

PORTO » IN ATTESA DELLA MAXI-DARSENA

Le navi anche di notte grazie al microtunnel

È l'appalto che consentirà di allargare il canale d'accesso

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

A febbraio sarà pronto il microtunnel in cui si potranno infilare i tubi che dalla Darsena Petroli arrivano alla raffineria Eni. Quest'appalto apparentemente "minore" (base d'asta da 6,1 milioni di euro) rischia di apparire roba qualunque da ordinaria amministrazione di fronte al menù delle trasformazioni del porto fra gli effetti del Prg, il raddoppio degli spazi per traghetti e crociere, il duello fra i big delle "autostrade del mare", la privatizzazione della Porto 2000, l'affidamento dei bacini e il progetto della Darsena Europa. Eppure, benché nessuno voglia bacchettarla come una svolta epocale, potrebbe dare un po' di ossigeno agli operatori nella lunga transizione da qui a quando l'espansione a mare del porto sarà finalmente realtà.

Non è un caso che con puntiglio da ingegnere, prima ancora di mettersi seduto sulla poltronissima di Palazzo Rosciano, il neo-presidente **Stefano Corsini** abbia compiuto un sopralluogo proprio su questo

cantiere in zona Marzocco. E se il numero uno dei tecnici dell'Authority, l'ingegner **Enrico Pribaz**, nel conclave a Firenze per riscrivere il progetto della Darsena, aveva annunciato per dicembre la fine dei lavori, adesso è Corsini ad andar cauto sulle date e parlare di febbraio.

Però c'è un "però". Il microtunnel è solo la prima metà del lavoro: spetterà poi all'Eni sia collocare i nuovi tubi nel sottosuolo sia togliere le vecchie condutture che impedivano l'allargamento del canale d'accesso. Da Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, fanno professione d'ottimismo: raccontano che l'accordo con l'Eni c'è e dà tempo fino al febbraio 2019 per compiere questa parte dell'intervento. Basta una intesa per veder davvero sparire i tubi e poter allargare il canale? Dal fronte dell'Authority si ribadisce che ci sono i soldi e c'è la disponibilità effettiva di Eni. Insomma, ne è passata di acqua sotto i pontili rispetto a quando la multinazionale del "cane a sei zampe" aveva bussato al Capo dello Stato per contestare il diktat dell'Authority che le metteva in collo gli oneri dell'operazione.

L'obiettivo è chiaro: il canale d'accesso alla zona-clou del porto merci verrà reso più largo (circa 120 metri). E risagomato così da "inscatolarlo": evitando, cioè, che lungo i lati si addensino montagnole di sabbia a ridosso delle banchine tali da ridurre lo spazio utile al passaggio delle navi.

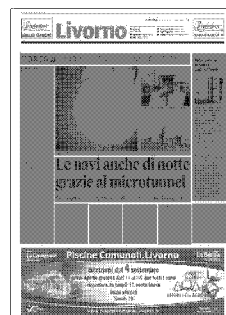
Inutile dire che resta la strozzatura fisica dell'impossibilità

di andare più giù del limite di 13 metri di profondità ma, come spiegano gli operatori interpellati, il fatto che la nave abbia più acqua intorno consentirà di recuperare qualche altra decina di centimetri extra di pescaggio utile («a Voltri ci sono 50 centimetri fra chiglia e fondale, qui da noi 120 perché c'è bisogno di margini di manovrabilità maggiori»).

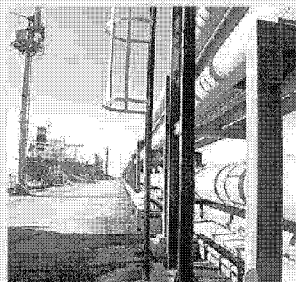
Ma le limitazioni alle quali si guarda sono soprattutto altre: da un lato, costi minori di rimorchio (il nostro porto è stretto e c'è bisogno dell'intervento di un maggior numero di mezzi); dall'altro, la fine dell'altolà all'ingresso e all'uscita notturna di navi extralarge. Soprattutto quest'ultima è una limitazione che ha sempre fatto infuriare gli armatori: una portacontainer che, ad esempio, finisce le movimentazioni alle ore 19 deve aspettare fino al mattino seguente per andarsene. Risultato: resta bloccata inutilmente per ore.

Se il cronista gli fa presente che è comunque l'Eni a menare le danze dei tempi, Corsini ribatte di aver chiesto alla propria squadra di tecnici di studiare la possibilità di una soluzione anticipatrice: "limare" quanto possibile in larghezza nella zona della torre del Marzocco, in attesa di poter sfruttare tutta l'ampiezza possibile assicurata dall'eliminazione del fascio di vecchie condutture che portano alla raffineria di Stagno.

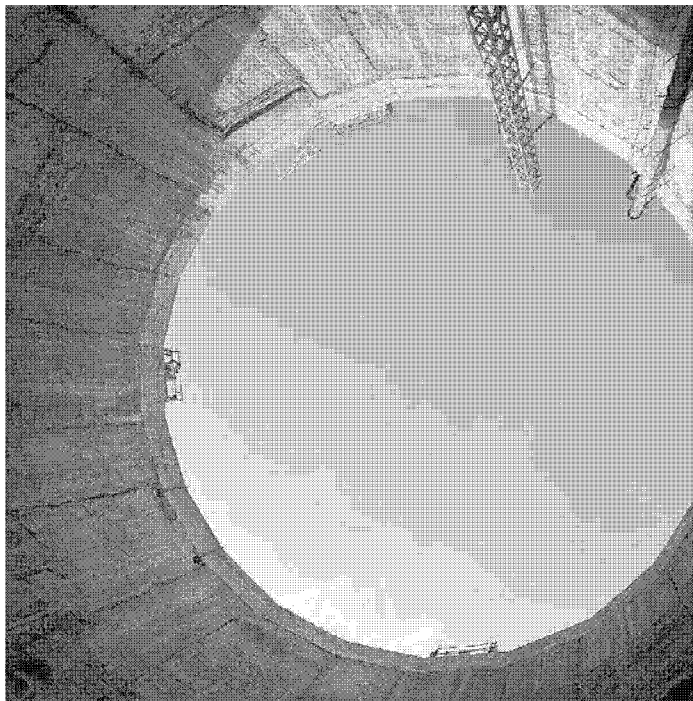
Il presidente della nuova Authority di Livorno-Piombino mette l'accento anche sulle opportunità che arrivano dal nuovo codice degli appalti: «Dobbiamo saper guardare alle grandi questioni di prospettiva sì ma senza perdere di vista quella sorta di manutenzione quotidiana nelle piccole cose: per farlo serve un po' di innovazione nelle procedure e cogliere al volo le opportunità di velocizzazione che le nuove norme consentono».



Tutto cominciò 14 anni fa con la raffineria



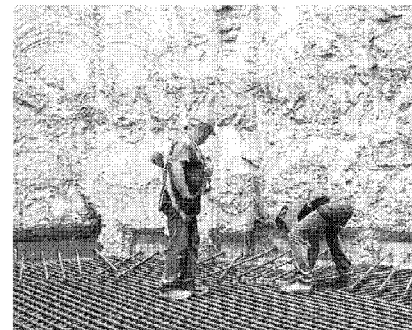
Bisogna tornare indietro di 14 anni per ripescare dall'album il tentativo dell'Authority di sbarazzarsi dell'intoppo causato dai tubi Eni: ci provò il presidente di allora Nereo Marcucci e, dopo aver immaginato un piano con costi record (25 milioni di euro per via di un tunnel lungo un chilometro nel sottosuolo), si era arrivati a una intesa su una ipotesi da 15 milioni, 10 dei quali li avrebbe messi Palazzo Rosciano. Nel 2007 è stato Roberto Piccini a tornare alla carica, ma chiedendo all'Eni di accollarsi i costi: lo scontro è andato avanti per un po' a suon di avvocati. Ma in seguito c'è una frenata: prima nel 2009 e poi nel 2014 la raffineria di Stagno finisce nella tempesta perché i vertici dell'Eni arrivano a un passo dalla decisione di vendere lo stabilimento livornese. Cosa c'entrano il microtunnel e i tubi della raffineria? Sembra di intuire che Palazzo Rosciano, sede dell'Authority, abbia cercato di evitare di rimettere sul tavolo un problema che comunque comporta una spesa rilevante per la raffineria e che avrebbe potuto diventare per l'Eni il pretesto per disfarsi della raffineria.



L'appalto dell'Authority: uno dei due grandi cilindri del microtunnel



Stefano Corsini, presidente della nuova Authority



Al lavoro nel cantiere del microtunnel