sono il traffico numero uno del nostro porto e in questo campo Livorno è il numero uno in Italia: ma ci sono scontri e tensioni fra operatori



■ LA DIRETTISSIMA FERROVIARIA
Il collegamento diretto dalla banchina (Darsena Toscana) alla rete ferroviaria è in costruzione: sarà l'elemento-chiave della competitività del nostro scalo



■ LO SCONTRO SUI BACINI
Insieme a Porto 2000 e maxi-Darsena, è il terzo bando fondamentale per decidere gli assetti (e le funzioni) in porto. In ballo chi ne avrà la gestione



■ L'INGRESSO NELL'INTERPORTO
Il risanamento dei conti dell'interporto (con l'iniezione di soldi dall'Authority) e la trasformazione in retroporto: una doppia sfida che riguarda la piana di Guasticce