

# E dopo 7 giorni la porta s'alzò

Bettarini riesce nell'impresa di sfilare il portellone del bacino piccolo  
«Abbiamo preparato la gru per strappare fino a 120 tonnellate di peso»

Nella foto grande il momento in cui il portellone è stato sollevato dopo 7 giorni di lavori e studi (foto Stick)

di Flavio Lombardi

**Livorno** Tanto tuonò, che piovve. La porta del bacino di carenaggio alla fine ha ceduto, sfilata ieri nel primo pomeriggio dalle guide nelle quali si trovava da 25 anni. Una lotta che si è protratta per qualche giorno in più rispetto alle previsioni, forse ottimistiche e certamente molto teoriche, visto che le variabili per queste operazioni sono molteplici, specialmente se non v'è traccia di progetti e i sub che si sono immersi per capire quale fosse la situazione sotto il livello del mare, non avevano la minima visibilità a causa dell'acqua torbida.

Una vittoria di tutte le parti

**La struttura era chiusa nelle guide da 25 anni e i fanghi neri creavano effetto ventosa bloccandola al fondale**

interessate, in primis della Bettarini Group che non si è risparmiata e che aveva preso l'incarico ormai come una sfida. Lo aveva del resto dichiarato la scorsa settimana Fabrizio Bettarini che, con il fratello Massimo ed i figli Andrea e Giorgio, è apparso visibilmente raggiante alle prime e promettenti reazioni del manufatto che finalmente cominciava a cedere ogni resistenza sotto l'azione dei tiranti in acciaio azionati dalla potente gru che può sollevare fino a settecento tonnellate. «Dobbiamo capire bene la natura di ciò che al momento ha impedito che tutto procedesse per il meglio.



La cosa certa è che una realtà come la nostra, con 75 anni di storia e una reputazione da difendere, alla fine l'avrà vinta».

Dalle parole di venerdì scorso, a quelle pronunciate ieri. Premettendo che le telecamere non riuscivano ad offrire immagini definite, e che la procedura ha avuto molto bisogno dell'esperienza e della profes-

Nella foto in alto a destra Massimo, Andrea, Giorgio e Fabrizio Bettarini sul bacino piccolo

sionalità del personale. «Abbiamo proceduto nella mattinata ad alzare la barca-porta da una parte, aiutati dalla spinta di un compressore ad aria che ha fatto sì che l'acqua uscisse dai compartimenti di contenimento. Siamo riusciti a togliere piano piano l'attrito che c'era sui lati, causati anche da sedimenti che si erano

depositati negli interstizi e che avevano aumentato il peso a dismisura».

Alla fine, era tutta una questione di peso e di misure correttive conseguenti. Da massimi 60 tonnellate di peso stimate secondo i calcoli, si è dovuto cambiare tipo di imbracatura, lavorare su una diversa configurazione della gru



che è stata anche leggermente più accostata verso il bordo banchina, preparandosi a "strappare" quasi il doppio rispetto ai primi tentativi.

Dopo essere stata mossa da una parte, la si è tirata anche dall'altra, staccandola da anni di immobilità e fanghi neri che creavano effetto ventosa. Appoggiata sul fondale, è sta-

**Il trasporto doveva avvenire via mare col traino di un rimorchiatore ma sarà spostata via terra**

ta sollevata per un pezzetto un altro paio di volte, fino a farla emergere del tutto verso le 15,30. Sotto gli occhi di emissari della Autorità di Sistema Portuale che dovrà deciderne adesso il destino, e dell'amministratore delegato di Porta a Mare, committente dei lavori che in questo step hanno interessato lo studio Prima Ingegneria con direttore dei lavori Nicola Buchignani e coordinatore alla sicurezza Nicola Verzoni. Prima del calar della luce, la bocca-porta è stata messa in sicurezza, adagiata sulla banchina per essere prossimamente spostata in un posto ancora non comunicato.

Nei piani, avrebbe dovuto restare in galleggiamento, per essere trainata a destinazione anche se, mancandogli la certificazione RiNa ormai scaduta, avrebbe dovuto essere collaudata (parificata a una imbarcazione) prima di prendere il largo. Alla fine, forse è andata bene così. Lascerà il sito, via terra.

## La reazione

di Juna Goti

**Livorno** Incassa i primi consensi pubblici - almeno sul fronte degli operatori portuali - il presidente dell'Authority Davide Gariglio, che ieri intervistato dal Tirreno ha lanciato gli stati generali del porto. Obiettivo: metterli in piedi tra dicembre e gennaio, per rivedere insieme a istituzioni e privati le priorità in termini di opere. Il primo effetto è stato il congelamento del bando di gara, da oltre dieci milioni di euro, per riaprire il canale della Bellana.

Si vedrà che effetto avrà questa decisione tra gli uffici di Porta a Mare. Intanto Gariglio incassa il plauso del presidente di Uniport e di Alp, Jari De Filicaia. «Ho letto l'intervista - è la prima reazione - e condiviso totalmente l'impostazione data da Gariglio, in li-

## «Bene l'idea degli stati generali, sosteniamola E anche alla Regione possiamo chiedere di più»

**De Filicaia** (Uniport) plaude a Gariglio: «Necessario rivedere le opere prioritarie in porto»



**Davide Gariglio** presidente dell'Authority portuale

nea con la sobrietà che ha portato in questi mesi di presidenza. Sobrietà e trasparenza. Siamo in una fase, e non vale solo per Livorno, di risorse che scarseggiano, quindi è opportuno che ci sia una discussione sulle opere da fare e una razionalizzazione. Dobbiamo ridarci delle priorità, considerando che il mondo portuale è in continuo cambiamento».

Lo ripete due volte: «Deve esserci una rivalutazione delle priorità, partendo dalle risorse che ci sono. Poi è chiaro che andrà fatta una riflessione sia con i livelli regionali che nazionali per trovare i soldi che mancano. In quest'ottica l'idea degli stati generali è intelligente e da sostenere da parte di tutti, privati ed enti pubblici».



Gariglio è tornato a ripetere che guardando alla Darsena Europa mancano ancora i soldi per consolidare la seconda vasca di colmata e far atterrare i collegamenti, FIPiLi e ferrovie. Ha poi evidenziato che lo stesso cluster portuale ha chiesto di inserire interventi

**Jari De Filicaia** presidente di Uniport e Alp

come la resecazione della calata Tripoli, in Darsena Toscana. «Si riprende De Filicaia - lo abbiamo chiesto perché è fondamentale rispetto all'investimento fatto sul micro-tunnel». Ovvero il previsto allargamento del canale di accesso. «Se non si fa la resecazione della Tripoli, l'intervento sul canale rischia di rimanere a metà». In ogni caso, è la sintesi del ragionamento, «considerando che la Darsena Europa non sarà pronta tra un anno e nemmeno fra due, nel frattempo tutto ciò che serve per migliorare l'attuale funzionamento del porto va fatto». «Così come - aggiunge De Filicaia - dal mio punto di vista serve una discussione in termini generali sulla distribuzione delle aree. Sulla resecazione della calata

Orlando, che costa qualcosa come 50 milioni di euro, si potrebbe per esempio soprassedere: è ovvio che su quella parte del porto deve essere fatto un ragionamento nuovo».

«Sono quindi d'accordo - conclude - con l'idea lanciata da Gariglio, va sostenuta da parte privata e pubblica. Il Comune lo do per scontato: mi riferisco a chi ha capacità di spesa, governo e Regione. La stessa Regione: bene, benissimo la disponibilità di 200 milioni di euro che ha dato sulla Darsena Europa, però mi chiedo se in prospettiva possa fare qualcosa in più». Insomma, punge, «credo che vada coinvolta in maniera ancora più diretta, altrimenti tutti i discorsi fatti sulla necessità di rappresentare la costa a cosa sono serviti?».

«Ne devono parlare - conclude - con chi sarà il futuro assessore regionale ai trasporti. Partendo dai nostri primi interlocutori, consigliere regionale e vicepresidente della Regione».