

Piattaforma Europa: sviluppo o rischio economico e ambientale?



LEGAMBIENTE
PISA

Indice

A- Uno sguardo al mondo dei trasporti marittimi e alla sua economia	pag. 3
B – Piattaforma Europa: cosa è	pag. 5
C – Piattaforma Europa: chi la propone e perché	Pag. 7
D – Qualche considerazione (critica)	Pag. 9
D1 – Troppi porti?	Pag. 9
D2 – L’opera è economicamente sostenibile?	pag. 12
D3 – Le preoccupazioni della Unione Europea e degli uffici regionali	pag. 13
E – Rischi paesaggistici e ambientali	pag. 15
E1 – Rischio di erosione	pag. 15
E2 – Opinioni tranquillizzanti	pag. 19
E3 – Il tema nel Comune di Pisa	pag. 19
F – Finanziata la prima (e ultima?) Parte dell’opera	pag. 22
Appendice 1: Estratto da “Tempesta perfetta sui mari” (Sergio Bologna)	pag. 24
Appendice 2: Il caso Liguria	pag. 28
Appendice 3: Chiude porto belga	pag. 31
Appendice 4: La prima fase di attuazione (Autorità Portuale di Livorno)	pag. 33
Articoli pubblicati su www.legambientepisa.it	pag. 34

Una premessa

Non mi sono mai occupato prima di trasporti marittimi e di porti. Nel giugno 2016 ho seguito il “Dibattito pubblico” per la Piattaforma Europa e desunto informazioni dalla stampa quotidiana e specializzata per capire cosa sia, quali benefici porti, quali rischi. Il lavoro quindi non è di un esperto del settore, ma quanto segue è tratto da fonti che ho ritenuto affidabili, in attesa di approfondimenti ed eventuali precisazioni.

Quanto sin qui risulta è sufficiente per sapere che l’opera è imponente, molto costosa e che è possibile andare incontro a rischi ambientali ed economici da non sottovalutare, mentre non è sufficiente l’informazione a suo riguardo.

Il tema delle infrastrutture portuali può essere discusso solo nel contesto dei traffici marittimi e della relativa economia di mercato. È un assunto ovvio, ma dalla partecipazione al “Dibattito pubblico” e dalla lettura di quanto scrivono i proponenti, l’impressione è che la necessità di questa “grande opera” sia quanto meno discutibile: da dimostrare che il mercato dei trasporti marittimi ne abbia bisogno (e quindi che sia economicamente sostenibile), del tutto trascurato il rischio ambientale. È legittimo sospetto che, ancora una volta, vinca l’idea che offrire infrastrutture sia sempre un volano per fare “crescere” l’economia: è questa un’idea che piace al mondo imprenditoriale dei costruttori; quanto è utile al mondo imprenditoriale dei trasporti marittimi?

A - Uno sguardo al mondo dei trasporti marittimi e alla sua economia

Il tema delle infrastrutture portuali può essere discusso solo nel contesto dei traffici marittimi e della relativa economia di mercato. Perciò in Appendice 1 riporto brani estratti da “Tempesta perfetta sui mari” di Sergio Bologna, edizioni Derive e Approdi, 2017¹.

Di seguito si possono leggere alcuni utili spunti sintetici desunti da questa opera.

¹ L’autore ha insegnato in diverse università; attualmente è presidente della Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste.

La “degenerazione” della cultura marittimo-portuale

Fino a pochi anni fa, la lunga filiera marittimo-portuale aveva agito secondo i classici canoni della domanda e dell’offerta di merce da trasportare via mare. Da qualche anno non è più così: la domanda di merce non determina le scelte dell’offerta. I volumi crescono poco, ma ciò nonostante i cantieri continuano a produrre navi sempre più grandi e sofisticate che vagano per i mari in cerca di carico, con armatori e noleggiatori che ne ricavano profitti sempre minori, tanto da non riuscire a pagare i debiti contratti con le banche finanziatrici, trascinando nel baratro le banche stesse e i fondi d’investimento.

Si esaltano solo gli aspetti quantitativi e si trascurano o occultano quelli qualitativi; si evidenziano le crescite del fatturato, ma si nasconde la redditività. Fatturati che crescono a due cifre e redditività che si assottigliano fino al punto di diventare negative. Ma nuovi finanziatori sono disposti a prendere il posto di quelli tradizionali.

Le scelte non sono fatte dalle tradizionali aziende familiari, ma da fondi d’investimento. Per un’azienda familiare è importante consegnare l’azienda alle generazioni future, mentre al fondo d’investimento interessa semplicemente avere un ritorno entro i successivi due anni.

La finanziarizzazione è stata la molla principale che ha fatto spostare il *know how* specificamente marittimo, quello sul mercato dei carichi, su un *know how* finanziario le cui regole sono molto più aleatorie. L’intera gerarchia dei valori ha subito una scossa e la ratio delle scelte si è trasformata, si guardano gli algoritmi che calcolano la redditività dell’investimento.

Risultato: l’80% delle compagnie armatoriali italiane sono con l’acqua alla gola, ostaggio della compiacenza delle banche a voler ristrutturare i loro debiti.

Navi grandi, grandi porti

Le navi giganti rovesciano su pochissimi porti una enorme quantità di merce. Così complicano il lavoro degli operatori logistici, costretti a un continuo trasbordo verso porti minori.

I porti italiani hanno accettato acriticamente l’entrata in servizio delle mega navi, scambiando l’aumento delle dimensioni delle navi con l’aumento delle dimensioni del

mercato.

Lo studio ITF (International Transport Forum) del 2015 si domanda: se le mega navi riducono i costi di esercizio, in che misura incidono invece sui costi di trasporto? Quali adeguamenti della rete che sta a valle e a monte della tratta marittima sono necessari, quali costi comportano a chi deve farsi carico di questi costi?

Il problema coinvolge anche l'organizzazione del lavoro: quanto più grandi sono le dimensioni delle navi tanto più i cicli di lavoro nei porti si configurano come cicli con forti picchi e quindi aumenta la necessità di un polmone flessibile di manodopera.

Un piano per i porti

Con il traffico marittimo dei container stagnante da 15 anni a questa parte, un paese non può permettersi di rispondere a tutte le sollecitazioni locali e moltiplicare le strutture dedicate. È necessario impostare una politica nazionale organica.

Il governo italiano ha promesso di realizzare un Piano dei Porti e della Logistica. Lo studio ITF sottolinea l'inutilità di aggiungere altri porti di trasbordo a quelli già esistenti.

B - Piattaforma Europa: cosa è

La piattaforma Europa è un progetto di maxidarsena nella parte nord del porto di Livorno, al confine con il canale Scolmatore, con la provincia di Pisa e la spiaggia di Calambrone.

Con il progetto originale più ambizioso si realizzerebbero due terrapieni per due grandi banchine: una di 650 m x 1100 m (sud) e l'altra di 450 m x 1100 m (nord) protette da una diga foranea che avanza nel mare per oltre 700 m. Il terrapieno sud avrebbe anche una banchina frontale di 650 m. L'opera sporgerebbe dalla linea di costa attuale per quasi 2 Km².

Costo previsto 1 miliardo e 300 milioni di euro

²Vedi: <http://www.legambientepisa.it/prevista-una-grande-estensione-del-porto-di-livorno/>

C - Piattaforma Europa: chi la propone e perché

L'Autorità Portuale di Livorno propone la Piattaforma Europa per il centro e il nord Europa (con l'Emilia Romagna è già stato firmato un accordo per un trasporto supplementare su gomma nei tre anni di lavori).

Ampliare le possibilità del trasporto su ferro permetterà di migliorare al contempo la competitività economica e la sostenibilità ambientale del porto, un intervento che non potrà però esimere dal ridurre anche l'inquinamento portato dalle numerose navi che attraccano e attraccheranno a Livorno: su questo fronte il ruolo del GNL – come indicato dall'Europa – avrà un ruolo fondamentale.» sentire l'attracco di navi sempre più grandi, da crociera e, soprattutto, porta container. Si vuole incrementare il traffico (arrivare a 1,5 milioni di turisti e, soprattutto, passare da 700 mila a 2 milioni di TEU³).

La proposta è giustificata dalla ipotesi che la tendenza a navi sempre più grandi sia in atto e che, in mancanza di ampliamento, il porto di Livorno sarebbe tagliato fuori da questi decisivi traffici marittimi. La proposta comprende anche un miglioramento dei collegamenti porto-ferrovie.

Regione Toscana e Autorità Portuale sono convinte che l'opera sia utile e necessaria. Il 12 febbraio 2016 il progetto è stato presentato a Bruxelles in un workshop organizzato dalla Autorità Portuale presso la Commissione Europea. Lo stesso è stato presentato a Livorno presso la Fortezza Vecchia di fronte a oltre duecento operatori e rappresentanti delle istituzioni. Ne dà notizia il giornale on line Toscana Notizie della Regione Toscana in un articolo a cura di dell' "Ufficio stampa e comunicazione" dell'Autorità Portuale di Livorno⁴. Il redattore scrive che «Livorno aspira a diventare uno dei punti di riferimento nel Mediterraneo per il traffico dei contenitori e lo fa espandendosi a mare con la maxi darsena della Piattaforma Europa, il cui bando di gara, già pubblicato il 20 gennaio scorso sulla Gazzetta Ufficiale ...».

In quella occasione Giuliano Gallanti, commissario della Autorità Portuale, afferma

³ TEU: "twenty-foot equivalent unit", misura usata per la capacità dei container

⁴ <http://www.toscana-notizie.it/-/rossi-la-piattaforma-europa-fara-grande-livorno-a-febbraio-il-cipe-sblocca-50-milioni>

che: «Il gigantismo navale è lungi dall'aver esaurito la propria spinta propulsiva e un porto come Livorno, che nell'ultimo anno ha realizzato performance da grandi numeri, non poteva e non può permettersi di rimanere fermo a guardare. La Piattaforma Europa presenta due vantaggi straordinari, che ne fanno una punta di diamante nel contesto internazionale: il collegamento ferroviario delle banchine con la rete viaria nazionale e lo scavalco con l'Interporto».

Secondo il segretario generale, Massimo Provinciali: «... la comunità portuale è riuscita a rispondere propositivamente alle sollecitazioni di mercato ...»

Convinto sostenitore della Piattaforma Europa è anche il presidente Enrico Rossi, che afferma: «Finalmente ci siamo, la Piattaforma Europa è un investimento importante che permetterà a Livorno di diventare un grande porto ... Ora bisogna andare avanti con determinazione e fiducia: avevamo ragione a volere una infrastruttura di queste proporzioni e con questi profondità. Penso che il porto e la città possano giocarsi una partita straordinaria».

Del resto già nel settembre del 2015 lo stesso presidente aveva scritto su Toscana Notizie che: «Con il progetto della piattaforma europea Livorno non si sta preparando soltanto a fare i conti con il futuro, ma si prepara anche ad essere all'altezza del presente. Se infatti realizzare il progetto è un obiettivo irrinunciabile per dare un futuro alla città, sappiamo anche che o attrezziamo già da oggi il porto ad accogliere le navi di ultima generazione, oppure lo condanneremo alla marginalità».

Il 19 luglio 2017 il giornale online Greenreport⁵, presentando il progetto ridotto appena approvato (vedi punto E) espone le ragioni a favore dell'opera, anche se il titolo pone un importante "se": "Nuovo progetto per la Darsena Europa: il porto di Livorno avrà un futuro se sarà sostenibile. Scrive Greenreport:

«La storia di Livorno si intreccia dagli albori con quella del suo porto, e da qui passa inevitabilmente anche il futuro della città, che ha perso 7mila posti di lavoro (-11%) dall'inizio della crisi: un record negativo che non ha pari in Toscana. Nonostante le difficoltà, lo scalo portuale rappresenta ancora il 20% dell'economia livornese e mantiene margini di sviluppo. Ad oggi, da qui passano 900mila container ogni dodici mesi, con un

⁵ <http://www.greenreport.it/news/economia-ecologica/progetto-la-darsena-europa-porto-livorno-avra-futuro-sara-sostenibile/>

incremento del 3% l'anno. Perché lo sviluppo continui però anche il porto ha bisogno di migliorare e crescere, rendendosi attrattivo per le sempre più grandi navi che solcano i nostri mari. Livorno potrebbe diventare l'infrastruttura più attrezzata a portare le merci sulla linea ferroviaria nazionale». Inoltre, da agosto 2018 in tre anni Ferrovie interverrà per allargare le gallerie della vecchia linea appenninica in modo che vi possano passare anche treni carichi di auto e container: saranno spesi – dettagliano dalla Regione – 700 milioni e in questo modo Livorno sarà ancora più competitivo, con accesso via ferro verso il nord-

La proposta è stata presentata, da aprile a giugno 2016, in un Dibattito Pubblico, svolto secondo le norme regionali, cui Legambiente Pisa ha partecipato, anche in rappresentanza di Legambiente Toscana, presentando proprie osservazioni⁶

I mezzi di comunicazione non hanno dedicato l'attenzione dovuta a un'opera di tale rilievo, se non in parte nelle cronache locali.

D - Qualche considerazione (critica)

Non mancano le opinioni secondo cui la Piattaforma Europa è un'opera dai costi ingenti che corrisponde agli interessi di chi la realizza, ma non corrispondente alle necessità prossime del mercato dei trasporti marittimi: son stati presentati progetti simili in porti vicini che entrerebbero in concorrenza contendendosi un mercato la cui crescita è stata sovrastimata (al punto E affrontiamo le criticità ambientali).

I motivi di contrarietà si collocano nel contesto della analisi sviluppata da Sergio Bologna e riportata al punto A.

DI – ***Troppi*** ***porti?***

È aperta una gara per accaparrarsi la poca merce che circola. I dati nazionali danno in calo il tonnello trattato nei porti italiani: da più di 500 milioni di tonnellate nel 2007 a

⁶<http://www.legambientepisa.it/prevista-una-grande-estensione-del-porto-di-livorno/>

meno di 460 nel 2013. Similmente a Livorno: da 34 milioni di tonnellate nel 2008 a 28 milioni di tonnellate nel 2013.

Il dato del traffico marittimo corrisponde a un calo di produzione industriale: la Toscana ha perso il 25% della produzione tra il 2008 e il 2013. Un'auspicabile ripresa della produzione (parzialmente in atto) non modifica sostanzialmente la situazione.

Le autorità portuali di tutta Italia hanno presentato progetti per 32 -37 milioni di TEU all'anno per il 2025, mentre valutazioni pur ottimistiche prevedono 13 milioni di TEU (escluso il transhipment – trasbordo da nave a nave)

La sostenibilità economica della Piattaforma Europa dipende dalla possibilità di utilizzare a pieno le capacità di stoccaggio. E qualche dubbio è più che legittimo. Il porto di Livorno dovrebbe passare da una capacità di 750.000 TEU previsti per fine 2015 a 1,5 milioni nel 2025 e 2,6 nel 2035 (cifra per alcuni irraggiungibile, vedi il Tirreno 21.5.2013) a patto che a fine 2020 la Darsena Europa sia in grado di muovere i primo container, ipotesi molto rosea.

Intanto Savona, Genova e La Spezia puntano a 6 milioni.

Inoltre, per quanto riguarda le crociere, Livorno è già in grado di riceverle, mentre Carrara e La Spezia si attrezzano sul questo fronte.

Per avere un'idea di questi numeri, possiamo leggere Alberto Ghiara sul portale specializzato “The Medi Telegraph – Shipping and Intermodal Transport” del 9 dicembre 2015 che ricorda come in quell'anno il porto di Genova movimentava circa 2 milioni di TEU e il porto olandese di Zeebrugge, che era suo competitore, ha cessato l'attività lo stesso anno perché movimentava “solo” 1 milione di TEU (vedi Appendice 2) Lo stesso portale, in un articolo del 19 ottobre 2016, titola «Porti container, il Tirreno a rischio di “sovracapacità” - I traffici sono in crisi, ma nascono nuovi terminal. Da Savona a Livorno in arrivo altri 2,9 milioni di TEU». Nell'articolo si legge che «La selezione naturale sta già avvenendo, perché il mercato è spietato. Il commercio globale ha rallentato e il traffico contenitori è in crisi: per questo la geografia dei porti cambierà. E anche velocemente. In sei anni la capacità dei porti dell'Alto Tirreno aumenterà di 2,9 milioni di contenitori: la piattaforma di Vado completa lo scenario in cui paradossalmente, mentre le

navi fanno fatica ad essere riempite, i porti liguri e Livorno si preparano a gettare sul mercato un'ulteriore maxi offerta.». Le conclusioni sono che «Per riempire le banchine servirebbe una ripresa positiva oltre ogni previsione Il tema della programmazione è evidentemente mancato ».

lungimirante».

Nello stesso articolo Roberto Cuneo, segretario ligure di Italia Nostra, non usa mezzi termini: « ...gli investimenti pubblici per realizzare tutti questi terminal, il denaro impegnato dalle casse dello Stato, è stato troppo ... c'è un'overcapacity spaventosa: spendiamo centinaia di milioni per spostare i TEU da Genova a Savona, senza contare il costo ambientale... »

Sull'eccessiva capacità dei porti italiani e sulla necessità di una programmazione nazionale si esprimono anche Matteo Renzi (Ansa 14.4.2015) e Gianluigi Aponte, proprietario della MSC (Mediterranean Shipping Company, seconda compagnia al mondo per il trasporto dei container) . Secondo Renzi “non possiamo avere in 200 Km dieci porti di rilevanza strategica ... non possiamo far sì che ciascuno faccia come vuole”. Secondo Aponte bisognerebbe sviluppare in Italia al massimo 4 o 5 porti e “la pianificazione va fatto a livello centrale e non regionale”. (Ansa 16.4.2015)

Dubbi sono stati avanzati anche da rappresentanti della Amministrazione Comunale, con l'assessore Alessandro Aurigi che, al termine della presentazione dei risultati di uno studio congiunto tra laboratorio di Cartografia del Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze e Autorità Portuale relativo a un modello di valutazione dell'efficienza spaziale dello scalo livornese, dichiara «Prima di ampliare il porto verso il mare è fondamentale usare bene gli spazi che già ci sono»⁷.

D2 – L'opera è economicamente sostenibile?

Non è facile indicare l'esatta previsione di spesa. Le cifre indicate da diverse fonti e in diversi tempi sono diverse, riferendosi a diverse ipotesi.

L'ingegner Enrico Pribaz, direttore tecnico della Autorità del Sistema Portuale del mar Tirreno settentrionale, ricorda⁸ che si tratta del più grande appalto in project financing di opera marittima della storia recente nazionale: l'importo complessivo stimato della concessione è di 504 milioni di euro, 13,5 per la progettazione definitiva, 306 per il terminal e 185 per acquisire le attrezzature necessarie di banchina e piazzale. Al di fuori della finanza progetto, l'opera nel suo complesso costerà 876 mln di euro, 667 per il terminal e le opere di sicurezza e 209 per i dragaggi.

Precedentemente, il 5 febbraio 2015 Il Tirreno parla di 1300 milioni per un progetto complessivo, ma circa la metà per un progetto ridotto cui punterebbero “il porto” e il presidente Rossi che avrebbe «posizionato la sua *fiche* da 170 milioni e su cui l'Autorità Portuale è pronta ad impegnarne altrettanti. La metà mancante dovrebbe arrivare dal governo (altri 170 milioni) e dal privato (150 milioni). Con la possibilità che un terzo del finanziamento - circa 200 milioni - rientri nel piano Junker che la Bei, la Banca Europea di Investimenti, potrebbe stanziare fin dai prossimi mesi, secondo quanto ha annunciato due giorni fa da Bruxelles lo stesso governatore Rossi»

La domanda è quindi: a fronte del notevole impegno finanziario pubblico e privato, quali sono le prospettive, tenendo conto dell'andamento dei mercati internazionali e delle infrastrutture concorrenti previste nel mare Tirreno settentrionale? Sono necessari tutti gli spazi previsti per Piattaforma Europa? Un eventuale fallimento economico ricadrebbe sulle finanze pubbliche: infatti per i “progetti di finanza” gli accordi prevedono, in caso di mancata remunerazione del capitale, che l'investitore si possa rivalere sul committente pubblico.

⁸Vedi nota 5

D3 – Le preoccupazioni della Unione Europea e degli uffici regionali

Che esistano preoccupazioni lo dimostrano anche documenti della Corte dei Conti dell'Unione Europea e della Regione Toscana.

Una nota allarmata e allarmante viene dalla Corte dei Conti dell'Unione Europea, che analizza gli investimenti per gli scali tra il 2000 e il 2013 e conclude che almeno un terzo dei finanziamenti sono stati buttati: «Le strategie di sviluppo portuale a lungo termine poste in essere dagli Stati membri e dalla Commissione non hanno costituito una base solida e coerente per pianificare la capacità necessaria nei porti dell'UE ... Le valutazioni dei bisogni sono deboli e vi è un elevato rischio che il denaro investito vada sprecato. »⁹. A proposito dei porti di Savona, Genova, La Spezia, Livorno, che hanno investimenti per aumentare del 50% della loro capacità combinata, la Corte osserva che: «Tutti questi porti sono in concorrenza tra loro per lo stesso entroterra Inoltre, l'attuale capacità non è pienamente utilizzata: nel 2014, i tassi di utilizzo del terminal container erano circa del 20 % a Savona, 65 % a Livorno, 74 % a La Spezia e 77 % a Genova». A questi numeri, scrive la Corte dei Conti, va aggiunta una previsione negativa del mercato: «Non sono attesi significativi incrementi del traffico negli anni a venire». I magistrati chiedono di «rivedere l'attuale numero di 104 porti ed elaborare un piano di sviluppo portuale a livello di UE». Sostanzialmente chiedono alla Commissione di rivedere tutto l'impianto. E poi: «valutare l'esclusione dai finanziamenti UE per infrastrutture portuali destinate, rispettivamente, al trasbordo e allo stoccaggio di container, nonché per sovrastrutture che esulano dal mandato pubblico».

La giunta regionale, con una delibera (Il Tirreno, Livorno, 27.11.2016)¹⁰ chiede chiarimenti e correttivi in base a osservazioni giunte da diversi uffici regionali. Il terzo rilievo è il più consistente, suddiviso in cinque argomentazioni :

- 1) serve uno stress test (“analisi di sensitività”) che prefiguri scenari differenziati al variare di una griglia di parametri economici di riferimento;

⁹ Nota a cura di Simone Gallotti: “Così l'Europa dei porti divora (inutilmente) montagne di euro”, 24 settembre 2016 - [Ports Sea Transport Short Sea Road, Rail, Air Intermodal&Logistics](#)

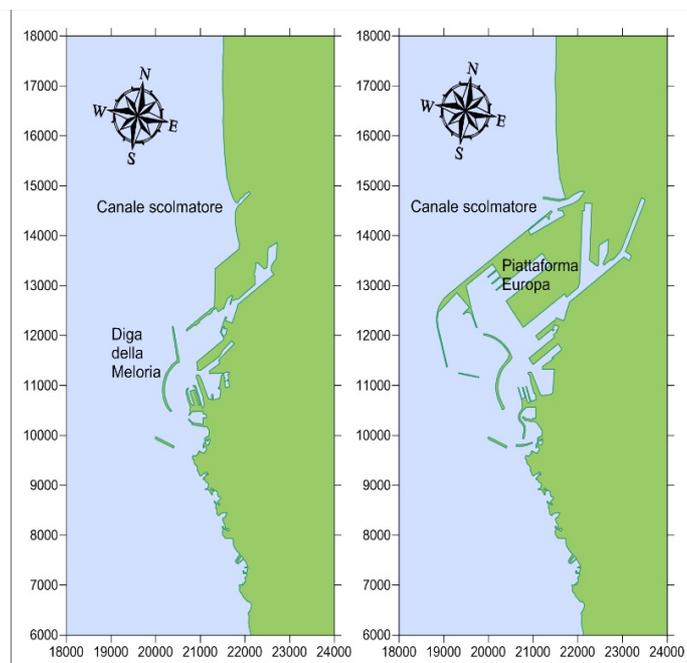
¹⁰ Non siamo a conoscenza di quale esito abbiano avuto tali rilievi

- 2) occorre che l'analisi di rischio sia articolata meglio anche riguardo ai tempi, in particolare relativamente ai ritardi;
- 3) è necessaria una analisi extra su un orizzonte di 25 anni, anche se questa dimensione sarà trattata anche nella documentazione da inviare a Bruxelles per le verifiche sugli aiuti di Stato;
- 4) è «estremamente sintetica» la trattazione degli effetti esterni, inclusi quelli di «natura ambientale che potenzialmente interessano la costa»;
- 5) i conti sul ritorno economico dell'investimento fanno riferimento al 2017, ma non è ovviamente possibile.

A parte alcune sottolineature relative all'adeguamento rispetto alle più aggiornate normative sull'ambiente e al codice degli appalti, risulta che la Regione ritenga non sia stato sufficientemente preso in esame il rischio che si possa avere un allungamento dei tempi di realizzazione. Inoltre all'investitore privato spetterebbe l'intera progettazione, inclusa quella relativa a dighe foranee e escavi, che pure sono poi realizzate fondi pubblici. E come si intrecciano i tempi della parte pubblica (iniziale) e di quelli della parte privata (successiva)?

E - I rischi paesaggistici e ambientali

Un molo di quasi 2000 metri nel mare con navi alte come palazzi di molti piani, appena a sud del canale Scolmatore, sarebbe una vista imponente e ingombrante per chi si trovasse sulla costa pisana.



linea di costa attuale linea di costa con la Piattaforma Europa

E1

—

Rischio

erosione

Quando si tocca la linea di costa si turbano equilibri delicati e non mancano preoccupazioni per il rischio di erosione.

Già nel 1970 Livio Borghi sulla “Rassegna del Comune di Pisa” notava, per la seconda metà del XIX secolo, una storica coincidenza tra i lavori di ampliamento del porto di Livorno e i momenti di maggiore erosione della costa pisana. L’osservazione si basa sui rilevamenti dell’Istituto Geografico Militare, dell’Istituto Idrografico della Marina Militare del Genio Civile di Livorno e sui lavori di Alberto Renato Toniolo del 1910.

Più recente l’intervento del professor Enzo Pranzini, che da molti anni segue l’evoluzione della costa pisana. Le sue preoccupazioni sono riprese da un articolo di Gianluca Campanella su *Il Tirreno* del 5.2.2015:

Il professore Pranzini analizza gli effetti della darsena Europa: «Servono studi mirati sul progetto – Erosione e porto, destini legati»

“Secondo Enzo Pranzini, professore ordinario di “Geografia fisica e geomorfologia” all’Università di Firenze, gli studi effettuati sull’impatto del porto di Livorno non sembrano sufficienti a chiarire quanto grave possa essere il fenomeno dell’erosione a Pisa. E serve indagare ancora. Il pensiero del docente è molto articolato e distingue il piano quantitativo da quello qualitativo. Cominciamo da quest’ultimo: Pranzini in tre passi arriva alla conclusione. Punto primo: «Molti anni fa, in tempi non sospetti, scrissi che l’espansione a nord del porto di Livorno con strutture oblique aveva fatto scivolare verso il Calambrone il punto di convergenza della corrente litoranea che viene da nord, quella che porta le sabbie dell’Arno, con una opposta che le bloccava al Calambrone, dove il litorale formava una prominenza». In pratica, se le sporgenze artificiali nel mare fossero perpendicolari, entrambe le correnti opposte sarebbero ostacolate allo stesso modo; ma se i moli sono obliqui (e la forma dipende dalla funzionalità), una corrente prosegue la sua azione senza più essere compensata dalla forza dell’altra, ormai attenuata. La prova? Ecco il secondo passo: «Quando fu realizzata la cassa colmata a Livorno, si ebbe un ulteriore spostamento verso nord di questa prominenza, con la conseguente erosione della spiaggia del Calambrone». A questo punto è facile: «Con una ulteriore espansione delle strutture portuali verso nord, e questa volta assai aggettanti e sempre oblique, è possibile che il fenomeno si ripresenti. Ma non si può averne certezza senza che siano svolti studi accurati e indipendenti». Com’è noto, la darsena Europa è la parte più grande del progetto sul nuovo porto e tocca una lunghezza di circa un chilometro: i suoi moli manterrebbero l’attuale inclinazione geografica. Il ragionamento dice che è possibile un’erosione, ma non può prevedere dove e quanto forte. Allora passiamo all’analisi quantitativa. Pranzini spiega che «il modello numerico che è stato utilizzato per la progettazione della darsena Europa può certamente aiutare a dare questa risposta, ma non so se la domanda è stata fatta in modo esplicito». Gli studi sono sempre accurati, ma finalizzati: quello svolto dall’Autorità portuale spiega bene le condizioni previste vicino al porto, ma non si capisce bene fino a quale distanza sia stato studiato l’impatto. Per questo il professore conclude: «La situazione è estremamente complessa ed è impossibile fare una valutazione “ad occhio”, ma se il problema è sentito, sarebbe opportuno condurre uno studio specifico che

ponga le domande in modo chiaro. Ovviamente avvalendosi di tutti gli studi che l'Autorità Portuale ha fatto eseguire». Del porto si è parlato ieri anche in prima commissione consiliare: Patrizia Bongiovanni ha presentato un ordine del giorno da portare in consiglio, aperto agli emendamenti di tutti, nella speranza che diventi condiviso. Il senso del documento è: sì al porto, ma dopo aver avuto la certezza che l'impatto ambientale e infrastrutturale porti a uno sviluppo controllato e non al rischio di danni.»

Pochi giorni dopo (8 febbraio 2015) sul sito www.eddyburg.it¹¹ è pubblicato l'intervento di Claudio Greppi *Livorno: e se il porto si mangia il litorale?*¹²

Leggiamo:

“Del progetto di “Piattaforma Europa” si è occupato finora soltanto il Movimento 5 stelle di Livorno e di Pisa. La presenza del sindaco di Livorno Nogarin, lunedì 2 febbraio, a una conferenza stampa del Movimento a Pisa, nella quale si richiamavano i rischi per il litorale di Tirrenia, è stata presentata sulla stampa con furbeschi ammiccamenti alla nota rivalità fra le due città. Mentre il problema è serio quanto il sottoattraversamento Tav a Firenze e la nuova pista aeroportuale di Peretola ... Che il progetto (che risale ai tempi della giunta Cosimi, nel 2008) avesse bisogno di verifiche ambientali, lo ammetteva anche il rapporto dell'Autorità portuale. Così leggiamo nell'ampia relazione Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Livorno: «Lo studio ha mostrato, attraverso l'utilizzazione dei più moderni modelli matematici disponibili, la validità della convinzione, già maturata attraverso precedenti studi, dell'ininfluenza dell'ampliamento del porto sul regime della spiaggia adiacente (...). Un ulteriore studio sarà comunque necessario anche ai fini di modellare il progetto di diga foranea e per definire il progetto di ripascimento della costa di Calambrone e Tirrenia».

Tuttavia questo ulteriore studio non è stato fatto, mentre si dà per scontato che il progetto deve comunque andare avanti, e si passa subito alla ricerca dei finanziamenti: 270 milioni dall'Europa, altrettanti dall'Autorità portuale (e il resto?... project financing, naturalmente). Sembra che il futuro del porto di Livorno sia legato esclusivamente alla nuova mega-piattaforma, mentre passano in secondo piano le opere che potrebbero davvero contribuire all'organizzazione del territorio, come il raccordo ferroviario con l'entroterra o

¹¹ Sito attivo dal 2013, redatto da professionisti che si occupano di urbanistica, società, politica (www.eddyburg.it/p/chi-siamo.htm)

¹² www.eddyburg.it/2015/02/livorno-e-se-il-porto-si-mangia-il.html

le vie navigabili fino all'interporto di Guasticce e il recupero del canale dei Navicelli. Di rischi ambientali non si vuole sentir parlare. [Si cita quindi l'intervento di Enzo Pranzini] Ce n'è abbastanza per chiedersi se non si stiano facendo per il porto di Livorno gli stessi errori di progettazione che sono in atto a Firenze per il tunnel ferroviario e la pista dell'aeroporto. Anche la Piattaforma Europa è una di quelle grandi opere che andrebbero prese tutte intere, senza alternative, senza gradualità, e soprattutto senza considerare i rischi per il territorio. Come andrà a finire? Per adesso è in corso un vero e proprio braccio di ferro fra gli amministratori livornesi, che dovrebbero approvare la variante urbanistica necessaria per avviare l'operazione, e tutto il PD regionale compatto.”

Poco dopo, il 28 maggio 2015, su La Nazione, a firma Giuseppe Meucci, si ricordano i possibili rischi:

“ ...Un progetto importante, dunque, e non soltanto per Livorno ma per l'intera area costiera di cui anche Pisa fa parte ...sul megaporto a Calambrone è calato il silenzio, almeno a Pisa. Ma siccome la cosa riguarda anche il litorale pisano, e non di sfuggita, è bene ricordare di che cosa si tratta. Quello della Darsena Europa è un progetto di grande impatto ambientale, al punto che renderà necessario ridisegnare la carta geografica della costa fra Pisa e Livorno. La Darsena Europa infatti sorgerà sulla riva sinistra della foce del Calambrone, quindi a poche decine di metri dalle spiagge pisane che per ora si sono salvate dall'erosione,avrà la forma di una vera e propria penisola allungata in mare per circa due chilometri ... molti sono gli interrogativi sul futuro del litorale pisano. Quali conseguenze potrà avere quell'enorme piattaforma proiettata in mare sull'arenile di Tirrenia e Calambrone, oltre all'inevitabile 'rottura' del paesaggio? Mutterò il gioco delle correnti? E in che misura? Si accentuerà il fenomeno dell'erosione facendo fare a Tirrenia e Calambrone la stessa fine che ha fatto Marina? Oppure accadrà il contrario? Domande più che legittime che però da Pisa nessuno, almeno per ora, ha posto in termini davvero perentori. E' il caso di cominciare a farlo. Anche per non dare l'impressione che il dibattito

sul futuro del litorale sia limitato soltanto alle spiagge di ghiaia, all'antenna di Marina e alle lampadine rotte.”

E2 – Opinioni tranquillizzanti

Ma ci sono opinioni diverse.

L'Autorità Portuale in *“Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Livorno. La riorganizzazione delle funzioni”*, scrive:

“Lo studio ha mostrato, attraverso l'utilizzazione dei più moderni modelli matematici disponibili, la validità della convinzione, già maturata attraverso precedenti studi, dell'ininfluenza dell'ampliamento del porto sul regime della spiaggia adiacente (...). Un ulteriore studio sarà comunque necessario anche ai fini di modellare il progetto di diga foranea e per definire il progetto di ripascimento della costa di Calambrone e Tirrenia.”

L'ingegner Marco Tartaglini, consulente dell'Autorità Portuale di Livorno¹³ tranquillizza: «Tutti gli studi che abbiamo compiuto (i primi risalgono all'anno 1983) hanno concordato sulla influenza di queste opere sulla stabilità della spiaggia a nord del Porto, da Calambrone in su»

E3 – Il tema nel Comune di Pisa

Il dibattito sulla Piattaforma Europa e i rischi per la costa pisana ha avuto poca eco in città, anche perché le notizie sui quotidiani sono comparse in cronaca locale e i pisani non leggono la cronaca di Livorno e viceversa.

Il 5 ottobre 2017 è intervenuta nel Consiglio Comunale di Pisa una delegazione del soggetto proponente portando pareri rassicuranti. Erano ospiti Claudio Vanni, dirigente dell'Autorità Portuale di Livorno, e Luca Della Santina, dirigente del

¹³L'ing. Marco Tartaglini, è anche amministratore unico della Modimar, società di servizi, specializzata nel campo dell'ingegneria idraulica; visitando il suo sito leggiamo che ha un capitale di 26.000 euro e che ha collaborato alla realizzazione di diverse opere, come, ad esempio, il porto di San Vincenzo. Si legge anche, a riprova della sensibilità verso i problemi ambientali, che la società sponsorizza traversate oceaniche in solitaria.

settore Infrastrutture per la logistica della Regione Toscana. Riportiamo da Pisasatoday¹⁴

“E' stato proprio Vanni a fare il punto della situazione sul faraonico progetto, bloccato negli anni da incertezze normative e politiche, e recentemente 'ridimensionato' [vedi punto F)]. A cambiare i tempi e costi dell'opera: 467 milioni di euro anziché i 667 della prima ipotesi che con i 195 milioni per l'allestimento del terminal diventano 662 (contro gli 862 milioni di euro iniziali). «La gara precedente - ha spiegato il dirigente - è stata modificata per diversi motivi, primo tra tutti il mutamento della normativa in materia. Ieri siamo partiti con la nuova progettazione ed entro l'inizio dell'anno nuovo contiamo di individuare il soggetto che porterà avanti il lavoro. Si tratterà di due diverse gare: una per la realizzazione del terminal e l'altra per la realizzazione delle opere foranee». Vanni, rispondendo ai timori avanzati da diversi consiglieri, ha quindi spiegato che «gli studi realizzati finora ci lasciano tranquilli, ovviamente si tratta di studi 'preliminari' che andranno approfonditi mano a mano che si svilupperà il progetto». Concetto ribadito dal dirigente della Regione Luca Della Santina che ha però sottolineato come «alcune iniziative, per valutare le possibili ricadute ambientali dell'opera, sono già in atto». «Entro un anno - ha quindi concluso Vanni - se ci sarà ancora la volontà si potrà istituire un osservatorio per monitorare la ricadute ambientali ed economiche dell'opera, così come chiesto anche dal Comune di Pisa»

La discussione era stata introdotta da una relazione del consigliere di Forza Italia, Riccardo Buscemi, nella quale si ricordava come «tutti gli interventi realizzati storicamente al porto di Livorno abbiano generato correnti che hanno fatto sparire interi tratti di costa sul nostro litorale». Buscemi ha quindi posto l'attenzione sui «50mila euro stanziati dal Comune per uno studio che valutasse l'impatto dell'opera sul litorale», studio poi mai realizzato. "È evidente che, indulgiando ancora - ha detto Buscemi - lo studio, quand'anche evidenziasse pericoli e conseguenze per la costa pisana, diventerebbe del tutto inutile nella circostanza in cui l'opera fosse ormai ad avanzato stato di realizzazione». Tanti gli interventi che si sono poi succeduti nel corso della seduta con le opposizioni che hanno criticato l'amministrazione comunale per "aver affrontato la vicenda con troppa superficialità".

A spiegare la posizione dell'amministrazione ci ha pensato prima l'assessore Ylenia

¹⁴<http://www.pisasatoday.it/cronaca/darsena-europa-effetti-litorale-pisa-consiglio-comunale.html>

Zambito, poi il sindaco Filippeschi. «Sulla possibile erosione della costa - ha detto la Zambito - abbiamo sempre espresso le nostre perplessità e sollecitato il più possibile studi ed indagini più approfondite, richiesta che era stata accolta dall'Autorità Portuale nella conferenza dei servizi che si è svolta a dicembre 2016. Per questo non abbiamo ritenuto necessario, in questa fase, spendere 50mila euro per lo studio. In quella sede abbiamo anche sollecitato la costituzione di un osservatorio. La risposta della Regione è stata positiva ma la legge nazionale prevede che si istituiscano gli osservatori in fase di realizzazione del progetto». «Le comunicazioni con l'Autorità Portuale - ha detto il sindaco Filippeschi - non sono state facili. Dobbiamo comunque far parte insieme di una strategia nazionale ed europea: non c'è in ballo solo il rischio ambientale, su cui comunque abbiamo posto e continueremo a porre grande attenzione, bisogna affrontare la discussione valutando anche le ricadute economiche sull'intera area costiera, valutando anche il potenziamento dei collegamenti ferroviari contenuti nel progetto».

Alla fine il Consiglio Comunale non è però stato in grado di esprimere una posizione sull'argomento. I tre ordini del giorno, tutti simili tra loro, presentati dalle opposizioni (uno di Uci-Prc, uno di Nap e uno di Forza Italia) e con le quali si chiedeva sostanzialmente un impegno dell'amministrazione a realizzare immediatamente uno studio sulle possibili conseguenze ambientali dell'opera, sono state bocciate. Respinto, a causa della mancanza del numero legale durante la votazione (tutte le opposizioni hanno deciso di non partecipare al voto), anche l'ordine del giorno proposto dal Pd.”.

Il progetto Piattaforma Europa è stato presentato anche alla Commissione Urbanistica del Comune di Pisa. L'assessora all'urbanistica del Comune di Pisa, Ylenia Zambito ha dichiarato: «Continueremo a monitorare tutte le fasi che seguiranno la realizzazione della foce armata dello Scolmatore¹⁵ e della piattaforma Europa del porto di Livorno - Dobbiamo essere pronti, se si realizzano determinate condizioni, a prevedere opere di mitigazione. Comunque, prendiamo in seria considerazione le posizioni espresse dai vari gruppi politici in consiglio comunale ma pensiamo che su certe questioni le risposte

¹⁵ Da tempo è previsto ed ora è prossimo alla realizzazione il progetto di armare la foce del canale scolmatore (Calambrone) per aumentarne la portata in caso di bisogno per la pena dell'Arno, ma anche per avere la possibilità raggiungere via acqua Camp Darby tramite il canale dei Navicelli. Il progetto prevede due “pennelli” in mare di oltre 100 metri. L'ente preposto è la Provincia di Pisa.

le debbano dare i tecnici». Il timore principale riguarda eventuali problemi di erosione della costa pisana, ma anche l'impatto in termini paesaggistici e sulla biodiversità, tuttavia l'obiettivo dell'amministrazione è quello «di non contrapporre gli interessi legittimi delle due città ma, al contrario, trovare l'equilibrio che deve portare a vantaggi reciproci, per questo il nostro impegno è quello del controllo continuo».

F - Finanziata la prima parte dell'opera (sarà anche l'ultima?)¹⁶

Con l'estate 2017 si è avuta un'accelerazione. Si prevede la realizzazione di una “prima parte” dell'opera di dimensioni e costi ridotti rispetto alle previsioni. Non abbiamo elementi in tal senso, ma non ci stupiremmo se l' “opera” si concludesse con questa prima e ultima parte.

La riduzione dei costi è dovuta alle norme sui dragaggi portuali approvate nel 2016, che¹⁷«consentono – spiegano dalla Regione– di riutilizzare i sedimenti di escavo per la costruzione di nuove opere, il refluento a mare o il ripascimento delle spiagge. Il che si traduce in minori spazi (e minori costi) necessari allo stoccaggio, oltre alla possibilità di utilizzare, senza alcun prolungamento, l'attuale linee ferroviaria elettrificata entrata in funzione nel 2016». In altre parole, una parte consistente dei sedimenti di escavo potrà essere rigettata in mare al largo della costa labronica, dove il fondale è prettamente fangoso ma pur sempre parte del Santuario internazionale del mammiferi marini “Pelagos”, e a ridosso delle aree marine protette della Meloria e dell'Arcipelago Toscano.

I cantieri per realizzare la Piattaforma Europa si aprirebbero tra il 2018 e il 2019 e si concluderebbero nel 2022. Sono necessari otto mesi per la progettazione affidata all'Autorità Portuale, altri otto per le autorizzazioni. La previsione esce da una riunione regionale tenuta del 18.12.2017 (Il Tirreno del 19.12.2017): il presidente della Regione Enrico Rossi ha coordinato un tavolo cui hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti dell'Autorità portuale, del Comune di Livorno, di ASA, Vanni Bonadio in qualità di

16 È possibile leggere una presentazione power point del nuovo progetto, fornita dalla Autorità Portuale, vedi Appendice 3

17 Quanto è riportato è tratto da <http://www.greenreport.it/news/economia-ecologica/progetto-la-darsena-europa-porto-livorno-avra-futuro-sara-sostenibile/>

componente del Comitato portuale di sistema dell'Alto Tirreno ed il consigliere regionale
Francesco Gazzetti.

Per quel che riguarda invece il collegamento ferroviario del porto di Livorno con le reti transeuropee (TEN-T), proseguono i contatti con Rfi e anche in questo caso si prevede l'avvio della progettazione e delle opere propedeutiche entro il 2018 e l'avvio dei lavori sulle opere finali entro il 2019.

La previsione di spesa è ridotta rispetto alle previsioni iniziali: 467 milioni di euro anziché i 667 della precedente ipotesi che con i 195 milioni per l'allestimento del terminal diventano 662 (contro gli 862 milioni di euro iniziali). Dunque 200 milioni di euro in meno, che saranno però reinvestiti in interventi sul porto e il territorio.

La banchina della Darsena Europa avrà una lunghezza di 1200 metri contro i 900 dell'attuale progetto e una profondità di 20 metri; il terminal si estenderà su una superficie di 62 ettari, offrendo di fatto spazi ancora maggiori del precedente progetto, con una capacità di 1,6 MTEU (difficile confrontare esattamente questi numeri con altri citati in precedenti documenti o comunicazioni, essendo questi ultimi non sempre uguali).

. Una revisione progettuale che dovrebbe facilitare la strada agli investitori privati, che invece con l'attuale bando (e le incertezze legate soprattutto allo smaltimento dei sedimenti) avevano già chiesto per cinque volte l'allungamento dei termini di scadenza per la presentazione dei progetti.

Alla revisione del progetto sulla Darsena Europa si accompagnano una serie di ulteriori interventi destinati a comporre un programma logistico più ampio. «Ferrovie dello Stato – spiega Rossi – si impegna a dare avvio ai lavori per lo scavalco entro il 2018. Firmeremo un accordo ora a luglio. C'è anche l'impegno a verificare il prolungamento dei binari dell'interporto verso Collesalveti e Vada, il che significa che il porto di Livorno potrebbe diventare l'infrastruttura più attrezzata a portare le merci sulla linea ferroviaria nazionale».

Inoltre, da agosto 2018 in tre anni Ferrovie interverrà per allargare le gallerie della vecchia linea appenninica in modo che vi possano passare anche treni carichi di auto e

container: saranno spesi – dettagliano dalla Regione – 700 milioni e in questo modo Livorno sarà ancora più competitivo, con accesso via ferro verso il nord-est e il nord Europa (con l’Emilia Romagna è già stato firmato un accordo per un trasporto suppletivo su gomma nei tre anni di lavori).

Appendice 1: Estratto da “Tempesta perfetta sui mari”

(Sergio Bologna, edizioni Derive e Approdi, 2017)

Pag. 17

..... crediamo che si possa percepire una certa *degenerazione* nella cultura del *cluster*¹⁸ marittimo-portuale che si tratti di progetti faraonici per infrastrutture inutili o si tratti di navi lunghe come quattro campi di calcio o di prestiti erogato con generosità a soggetti tanto inaffidabili quanto squattrinati o di amministrazioni che perdono soldi a ogni mossa che è difficile togliersi di dosso l'impressione che l'irresponsabilità e la sventatezza regnino sovrane.

Pag. 19

Questo mette in evidenza una situazione di voluta ignoranza, di cosciente occultamento dei fatti che possono avere conseguenze gravi sul destino di milioni di persone.....

Pag. 23

Quando parliamo di «degenerazione» della cultura e dei comportamento del *cluster* marittimo-portuale ci riferiamo ad esempio alla pessima abitudine di esaltare solo gli aspetti quantitativi e di trascurare o occultare quelli qualitativi, di mostrarci curve di fatturato anno su anno, mese su mese ... ma di nascondere sotto il tavolo la redditività. Fatturati che crescono a due cifre e redditività che si assottigliano fino al punto di diventare negative.

Pag.

26

Il paradigma del container ha retto per 50 anni, ha avuto la sua massima fortuna quando la Cina ha conquistato in rapida sequenza la leadership del commercio mondiale, ma con la crisi del 2008-2009 ha iniziato a incrinarsi e oggi possiamo ben definirlo un paradigma dimezzato.

Pag.

26/27

A pochi chilometri di distanza dal maggior porto terminal italiano e uno dei maggiori del Mediterraneo, si è avuta la brillante idea di farne un altro . A Savona.Vado, per far un piacere alla maggiore società di navigazione mondiale, la Maersk, E lo Stato italiano .. ci ha messo 300 milioni di euro. Il classico «investimento privato» all'italiana traffico in calo e i conti del Gruppo non erano più floridi si è venduto ai soliti cinesi (49,9) ... Se

18 In economia si parla di un cluster industriale ed è un insieme imprese, fornitori e istituzioni strettamente interconnesse

nei prossimi anni illa domanda non cresce e il mercato dei porti liguri non si allarga, avremo due terminal vicinissimi che si faranno concorrenza a suon di sconti. Si può andare avanti così? Può un paese permettersi di rispondere a tutte le sollecitazioni locali? Può un paese dove il traffico marittimo dei container è stagnante da 15 anni a questa parte, moltiplicare le infrastrutture dedicate? O non è giunta l'ora di dire «alt» e di impostare finalmente una politica nazionale organica, razionale, lungimirante?

Pag. 27

[Nei due Piani Generali dei Trasporti e della Logistica del 1998 e del 2001] ... la cosiddetta TAV .. non è una priorità.

Pag. 27/28

... l'80% delle compagnie armatoriali italiane sono con l'acqua alla gola, ostaggio della compiacenza delle banche a voler ristrutturare i loro debiti. Non è facile fermare progetti insensati già entrati in fase esecutiva, non è facile fermare il delitto della Torino.Lione, una linea sulla quale il contribuente italiano dovrà mettere i soldi su ogni treno merci che ci passerà per convnere gli operatori a scegliere quel percorso

Pag. 41/42

Trading ship not cargo. Fino ad alcuni anni fa il mestiere di armatore e della lunga catena di operatori che formano l'intera filiera marittimo-portuale aveva agito secondo i classici canoni della domanda e offerta di merce da trasportare via mare..... da qualche anno non è più così. La domanda di merce non determina le scelte dell'offerta ...Di fronte a osservatori allibiti si svolge da qualche anno la solita commedia: i volumi crescono poco, le movimentazioni portuali crescono assai di più grazie alla forsennata attività di *transshipment*¹⁹, incrementata dal gigantismo navale ... Ma ciò nonostantei cantieri continuano a sfornare navi sempre più grandi, sempre più sofisticate, a prezzi tendenzialmente decrescenti, che vagano per i mari in cerca di carico, con *shipowners* e noleggiatori che ne ricavano minori profitti, tanto da non riuscire a pagare i debiti contratti con le banche finanziatrici, trascinando nel baratro le banche stesse o i fondi Ma nuovi finanziatori sono disposti a prendere il posto di quelli tradizionali.

Pag. 46

[L'era informatica imporrebbe una forte innovazione nel sistema di distribuzione delle

19 Trasferimento di carico da una nave all'altra

merci, ad esempio per soddisfare il «door-to-door», ma ...] è più facile ordinare nove navi che costruire un nuovo sistema.

Pag. 49

Le navi giganti, proprio perché rovesciano su pochissimi porti di destinazione una quantità spropositata di merce, hanno amplificato questo problema [vedi pag. 48: quello che gli operatori logistici sono costretti a recuperare la merce in diversi porti con conseguenti sovraccosti] ... il gigantismo navale ha complicato il lavoro degli operatori logistici.

Pag. 53

[Le scelte non sono determinate dalle tradizionali aziende familiari, ma dagli *hedge fund*²⁰] ... per un'azienda familiare è importante consegnare l'azienda alle generazioni future, mentre al *private equity*²¹ interessa semplicemente avere un ritorno entro i successivi due anni.

Pag. 55/56

[L'ITF (International Transport Forum) suggerisce in uno studio del 2015] se le mega navi riducono i costi di esercizio in che misura incidono invece sui costi di trasporto? Quali adeguamenti della rete che sta a valle e a monte della tratta marittima sono necessari, quali costi comportano e chi deve farsi carico di questi costi? I porti italiani non solo hanno accettato acriticamente, come si trattasse di un evento atmosferico, l'entrata in servizio delle mega navi ma sembrava che non avessero aspettato altro per lanciarsi in una corsa scriteriata a immaginare mega porti. Sembrava che non aspettassero altro per progettare una serie di opere faraoniche, commettendo oltretutto la sciocchezza di scambiare l'aumento delle dimensioni delle navi con l'aumento delle dimensioni di mercato.

Malgrado il mercato italiano del container sia fermo da almeno quindici anni ai soliti 5/5,5 milioni di TEU, tutto il resto . *transshipment*, numerosi Presidenti di Autorità Portuali, in sintonia con società di costruzione, hanno pensato che l'esistenza stessa di meganavi in circolazione fosse sufficiente a garantire il traffico per tutti. Ma accade di frequente l'opposto, più aumentano le dimensioni delle navi, più diminuisce il traffico, in particolare

20 Un fondo speculativo (in inglese *hedge fund*) è un fondo comune di investimento privato, amministrato da una società di gestione professionale.

21 Il *private equity* è un'attività finanziaria mediante la quale una entità rileva quote di una società definita *target* (ossia obiettivo) sia acquisendo azioni esistenti da terzi sia sottoscrivendo azioni di nuova emissione apportando nuovi capitali all'interno della *target*.

per i servizi diretti.... Quindi, in sintesi, l'entrata in servizio delle ultralarge ha prodotto in Italia una fiammata di interesse per le opere infrastrutturali, ascrivibile al settore della edilizia «a prescindere».

Pag. 58

I problemi di affidabilità delle navi container sono amplificati quando le navi sono molto grandi

Pag. 60

È semplicemente folle che tutti i porti vogliano attrezzarsi per accogliere navi giganti

Pag. 61/62

Lo studio ITF capita veramente al momento giusto, il Piano dei Porti e della Logistica, che il governo italiano ha promesso di realizzare, ne deve tenere conto. Si sottolinea l'inutilità di aggiungere altri porti di *transhipment* a quelli già esistenti.

Pag. 63

... la soluzione all'inarrestabile aumento di dimensioni delle navi sta solo in una decisione unilaterale di uno Stato sovrano di regolamentare l'accesso ai propri porti alle navi che superano una certa dimensione. Solo in questo modo i paesi potranno evitare di dissanguare i propri bilanci in una continua rincorsa di adeguamento delle infrastrutture portuali e retroportuali.

Pag. 64

Quanto più grandi sono le dimensioni delle navi in termini di carico tanto più i cicli di lavoro nei porti si configurano come cicli con forti picchi e quindi la necessità di un polmone flessibile di manodopera aumenta

Pag. 133/134

[si parla della crisi del commercio marittimo tedesco e anseatico] Ma perché dunque si è finiti in questo vicolo cieco? Non c'è dubbio che la finanziarizzazione è stata la molla principale che ha fatto spostare il *know how* specificamente marittimo, quello sul mercato dei carichi, su un *know how* finanziario le cui regole sono molto più aleatorie. [cita le competenze specifiche degli armatori; quando si sono trasformati in gestori di capitali ...] ... l'intera gerarchia dei valori ha subito una scossa e la ratio delle scelte si è trasformata... [altro elenco di capacità degli armatori ...] ... tutto ciò è stato spazzato via dagli algoritmi che che calcolano la redditività dell'investimento.

Quante delle dieci-quindici compagnie che contano rimaste sul mercato sono degli *zombi carrier*? Così vengono chiamate quelle che stanno in piedi solo perché le banche decidono di non farle fallire. (a proposito, quasi l'80% delle compagnie armatoriali italiane è in queste condizioni.

Come si è visto nel settore bancario, la filosofia del *too big to fail*, tipica della *debt econom*, è semplicemente un riflesso della pigrizia mentale del *management* moderno. Che ancora una volta appare come il cancro del capitalismo contemporaneo. Questi manager di alto livello, dagli stipendi favolosi, privi di idee di business, privi di *animal spirit*, del tutto irresponsabili, tanto se va a picco la società loro non ci rimettono, non sembrano persone, sono oggetti intercambiabili, tutti uguali. ... si preferisce andare avanti sulla stessa strada, quasi sempre a spese della forza-lavoro ,,

Appendice 2: Il caso Liguria

(Da Bjliguria.it)²²

I savonesi dovranno dire addio alla loro spiaggia, almeno per come la conoscono ora. I 2 km di arenile, i più lunghi in Liguria senza opere di difesa, sono destinati ad assottigliarsi ulteriormente, assumendo la cosiddetta forma a parabola, per fare un paragone, com'è a Sestri Levante

La previsione è di Marco Ferrari docente di dinamica dei litorali del Distav, il dipartimento di Scienze della terra dell'ambiente e della vita dell'Università di Genova: «Il profilo della spiaggia dipende da condizioni idrodinamiche, esistono i modelli che consentono di vedere come si comporterà se si costruisce un "ridosso". C'è la possibilità di calcolare, a seconda del punto di diffrazione del moto ondoso, quale sarà la linea di riva».

La tanto decantata spiaggia delle Fornaci, bandiera blu d'Europa, aveva già avuto in passato problemi proprio grazie alla costruzione del porto di Vado, ma con la piattaforma Maersk potrebbe arrivare il colpo di grazia: le mareggiate da Levante responsabili dell'erosione, non saranno riequilibrare da quelle di Ponente, portatrici di

²²www.bjliguria.it/author/mortari

sabbia, perché la nuova opera portuale impedirà alla corrente e alle onde di svolgere il proprio lavoro. Occorrerà intervenire con opere di difesa, come dei pennelli, ma anche con dei ripascimenti consistenti. «Spero che chi si occuperà del progetto tenga conto che con la piattaforma si inverte il drift, la corrente, quindi si dovrà intervenire in senso Est-Ovest e non al contrario», puntualizza Ferrari.

L'erosione delle spiagge in Liguria è un problema conosciuto da tempo. Già nel 1937 un volume commissionato dal CNR analizzava le spiagge della Riviera ligure con l'obiettivo di fare una ricerca sulle variazioni delle spiagge italiane, primo esempio di cartografia applicata a capire come si evolvevano gli arenili.

Nonostante l'attenzione con cui si sono effettuati i monitoraggi e la capacità di prevedere i comportamenti della costa in funzione dei cambiamenti dovuti a opere con impatto sul mare, la Liguria è diventata un caso nazionale negli anni Settanta quando la costruzione dei porticcioli di Chiavari e Lavagna alla foce dell'Entella ha impedito al torrente di continuare nel lavoro di ripascimento naturale con i sedimenti immessi in mare, provocando l'erosione delle spiagge di entrambi i Comuni, tanto che ancora oggi, dopo molti interventi (il primo nel 1977 perché il mare era arrivato a demolire parte della passeggiata e della ferrovia e 140 mila metri cubi riportati artificialmente), la situazione non è stata ripristinata completamente. «I progettisti avevano segnalato che a Lavagna sarebbe mancato il riporto della sabbia in una determinata zona – afferma Nicola Corradi, altro docente di Scienze geologiche specializzato in geologia marina – l'opera è stata fatta ugualmente senza però capire che si sarebbe dovuto fare un lavoro notevole per ridare la spiaggia ad abitanti e turisti».

Proprio negli anni Settanta sono partiti i progetti speciali del Cnr nel tentativo di coordinare gli studi per superare i localismi, per dar loro un respiro più ampio legato non solo al mare, ma anche al territorio. La ricerca più completa a livello nazionale è stata prodotta nel 2006 con il volume “Lo stato dei litorali italiani”, a completamento dell'atlante di tutte le spiagge italiane (1985) realizzato dal Cnr. Da quel volume emerge che comunque la Liguria è tra le regioni costiere meno “erose”: il record negativo spetta al Molise con oltre il 90% di spiaggia in pericolo, mentre la Liguria si ferma al 33% (solo Friuli Venezia Giulia, Veneto ed Emilia Romagna stanno meglio). Su 350 km di lunghezza della costa, 256 sono

coste alte (ripide e rocciose) e aree portuali, mentre 94 km sono di spiagge. I tratti in erosione 31 km.

Il periodo analizzato dal 1944 al 2003 svela che le spiagge stabili o stabilizzate sono il 49%, il 33% in erosione e solo il 18% in avanzamento. La stabilizzazione è frutto di opere di difesa, perché solo il 21% degli arenili liguri è in condizioni “naturali”.

Tra le principali cause “storiche” dello squilibrio la costruzione dell’Aurelia e della ferrovia costiera, ma anche il costante prelevamento postbellico di materiale dai torrenti. I porti turistici e le difese rigide per proteggere le spiagge hanno portato ulteriori squilibri.

Una delle situazioni più critiche citate dallo studio del 2006 è alla foce del Centa ad Albenga, con la spiaggia che nel 2003 era arretrata di 16 metri rispetto al 1944. «Altra criticità sottovalutata – aggiunge Ferrari – è l’effetto sulla spiaggia di Pegli della diga di Levante del porto di Pra’-Voltri, che riflette l’impatto del moto ondoso e fa scaricare molta più energia sulla spiaggia. In caso di mareggiata alla Marina di Sestri il livello del mare si alza di ben 50-60 cm».

Il gruppo nazionale per la Ricerca sull’ambiente costiero ha sede a Genova: «Racchiude circa 200 ricercatori di discipline diverse – racconta Corradi – dai geologi agli ingegneri idraulici sino agli urbanisti. Gli studi della dinamica del litorale da sempre sono stati coordinati da qui». Nel corso degli anni sono stati prodotti altri volumi con studi approfonditi.

Il periodo d’oro per la Liguria è stato tra il 2000 e il 2006 quando, grazie a 25 milioni provenienti da fondi europei, la Regione ha potuto finanziare ricerche e interventi strutturali che hanno avuto effetti molto positivi sull’economia balneare di alcune cittadine turistiche.

«Sono interventi costosi – sottolinea Carlo Cavallo, geologo del dipartimento Ambiente della Regione Liguria – da quando l’Europa ha focalizzato l’attenzione su altre priorità non ne sono più stati fatti». Per fare un ripascimento strutturale che renda ci vogliono almeno 100 metri cubi di materiale per metro di spiaggia. Facendo l’esempio di una spiaggia di 100 metri occorrono quindi 10 mila metri cubi. Considerando un costo di circa 20 euro al metro cubo, la spesa sarebbe di 200 mila euro.

«Fare un ripascimento parziale non servirebbe – afferma Cavallo – perché le mareggiate ridistribuiscono il materiale. È chiaro che se la spiaggia è lunga 1 km e mi occupo di ripascere 200 metri, la resa sarà scarsa, gli interventi puntuali sperando che la sabbia resti dove l’abbiamo messa non servono. Se si mette poco materiale magari la mareggiata lo porta sulla spiaggia sommersa a tre metri di profondità, che è comunque importante perché stabilizza il profilo di spiaggia e serve come lotta contro l’erosione, ma il bagnante e il gestore dello stabilimento balneare non vedono la differenza».

In Liguria comunque, proprio grazie a quei 25 milioni, sono state realizzate opere utili a mitigare il rischio di erosione.

Appendice 3: Chiude porto belga

(da The Meditelegraph, 9.12.2015, Alberto Ghiara)

Genova vince la sfida con Zeebrugge - Lo scalo belga in crisi chiude un altro terminal. I due porti erano appaiati nella top 20 europea della movimentazione di container.

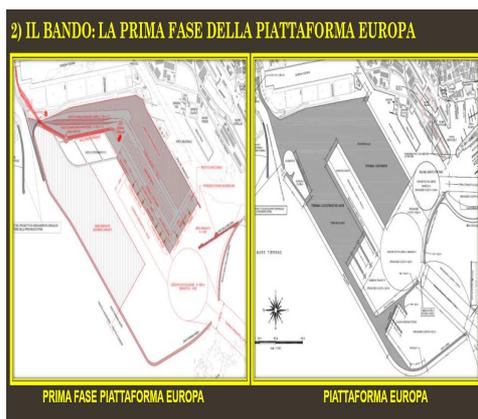
Da alcuni anni i porti di Genova e Zeebrugge si sfidano testa a testa nel traffico container, con consuntivi finali che di volta in volta hanno premiato uno o l’altro nella top 20 degli scali europei. Ma adesso il porto belga sembra entrato in una crisi irreversibile, con la chiusura di due dei suoi tre terminal container. Per Genova, invece, il 2015 procede in crescita, sia pure lieve e con qualche scricchiolio, fino all’ottobre scorso. Le nuove strategie delle compagnie marittime, che hanno concentrato su pochi porti il traffico delle grandi portacontainer entrate in servizio negli ultimi anni, hanno premiato Genova, cresciuta a un ritmo superiore a quello medio della portualità italiana. E così è stato raggiunto il porto di Zeebrugge, uno dei grandi scali del Northern Range. Nel 2012 Genova ha superato Zeebrugge con 2,064 milioni di TEU contro 1,953 milioni. Nel 2013 il contro-sorpasso dei belgi, con 2,026 milioni contro 1,988 milioni di TEU della Lanterna, tornata sotto la soglia dei due milioni. Il 2014 ha visto una nuova accelerazione genovese: 2,172 milioni di TEU contro i 2,046 milioni di Zeebrugge. La sfida per la quattordicesima piazza continentale è però destinata a concludersi per abbandono belga. Meno di un anno fa si era registrata la chiusura del terminal Zip (Zeebrugge international

port), operato da Psa di Singapore (lo stesso gruppo che gestisce il terminal di Prà-Voltri), che aveva gettato la spugna sul fronte container al principio del 2015. Adesso è la volta di Chz (Container handling Zeebrugge), una joint venture fra la stessa Psa International, che detiene il 65%, e Terminal Link (gruppo Cma-Cgm) che ha il 35%. Secondo la società di analisi e consulenza marittima Dynamar, l'ultimo servizio che tocca il terminal, ossia il Fall dell'alleanza Ocean Three (di cui fa parte Cma-Cgm), sarà spostato sull'ultimo dei tre terminal container di Zeebrugge che continuerà a operare anche nel 2016, ossia l'Atz di Apm Terminals. Quest'anno (2015) il porto di Zeebrugge scenderà a un milione di TEU movimentati, contro i due milioni del 2014. A restare saranno due servizi intercontinentali di O3 operati con navi di capacità compresa fra 13.000 e 20.000 TEU, ossia il Fal 1 e l'Aex1/Aec1, su cui vengono utilizzate navi di China Shipping e Uasc.

Il motivo della chiusura di Chz da parte di Psa è la drastica riduzione del traffico avvenuta quest'anno. Il terminalista attribuisce il calo alla crisi del commercio, ma anche alla concentrazione dei flussi di container su pochi scali da parte delle compagnie marittime. «Oltre al rallentamento economico e alla concorrenza crescente - ha spiegato Psa - ha avuto un impatto negativo sull'attività di Chz l'ondata di consolidamenti nel settore marittimo. Questo ha portato a una grave contrazione dei volumi negli ultimi anni». A differenza di Zip, che continua l'attività con altre tipologie di merce, per Chz il gruppo di Singapore restituirà la concessione, relativa a un'area di 42,5 ettari con un chilometro di banchina. Ai 47 dipendenti del terminal verranno proposti altri incarichi nel gruppo Psa, a partire dallo stesso terminal Zip. I 70 lavoratori portuali torneranno invece nella disponibilità del pool di manodopera dello scalo. Il prossimo 18 dicembre il consiglio d'amministrazione dello scalo valuterà a chi affidare la concessione dell'area rimasta libera, che interessa alla compagnia di traghetti P&O Ferries. Insomma, la rapida trasformazione delle strategie dei grandi carrier ha prodotto risultati opposti sui due contendenti. Mentre Zeebrugge declina come porto container, Genova ha macinato record, superando nel 2012, per la prima volta nella sua storia, i 2 milioni di TEU. Soltanto negli ultimi due mesi si è registrato un calo (-8 e -1% rispettivamente), ma il dato complessivo fra gennaio e ottobre è ancora in crescita (+3,4).

Appendice 4: La prima fase di attuazione (Autorità Portuale di Livorno)

Copiamo alcune slide della presentazione fatta dalla Autorità Portuale di Livorno a cura dell'ing. Enrico Pribaz il 12.2.2016





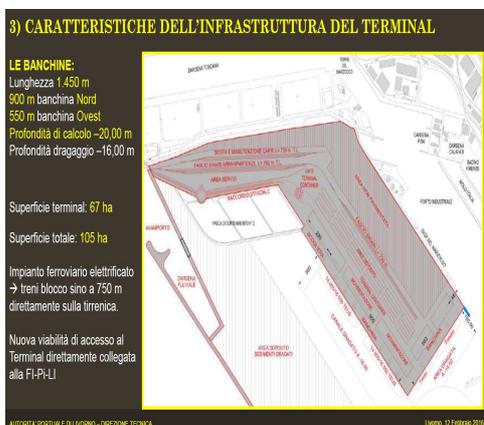
2) IL BANDO: FONTI DI FINANZIAMENTO

IMPORTO € 504.460.000,00 SUDDIVISO TRA PUBBLICO E PRIVATO:

	IMPORTO €	FINANZIAMENTO PRIVATO €	FINANZIAMENTO PUBBLICO €
A) PROGETTAZIONE PRIMA FASE	13.500.000,00	13.500.000,00	
B) COSTRUZIONE DEL TERMINAL	305.940.000,00	128.180.000,00	177.760.000,00
C) ALLESTIMENTO DEL TERMINAL	185.020.000,00	185.020.000,00	
TOTALE	504.460.000,00	326.700.000,00	177.760.000,00

FINANZIAMENTO PUBBLICO: mutuo che sarà contratto dall'Autorità Portuale ed i cui ratei saranno sostenuti da finanziamento approvato dalla Regione Toscana con L.R. 27 marzo 2015 n. 37 - art. 34 e da finanziamento della stessa Autorità Portuale

Autorità Portuale di Livorno - Direzione Tecnica
Livorno, 12 Febbraio 2016



Articoli pubblicati su www.legambientepisa.it

<http://www.legambientepisa.it/ampliamento-del-porto-livorno-pennelli-alla-foce-del-canal-le-scolmatore-ci-rischi-la-costa-pisana/>
10.2.2015

<http://www.legambientepisa.it/piattaforma-europa-nel-porto-livorno-serve-ci-rischi/>
11.8.2015

<http://www.legambientepisa.it/prevista-una-grande-estensione-del-porto-di-livorno/>
3.6.2016

<http://www.legambientepisa.it/crisi-del-trasporto-merci-su-grandi-navi-porta-container/> -
11.10.2016

<http://www.legambientepisa.it/piattaforma-europa/7.7.2017>