PORTO » L'IPOTESI ALTERNATIVA DI RIFONDAZIONE

Darsena Europa, spunta il progetto "ultra-light"

I dirigenti Prc: costa meno, è più rapido, facile da concretizzare e in linea col Prg «Niente nuovo ingresso nord ma stessi fondali e dighe più vicine al piazzale»

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

C'era una volta la Darsena Europa con il Grande Progettone da 1,3 miliardi di euro. Poi dimezzati fin dalla primavera di tre anni fa dall'Authority suddividendo in tappe il piano per renderlo più realisticamente realizzabile con una prima fase: insomma, una Darsena "light", secondo una fortunata definizione arrivata due anni più tardi. Adesso però spunta una ulteriore versione: è chi la mette in campo a chiamarla "ultralight". Nel senso che qui stiamo parlando di ridurre ancor di più l'altezza del primo scalino finanziario: se l'équipe di Gallanti ha ridotto il fabbisogno iniziale immaginando una "fase 1", «noi potremmo parlare di una "fase 0,5"», dicono dal quartier generale di Rifondazione comunista.

Già, perché a mettere sulla rampa di lancio questa ipotesi è una "squadra" del Prc composta dal coordinatore Francesco Renda con Vladimirio Mannocci e Mauro Grassi, esponenti della segreteria, e insieme a Luigi Moggia, responsabile del circolo porto.

Un tentativo di entrare in tackle in extremis per bloccare l'iter della Darsena Europa? Dal fronte della falce e martello lo negano con decisione. E come riprova mettono l'accento su tre aspetti. Il primo: questa versione "ultralight" «sta dentro il Prg ed è del tutto compatibile con esso». Il secondo: «Ci eravamo confrontati già mesi fa con Buongiorno Livorno su questo progetto e abbiamo evitato di buttarlo sul ring mentre era in discussione l'approvazione del nuovo Prg del porto proprio perché volevamo che la nostra ipotesi non finisse nel tritacarne delle strumentalizzazioni». Il terzo: «Sappiamo che questo tipo di scenario è stato fra le valutazioni tecniche che anche all'interno dell'Authority sono state fatte».

Da sinistra: Grassi, Renda e Mannocci nella sede di Rifondazione

E a Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione guidata da Giuliano Gallanti, come l'hanno presa? Nessuna reazione né ufficiale né ufficiosa: si attende di vedere con precisione di cosa si tratta, carte alla mano. Anche se, detto per inciso, la "macchina" dell'Authority sembra puntare spedita al varo del bando per far decollare il progetto da 650 milioni, che ha preso vigore con la decisione di Regione e Authority di accollarsi un mutuo da 200 milioni a testa, con l'ok dell'intesa fra le istituzioni e con il varo del nuovo piano regolatore portuale quasi un mese fa.

«Macché inciampo o sgambetto, – viene sottolineato – anzi a noi interessa dare una accelerazione e rendere la maxi-Darsena più concretamente realizzabile. Concretamente come? Ad esempio, abbassando il fabbisogno finanziario: la stima è che la nostra ipotesi possa costare meno di 400 milioni di euro».

Non è tutto: secondo i dirigenti di Rifondazione, offrendo piazzali che sono due volte e mezzo l'attuale Darsena Toscana possono consentire una crescita fino al triplo o al quadruplo degli standard di adesso. E al tempo stesso – si aggiunge – si risponderebbe sì

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

all'esigenza di creare nuovi spazi ma in modo «commisurato alle vere aspettative di crescita». Gli esponenti Prc ricordano che «adesso il "comitato di saggi" che ha lavorato alla riforma portuale indica un orizzonte di traffici per il 2025 in linea con quel che da anni diciamo noi a Livorno: dagli attuali sei milioni di teu si arriverà a 11-13, macché i 37 milioni di teu dell'inseieme dei mega-progetti infrastrutturali che spuntano ovunque».

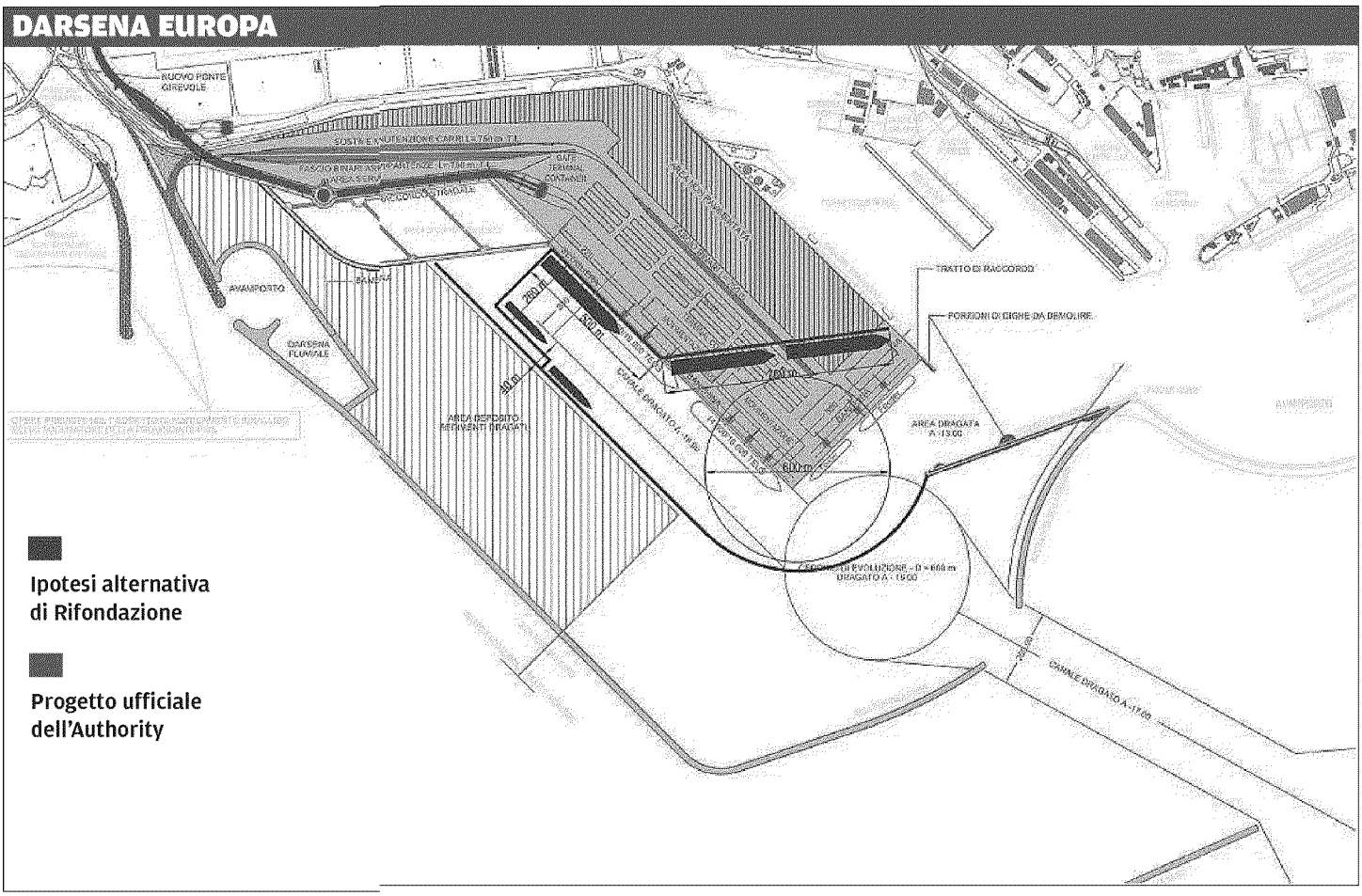
Nello specifico, le differenze che saltano gli occhi riguardano una sfilza di elementi.

Uno, la dimensione del piazzale: grande quanto le attuali due vasche di colmata più una terza appoggiata alla diga del Marzocco (dove sversare i fanghi dei dragaggi). Comunque, con una banchina lunga 750 metri in testa e 500 metri sull'altro lato.

Due, il differente assetto della diga di protezione lato mare: meno al largo e più vicina al piazzale («ma mantenendo un cerchio di evoluzione del diametro di 600 metri come quello nel progetto dell'Authority»); meno lunga e meno complessa del doppio "abbraccio" di dighe.

Tre, l'eliminazione del nuovo ingresso nord: in quest'ipotesi la diga protegge tutto il lato settentrionale con una linea continua di cassoni affondabili, per le navi non resterebbe che l'imboccatura nord così come accade attualmente. Troppo difficoltoso l'accesso con la diga della Vegliaia lì dov'è? Per Rifondazione è un problema superabile: 1) perché sono già in agenda dragaggi che dovrebbero allargare quella "bocca" del porto; 2) perché è «da dieci anni in calo il numero degli arrivi» in virtù del gigantismo delle flotte che «punta su meno navi ma più grandi».

Proprio riguardo agli escavi i promotori di questa Darsena "ultralight" tengono a sottolineare che è invece l'altro progetto ad avere «un chiaro problema di collocazione di almeno 3-4 milioni di metri cubi rispetto al bisogno di escavare 13-15 milioni di fanghi dai fondali per farli arrivare alla profondità richiesta dalle maxi-navi».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.