

I QU  
ADE  
RNI.

## *AdSP Livorno* TRA DOMANI E DOPODOMANI



*Luciano Guerrieri e Gaetano Angora*

Speciale AdSP Livorno 2023

# YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

## NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

### Idea Freddo

[www.ideafreddo.it](http://www.ideafreddo.it)



## NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

### Stock Solution

[www.stocksolution.it](http://www.stocksolution.it)



## NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

### QuickBox

[www.quickbox.info](http://www.quickbox.info)



CONTAINER DA  
10' A 45'  
STANDARD  
O SPECIALI



VENDITA E  
NOLEGGIO OPERATIVO  
O DI LUNGO TERMINE  
ANCHE CON RISCATTO



CONSEGNE  
IN TUTTO  
IL MONDO



AMPIA DISPONIBILITÀ  
DI CONTAINER  
USATI, RIPARATI E  
CERTIFICATI



SERVIZIO DI  
LOCALIZZAZIONE  
E CONTROLLO  
REMOTO

+39 0586 20111

[info@sogeseitalia.it](mailto:info@sogeseitalia.it)

[www.sogeseitalia.it](http://www.sogeseitalia.it)



- 5 Verso il porto del futuro di dopodomani
- 9 Opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa - Porto di Livorno
- 13 Consolidamento delle esistenti vasche di colmata: I lotto campo prova. II lotto preparazione del piano di riferimento
- 19 Lavori di resecazione del canale di accesso del Porto di Livorno presso la Torre del Marzocco
- 23 Fabbricato adibito a Punto di Controllo Frontaliero (PCF) e locali uffici in Darsena Toscana - Porto di Livorno
- 25 Lavori di costruzione di un cunicolo per oleodotti e gasdotti nel Porto di Livorno - II Lotto
- 27 Cold Ironing e Ferrovia - Porto di Livorno

**LA GAZZETTA  MARITTIMA**

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,  
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

**Direttore responsabile**  
ANTONIO FULVI

**Commerciale/PR/Amm.**  
STEFANO BENENATI

**Grafica e impaginazione**  
GRAZIA BOSONE

**Direzione e redazione**  
57123 Livorno - Via Fiume, 23  
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it  
**Amministrazione e pubblicità**  
Società Editoriale Marittima a R.L.  
57123 Livorno

 **USPI** Associata all'USPI  
Unione Stampa  
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione  
anche parziale di articoli, grafici  
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a  
«LA GAZZETTA MARITTIMA»  
n° 71 del 23 Settembre 2023 - P.I. 45%

## Verso il salto di qualità

Oggi cerchiamo di fare il punto su un porto, quello di Livorno, che da qualche anno galleggia in una specie di limbo tra inferno e paradiso danteschi: progetti tanti, realistici e perseguiti con costanza se non con accanimento, ma freni "esterni" altrettanti.

E qualche volta anche a noi osservatori e cronisti dell'oggi viene da scoraggiarci. Non voglio pensare a chi giornalmente si scontra con il muro di gomma dei "forse". Non dei "niet" che sarebbero già una risposta, ma dei rinvii, degli "approfondimenti", delle "analisi", dei quesiti aggiuntivi sulle cozze "forse" inquinate. E via così.

Sia chiaro che questa "vocazione al martirio" - non è una definizione mia - non è esclusiva dei vertici dell'AdSP del Nord Tirreno. Da tempo si aspetta una salvifica riforma che riformi la poco riformata prima riforma, e dia ai presidenti e ai Comitati di Gestione margini decisionali meno incatenati da mille cazzate. Si dà sempre la colpa - o una delle colpe - alla burocrazia: che certo non aiuta, ma a loro volta i burocrati si trincerano dietro le leggi, o almeno a come per loro sono interpretabili. Il nocciolo rimane il solito: la famigerata responsabilità penale degli amministratori pubblici anche per una virgola interpretata come errore. E come personale speculazione dietro l'errore.

*C'è da chiedersi, onestamente, come possono andare avanti i porti così. E non ci si meraviglia se alla ricerca di una efficienza perduta, sempre più imprenditori della logistica auspicherebbero l'ingresso di forti investitori privati nelle AdSP. Per il privato, l'efficienza è tutto. Dovrebbe essere così anche per il pubblico, ma quando leggiamo che in Italia i dipendenti pubblici sono il doppio che nella ex borbonica Spagna: e che la spesa pubblica italiana è stata quest'anno intorno ai 1000 miliardi (dicasi mille miliardi) non è facile trovare il bandolo della matassa.*

\* \* \*

*Mi scuso di questo amareggiato preambolo. Però il nostro giornaletto nasce a Livorno, sta superando il mezzo secolo di storia, tutti i giorni cerca energie per proseguire, e per fortuna ha editori livornesi che ci credono, ma anche tanti players della logistica internazionale che ci aiutano. I mali dell'AdSP di Livorno sono gli stessi di tante altre AdSP. Aspettando la Riforma annunciata, a volte ci sembra d'essere i protagonisti della piece di Beckett "Aspettando Godot", inno alle attese disperate. Ma ormai c'è la consapevolezza generale del problema: forse questa volta Godot arriverà.*

\* \* \*

*Nelle pagine che seguono, abbiamo provato ad elencare tutti i programmi concreti per Livorno, in parte già avviati, per andare avanti in attesa della miracolosa Riforma-Ter. Se n'è parlato a volte di sfuggita, non è facile entrare nei dettagli, che poi sono quelli che contano. Questa volta, con l'aiuto delle slides degli uffici tecnici di Palazzo Rosciano, riteniamo di dare informazioni comprensibili e specialmente ufficiali.*

*Si può così vedere che l'Autorità portuale di Luciano Guerrieri e di Matteo Paroli non è stata ad aspettare con le mani in mano. Gli stessi operatori privati del cluster portuale a volte non hanno avuto la piena sensazione dei progressi fatti: specie delle navi sempre più grandi che - grazie ad alcune opere secondarie al Marzocco, alla perizia della corporazione dei piloti, alla stretta collaborazione della Capitaneria dell'ammiraglio Angora e ai contributi economici dei terminalisti - oggi s'infilano (a volte con...la vaselina!) fino alla Darsena Toscana e al canale industriale. Nella cronica carenza di banchine adatte per spazi e fondali, tutti protestano, a volte minacciano di cambiar porto, ma poi bene o male sono serviti.*

*Domani, se si allentasse come speriamo tutti la morsa dei "forse" (via alla VIA per la Darsena Europa in primis) arriverebbe - arriverà - il salto di qualità atteso da anni. Auguri.*

**Antonio Fulvi**

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE LUCIANO GUERRIERI

# Verso il porto del futuro di dopodomani



Luciano Guerrieri

*Il dottor Luciano Guerrieri, presidente dell'AdSP del Tirreno Settentrionale dal marzo 2021, ha una ormai lunga carriera da amministratore pubblico. Laureato a Pisa, dopo l'esperienza politica da sindaco al Comune di Piombino e assessore alla provincia di Livorno, è stato anche presidente dell'allora autonoma Autorità portuale di quello scalo, prima di essere chiamato a Livorno a succedere al compianto presidente Gallanti. È stato amministratore della Compagnia sarda di Navigazione e l'anno scorso, da presidente AdSP è stato nominato commissario straordinario per la Piattaforma Europa del*

*porto labronico, coadiuvato come vice-commissario dal suo storico braccio destro anche a Piombino, Roberta Maccii. Suo segretario generale all'AdSP è*

*l'avvocato Matteo Paroli, insegnante universitario di diritto marittimo e portuale, già segretario ad interim una prima volta a Livorno e poi effettivo ad Ancora. Un team quello del citato "tridente" affiatato e competente.*

**Presidente Guerrieri, partiamo dalla prima delle urgenze del nostro porto: l'allargamento della strettoia di accesso alla Darsena Toscana e al canale dei terminal, un lavoro di cui si parla, come ha ricordato su queste pagine il capopilota, almeno da vent'anni.**

**"Un lavoro di cui è difficile capire le enormi difficoltà esecutive: anche se**



**TRIESTE MARINE TERMINAL**

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



**TMT,  
all services  
you need from  
a modern  
container terminal**

Punto Franco Nuovo, Molo VII - 34123 Trieste  
**[www.trieste-marine-terminal.com](http://www.trieste-marine-terminal.com)**

concettualmente, sembrava complicato ma anche abbastanza chiaramente programmabile ed eseguibile. Invece, lavorare su un vecchio canale d'accesso della Darsena Toscana, vecchio di oltre alcuni secoli e su terreni non stabili, si è rivelato una trappola. Come si ricorderà, c'è stato inizialmente il crollo di uno dei pozzi d'accesso verticali, quello sulla Sponda Sud, mai stata banchina ma solo muro di contenimento. Una volta consolidata la situazione, che ha richiesto tempo, la perforazione tra le due sponde ha proceduto nei tempi, ma ovviamente non abbiamo potuto nel frattempo né approfondire né dragare, perché lo impedivano - e lo impediscono tuttora - i vecchi tubi dell'ENI appoggiati sul fondo. Una volta aperto il micro-tunnel (che tanto micro non è n.d.r.) c'è stata la lunga, complessa, articolata operazione di posizionarvi dentro le tubazioni oggi appoggiate sul fondale: cavi, tubi dei carburanti, condotte varie. Di semplice non c'è stato niente: anche ENI ha avuto bisogno di tempi tecnici per progettare le nuove condotte, metterle a gara, scavare gli accessi sottoterra nelle due banchine. Oggi siamo all'ultima, speriamo, operazione: togliere tutte le tubazioni, ormai disattivate, dal fondo del canale. Facile? La prova di "sfilare" da una parte all'altra i grandi tubi non è riuscita: bisogna tagliarli a pezzi sott'acqua, con visibilità zero, in orari ristretti per non impedire il transito delle navi e bloccare la Darsena, ovvero il porto. L'operazione è in corso, si lavora solo poche ore per notte, forse sarà possibile completarla entro la fine dell'anno o poco dopo. Solo allora potremo finalmente dragare fondale e nello stesso tempo allargarlo fino ai progettati 120 metri, contro i 90 attuali. Sarà come avere un porto nuovo, accessibile alle full container da 10/12 mila Teu. Ma dobbiamo trarre la seconda metà del 2024. Il nostro capo ingegnere Pribaz sta avendo anche oggi incubi...".

**Nel frattempo la Darsena continua a riempirsi dei fanghi dal maledetto accesso del Canale dei Navicelli e dello**

**Scolmatore dell'Arno, con problemi alle due darsene container LTM e Lorenzini, ma anche alle altre banchine. Cosa si aspetta a chiudere quel budello, tra l'altro attraversato da ben tre ponti mobili che bloccano traffici pesanti e ferroviari anche verso l'auspicata Darsena Europa?**

"Come sapete bene, si aspetta che sia aperto lo sbocco diretto a mare dei due canali, dopo i lavori della Regione per i due moli frangiflutti esterni, completati ormai da un anno. Ma per aprire lo sbocco a mare è indispensabile sostituire l'attuale ponte stradale alla foce per far passare i sempre più grandi scafi e serbatoi che vengono dalla darsena di Pisa. C'è stata una discussione di almeno un paio d'anni tra enti per scegliere la soluzione: settore apribile dell'attuale vecchio e malridotto ponte, nuovo ponte più alto vicino a quello dell'autostrada, addirittura un tunnel stradale sotto il canale...".

**Una discussione fantozziana, ancora non conclusa: come se avessimo tempo da perdere....**

"Uno dei mali che ci danneggiano sono i tempi infiniti dei confronti tra enti e istituzioni: in questo caso due Comuni, la Provincia, l'Authority del canale oltre alla nostra, il parco naturale della Sponda Nord del canale, la Regione Toscana...e naturalmente tutte le imprese che sul canale lavorano tra qui e Pisa. Due soluzioni sono già a nostro parere scartabili, compresa quella suggestiva ma impossibile del tunnel sotto il canale, perché richiederebbe rampe d'accesso lunghe su territori - da una parte il parco, dall'altra aree preziose e impegnate dalla logistica portuale - realmente non disponibili. Il settore levatoio al centro dell'attuale vecchio ponte è a nostro parere anch'esso da scartare: troppa manutenzione e costi di gestione, tempi lunghi, a ponte alzato, di blocchi alternativi in acqua e in terra. Rimane un ponte nuovo, con la stessa "luce" di quello dell'autostrada. Benissimo: ma dove, e chi lo paga? E il tempo passa".

**Già, e sembra che non si muova niente per il porto. Invece?**

"Invece ci sono decine di milioni già investiti in progetti che vanno avanti, a cominciare dalla preparazione delle aree di terra e di mare per la Darsena Europa, primo step per la riconosciuta esigenza della Piattaforma. Stiamo consolidando le vasche di colmata, abbiamo cambiato il progetto per seguire nuove esigenze, stiamo lavorando per il Porto Mediceo e creare la torre attesa dai piloti e dei servizi, con annessa darsena delle pilotine. Chi conosce bene le cose sa che questo è un periodo di lavoro febbrile, altro che niente.

Vi allego alcune slides delle opere già programmate e in parte avviate, per far parlare i fatti e non le chiacchiere. Dobbiamo guardare a un traguardo di un dopodomani che è ormai prossimo. Noi non ci lasciamo abbattere, anche se a volte arriva lo scoraggiamento. Ma dopodomani avremo un porto del settecento che sarà diventato in linea con le esigenze della nuova era: un porto degno del futuro".

**Presidente, capisco che è un altro punto dolente: ma la "neverending story" della Porto 2000?**

"Giusto, un punto che è amaro, difficile da digerire. Abbiamo cercato fin dall'inizio la mediazione sui punti della gara, in particolare sulla riserva del servizio ai traghetti passeggeri che la società pretende ma non era contemplata. Di recente, dopo corsi e ricorsi, il Consiglio di Stato ci ha dato ragione. Non facciamo la guerra ad alcuno, tanto meno ai vincitori della gara della Piero 2000: ma dobbiamo chiudere la vicenda come vuole la normativa. L'abbiamo comunicato alla Porto 2000, ammettendo che gli annosi ritardi della vicenda contemplerà un qualche risarcimento anche per loro. Le crociere sono importanti per il nostro scalo e non possiamo non dare loro un servizio adeguato, prima possibile e in piena collaborazione con tutti gli utenti."

(A.F.)

# Livorno, Port for Tuscany



[www.portodilivorno2000.it](http://www.portodilivorno2000.it)

  
porto di livorno  
2000

# **“OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI NELLA NUOVA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA – PORTO DI LIVORNO” PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**



## **La nuova grande infrastruttura dei porti di Livorno: La prima fase della Piattaforma Europa**

**La Piattaforma Europa è l'opera di espansione a mare del Porto di Livorno, la cui prima fase prevede la realizzazione del nuovo canale di accesso e le opere foranee di difesa.**

**L'intervento va contestualizzato nelle linee di sviluppo previste dal Piano Regolatore Portuale, all'interno delle quali viene individuata la primaria importanza dell'apertura dell'imboccatura Nord, per risolvere le criticità legate alla sicurezza della navigazione, oltre ad essere funzionali al transito, alle manovre e all'ormeggio di navi contenitori di capacità di circa 15.000 TEUs.**

**L'opera è stata appaltata ad un raggruppamento di imprese (Sidra, Fincantieri Infrastrutture, Fincosit, Sales). In corso: bonifica bellica, consolidamento di colmata, valutazione di impatto ambientale.**

**Istanza di via al MASE:**

**Novembre 2022**

**Procedibilità Istanza:**

**Dicembre 2022**

**Trasmissione integrazioni richieste: 24 Luglio 2023**

**Curiosità: documentazione trasmessa per integrazioni richieste da MASE, MIG Regione Toscana, Enti, risposte al pubblico:**

**6.125 fogli A4 → 12.250 facciate A4 → 13 risme → Area A4 = 764,0325 m<sup>2</sup> → peso = 38,204 Kg**

Il progetto realizzerà quindi una nuova imboccatura a nord, il canale di accesso e i collegati dragaggi necessari, le nuove opere di difesa e una vasca di colmata di capienza pari a circa 16.000.000 di m<sup>3</sup>.

L'opera avrà uno sviluppo lineare di circa 4 km per la diga foranea nord;

Nuova diga della Meloria 730 m;

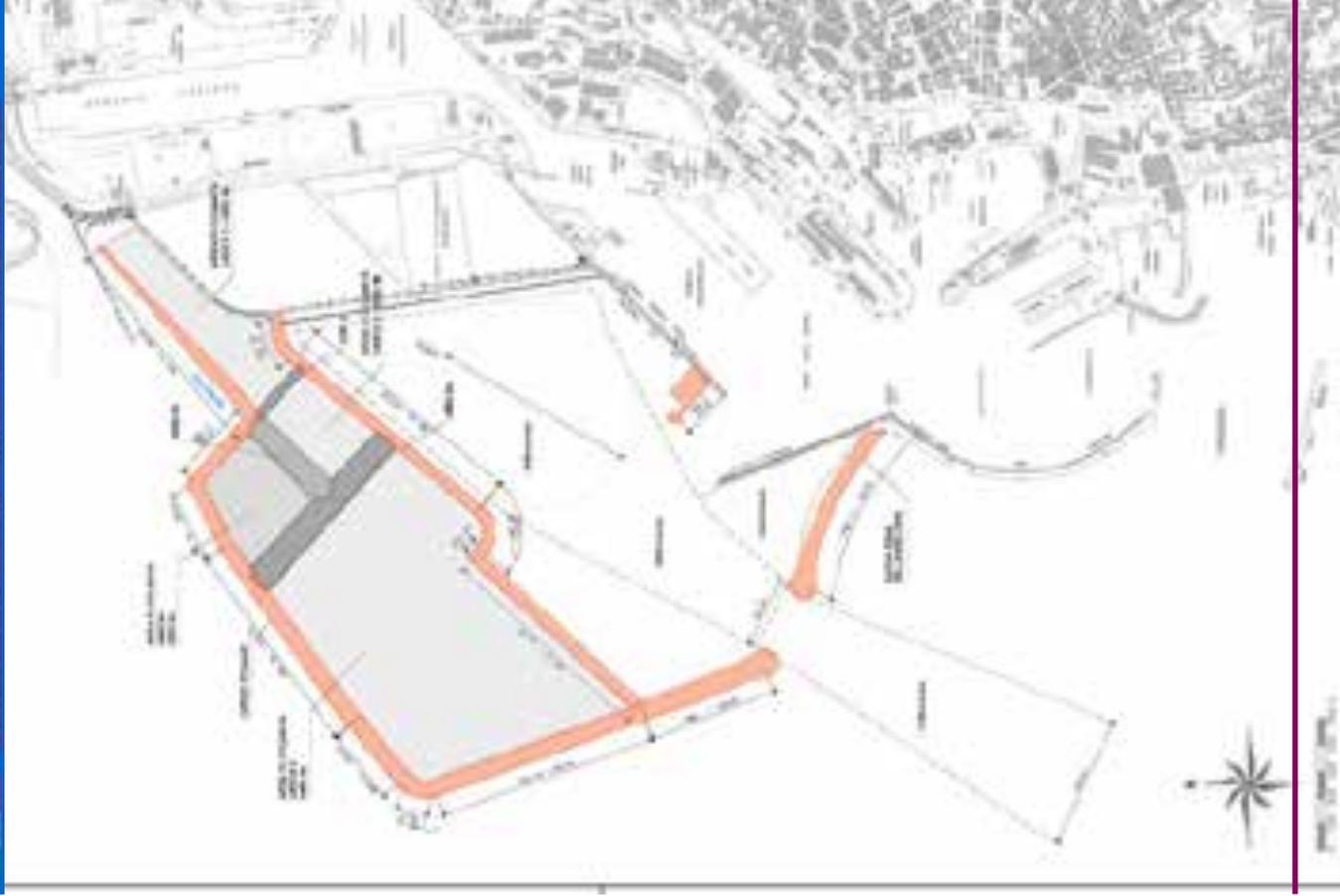
Vasche di colmata per una superficie di circa 130 ha;

Canale di accesso di sviluppo pari a 1,3 km e profondità pari a -17 m s.l.m.m.

Cerchi di evoluzione con diametro massimo di circa 800 m;

Profondità di dragaggio pari -17/-16 m.l.m.m.

Possibile implementazione del dragaggio a tiranti idrici pari a -18/-20 m l.m.m.;



**Batterie agli  
ioni di litio**

2014

**ERC 216zi**

2019

**ERE 225i**

2021

**EJE 112i**

2011

**ETV 216i**

2018

**ERD 220i**

2021

# 10 ANNI

**di batterie agli ioni di litio:  
una visione che diventa realtà.**

Da oltre 10 anni, l'impegno e l'esperienza di Jungheinrich nello sviluppo di batterie agli ioni di litio: la tecnologia di alimentazione dei mezzi di movimentazione che sta rivoluzionando il settore dell'intralogistica.

Scopri di più:  
[www.jungheinrich.it/litio](http://www.jungheinrich.it/litio)

**JUNGHEINRICH**

Commissario Straordinario per la realizzazione  
della Piattaforma Europa del Porto di Livorno

# CONSOLIDAMENTO DELLE ESISTENTI VASCHE DI COLMATA: - I LOTTO CAMPO PROVA - II LOTTO PREPARAZIONE DEL PIANO DI RIFERIMENTO

I lavori sono stati eseguiti nel  
periodo:  
novembre 2022- marzo 2023



**IMPORTO TOTALE: 7.455.363,94 €**

## I LOTTO- CAMPO PROVA

Lo sviluppo del Terminal contenitori nelle aree delle attuali vasche di colmata richiede il consolidamento preventivo delle stesse. Tra le diverse tecniche disponibili quella valutata con il miglior rapporto costi-benefici è la tecnica della precarica con l'impiego di dreni verticali, la cui efficienza dipende da numerosi fattori tra cui la distanza dei dreni e la loro lunghezza.

Per definire la configurazione ottimale si è proceduto alla realizzazione di un campo prova per valutare:

- Modalità costruttive della precarica (considerando condizioni preesistenti di terreno non carrabile)
- Capacità di resistenza delle geogriglie di rinforzo dei terreni ;
- Idoneità della granulometria del materiale per la precarica
- Efficacia di 3 configurazioni di dreni



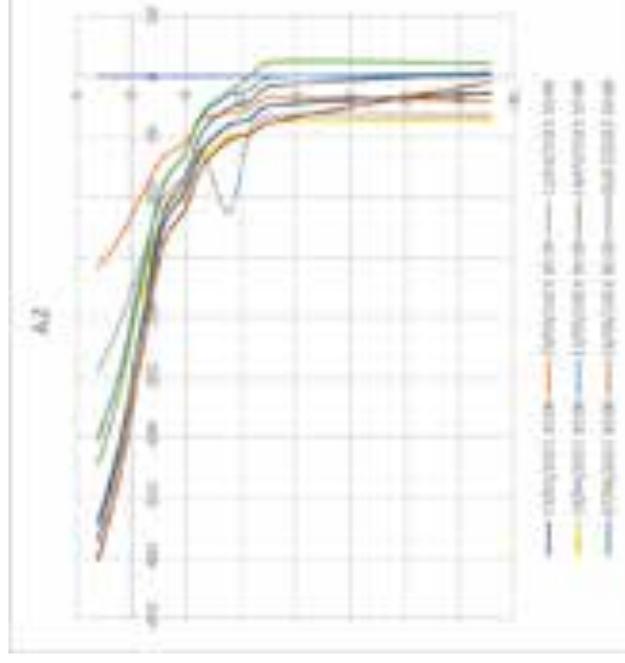


Commissario Straordinario per la realizzazione  
della Piattaforma Europa del Porto di Livorno

CONSOLIDAMENTO DELLE ESISTENTI VASCHE DI COLMATA  
– I LOTTO - CAMPO PROVA



**Attualmente è in corso il monitoraggio dei cedimenti con andamento che sta confermando le previsioni progettuali (50-60 cm) con una delle 3 configurazioni di dreni più performante rispetto alle altre.**



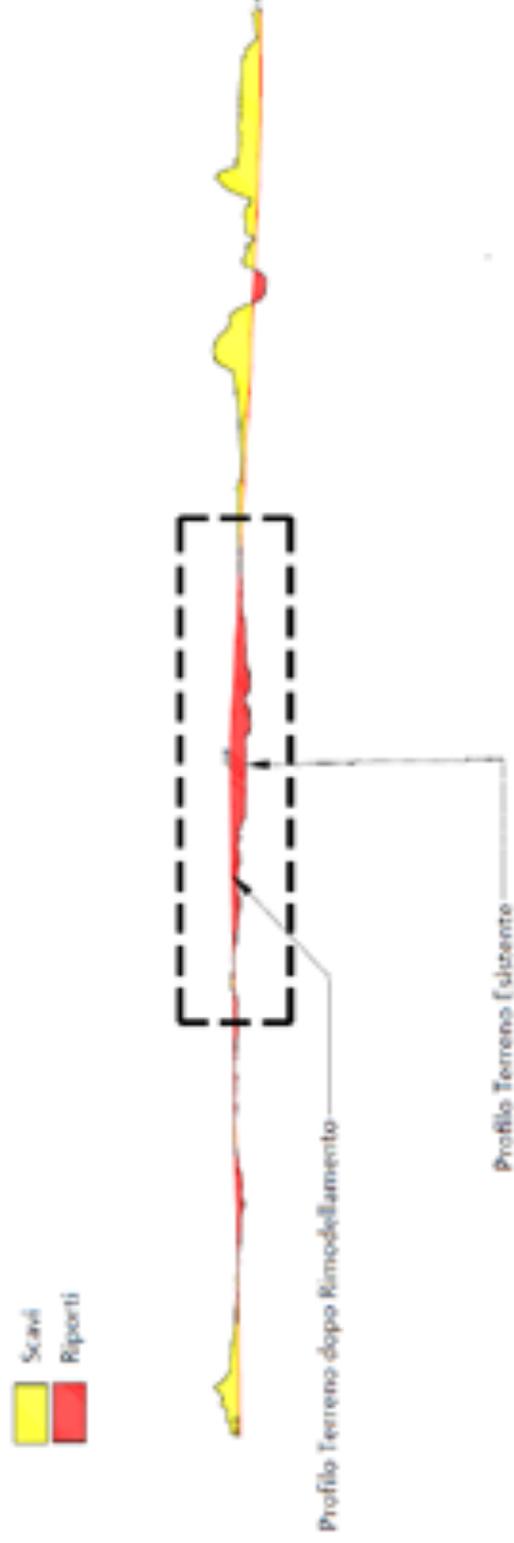
## II LOTTO- PREPARAZIONE PIANO

Le esperienze maturate durante la realizzazione del campo prova, in particolare legate alla non praticabilità e non transitabilità delle aree della vasca di colmata, anche a causa delle irregolarità planoaltimetriche del terreno esistente, hanno evidenziato l'impossibilità di effettuare qualsiasi intervento di consolidamento senza avere preparato un adeguato piano di lavoro.

E' stato pertanto definito un progetto finalizzato alla realizzazione di un piano carrabile ed uniforme della I vasca di colmata, già restituita agli usi legittimi.



La superficie interessata è di circa 330000 mc e l'intervento prevede la realizzazione di un piano inclinato a doppia falda dalla quota +3,5/4m a +5,5m



Il pacchetto carrabile costituisce la futura sottofondazione stradale del terminal contenitori e le dimensioni del materiale di apporto non inficiano i successivi interventi di consolidazione.  
E' prevista la movimentazione di circa 140mila m3 di materiale in sito e circa 210mila m3 di materiale di nuovo apporto.

Lavori aggiudicati a Luglio 2023  
Durata attività 400 gg  
Importo 24.694.040,97 €

# “LAVORI DI RESECAZIONE DEL CANALE DI ACCESSO DEL PORTO DI LIVORNO PRESSO LA TORRE DEL MARZOCCO”

**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**



**GARA IN CORSO**  
PROCEDURA APERTA  
OFFERTA  
ECONOMICAMENTE PIU'  
VANTAGGIOSA  
SCADENZA  
PRESENTAZIONE  
OFFERTE  
**15 SETTEMBRE 2023**  
**IMPORTO: 20.713.623,79 €**



**OBIETTIVO PROGETTO:**

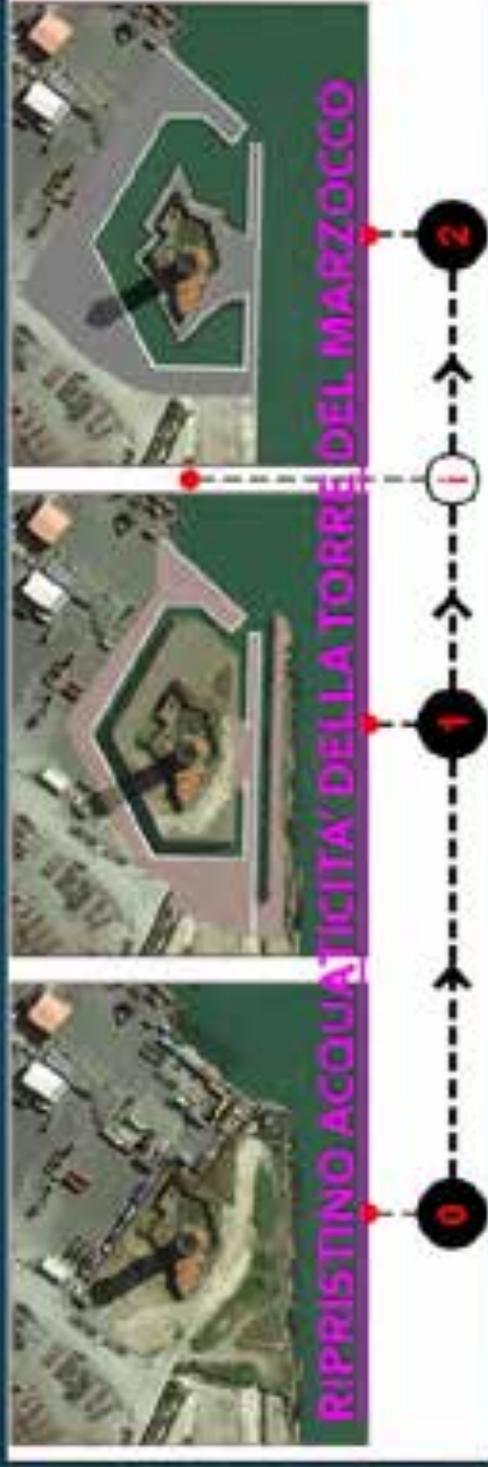
**1) POTENZIAMENTO SEZIONE NAVIGABILE DEL CANALE DI ACCESSO**

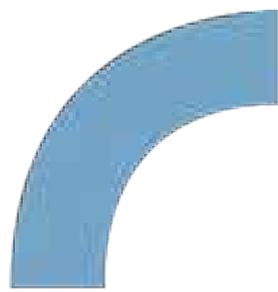


**SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE, MAGGIORE OPERATIVITA' DEL PORTO  
COMMERCIALE**

**2) RIPRISTINO ACQUATICITA' DELLA TORRE DEL MARZOCCO**







**SISAM**  
WE DELIVER



✉ [logistics@sisam.it](mailto:logistics@sisam.it)

☎ 39-0586243810

[www.sisamgroup.com](http://www.sisamgroup.com)

## **“Fabbricato adibito a Punto di Controllo Frontaliero (PCF) e locali uffici in Darsena Toscana Porto di Livorno”**



## **PUNTO CONTROLLO FRONTALIERO**

Con l'entrata in vigore del nuovo regolamento 2017/625 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai controlli ufficiali viene ridisegnata l'organizzazione dei controlli ai confini della UE disponendo l'istituzione 'in sostituzione dell'attuale quadro normativo frammentato relativo ai controlli' di un sistema comune integrato di controlli ufficiali ai posti di controllo Frontalieri che in Italia, per quanto riguarda il settore dei controlli sanitari su animali e merci, dovranno svolgere sia le attività di competenza degli attuali PIF sia quelle di spettanza degli U.S.M.A.F.

**L'Autorità Portuale di Livorno, ha stabilito di realizzare un punto unico di controllo frontaliero PCF presso la Darsena Toscana al fine di adeguare tutte le strutture (PIF, PED/PID, SRF) alle prescrizioni autorizzative e normative vigenti italiane e comunitarie.**

**Totale complessivo intervento € 13.115.465,36**



# “Lavori di costruzione di un cunicolo per oleodotti e gasdotti nel Porto di Livorno – Il Lotto”



## **CUNICOLO PER OLEODOTTI E GASDOTTI**

Nell'ambito degli interventi finalizzati alla riduzione del rischio di incidente per la movimentazione di prodotti pericolosi, negli anni 2000 l'allora Autorità Portuale di Livorno ha programmato la delocalizzazione dei traffici petroliferi dalla radice del canale industriale alla darsena Petroli.

L'ADSP MTS provvederà alla realizzazione delle strutture per l'alloggio e la protezione degli oleodotti, i concessionari alla posa in opera degli stessi.

Nel 2018 si sono conclusi i lavori del primo Lotto per l'importo di Euro 2.209.000; attualmente è in fase di progettazione il secondo lotto, il cui tracciato si sviluppa per 1200 metri di lunghezza, il cui importo presunto dei lavori è di circa Euro 3.200.000.

L'avvio dei lavori è previsto entro il 2024.



**Posa condotte I lotto**

**Copertura con beole in c.a. I lotto**



**PROGETTO COLD IRONING PORTO DI LIVORNO**



**IMPORTO A BASE  
GARA 52.513.616,26 €**

**PUBBLICAZIONE  
BANDO DI GARA IL 30  
AGOSTO 2023**

**TERMINE DELLE  
OFFERTE IL 24  
OTTOBRE 2023**

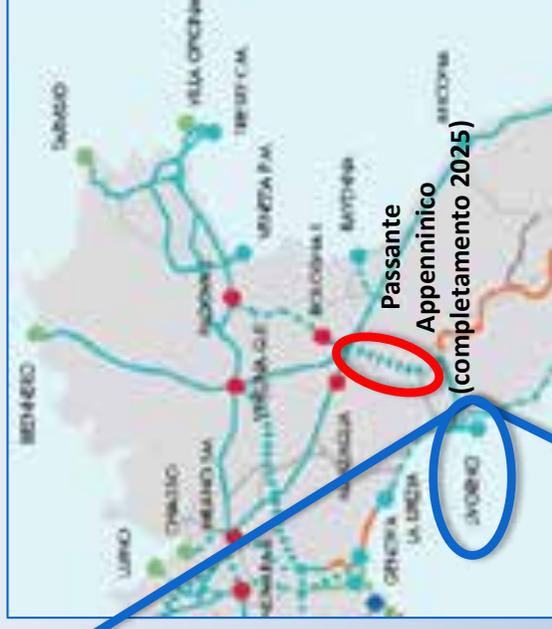
ASSOCIAZIONE  
AGENTI MARITTIMI  
RACCOMANDATARI  
LIVORNO

**ASAMAR**

ASSOCIAZIONE FONDATA NEL 1952

Via A. Pieroni, 26 – 57123 Livorno – Tel. 0586 885284 – Fax 0586 885312  
[www.asamar.it](http://www.asamar.it) – [asamar.li@virgilio.it](mailto:asamar.li@virgilio.it)

**PROGETTI RFI**



PROGETTI RFI	COSTO
Scavalco	27 mln
Collegamento Interporto/ Pisa-Vada	480 mln
Bypass stazione di Pisa	



Un'eccellenza marittima  
internazionale  
a Genova



Agenzia Marittima   
**LE NAVI**

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro  
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail [lenavi\\_itgoa@msclenavi.it](mailto:lenavi_itgoa@msclenavi.it)



[www.lenavigroup.it](http://www.lenavigroup.it)



GRIMALDI LINES



La **PRIMA COMPAGNIA**  
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

**130**

Autostrade del Mare  
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | [cargo@grimaldi.napoli.it](mailto:cargo@grimaldi.napoli.it) | <http://cargo.grimaldi-lines.com>