

# Darsena Europa di Livorno. Ancora dubbi, incertezze e preoccupazioni

ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA

Comitato Piccoli Azionisti di Toscana Aeroporti Movimento OPI

Associazione Ponte di Mezzo Associazione Compagnia di Calci

Stile Pisano Associazione delle Colline Pisane

Pisa, 31 Maggio 2021

Agli Organi di stampa locali e nazionali

## **Darsena Europa: ancora dubbi, incertezze e preoccupazioni**

Dagli organi di stampa si è appreso che anche lo studio di modellazione virtuale commissionato dall'amministrazione comunale di Pisa conferma l'erosione di parte della costa del Calambrone come conseguenza del progetto Piattaforma Europa del porto di Livorno.

Il Comune di Pisa bene ha fatto nel far verbalizzare le proprie forti perplessità per gli effetti ambientali nell'"Espressione del parere regionale" su questo progetto trasmesso al MATTM, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il progetto di questa Darsena prevede il dragaggio dei fondali fino a -17 metri e se questi saranno ritenuti idonei, di riversarli parzialmente sulla spiaggia emersa/sommersa del litorale che va dal Calambrone a Marina di Pisa con finalità di ripascimento :

[https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7566/10950?pagina=8.](https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7566/10950?pagina=8)

In questo caso, deve essere posta attenzione a delimitare l'area interessata per evitare di soffocare le vicine praterie di Posidonia Oceanica le cui foglie, oltre a svolgere un'azione di barriera in grado di ammortizzare le onde e le

correnti, stabilizzano i fondali, ossigenano le acque, rappresentano rifugio e nursery per molte specie marine costituendo una naturale difesa dall'erosione:  
<http://www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2018/065-18/posidonia-oceanica-e-spiaggia-ecologica>)

Alla difesa delle spiagge dovrebbero però contribuire tutti quelli che le utilizzano:

- le "banquette" di Posidonie spiaggiate per effetto naturale consolidano l'arenile e non sono un rifiuto da rimuovere;
- la pulizia meccanizzata della sabbia rimuovendo le canne e residui vegetali provoca la scomparsa delle dune embrionali;
- le dune dovrebbero essere mantenute integre perché evitano l'ingressione marina durante le mareggiate e proteggono la falda acquifera che alimenta i pini e i ginepri della retrostante macchia mediterranea.

Siamo talmente concentrati sull'inquinamento delle auto che si ignora il fatto che nel 2017 gli ossidi di zolfo prodotti dai fumi delle sole navi da crociera circolanti nelle acque europee, secondo le ricerche di Transport&Environment (T&E), hanno inquinato 20 volte di più di tutte le auto che percorrono le strade dell'Ue. L'agenzia dell'ONU, l'International Maritime Organization IMO, nel 2020 ha imposto una forte riduzione del contenuto di zolfo nei carburanti marini dal 3,5% al 0,5%, ma sarebbe auspicabile che l'Italia includesse le proprie coste nella lista "Emission Control Areas", ECAs, come da tempo hanno fatto Stati Uniti, Canada e paesi baltici, i quali impongono alle navi che scalano i loro porti l'uso di carburanti con percentuale di zolfo ridotta ulteriormente allo 0,1%.

Questi carburanti spesso vengono utilizzati dalle navi per alimentare i propri servomezzi elettrogeni anche quando sono ferme in porto: auspichiamo che si superino gli ostacoli in collaborazione con le compagnie navali affinché queste utilizzino le già esistenti elettrificazioni delle banchine (cosiddette cold ironing) che anche il Piano Nazionale di Rinascita PNRR ha previsto per altri porti italiani.

<https://www.gazzettadilivorno.it/bruuxelles-nogarin-a-livorno->

per-parlare-di-porto.htm

[Livorno banchina elettrificata, per la Corte dei Conti non c'è il danno erariale](#)

L'attenzione delle autorità competenti deve essere massima nel controllo dell'applicazione delle linee guida dell'IMO affinché non si introducano progressivamente nelle nostre acque ulteriori specie aliene: <http://www.arpad.toscana.it/temi-ambientali/acqua/balneazione/ostreopsis-ovata>) contenute nelle acque di zavorra delle navi che sono prelevate o espulse per ottimizzarne la linea di galleggiamento al variare del carico trasportato o incrostate sulle chiglie: <https://unric.org/it/imo-il-progetto-glofouling-e-il-nuovo-film-ocean-aware/> .

In questo momento l'economicità del trasporto containerizzato presenta rischi per l'azione competitiva dei nuovi corridoi ferroviari Europa-Cina ("One Belt One Road"), dei porti del Nord Europa e degli altri scali italiani i quali, con investimenti simili, ambiscono a servire lo stesso hinterland e perfino quello toscano, come il porto di La Spezia che ha già stabilito collegamenti ferroviari con l'interporto di Prato. (vedi cap.6 e punto 4.2 con i pareri dell'OCSE e Corte dei Conti del Rapporto dell' IRPET del 2017; 'Istituto Regionale per la Programmazione Toscana).

Alcuni operatori portuali continuano a ritenere che per intercettare maggiori traffici sarebbe sufficiente utilizzare il porto di Piombino dove si può disporre di fondali di -20 metri, banchine e grandi piazzali: ([www.messaggeromarittimo.it](http://www.messaggeromarittimo.it) pag.24 rivista Magazine di Marzo 2021) e potenziali investitori privati sono ancora incerti se partecipare all'investimento necessario per completare l'opera della darsena:

(vedi

<https://www.livornoinazione.it/commissario-per-la-darsena-euro>

pa-tutto-risolto/ ) (vedi articolo della rivista "Trasporto europa " del 17/12/2019)

Perché non dare priorità a quella parte del progetto Piattaforma Europa che prevede l'adeguamento della rete ferroviaria per consentire il transito dei treni blocco, treni merci lunghi 700 metri secondo lo standard europeo, e al collegamento diretto con il porto e interporto per velocizzare il transito delle merci verso gli hub continentali così da ridurre la permanenza delle navi in porto?

Associazione degli Amici di Pisa Associazione ponte di Mezzo Stile Pisano

Comitato Piccoli Azionisti di Toscana Aeroporti Associazione Compagnia di Calci

Il Movimento OPI Associazione delle Colline Pisane