

Bibbona , 8 giugno 2022

Darsena Europa:

sviluppo o rischi
ambientali e
socio-economici?

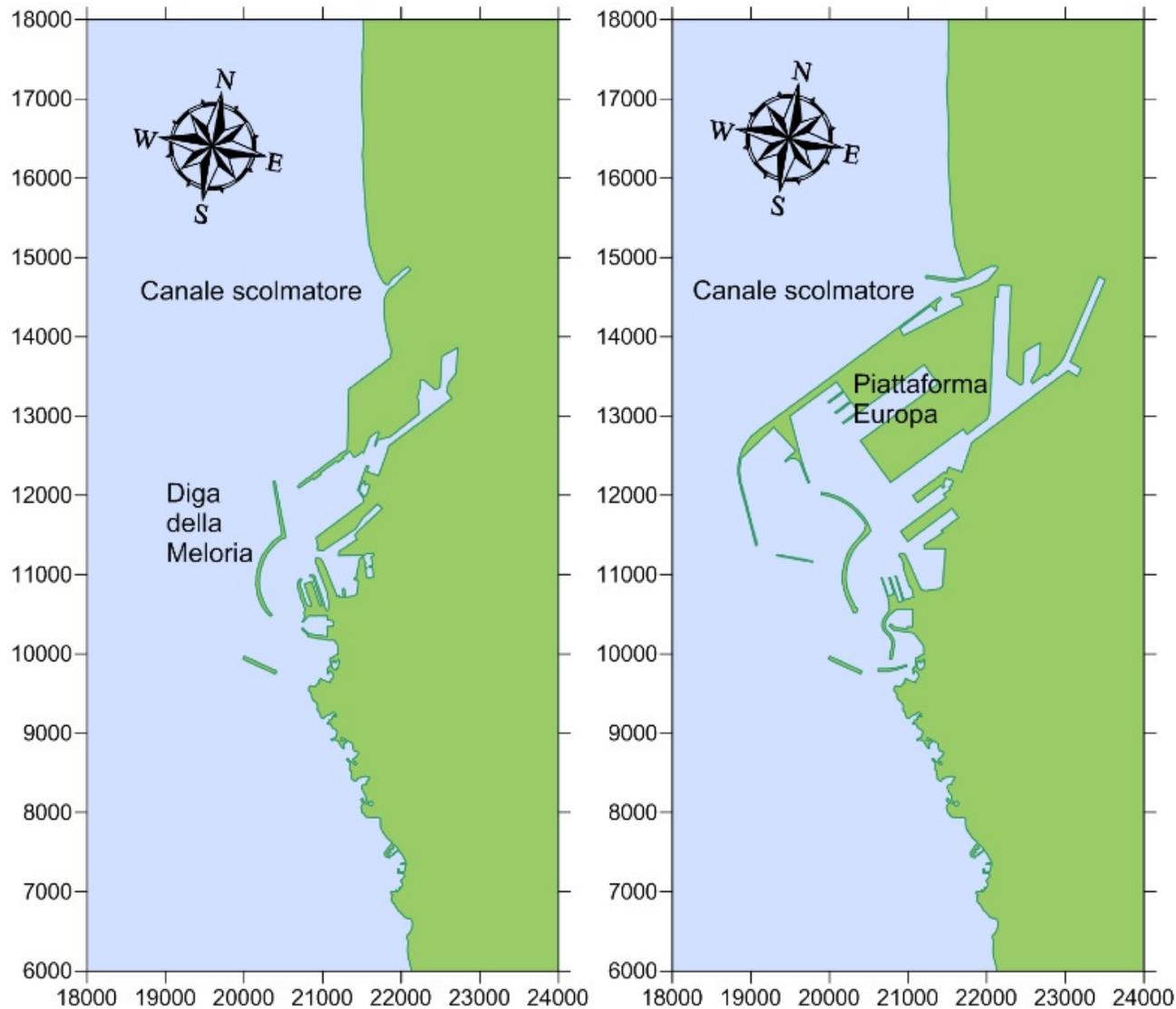


1. Darsena (Piattaforma) Europa, cosa è
2. Obiettivo dell'opera
3. Molti la vogliono
4. Quanto costa
5. Le ipotesi ottimistiche, le criticità, la sostenibilità economica
6. Rischi per l'ambiente
7. **La domanda**

Allegato 1: Relazione finale Percorso Partecipativo

Allegato 2: Dossier di Legambiente Pisa (2016)

1.
1.
1.
1.
1.
1.
1.
1.
1.



Darsena europa

è una estensione verso nord del porto di Livorno, che, con nuove banchine e una maggiore profondità delle acque, consente l'attracco di navi portacontainers di grandi dimensioni

Profilo della costa, attuale (sinistra) e con Piattaforma Europa (destra) (immagine presentata nel 2014)

Aprile 2014: studio di fattibilità della prima fase della Piattaforma Europa (propedeutica al nuovo PRP, piano regolatore portuale)

Marzo 2015: approvazione del nuovo PRP del Porto di Livorno

Maggio 2015: piano economico e finanziario (studio Ocean Shipping Consultant)

Dimensioni dell'opera:

confronto con la città di Livorno e la costa pisana

(da foce Arno a foce Canale Scolmatore: 9,5 km)





Il progetto è stato modificato nel tempo.

Qui come la Darsena Europa è presentata dalla stessa Autorità Portuale nel 2016.

Il confronto con l'estensione della città consente di valutare meglio le dimensioni della Darsena.

Pagina di approfondimento

Interventi da realizzare nella FASE 1:

- 1. Realizzazione dell'intera diga Nord.*
- 2. Realizzazione di vasca di colmata, delimitata da scogliera in massi naturali, in corrispondenza dei futuri terminal ro-ro e Autostrade del Mare, ed estesa fino al tratto in cassoni della Diga Nord.*
- 3. Realizzazione della nuova Diga Sud, per una lunghezza di circa 200 m.*
- 4. Demolizione del tratto rettilineo della Diga della Meloria e realizzazione della Nuova Diga della Meloria ad andamento curvilineo.*
- 5. Dragaggio del canale di accesso alla nuova Bocca Nord, fino a quota -17.00 m s.m.m. all'esterno dell'imboccatura e a quota -16.00 m s.m.m. all'interno.*
- Dragaggio del bacino di evoluzione della Darsena Europa e dello specchio acqueo antistante le banchine del nuovo terminal contenitori a quota -16.00 m s.m.m.*
- Dragaggio del bacino Santo Stefano e dello specchio acqueo retrostante la Nuova Diga della Meloria a quota -13.00 m s.m.m.. Dragaggio dello specchio acqueo retrostante la vecchia Diga della Meloria fino a quota -10.00 m s.m.m..*
- 6. Consolidamento dei sedimenti delle vasche di colmata esistenti per la porzione interessata dalla realizzazione del piazzale operativo del nuovo terminal contenitori.*
- 7. Realizzazione della porzione di piazzale che occupa le attuali vasche di contenimento, e realizzazione di circa 1200 m di banchina.*
- 8. Realizzazione dei collegamenti viari e ferroviari del nuovo terminal contenitori della Darsena Europa con le reti nazionali e regionali.*

Un'opera imponente, una grande opera

- Una diga sovraflutto lunga 3,6 chilometri e una sottoflutto di 800 metri per creare una seconda imboccatura del porto.
- Un avanzamento nel mare di quasi 3 Km
(il confine dell'Area Marina Protetta delle Secche della Meloria dista circa 7 chilometri dalla attuale linea di costa)
- Banchine lunghe 500 metri

e ancora:

- *25 mila tonnellate di protezione per la nuova diga foranea*
- *Quasi 16 milioni di metri cubi di sedimenti da scavare dai fondali, di cui 5 utilizzabili per ripascere i fondali prossimi alla costa in erosione.*
- *Un cronoprogramma per 1.700 giorni; con l'inizio previsto (??) nel 2021, mentre l'anno 2026 è fissato come via all'operatività.*

L'obiettivo

Ufficio Stampa e Comunicazione dell'Autorità Portuale di Livorno (2016):

«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»

Giuliano Galanti, commissario della Autorità Portuale sino al 2017: «Il gigantismo navale è lungi dall'aver esaurito la propria spinta propulsiva e un porto come Livorno ... non poteva e non può permettersi di rimanere fermo a guardare.»

“Un obiettivo raggiungibile è fare passare l'attuale standard del traffico dei contenitori da 800 mie TEU¹ a 1,6 milioni, anche se a sostenibilità economica sarebbe raggiunta con 1,2 milioni” (Mauro Zucchelli – Il Tirreno, ottobre 2021)

¹TEU (*twenty-foot equivalent unit*) è la misura standard per i containers. Le dimensioni esterne sono: 20 ft (6,1 m) di lunghezza x 8 ft (2,4 m) di larghezza x 8,5 ft (2,6 m) di altezza. Il suo volume esterno è di 1.360 piedi cubi, equivalenti a 38,51 m³.

«O c'è l'espansione a mare o le strozzature fisico-geografiche ridurranno l'accessibilità concreta del porto condannandolo a una decrescita infelice. Le avvisaglie ci sono già: nel 2018 i contenitori sono cresciuti di neanche di due punti percentuali ed è diminuito il numero di portacontainers di tutte le taglie possibili, ad eccezione di quelli sopra i 5 mila TEU.... Per ora i traffici “non perdono terreno”, ma, dice Conftrasporto, “rischiamo di restare esclusi dalle grandi linee internazionali – la distribuzione dei terminal container interessa 13 porti su 57 – l'attuale capacità teorica di movimentazione è di 16,7 milioni di TEU, maggiore del 60% della movimentazione effettivamente registrata “ Insomma il traffico cresce ma è lontano dalla saturazione delle potenzialità. »_(Mauro Zucchelli, inserto *“Shipping e logistica”* di Il Tirreno 26 marzo 2019, pag 12)

Molti la vogliono

Il progetto gode di un **largo consenso** nel mondo della politica, negli Enti Locali, nella stampa e, si presume, nella opinione pubblica: il porto di Livorno è il cuore, asse portante della economia cittadina e un suo potenziamento è visto con favore, se non una necessità.

Convinto sostenitore della Piattaforma Europa è stato il presidente della **Regione Toscana** Enrico Rossi che nel 2015 dichiara a Toscana Notizie: «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 sostegno al progetto è continuato con il presidente Gianni.

Nel 2016 si è tenuto un **Dibattito Pubblico** (vedi allegati) nel quale si affrontano molti temi inerenti la Darsena Europa. La discussione si è svolta nella ipotesi implicita che l'opera si debba fare secondo le linee del progetto presentato.

La Regione Toscana, ha costituito un “**Osservatorio ambientale e socio economico**” sui lavori del porto di Livorno per la realizzazione della nuova Darsena Europa”, cui aderiscono Regione, Parco, Provincia di Livorno, comuni di Livorno e Pisa. Ma l'osservatorio **non è mai stato convocato**, né costituito di fatto

Favorevoli all'opera sono il **sindaco di Livorno Luca Salvetti e il deputato livornese Andrea Romano**. Qualche incertezza era stata espressa all'interno della precedente giunta "5 Stelle"

Il Comune di Pisa (giunta 2013 – 2018) per voce dell'assessora Ylenia Zambito si è dichiarato tranquillizzato dopo avere ascoltato in Consiglio Comunale il parere di tecnici incaricati dalla Autorità Portuale.

Il sindaco di Pisa, Michele Conti (giunta 2018 -) nel 2022 si dichiara favorevole alla realizzazione dell'opera, ma chiede "compensazioni" per la città di Pisa.

L'assessore Filippo Bedini, manifestando preoccupazioni per la costa pisana, ha commissionato due studi alla società DHI di Genova. Il primo ha dato esiti non decisivi e il secondo è in atto.

I governi che si sono succeduti hanno sostenuto il progetto. La Darsena Europa ha avuto l'attenzione «**tutti i governi di qualsiasi colore**» (Mauro Zuchelli, Il Tirreno 1.10.20). Con il ministro Graziano Del Rio è inserita in un "Allegato infrastrutture", sino a che, con la ministra Paola De Micheli, diventa opera strategica e il Governo stanziava 200 milioni, dopo la rinuncia alla "manifestazione di interesse" degli imprenditori privati.

Il parco di Migliarino – San Rossore – Massaciuccoli confina a sud con l'area destinata alla Darsena Europa. Non ha partecipato al Dibattito Pubblico del 2016 e non è stato finora coinvolto, né ha rivendicato una partecipazione attiva sino al 2021, quando il nuovo presidente Lorenzo Bani ha chiesto per il territorio del Parco «garanzie ... e attenzione da parte della Regione Toscana all'erosione in atto nella zona delle Lame e che attivi l'osservatorio», (La Nazione, 25.11.2021).

Il 13 maggio 2022 la **Confcommercio Provincia di Pisa** organizza un incontro tra i principali attori istituzionali e rappresentati di categoria (Il Tirreno – 12 maggio) con il titolo significativo “Darsena Europa tra opportunità e tutela della fascia costiera”. Dichiarazione di Stefano Maestri Accesi, presidente della associazione: «La Darsena Europa rappresenta una straordinaria opportunità di crescita per il territorio, ma allo stesso tempo una concreta minaccia che interessa l'intera fascia costiera del litorale pisano, compresa la linea di costa dell'area del Gombo nell'area del Parco di San Rossore. La nostra iniziativa vuole salvaguardare il litorale pisano e fare chiarezza sui rischi ambientali ed eventuali effetti collaterali che un'opera così impattante rischia di provocare»

Ma tra il gennaio 2016 e il 2017, l'Autorità Portuale pubblica il bando di gara per la realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, prorogando a scadenza 5 volte.

Una manifestazione di interesse richiesta ai privati per una loro partecipazione al project financing non viene presentata

Luglio 2017: revoca del bando e presentazione della **revisione del progetto** (quadro delle spese previste pagina successiva)

Il 2.10.2020 l'ADSP (Autorità del Sistema Portuale Alto Tirreno, che ora comprende le autorità portuali di Livorno e Piombino) pubblica il documento 0032746: **“Nuova articolazione delle fasi attuative per PRP per le aree di espansione a mare denominate ‘Piattaforma Europa’”**.

Si specifica il progetto e i lavori previsti in tre fasi: nella prima (dragaggi e opere a mare) si realizzano opere pubbliche a carico della finanza pubblica; nella terza fase allestiscono le banchine con l'intervento di capitali privati.

Ottobre 2021, sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea è pubblicato il bando che mette a gara la realizzazione della **prima fase: opere a mare e dragaggi**.

Prezzo base 450 milioni di euro:

- **200 Regione Toscana** (accollo mutuo che l'Autorità Portuale sta trattando con BEI – Banca Europea di investimenti - europea di Investimenti - e Cassa Depositi Prestiti; rate da 12,5 milioni per vent'anni, interessi inclusi);

- **250 Stato** (di cui 50 tramite CIPE – Comitato Interministeriale Programmazione Economica) , stanziamento concesso dopo la mancata manifestazione di interesse di imprenditori privati.

L' Autorità Portuale accantona 50 milioni come fondo come riserva.

Il bando è vinto da Fincantieri, unico partecipante

Le ipotesi di crescita economica e dei commerci sono fondate?

Dallo stesso mondo del commercio marittimo e della logistica si esprimono dubbi.

Un primo dubbio riguarda la mancanza di una “cabina di regia” nazionale per i porti e il commercio marittimo (anche se nel 2014 è stato varato dal Ministero il PSNPL -Piano Strategico Nazionale sulla Portualità e la Logistica)

Alcuni osservano che se più porti vicini si attrezzano per lo stesso obiettivo, cioè accogliere navi portacontainers di grandi dimensioni, possono trovarsi in concorrenza senza raggiungere ciascuno la soglia della sostenibilità economica.

Il portale **Medi Telegraph – Shipping and international transport**, in un articolo del 19 ottobre 2016, titola «Porti container, il Tirreno a rischio di “sovracapacità” – La selezione naturale sta già avvenendo, perché il mercato è spietato. Il commercio globale ha rallentato e il traffico contenitori è in crisi:, i porti liguri e Livorno si preparano a gettare sul mercato un’ulteriore maxi offerta . . .Per riempire le banchine servirebbe una ripresa positiva oltre ogni previsione. . . .**Il tema della programmazione è evidentemente mancato** ».

Un secondo dubbio riguarda le previsioni sulla crescita dei traffici marittimi

Da Informare! - Quotidiano on line per gli operatori e gli enti de trasporto - 1.10.19

Guido Nicolini (Confetra – Confederazione Generale dei Trasporti e della Logistica):

«... siamo all'alba di una stagione di profonda **regressione del ciclo economico**. Il settore logistico risente nel suo insieme di una produzione industriale stagnante la debolezza del ciclo industriale si riflette il perdurare delle tensioni internazionali e il rallentamento della attività economica della Cina» (Centro Studi della Confetra, “Nota congiunturale” del primo semestre 2019)

Lo stesso inserto di Il Tirreno “Shipping e logistica” del 26 marzo 2019 pubblica l'articolo di Alberto Quarrati “I giganti tirano il freno, crescere non è più scontato” in cui si legge: «Nel 2018 il mondo della logistica è entrato in una nuova fase storica in cui **la crescita non può essere data come elemento scontato. Il rallentamento di Germania e Cina porta a meno produzione e meno consumi.**»

Nello studio IRPET precedentemente citato si legge:

“La crisi degli ultimi anni ha minato la capacità di investimento del sistema, tanto sul fronte degli investimenti privati quanto di quelli pubblici. Il rallentamento degli investimenti ha compromesso il potenziale di crescita del sistema socioeconomico.” Inoltre si denuncia **l'aleatorietà delle proiezioni della domanda internazionale di traffico merci**, la possibile “fine del gigantismo”, le difficoltà nel reperire partner privati per il Project Financing.

Una riflessione “livornese”

Perplessità sono espresse anche dal gruppo consiliare “Buongiorno Livorno” (sindaco Filippo Nogarin - 2014/2019) nell’omonimo giornale on line (<https://buongiornolivorno.it/2019/11/27/darsena-europa-sara-la-volta-buona/>)

«Quando nel 2008 il commercio mondiale cresceva tre volte più del PIL, i noli, cioè il costo del trasporto della merce da un porto all’altro, sono scesi ai minimi storici, arrivando così ad un periodo di deflazione dovuto anche al gigantismo navale e alla relativa finanziarizzazione dello shipping. Questa situazione si è protratta fino ad oggi.

Non vogliamo dire che sia sbagliato potenziare i porti, anzi è necessario, ma **è sbagliato farsi condizionare dal gigantismo navale.**

Sarebbe un errore creare un’infrastruttura senza valutare i potenziali mercati che si trovano nell’area di interesse del porto di Livorno o puntare solo ed esclusivamente sui container o sulle crociere trascurando tutto il resto.

In assenza del mai realizzato Piano Nazionale dei Porti è necessario invece calibrare gli investimenti analizzando la situazione reale del paese, evitando di progettare opere faraoniche che si pongano esclusivamente in competizione con infrastrutture già esistenti e vicine tra loro.

Nell’arco di poco più di duecento chilometri ci saranno quattro porti in concorrenza tra loro: Vado Ligure, Genova, La Spezia e Livorno e tra questi Genova e La Spezia valgono già più del 50% della movimentazione dei contenitori su scala nazionale..

Buongiorno Livorno pensa che si debba realizzare la Darsena Europa cosiddetta in versione light che, con un minor impatto ambientale, consentirebbe una più facile intercettazione dei fondi e una riduzione dei tempi di realizzazione, consentendo inoltre la redistribuzione degli spazi portuali e una maggiore competitività del porto nel sistema globale.»

Ambiente, paesaggio, territorio: le preoccupazioni

Da Il Tirreno 21.12.2018: «È stato firmato questo pomeriggio il contratto con il quale l'**Autorità di Sistema Portuale di Livorno affida** al raggruppamento temporaneo di progettisti F&M Ingegneria S.p.A./Haskoning-DHV Nederland B.V./HS Marine S.r.l./G&T S.r.l l'incarico di **progettazione preliminare e definitiva** delle opere marittime e di difesa e dei dragaggi previsti nella prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. **La commessa comprende anche lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale**».

Come è di norma la VIA è prodotta dallo stesso committente tramite tecnici di sua fiducia.

L'11 dicembre 2020 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela de Territorio e del Mare esprime un parere tecnico (“parere 130”) della Commissione Tecnica dei Verifica del'Impatto Ambientale - VIA e VAS – Sottocommissione VIA (file:///C:/Users/UTENTE/Desktop/la/DE/de%2022/ID_VIP_5515_Parere_SCVIA_n_130.pdf) nel quale si danno indicazioni su diversi aspetti progettuali

Un'opera di tali dimensioni in un territorio, che ha visto in tempi storici, anche recenti, sensibili mutamenti della linea di costa e impegnativi interventi umani, pone a cittadini e amministratori domande cui non sono state ancora date risposte

Il Tirreno il 5.2.2014 pubblica l'articolo *«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. Con una ulteriore espansione delle strutture portuali verso nord, e questa volta assai aggettanti e sempre oblique, è possibile che il fenomeno [erosivo della costa pisana] si ripresenti. Ma non si può averne certezza senza che siano svolti studi accurati e indipendenti..... Il ragionamento dice che è possibile un'erosione, ma non può prevedere dove e quanto forte. ... 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...»

Quali variazioni della linea di costa si possono prevedere a seguito della costruzione della Darsena Europa? Perché e come possiamo/dobbiamo difendere l'attuale linea di costa? Quali variazioni sono accettabili in base a quale politica ambientale??

Quali sono gli impatti sull'ecosistema marino?

L'area marina protetta Secche della Meloria, posta a circa 3 miglia dal porto di Livorno, presenta due habitat di pregio: il coralligeno e il posidonieto, fondamentali per gli equilibri dell'interno ecosistema marino. In particolare, le praterie di posidonia sono un habitat prioritario tutelato dalla direttiva Habitat della Comunità Europea. La *Posidonia oceanica* è una pianta marina presente esclusivamente nel Mediterraneo, le cui praterie costituiscono uno degli ecosistemi più produttivi del nostro mare. **Occorre capire ed indagare** nel dettaglio quali possono essere eventuali impatti di Darsena Europa **sugli equilibri dell'ecosistema ed i servizi da esso prodotti.**

E il paesaggio: il molo avanza nel mare per 3 km, con banchine in cui sostano navi lunghe 400 metri e alte, con il carico, come un palazzo di 10 piani....

Un'opera che prevede un enorme consumo
di materia e di energia, un possibile impatto ambientale e
paesaggistico, con mutamenti irreversibili del territorio,
di costo elevato a carico principalmente
delle finanze pubbliche,
che si basa su ipotesi di crescita forse non più attuali,
messe in dubbio anche da settori del comparto logistico...

è giustificata? e in questa misura?