

Porto, bando rifatto daccapo

Maxi-Darsena «pronta in 5 anni», la Regione prende in mano la gara



Darsena Toscana, la banchina Tdt: è il principale terminal contenitori del porto

■ ZUCHELLI IN CRONACA



IL FUTURO DELLA COSTA » PROGETTO LIVORNO

In 5 anni pronto il nuovo porto da maxi container

Darsena Europa in mano alla Regione: gara nuova
banchina più lunga e 200 milioni risparmiati

di Mauro Zucchelli
► FIRENZE

Al quartier generale fiorentino della Regione Toscana con vista sul campanile di Giotto lo chiamano «aggiornamento» ma la sterzata al progetto della maxi-Darsena del porto di Livorno non è per niente una semplice aggiustatina. Difficile usare i diminutivi quando ci si mette a revisionare daccapo un progetto infrastrutturale da oltre 860 milioni di euro, più di 300 dei quali richiesti a investitori privati.

Non è un ritocco ma un progetto bis e il governatore **Enrico Rossi** non ci sta a vederselo etichettare come «Darsenetta Europeetta», quasi fosse la caricatura di quel che voleva essere: in realtà, - tiene a sottolineare fin da subito - l'espansione a mare resta della stessa dimensione (62 ettari), con la stessa capacità di movimentazione container (1,6 milioni di teu) e la stessa fisionomia urbanistica (non c'è da cambiare le mappe del Prg portuale).

Quel che cambia di netto è la strategia di realizzazione: siccome le nuove regole relative ai dragaggi dei fondali portuali ora consentono di sversare questi fanghi in mare, non c'è più la necessità di creare terrapieni enormi la cui dimensione è dettata da quanti milioni di metri cubi di sedimenti scavati vanno ricollocati a terra. Tradotto: sono sufficienti le «vasche di colmata» già quasi riempite negli ultimi anni, vanno solo consolidate.

Questa svolta era stata già anticipata dal Tirreno: incluso il nuovo ingranaggio degli appalti che, distinguendo meglio fra parte pubblica e parte privata, consentirà di farle viaggiare in parallelo invece che metterle in fila senza certezze sui tempi (non è forse questo che ha creato incertezze sul fronte dell'ok alle linee di credito da parte delle banche?).

Rossi mette in fila una serie di numeri e li lascia parlare: 1) 467 milioni il costo dell'appalto, cioè 200 milioni in meno rispetto al preventivo iniziale; 2) banchina lunga 1.200 metri invece di 900; 3) fondali a meno 20 al posto dei meno 16 del primo progetto. Ma il tassello-chiave è soprattutto il quarto: cinque anni per la realizzazione anziché nove, cioè «pronti per il 2022» («o forse inizio 2023», aggiunge il presidente dell'Authority Livorno-Piombino **Stefano Corsini**). «In tempo per anticipare altri porti e farcela al cogliere al volo la rivoluzione nei flussi di trasporto che arriverà con il completamento dei grandi valichi alpini», rincarano il presidente della Regione e il numero uno dell'istituzione portuale, ricordando l'importanza vitale che avrà «l'intervento da 700 milioni di euro delle Fs per adeguare le vecchie gallerie alle dimensioni standard richieste dai grandi treni portacontainer».

Ma ora, per il progetto livornese, dietro le quinte c'è anche un altro cambio di rotta: nelle prossime ore verrà revocato il bando attuale (in scadenza a fi-

ne settembre dopo una sfilza di proroghe). Dunque, siamo ben al di là della solita correzione in corsa: qui c'è l'azzeramento del vecchio bando, rimasto allo stato di esplorazione a caccia di manifestazioni d'interesse.

Nel faccia a faccia con il governatore balza però agli occhi una ulteriore novità: la creazione di una task force guidata dalla Regione ma in tandem con l'Authority fatta di tecnici (e allargata come invitati permanenti ai rappresentanti sia del ministero delle infrastrutture sia del Comune di Livorno) con il compito di fare da locomotiva al progetto. Politicamente vale come una «avocazione» a sé da parte della Regione.

Inutile dire che schizzano fuori almeno un paio di interrogativi.

L'uno: con una discontinuità così marcata, cancellando cioè intanto il bando esistente, non c'è il rischio che la Darsena Europa resti definitivamente inchiodata al limbo delle belle intenzioni? No, giura il presidente dell'Authority Livorno-Piombino **Stefano Corsini**: prima delle ferie metteremo in pista il nuovo bando, non è una cancellazione al buio.

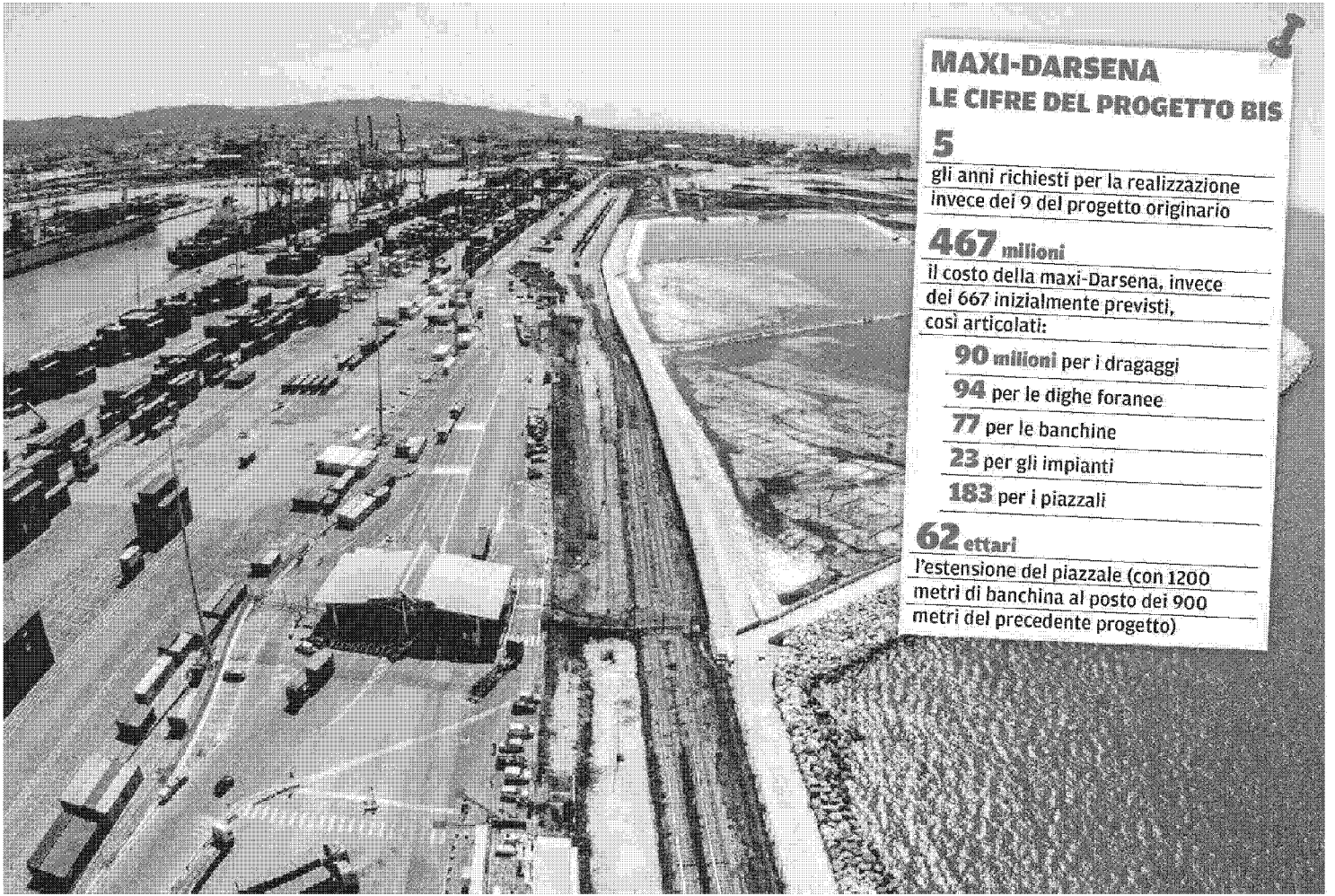
L'altro dubbio: l'«avocazione» non porta con sé il pericolo di una nuova stagione di scontri infiniti su chi può far cosa? Guai a dimenticare che Rossi è uno dei leader dei fuoriusciti dal Pd in rotta con Renzi o che ha avuto di recente uno scontro con il ministro **Graziano**

Delrio.

Ma nella sala azzurra al primo piano di Palazzo Strozzi Saccati ieri accanto al governatore c'era uno schieramento che non ha detto una parola perché parlava di per sé e diceva che Rossi non è solo: al fianco gli assessori regionali **Vincenzo Ceccarelli** e **Cristina Grieco**, il presidente dell'Authority Livorno-Piombino, **Stefano Corsini**, rappresentanti delle Ferrovie più i consiglieri regionali **Leonardo Marras** (capogruppo), **Antonio Mazzeo** (presidente commissione costa) e **Francesco Gazzetti** oltre a **Vanni Bonadio**, componente del comitato di gestione di Palazzo Rosciano su designazione del consiglio regionale. L'idea di questo nucleo operativo - ricorda Rossi - ha il consenso del ministero ed era prevista dall'accordo di programma («anzi, senza che fosse scritto da nessuna parte l'abbiamo allargata a rappresentanti del ministero e del Comune di Livorno»).

Non bastasse, scende in campo anche **Dario Parrini**, segretario regionale Pd: «Siamo soddisfatti che questo avvenga grazie alla forte iniziativa messa in campo dal Pd, sia a livello di gruppo consiliare che di partito regionale, in accordo con il presidente Rossi». Senza contare che poi Marras e Mazzeo mettono nero su bianco una indicazione di Rossi: i soldi risparmiati «saranno utilizzati per altre opere infrastrutturali, come ad esempio il collegamento tra la Collesalveti-Vada e l'Interporto».

CRIPRODUZIONE RISERVATA



MAXI-DARSENSA LE CIFRE DEL PROGETTO BIS

5
gli anni richiesti per la realizzazione
invece dei 9 del progetto originario

467 milioni
il costo della maxi-Darsena, invece
dei 667 inizialmente previsti,
così articolati:

90 milioni per i dragaggi

94 per le dighe foranee

77 per le banchine

23 per gli impianti

183 per i piazzali

62 ettari
l'estensione del piazzale (con 1200
metri di banchina al posto dei 900
metri del precedente progetto)



A sinistra:
al lavoro
nel terminal
contenitori
Tdt in Darsena
Toscana
Sopra il titolo:
sulla destra
le grandi
vasche
di colmata che
diventeranno
i piazzali della
espansione
a mare del
porto di Livorno