LA GAZZETTA MARITTIMA

I QUADERNI.

Terminal Darsena Toscana (il ritorno del "ponte" con gli USA)

Speciale TDT 2021

SCAFFALATURE | UFFICI | NEGOZI

gigoni.com

save your
heart
save your
earth

GIGONI
ARREDA IL TUO LAVORO

SOMMARIO

5 Obiettivi e fatti concreti in attesa della Darsena Europa

8 Come funziona il terminal

11 La prima toccata del servizio AMERIGO

13 Microtunnel, adesso si fa sul serio

14 Darsena Europa, il punto

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

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° 56 del 17 Luglio 2021 - P.I. 45%

Finalmente, il ritorno alle origini

L'occasione per questo Quaderno, dedicato a una delle realtà più importanti della logistica dei container in Italia, l'abbiamo aspettata da tempo. Il tema doveva essere: riapre il "ponte" navale tra il porto storico dei collegamenti con gli USA e con questi ultimi. Dal GIP e dalla direzione generale del TDT ci dicevano di pazientare, perché la pandemia del Covid ci aveva messo una zeppa. Abbiamo pazientato, ma oggi eccoci qui.

*

Scusate la premessa, tutta ad usum più di noi stessi che degli amici che ci hanno sempre seguito. Il fatto è che è difficile cancellare la memoria storica di un porto di Livorno rinato dopo le distruzioni della guerra proprio con l'invenzione (tutta USA) del container. I meno giovani ricordano bene che quando le prime navi dell'American Export Lines si presentarono davanti alle rovine labroniche faticosamente rabberciate, pochi altri scali italiani avevano mai visto un container. Noi sì, perché per attrezzare e rinforzare Camp Darby - allora base logistica USA e Nato tra le principali nell'Europa del Sud - ne erano sbarcati a centinaia in quella che era una "enclave" portuale tutta militare, l'attuale Darsena 1 dove opera Lorenzini. Chi ha i capelli bianchi ricorderà che la base americana funzionava come un pezzetto di Stati Uniti, con la militar police ai varchi, e i portuali livornesi selezionati rigidamente in base alla... fedina anticomunista (gli altri, quelli DOC, li chiamarono, spregiativamente: i bianchetti). Vecchie storie, ma per ricordare che a Livorno siamo stati i primi a lavorare con gli scatoloni, e per almeno una decina d'anni abbiamo anche mantenuto il record di primo scalo containers del Mediterraneo.

*

La ruota della storia è andata avanti, il porto militare è andato ridimensionandosi, Camp Darby è sempre una realtà militare

importante ma incide poco o niente sui traffici. In compenso, con il piano regolatore Vian degli anni '70 fu realizzata la Darsena Toscana che è diventata, in particolare nella sua sponda Ovest, il TDT dei traffico container specie con l'America del Nord.

Bisogna ammettere, per farla breve, che quando la Darsena Toscana nacque - scavando e allargando la sfociatoia a mare del Canale dei Navicelli - era un gioiello di porto specializzato: quasi 2 chilometri di banchine portate progressivamente fino a 13 metri (nominali) di profondità, piazzali attrezzati, gru di banchine dell'ultimo grido. Unico problema, che si sarebbe verificato poi con il tempo: l'afflusso quasi costante di fanghi dallo Scolmatore dell'Arno attraverso la "sfociatoia" dei Navicelli. Dragare i porti in Italia non è mai stato facile: e Livorno non ha fatto eccezione, anche se con l'istituzione delle Autorità portuali e con la prima presidenza, quella di Nereo Marcucci, si passò subito all'opera. Oggi i fanghi arrivano lo stesso, ma con le nuove porte vinciane i quantitativi sono molto contenuti. Dire che non sono un problema è forse eccessivo, perché le stesse eliche di navi e rimorchiatori tendono ad ammucchiarli in "mammelloni" pericolosi: ma comunque sono più o meno sotto controllo.

*

In compenso oggi ci sono altri due problemi: i ponti mobili che condizionano sia l'ultimo miglio ferroviario che quello stradale: e specialmente la "strettoia" del canale di accesso in corrispondenza della storica Torre del Marzocco. L'ingegner Marco Mignogna, che leggerete nelle prossime pagine, ricorda che la crescita delle dimensioni (e del pescaggio) delle navi fullcontainer oggi è continua; e l'esercizio doveroso di proiettarsi nel prossimo futuro conferma che le navi saranno sempre più grandi. A Livorno certe cose non si ignorano, anzi: da almeno 5 anni è incorso un'operazione di approfondimenti e di allargamento del canale di accesso che comporta come obiettivi una larghezza di 120 metri (si è partiti da meno di 60 metri) e una profondità di 13 metri. La soluzione del fondale berrà dall'attivazione del microtunnel in fase di completamento dove saranno trasferiti i tubi sottomarini dell'ENI che condizionano appunto la strettoia. Un lavoro improbo anche per le condizioni del terreno, molto imbevuto d'acqua e friabile: ma che sta finalmente avviandosi alla conclusione. Per la Darsena Toscana, insieme a un futuro (si spera prossimo) tombamento dello sbocco dei canali pisani con la navigabilità della foce diretta sul mare, i maggiori ostacoli spariranno entro poco più di un anno. Il ritorno in forze dei servizi navali diretti con gli USA è la riprova che non si tratta più di chiacchiere, ma di programmi concreti.

*

Tutto bene dunque? Piano: la logistica mondiale è in fase di continua e profonda rivoluzione e sia GIP, sia il management operativo della Darsena Toscana sanno bene che il futuro del TDT è proiettato verso l'alto mare, ovvero verso il nuovo, ormai già parzialmente finanziato e inserito nella pianificazione nazionale, scalo container della Darsena Europa. Lo ammette anche l'ingegner Mignogna nella nostra intervista. Il che però conferma che ci sarà il massimo impegno per dare continuità tra darsena e darsena. E che tra dieci anni i livornesi del porto potranno essere orgogliosi di quanto realizzato negli anni dal TDT e dalla Darsena Toscana: che continuerà - quest'ultima - a servire i traffici ro/ro anch'essi una spina dorsale dell'economia locale e nazionale. Auguri.

Antonio Fulvi

INTERVISTA ALL'INGEGNER MARCO MIGNOGNA, DIRETTORE GENERALE DEL TERMINAL DARSENA TOSCANA

Obiettivi e fatti concreti in attesa della Darsena Europa

Marco Mignogna.

Ingegner Mignogna, il Terminal Darsena Toscana è ripartito alla grande con il servizio AL6/AMERIGO per il Nord America: riprendendo così una tradizione che ha sempre visto il porto di Livorno primario riferimento con la costa East degli USA. Questo rilancio ha certamente avuto un importante lavoro di preparazione del terminal. Può riassumercelo?

Il lavoro di preparazione è iniziato nel 2019 quando ci siamo resi conto che, a fronte di un miglioramento delle condizioni di accesso del porto, avremmo potuto sperare di riportare questo importante servizio a Livorno.

L'unico modo per creare tali condizioni in tempi brevi era farsi carico di un dragaggio del Canale del Marzocco al fine di "allargare" la larghezza utile in corrispondenza dell'attraversamento dei tubi ENI da 55 metri ai 70 metri con profondità di 13 metri.

Devo dire che, gli azionisti di TDT, con grande coraggio e fiducia, hanno accordato questo importante investimento a "fondo perduto", per un'opera al di fuori della concessione di TDT ma di interesse generale per il porto di Livorno.

Il dragaggio è stato completato nell'estate del 2019 ed abbiamo negoziato oltre un anno e mezzo con gli armatori per riuscire a convincerli a tornare a Livorno.

Questo importante risultato è stato anche frutto dell'ottima collaborazione e supporto ricevuti dall'Autorità Marittima, dai Piloti e dall'AdSP MTS.

Lei viene da un'esperienza totalmente diversa, quella di aver fatto nascere dal niente un mega-terminal sulla costa Mediterranea del Marocco, in tempi davvero ridotti. Quali principali differenze operative ha trovato tra le due realtà, sia sul piano burocratico che nei rapporti con le realtà locali?

Ho avuto la possibilità di lavorare in diversi porti a cominciare da Genova, La Spezia, Gioia Tauro e Tangeri e posso affermare che tutti i porti sono diversi, anche quelli che distano di pochi chilometri ed appartengono allo stesso Paese.

La cultura locale, la storia, l'ambiente e la tipologia di porto (regionale, hub) sono elementi dai quali non si può prescindere per una corretta e proficua gestione.

Poi ci sono le infrastrutture, che purtroppo sono una nota dolente per i porti nostrani, i cui tempi di realizzazione sono spesso incerti e troppo lunghi.

Riguardo a Tangeri, sul piano dei rapporti, ho avuto occasione di interfacciarmi con una Autorità Portuale "S.p.A." e devo riconoscere di essermi trovato molto bene sia per chiarezza nei rapporti, rapidità nelle decisioni e ridotta burocrazia.

Il TDT, un tempo fiore all'occhiello del porto per i traffici container, ha pagato con la crescita dimensionale delle navi due "imbuti". Quello della strettoia del Marzocco, con fondali ancora oggi limitativi, e quello dei ponti mobili sul breve canale tra i Navicelli e la Darsena, sia per la ferrovia che la strada. Quali i più sentiti limiti? E in che tempi entrambi potranno essere risolti secondo la pianificazione dell'AdSP?

Le limitazioni più penalizzanti per il traffico contenitori sono sicuramente la strettoia del Marzocco ed il ridotto pescaggio; questo preclude Livorno ai servizi diretti sia con il Medio Oriente che con l'Estremo Oriente perché operati con navi troppo grandi per il nostro porto.

Vintage 2020: the “wine cellar” is ready

www.ggori.com

Il vostro partner logistico di fiducia. Sempre più globale...

Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.

AEO

C-TPAT
Customs-Trade Partnership Against Terrorism

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI
Wine and spirits logistics

L'auspicio è che nel 2023, a seguito del completamento dei lavori del microtunnel ed allargamento del canale del Marzocco a 120m, si possa ottenere un sensibile miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione che consenta l'ingresso e l'uscita notturna delle "grandi" navi.

Per il resto dobbiamo attendere la Darsena Europa.

Nell'incontro in Fortezza Vecchia per l'arrivo della "CMA CGM DALILA" sia Giulio Schenone per GIP sia Paolo Lo Bianco per CMA CGM hanno confermato l'impegno per il TDT e il traffico con gli USA: ma anche sottolineato che i porti concorrenti corrono e bisogna accelerare. La Darsena Europa dovrebbe essere la risposta: ma i tempi previsti sono sufficienti?

In base alle ultime indiscrezioni, la Darsena Europa potrebbe iniziare le operazioni commerciali nel 2027.

È una tempistica stretta, ma realistica.

In questo frattempo dobbiamo "stringere i denti" cercando di mantenere e possibilmente incrementare il nostro traffico.

In attesa della Darsena Europa, si sta lavorando finalmente sul microtunnel con l'obiettivo di fondali ad almeno 13 metri. Basteranno per le nuove navi in arrivo? E sarà possibile mantenere i fondali della Darsena alla giusta profondità se ad ogni apertura delle porte vinciane arriva altro fango?

Il fondale di 13m è appena sufficiente per alcuni servizi che scalano il porto.

Sarebbe auspicabile un aumento di almeno 1 o 2 metri a partire dall'imboccatura Sud del porto fino alla Darsena Toscana.

Questo non solo per il traffico containers ma anche per le altre tipologie di traffico, il cui naviglio sta crescendo sia in dimensione che soprattutto in pescaggio.

Si tratterebbe di un investimento che non andrebbe "perduto" una volta realizzata la Darsena Europa.

Le porte vinciane sono generalmente chiuse e pertanto l'apporto di sedimenti dallo scolmatore è abbastanza limitato.

La parte più importante dei sedimenti presenti alla radice della Darsena Toscana risalgono al periodo in cui le porte erano ancora costantemente "aperte".

A.F.

Il primo stadio delle vasche di colmata a mare del TDT.

Come funziona il terminal

TDT è un container terminal equipaggiato con 6 gru di banchina con sbraccio di 48,5m e portata massima di 60t sotto spreader e 90t al gancio, mentre le aree di stoccaggio sono asservite da 13 RTG e 11 Reachstacker per contenitori pieni.

Il terminal ferroviario è asservito da n.2 RTG dedicate che possono operare su tutti i binari del fascio per una maggiore flessibilità e produttività nello scarico/ricarico dei treni.

Grazie ai 13 servizi di linea regolari operati dai maggiori armatori mondiali, TDT è in grado di collegare il porto di Livorno al Mediterraneo Orientale ed Occidentale, il Nord Africa, il West Africa, il Centro America ed i Caraibi, il Golfo del Messico, gli Stati Uniti Orientali ed Occidentali ed il Canada.

Le navi più grandi accolte dal terminal hanno una capacità di 8.750 TEUs ed una lunghezza di 335m (servizio AL6/Amerigo).

I collegamenti ferroviari disponibili riguardano principalmente i mercati dell'Italia Centrale e del Nord-Est con partenze/arrivi giornalieri da e per Rubiera, Padova e Dinazzano.

Le operazioni di ricezione/consegna dei contenitori via strada sono supportate da una infrastruttura dedicata denominata "Accettazione" dove gli autisti possono parcheggiare e svolgere tutte le operazioni necessarie per l'accesso al terminal grazie a dei totem interattivi automatizzati collegati al sistema informativo di TDT ed al TPCS del porto di Livorno.

	Service Name	Vessel provider	Carriers	Port rotation	Frequency
1	New Tyrrhenian Express (TYX)	CMA CGM (3)		Marsaxlokk, Catania, Livorno (aka Livorno), Salerno, Napoli, Marsaxlokk, Tripoli (Libia), Sousse, Marsaxlokk	Weekly
2	MGX	Hapag Lloyd (7)	HL – ZIM	Leghorn (aka Livorno), Genoa, Barcelona, Valencia, Cartagena (Col), Kingston, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Caucedo, Malaga, Valencia, Leghorn (aka Livorno)	Weekly
3	MedCar	CMA CGM (4), Marfret (2)	CMA CGM, MARFRET – X PRESS FEEDERS	Algeciras, Marsaxlokk, Leghorn (aka Livorno), Genoa, Marseille, Barcelona, Valencia, Pointe a Pitre, Fort-de-France, Caucedo, Cartagena (Col), Kingston, Houston, Veracruz, Manzanillo (Pan), Moin, Cartagena (Col), Algeciras	Weekly
4	MPS – MCPS	Hapag Lloyd (8) – Hamburg Sud (2)	HL – HS	Tanger Med, Valencia, Leghorn (aka Livorno), Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Cartagena (Col), Puerto Quetzal, Manzanillo (Mex), Long Beach, Oakland, Seattle, Vancouver, Oakland, Manzanillo (Mex), Manzanillo (Pan), Cartagena (Col), Tanger Med	Weekly
5	MCA	Hapag Lloyd (6)	HL, CMA CGM, MAERSK LINE	Salerno, Leghorn (aka Livorno), Genoa, Fos, Algeciras, Tanger Med, Vigo, Saint John, Montreal, Tanger Med, Sagunto, Salerno	Weekly
6	LEX	Hapag Lloyd (4)	HL-UFS-ONE- Arkas-EMES -CMA CGM	Leghorn (aka Livorno), Genoa, Civitavecchia, Salerno, Piraeus, Alexandria, Damietta, Beirut, Mersin, Iskenderun, Nemrut Bay, Piraeus, Leghorn (aka Livorno)	Weekly
7	WEST ITALY FEEDER SERVICE, TMX1	UFS	UFS, HL, CMA CGM, X-PRESS, METZ	Genoa, Leghorn (aka Livorno), Catania, Naples, Leghorn (aka Livorno)	8 Days
8	MEX	GRIMALDI ACL (5)		Valencia, Sete, Marsiglia, Genova, Livorno (aka Livorno), Salerno, Casablanca, Dakar, Abidjan, Lome, Cotonou, Lagos, Valencia	10 Days
9	TYR – MFS	ZIM (1), COSCO (1)	ZIM, COSCO, DIAMOND LINE	Ashdod, Haifa, Fos, Genoa, Leghorn (aka Livorno), Naples, Ashdod	forthnightly
11	MEDCAN	MELFI MARINE		Leghorn (aka Livorno), Genoa, Barcelona, Valencia, Setubal, Halifax, Mariel, Leghorn (aka Livorno)	21 days
12	MEDNAF	CMA CGM (4)		Leghorn, Genoa (GPT), Marseille, Barcelona, Tanger Med, Mostaganem, Djen Djen, Alger, Skikda, Annaba, Bejaja, Oran, Leghorn	Weekly
13	AL6-AMERIGO-MENA-ATM1-ZCI	Hapag Lloyd (3), CMA CGM (2), OOCL (1)	HL, CMA CGM, YML, ONE, COSCO, OOCL, ZIM	Algeciras, Leghorn, Genova, Fos, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk (incl. Portsmouth), Savannah, Miami, Algeciras	Weekly

Le operazioni di ricezione/consegna dei contenitori via strada sono possibili tutti i giorni dal lunedì al venerdì dalle ore 07:30 alle 24:00 ed il sabato dalle 07:30 alle ore 13:30 e sono assistite da personale dedicato sempre presente.

Il numero medio di camion che viene gestito giornalmente è di circa 700.

Particolare attenzione è rivolta alle operazioni di controllo delle merci grazie ad un'area interna dedicata di circa 17.000m^2 con 70 prese per contenitori frigoriferi e personale dedicato tutti i giorni della settimana.

TDT è in grado di mettere a disposizione la merce il giorno successivo a quello della richiesta al fine di ridurre al minimo i tempi di inoltro della stessa verso i mercati di destinazione.

Inoltre, essendo TDT un operatore certificato AEO (Operatore Economico Autorizzato), i clienti possono beneficiare di una riduzione dei controlli doganali, una riduzione dei dati per le dichiarazioni di entrata ed uscita delle merci, una priorità per lo sdoganamento ed altri vantaggi.

Il terminal è anche dotato di un reparto general cargo con aree e mezzi dedicati per le attività di consolidamento della merce su contenitori fuori-sagoma e per la gestione dei break bulk.

Parlando di personale, TDT ha un organico diretto di circa 270 dipendenti e circa 200 indiretti per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali.

TDT è certificata ISO 9001:2015 (Sistema di Gestione per la Qualità), ISO 14001:2015 (Sistema di Gestione Ambientale), ISO 45001:2018 (Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro) e ISO 37001:2016 (Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione).

TDT ha istituito un Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs 231/01, è conforme all'ISPS Code (Codice Internazionale di Sicurezza Marittima), e ha ottenuto lo status di Operatore Economico Autorizzato AEO (full) garantendo una riduzione e snellimento dei controlli doganali per un più veloce inoltro della merce.

TDT ha adottato dal 2012 un proprio Codice Etico e redige dal 2018 il Report di Sostenibilità secondo i principi del GRI.

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

La prima toccata del servizio AMERIGO

La fullcontainer CMA CGM "Dalida".

LIVORNO – Con moto uniformemente accelerato, il Terminal Darsena Toscana ha ripreso a giocare le sue valide carte per superare la crisi dei traffici legata alle devastanti conseguenze della pandemia. È stato pertanto simbolico l'attracco a giugno al terminal della prima nave del servizio marittimo AMERIGO operata dall'armatore CMA CGM, la fullcontainer "Dalida".

Per fornire alcune indicazioni sul servizio, in occasione dell'attracco alle 11 del 10 giugno scorso si è tenuta alla sala Ferretti della Fortezza Vecchia una breve cerimonia con i rappresentanti dell'armatore e le Autorità locali. Per l'armatore era presente l'amministratore delegato della società Paolo Lo Bianco. Per il terminal ha presentato il servizio Giulio Schenone, amministratore delegato di GIP, uomo che è stato sempre vicino al TDT anche nei momenti più difficili. Per l'Autorità Portuale ha portato il il suo saluto il presidente Luciano Guerrieri e per il Comune ha parlato l'assessore Barbara Bonciani. In veste di presentatore e moderatore il dottor Marco Casale, direttore di Port News Magazine - l'house horgan dell'AdSP livornese - e responsabile della comunicazione del sistema ha sottolineato a sua volta l'importanza della ripresa dei collegamenti regolari con il Nord America Atlantico. Di seguito poi un vermouth e la consegna del crest al comandante della "Dalida".

La nave che ha aperto il servizio con gli USA a Livorno, la "Dalida" è stata costruita nel 2011, è lunga 334 metri, larga 43 al baglio massimo e pesca intorno agli 11 metri. Appartiene alla precedente generazione delle fullcontainers della società francese - le ultime hanno già in essere la propulsione mista ibrida - ed ha operato quasi sempre sulle linee del Nord America. Il servizio rientra nella nuova versione che precedentemente operava da Genova e la Spezia; quest'ultimo scalo sostituito appunto da Livorno nell'ambito dell'Alleanza che comprende altre cinque (più una) società.

Giulio Schenone e Marco Mignogna durante la cerimonia (da sx).

WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

Global Service srl

REVAMPING GRU

FULL RENTAL

MANUTENZIONE BANCHINE

PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI
VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

SEDE OPERATIVA

PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24

PER APPROFONDIRE IL CANALE DEL MARZOCCO A LIVORNO

Microtunnel, adesso si fa sul serio

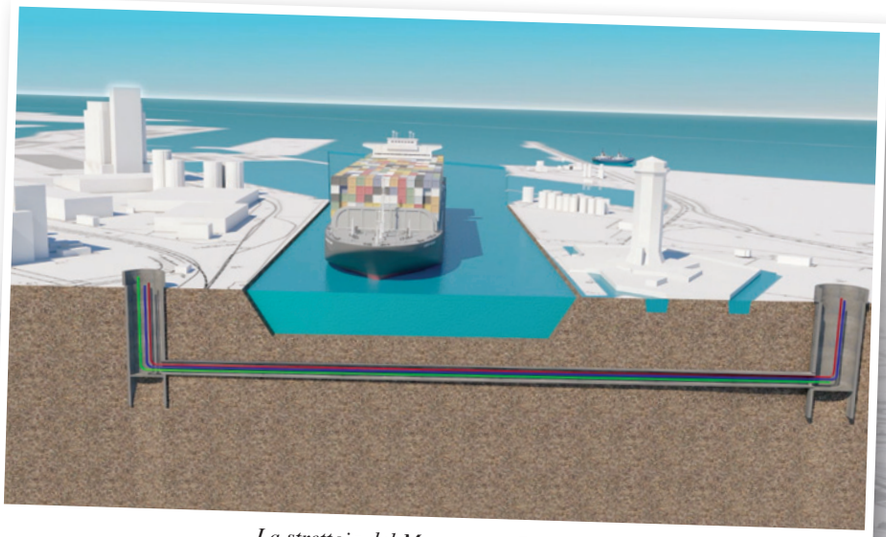
LIVORNO – C'è anche una buona notizia per il porto labronico, se vogliamo guardare il bicchiere mezzo pieno: i lavori per il microtunnel sulla strettoia del Marzocco - la strozzatura che limita il pescaggio delle navi a 11 metri come massimo - sono ripresi a pieno ritmo e si cominciano ad intravedere anche i successivi passi per mettere in funzione la "talpa" meccanica che scaverà il settore orizzontale, lungo ben 240 metri per unire i due pozzi verticali dalla calata del Magnale alla sponda della torre.

Come noto, i lavori furono sospesi - oltre un anno e mezzo fa - perché il pozzo sul Magnale si allagò, causa una falda freatica ignorata. Ne è seguito un contenzioso con la ditta che aveva vinto la gara, che sosteneva essere il progetto non adeguato. Ci sono volute lunghe trattative e un nuovo progetto che ha portato a "incamiciare" il pozzo per renderlo impermeabile. Dai giorni scorsi il pozzo, che era stato riempito di terra e pietre per consolidarsi, è in fase di svuotamento. E allo scopo è stata montata una gru adatta all'opera, con tutti gli accorgimenti anche per garantire la sicurezza del personale.

Occorrerà circa un mese per svuotare completamente il pozzo del Magnale ed avere la garanzia della sua tenuta alle infiltrazioni d'acqua. Che nell'area interessata sono notevoli, trattandosi di terreno paludoso, un tempo addirittura sommerso. Il crono-programma prevede che subito dopo l'estate, probabilmente a metà settembre, potrà essere montata la "talpa" per cominciare il tunnel orizzontale sotto il canale. Se non si verificheranno altri intoppi il tunnel dovrebbe collegare i due pozzi verticali entro l'anno o al massimo i primi del 2022.

A quel punto subentrerà l'ENI che dovrà eliminare gli attuali tubi tra le due sponde - che limitano appunto il pescaggio delle navi - e trasferirli nel tunnel. Un lavoro anche questo delicato, che dovrebbe concludersi in maniera definitiva entro il 2022. Consentendo così l'accessibilità in Darsena Toscana e nel canale industriale a navi con pescaggio fino a 13 metri in tutta sicurezza.

Parallelamente proseguono anche i lavori di riprofilatura della sponda Nord della strettoia, per portare la sua larghezza dagli attuali 65/70 metri ad almeno 90 metri; garantendo così il passaggio in piena sicurezza anche alle grandi fullcontiners.



La strettoia del Marzocco – Rendering.

L'ANALISI DEL VICEPRESIDENTE DELL'INTERPORTO ANGELO ROMA

Darsena Europa, il punto

Il profilo di bonifica per il nuovo ingresso e i vari stadi dell'operazione - Finanziamenti già accesi e la parte dei gestori

Angelo Roma

LIVORNO – Nel 2018, prima della bufera pandemica, è iniziato nel porto di Livorno un progetto di bonifica, con un investimento totale di circa 900 milioni / 1 miliardo di euro: obiettivo un nuovo ingresso al porto con 2 nuovi frangiflutti, 3 km di nuovi moli, 2 grandi nuovi terminal, 2 milioni di metri quadrati, pescaggi fino a 20 metri ed un nuovo canale in grado di ospitare super navi di ultima generazione (MGX 24). L'ingegner Pribaz, che segue da anni il progetto ci ha cortesemente fornito alcuni dei dati che riferisco.

Un potenziale investitore potrà partecipare attraverso uno schema di project financing. Una volta completata l'opera, Livorno sarà in grado di offrire ampie aree e strutture all'avanguardia per carichi nuovi ed esistenti. Le attività attualmente svolte nell'attuale porto commerciale verranno trasferite sulla Piattaforma Europa con notevoli benefici anche ambientali.

PRIMA FASE fanghi e dragaggio: Costruzione del terminal container (verrà realizzata l'infrastruttura per le operazioni di carico / scarico merci containerizzate); delle sue dighe di protezione e della nuova imboccatura del porto con l'approfondimento dei fondali fino a meno 20 metri.

Il Terminal container avrà una superficie totale di 800.000 m^2, una lunghezza di banchina di 1400 metri, una superficie terminale di 620.000 m^2, ed una capacità massima di 1,6 milioni di TEUs.

La profondità di dragaggio del progetto sarà all'inizio di meno 16 metri ed alla fine di meno 20 metri (da tenere presente che gli ultimi studi di fattibilità danno alle New Generation IIB un pescaggio medio di 16,5 metri). Alla fine, sarà disponibile anche un collegamento ferroviario elettrificato, pronto per ospitare treni di lunghezza 750 metri, direttamente collegato alla ferrovia nazionale (ferrovia tirrenica).

Terminal Autostrade del Mare e parte operativa della SECONDA FASE della Piattaforma Europa: premesso che le infrastrutture partiranno solo dopo aver completato la prima fase la superficie totale sarà di 900.000 m^2, di cui 700 mila di superficie del Terminal, e 4 pontili ciascuno lungo di 300 metri. Il pescaggio sarà di meno 10,5 metri.

Il finanziamento già garantito di 550 milioni (50 Milioni € + 200 Milioni € dello Stato + 200 Milioni Regione Toscana e 100 Milioni di € dall'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale) coprirà con circa 400 milioni, il 100% dei costi della nuova infrastruttura di ingresso al porto relativa ai frangiflutti e dragaggi. I lavori pubblici inizieranno entro il 2022.

I restanti 150 milioni di finanziamento pubblico + i 350 previsti per l'investitore privato che sarà responsabile dello sviluppo dell'infrastruttura e delle attrezzature del Terminal, occorreranno per portare a termine l'opera, prevista entro il 2026.

Ultima annotazione: la durata della concessione sarà proporzionale al piano d'investimento.

Angelo Roma

MARITIME SOLUTIONS
since 1895

NERI
1895

WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

ZAKI.IT

GRIMALDI LINES

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

125
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • http://cargo.grimaldi-lines.com