

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.

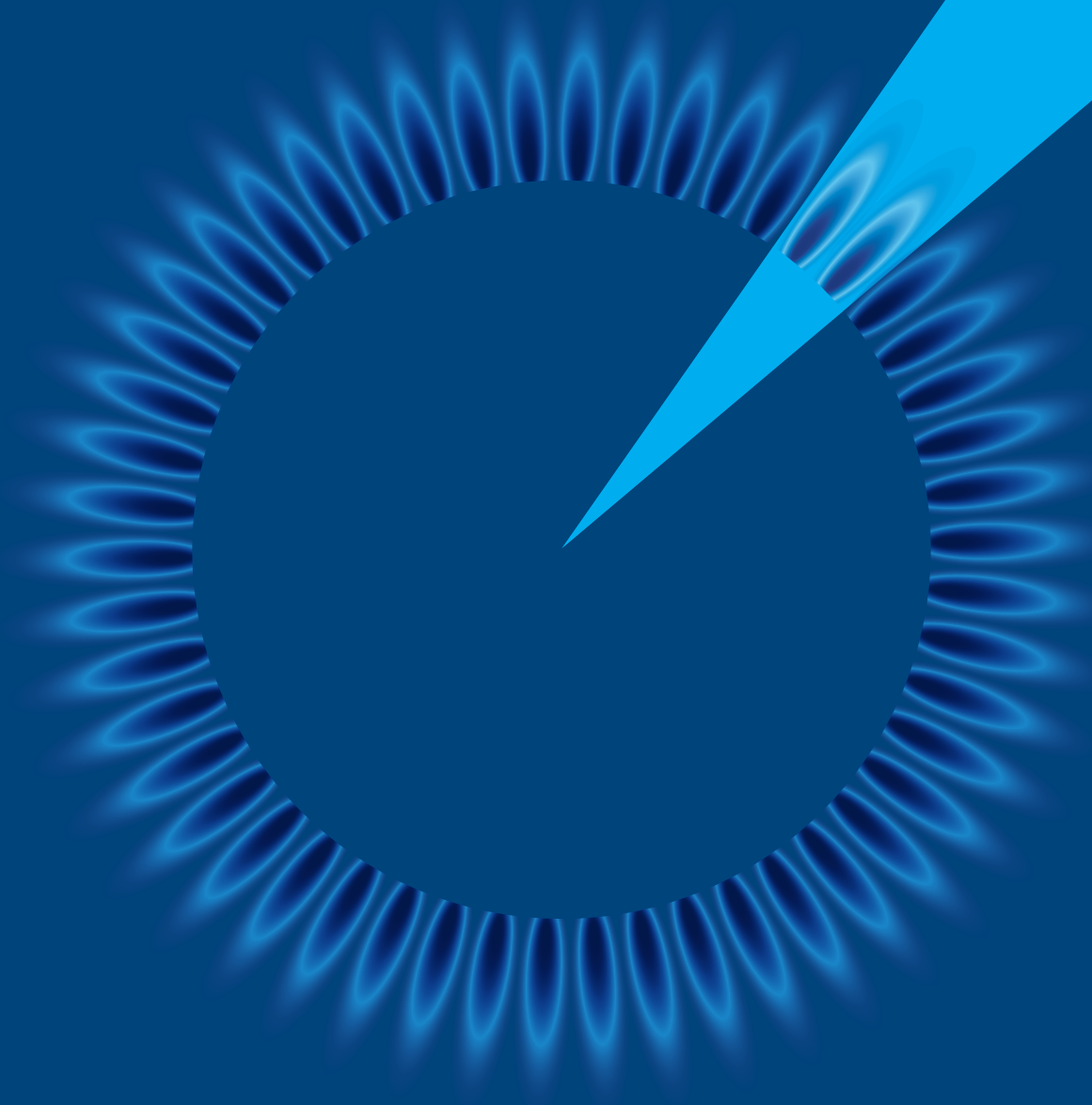


*Quattro "sistemi"
per fare sistema
nel Tirreno*

DICEMBRE 2018

Un contributo alla sicurezza energetica del Paese

4%



OLT Offshore LNG Toscana, le cui quote azionarie sono divise tra due importanti operatori nel settore dell'energia, Uniper Global Commodities (già E.ON Global Commodities) ed Iren, è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". Il Terminale, che trasforma il gas naturale liquefatto riportandolo allo stato gassoso, è permanentemente ancorato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa ed è connesso alla rete nazionale dei gasdotti di Snam Rete Gas. La versatilità operativa del Terminale ed il suo design rendono possibile la futura attività di bunkeraggio del GNL. **Il Terminale OLT, che ha una capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di Standard metri cubi annui, pari a circa il 4% del fabbisogno nazionale, fornisce un contributo alla sicurezza energetica del Paese.**

oltoffshore.it



SOMMARIO

- 5 L'idea dello "Smart Port Index"
- 7 L'intervento di Corsini a Napoli
- 9 La bozza di "Position paper" sul sistema dei sistemi portuali
- 11 La Pianificazione portuale "green" secondo Assoporti
- 13 A Piombino il "sistema" tra gruppi di Genova e Livorno
- 15 Crociere nel Tirreno, un business con il boom
- 17 Il gas GNL tra presente e futuro
- 19 La direttiva della UE sui rifiuti dei traghetti
- 21 La foce armata dello scolmatore dell'Arno

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

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° 4 del 16 Gennaio 2019 - P.I. 45%

Un Quaderno e i suoi perché

Per la fine dell'anno, ogni anno, è obbligatorio fare i bilanci. Ed è facoltativo, ma anch'esso abbastanza consueto, presentare la gamma delle speranze per l'anno nuovo. Noi scontiamo l'isteresi tra il buttar giù queste note, le esigenze di tempi lunghi della tipografia e quelle altrettanto lunghe - e per noi ingiustificabili - delle poste. Ci scusiamo con voi lettori se questo Quaderno di dicembre vi arriverà a feste finite.

Dopo questa doverosa premessa, dobbiamo spiegarvi titolo e tematiche che trovate nelle prossime pagine. In tutta coscienza non ci sentiamo di fare un bilancio generale della portualità e dello shipping. Sia perché altri e di più gran respiro - a cominciare dagli istituti internazionali di ricerca - l'hanno fatto molto meglio partendo da parametri cui noi non abbiamo alcun accesso diretto: sia perché i bilanci di un anno sono sempre molto personali, per gli individui ma anche per le aziende e per i settori. C'è chi vince e chi perde indipendentemente dai "trend"; e qualche volta anche indipendentemente dalle capacità e dall'impegno. Recita una vecchia, sboccata battuta della saggezza partenopea:

*Chi n'esce poveriello o sfortunato
ci piovono c...i in c...o
anche se sta assettato...*

Spero ci perdoniate la "licenza poetica" qui sopra. Sdrammatizziamo, siamo alla fine di un anno difficile e alle soglie di un altro che si presenta con molte incognite. Sorridere, anche se c'è un'amarezza di fondo, fa bene alla salute.

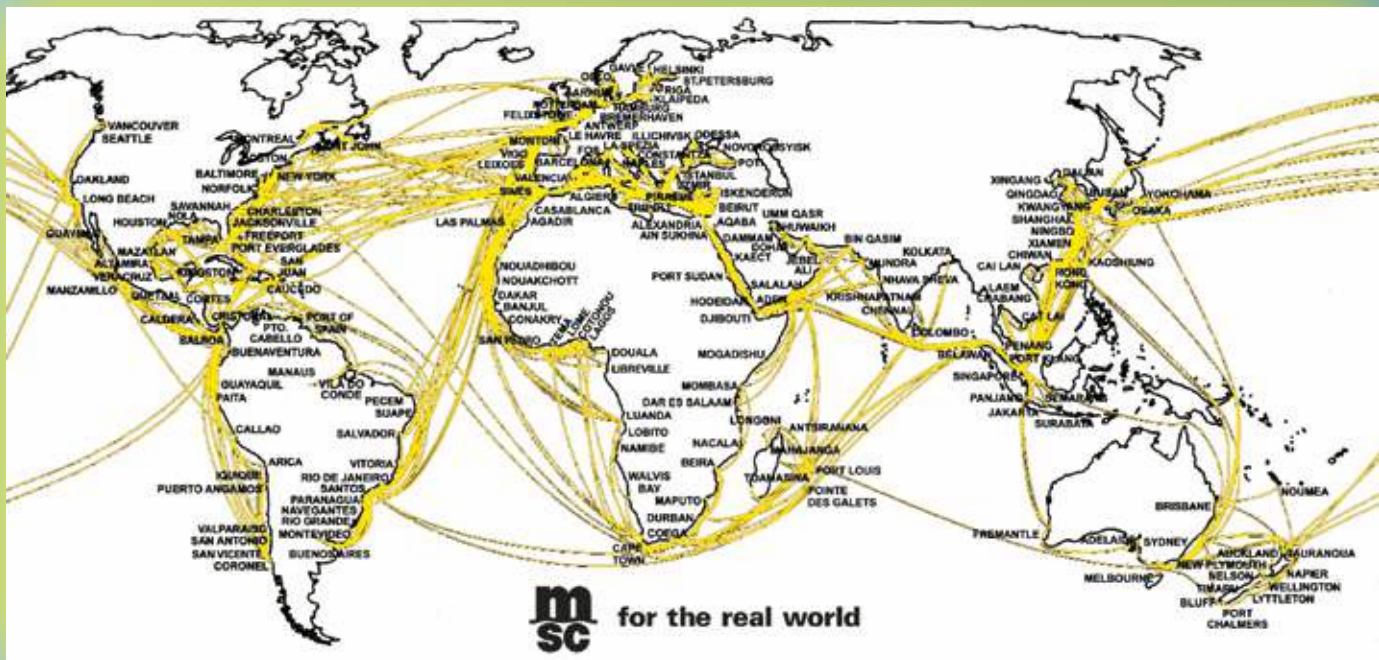
Torniamo alle tematiche del Quaderno. Ci siamo occupati più volte della portualità italiana a fronte della "riforma della riforma", esprimendo le preoccupazioni per il ritardo con il quale il sistema Italia dei porti faccia davvero sistema, come peraltro la riforma Delrio prevedeva. I risultati delle elezioni politiche del 2017 ci hanno messo la loro parte; ma che gli organi centrali dei ministeri interessati - il MIT per primo - facciano fatica a coordinare le tante istanze dei quindici sistemi portuali anche solo nel campo delle grandi infrastrutture, non aiuta certo lo sviluppo. In questa chiave, ogni idea che porti a un reale coordinamento per noi è da coltivare. Come sarebbe da coltivare anche una chiarezza su alcuni dei programmi - o diktat, secondo i critici - che l'Unione Europea ha varato da tempo per i porti "green" e che invece fanno fatica a crescere per gli eccessi della burocrazia italiana, infinita sovrapposizione delle competenze, e alla fine la costante minaccia di incorrere negli strali di una magistratura che certo fa il proprio dovere, ma in tempi che sono del tutto inadeguati alle esigenze del mercato.

Proprio per questo, diamo molta attenzione in queste pagine al progetto di un "accordo di sistema" nato qualche settimana fa da una proposta dell'Auto-rità del Tirreno settentrionale, e sottoscritto - almeno in bozza - da quelle della fascia ligure e tirrenica, da Genova a Civitavecchia. Qualcosa di simile era già stato avviato in Adriatico e ne abbiamo dato atto ai promotori. Il "sistema dei sistemi" tirrenico-liguri dovrebbe investire comparti come i contenitori, i ro/ro, le crociere, ma anche la logistica di collegamento. Al momento è una proposta. Annaffieremo il seme appena piantato nella speranza che diventi pianta, concreta e rigogliosa. Per l'ultimo dell'anno, dicono i saggi sperare non è solo un diritto. È un dovere.

Antonio Fulvi



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

PER VALUTARE L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA APPLICATA ALLE BANCHINE

L'idea dello “Smart Port Index”

NAPOLI – Era stato annunciato l'anno scorso, con una serie di anticipazioni. L'hanno chiamato “Smart Port Index”, un indice per misurare, confrontare e valutare il grado di innovatività tecnologica, ambientale e operativa dei porti italiani, europei, e del Mediterraneo Occidentale”. È questa l'idea che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale di Stefano Corsini ha proposto di lanciare per rispondere alle sfide dell'industria 4.0. Ad anticiparne i contenuti durante la Naples Shipping Week della scorsa estate è stato lo stesso presidente Corsini durante l'intervento introduttivo alla sessione promossa dalla Port Authority e dedicata agli smart ports. «Le infrastrutture portuali non sono soltanto fisiche - ha dichiarato Corsini in apertura di intervento - oggi l'innovazione estende i confini del concetto stesso di pianificazione portuale, portando a un nuovo livello di attenzione il tema dello sviluppo delle infrastrutture, delle reti, e dei servizi». Per il numero uno dei porti dell'Alto Tirreno un Piano Regolatore del Sistema Portuale degno di tale nome non può più prescindere da un assessment tecnologico approfondito. «Se le scelte sulle infrastrutture fisi-

che si pongono su un orizzonte temporale di 20, 30 o più facilmente 50 anni - ha aggiunto - è necessario incorporare in quelle scelte una valutazione su quali tecnologie saranno disponibili come minimo tra 5 o 10 anni».

Per questo motivo la Port Authority ritiene che lo “Smart Port Index” possa essere un valido strumento di supporto decisionale: «Servono nuovi indicatori di performance di sistema, non legati esclusivamente al livello di accessibilità, utilizzo, sicurezza delle infrastrutture, ma in grado di stabilire il grado di connettività, disponibilità e accessibilità delle informazioni, delle reti, delle piattaforme e della sensoristica distribuita che converge verso il Port Monitoring di nuova generazione», ha concluso allora Corsini. Poi il 19 ottobre, l'Autorità di Sistema Portuale e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (Cnit) hanno ospitato, per la prima volta in Italia, la dimostrazione pubblica della guida autonoma in una infrastruttura IoT, quella appunto del porto di Livorno. È stata un'occasione importante per cominciare a riempire di contenuti l'indice degli smart port.



Nella foto: Il Dubai DP World containers con le soluzioni per il massimo dell'efficienza a livello mondiale.



Nella foto: Uno studio-proposta per il futuro terminal crociere del porto di Livorno.

Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.

Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.

I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it – www.todelta.it

SULLA PROPOSTA IN SEDE NAZIONALE DELLO "SMART PORT INDEX"

L'intervento di Corsini a Napoli

Ecco il testo dell'intervento pronunciato dall'ingegner Corsini alla Naples Shipping Week, in apertura della sessione "Il porto smart naviga lungo le rotte digitali globali", a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Le infrastrutture portuali non sono soltanto fisiche. Un porto non è fatto solo di dighe, fondali, banchine e piazzali ma di reti tecnologiche in grado di comunicare con navi, treni, veicoli connessi. L'elemento "innovazione" estende i confini del concetto stesso di pianificazione portuale, portando a un nuovo livello di attenzione il tema dello sviluppo delle infrastrutture, delle reti e dei servizi.

Oggi la rivoluzione dell'industria 4.0 e della connettività pervasiva pone gli scali portuali nazionali di fronte a sfide inedite. Un Piano Regolatore del Sistema Portuale degno di tale nome non può più prescindere da un assessment tecnologico approfondito. Se le scelte sulle infrastrutture fisiche si pongono su un orizzonte temporale di 20, 30 o più facilmente 50 anni, è necessario incorporare in quelle scelte una valutazione su quali tecnologie saranno disponibili come minimo tra 5 o 10 anni.

Le nuove "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale", emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel marzo del 2017, purtroppo ignorano ancora completamente tali aspetti. Per questo nelle sedi istituzionali appropriate ci faremo promotori di una proposta per la costruzione di una metodologia condivisa, che sia in grado di incorporare nella pianificazione portuale gli assessment tecnologici.

Questa proposta può fare leva sull'art. 4-bis della legge 84/94 (introdotto primo comma dell'art. 5 del dlgs. 169 del 4 agosto 2016), sulla base del quale la pianificazione del sistema portuale deve ora essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica ed ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia. Si tratta di una novità importante.

Soluzioni digitali - già disponibili oppure in via di sviluppo come il 5G - consentono di "aggiustare il tiro" nelle scelte



Stefano Corsini

d'infrastrutturazione, razionalizzano la produttività degli investimenti pubblici, in definitiva liberando risorse per uno sviluppo sostenibile.

Il porto è un testbed naturale per testare e dimostrare il funzionamento e la rispondenza agli standard di una molteplicità di tecnologie del cluster ICT (Sensoristica, Internet of Things ma anche green solutions), che possono poi avere un impatto sul sistema portuale, e che, in generale, rendono il porto attrattivo per soggetti industriali di livello internazionale.

Anche al fine di avere degli strumenti più utili per la gestione del porto

in termini di "Bilancio portuale", inteso non in senso strettamente economico, ma come valido strumento di supporto decisionale, servono nuovi indicatori di performance di sistema, non legati esclusivamente al livello di accessibilità, utilizzo, sicurezza delle infrastrutture, ma in grado di stabilire il grado di connettività, disponibilità e accessibilità delle informazioni, delle reti, delle piattaforme e della sensoristica distribuita che converge verso il Port Monitoring di nuova generazione.

Per questo l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale lancia oggi l'idea di costruire - assieme ad altri porti italiani europei e del Mediterraneo occidentale - uno Smart Port Index: uno strumento condiviso per misurare, confrontare, valutare ex ante ed ex post il grado di innovatività tecnologica, ambientale, operativa.

La nostra volontà è di definire metodi, contenuti e partenariato dello Smart Port Index, al fine di portarlo all'attenzione dell'Organizzazione dei Porti Europei (ESPO) in occasione della Conferenza annuale che nel 2019 si terrà a Livorno.

L'esperienza delle reti di città, che hanno saputo collaborare e condividere lo strumento dello Smart City Index per dare una "metrica" all'innovazione, è un importante punto di riferimento anche per i sistemi portuali. Occorre cominciare da quanto di buono fatto in questo campo dall'European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities per fissare assieme un'agenda comune che estenda l'esperienza vincente delle smart cities alle specificità delle città portuali.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Petergraf



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

La bozza di “Position paper” sul sistema dei sistemi portuali

La ricerca di una serie di punti di interesse comune per arrivare a un “sistema” dei quattro sistemi portuali coinvolti nella proposta Corsini è alla base di una bozza preliminare di “Position paper” all’esame dei presidenti Di Majo, Roncallo e Signorini. Ne riportiamo un estratto, sottolineando come il riferimento sia il piano strategico nazionale della portualità e logistica dell’agosto 2015 che ha tra le finalità “migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell’intermodalità del traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto ed all’accorpamento delle Autorità portuali esistenti”.

Con questa ed altre premesse sostanziali, la bozza di partenza del “Position paper” propone che le parti - ovvero le quattro Autorità di sistema - convengano quanto segue.



Stefano Corsini



Francesco Di Majo



Carla Roncallo



Paolo Emilio Signorini

- individuare ed implementare strumenti di governance comuni volti ad indirizzare verso l’efficienza complessiva di sistema la pianificazione e programmazione delle Autorità di cui al presente documento;
- migliorare la competitività dei rispettivi sistemi portuali anche a partire dall’analisi e monitoraggio congiunto dell’andamento dei traffici, tenendo conto della particolare specializzazione settoriale (es: crociere, Autostrade del Mare, containers, rinfuse, auto ecc.) di ciascun porto;
- rafforzare e sviluppare gli assi trasversali dell’Italia centro-settentrionale esistenti o in fase di completamento, anche in relazione ai collegamenti con l’entroterra e con le altre Regioni dell’Italia centrosettentrionale;
- promuovere una piattaforma strategica comune a scala di macro regione Nord Tirreno-Ligure che possa configurare potenzialità tali da porsi come alternativa di attrattività dei traffici commerciali alle grandi piattaforme dell’Europa del nord; instaurare una relazione quotidiana tra le Segreterie tecnico operative delle due Autorità di sistema portuale, attraverso gruppi di lavoro interdisciplinari o il supporto dei rispettivi dirigenti o esperti a iniziative in materia, ad esempio, di infrastrutture o di insediamento e gestione dei traffici, con il fine di potenziare l’efficienza e l’efficacia della singola Autorità e conseguire condizioni di omogeneità procedurale, tariffaria, regolamentare, dei servizi e di parità di trattamento degli operatori.
- Nel sopracitato ambito, in particolare: i) realizzare un sistema di scambio di informazioni e analisi tariffarie per quanto attiene i diritti portuali di imbarco e sbarco per merci e passeggeri; ii) condurre approfondimenti in materia di società di servizi di interesse generale, al fine di valutare l’incidenza sugli operatori portuali di costi e tempi dei servizi, con l’obiettivo di migliorare l’offerta complessiva; iii) Promuovere la condivisione delle informazioni e la coerenza delle opzioni nella redazione dei rispettivi piani di sviluppo infrastrutturale; iv) Stabilire un meccanismo di “business communication” e di scambi di “best practices” nel settore delle operazioni portuali;
- generare nuove opportunità di sviluppo e crescita per i territori di riferimento e per le imprese che vi operano, contribuendo in tal modo a un progressivo incremento dei livelli occupazionali;
- implementare programmi condivisi di ricerca, innovazione e sperimentazione volti a incrementare i livelli di competitività ed efficienza nell’organizzazione del lavoro, nelle tecnologie, nelle strutture ricettive, nell’organizzazione e gestione delle aree, nonché nello snellimento delle pratiche doganali ed amministrative; sviluppare congiuntamente e omogeneizzare le scelte di cui al documento di pianificazione energetica ed ambientale di sistema portuale, in materia di interventi e

misure da attuare e relativa analisi costi-benefici, di modalità di coordinamento con la programmazione degli interventi infrastrutturali, di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati per valutarne l'efficacia.

- promuovere l'integrazione dei rispettivi sistemi di trasporto viario e ferroviario mettendo in connessione le aree produttive di riferimento con i nodi di scambio intermodale e condividendo la programmazione di corridoio;
- cooperare nella gestione delle relazioni con i gruppi armatoriali ai fini di un proficuo dialogo volto all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi offerti dalle Autorità in relazione ai ritorni sociali ed economici dei traffici portuali sia per lo Stato che per gli stessi armatori;
- Individuare congiuntamente proposte normative e regolamentari da condividere con il Ministero vigilante e/o le Regioni al fine di contribuire a migliorare la competitività dei sistemi portuali e logistici;
- Sviluppare progetti comuni in tema di infrastrutture e trasporti atti a conseguire finanziamenti nazionali ed europei, in particolare inerenti la rete TEN-T;
- Collaborare nell'attività di comunicazione e organizzare congiuntamente eventi e workshop inerenti agli obiettivi del

presente documento e, più in generale, ai temi attuali della portualità e della logistica.

Al fine di raggiungere gli obiettivi del presente accordo, le AdSP si impegnano a:

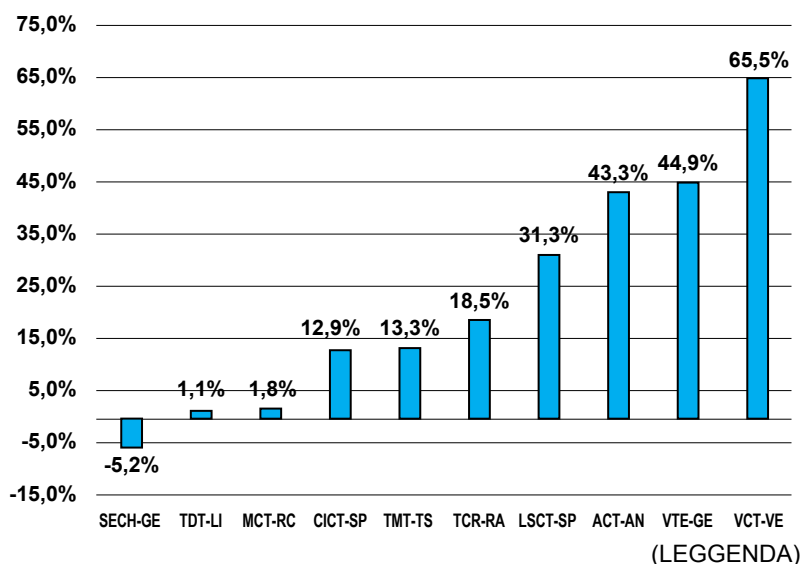
- Avviare da subito una stretta cooperazione istituzionale e tecnica;
- Istituire un Tavolo di lavoro permanente composto da personale delle due AdSP per il coordinamento delle attività comuni da intraprendere;
- Istituire un tavolo permanente di monitoraggio delle attività composto da:
 - I Presidenti delle AdSP di cui al presente Accordo;
 - I Segretari generali delle suddette AdSP;
 - Un rappresentante per ognuno delle Amministrazioni patrocinate.

Il Tavolo di monitoraggio si riunirà con cadenza almeno trimestrale e sarà presieduto dal Presidente dell'AdSP presso cui si terrà la riunione.

Nel corso delle riunioni sarà esaminato lo stato di avanzamento delle attività in essere di cui al presente Accordo e saranno sviluppate le linee di indirizzo per le attività da condurre nel periodo successivo.

Dal Centro Studi Fedespedit performance economico-finanziarie dei dieci principali terminal containers

ROE (Utile/perdita d'esercizio/Capitale proprio) al 2018. L'indice (Return on equity) pone a confronto il reddito netto d'esercizio con il capitale proprio investito nell'azienda ed esprime la capacità della gestione complessiva di remunerare il capitale investito nell'impresa da parte dei soci. Il ROE viene tipicamente confrontato con investimenti alternativi dotati di un minor margine di rischio (es. titoli di Stato). La differenza dei rendimenti è il cosiddetto «premio al rischio».



Società	Porto	Sigla
Adriatic Container Terminal	Ancona	ACT-AN
Porto Industriale Cagliari (Cagliari International Container Terminal)	Cagliari	CICT-CA
La Spezia Container Terminal	La Spezia	LSCT-SP
Medcenter Container Terminal	Gioia Tauro (RC)	MCT-RC
Terminal Contenitori Porto di Genova (Southern European Container Hub)	Genova	SECH-GE
Terminal Container Ravenna	Ravenna	TCR-RA
Terminal Darsena Toscana	Livorno	TDT-LI
Trieste Marine Terminal	Trieste	TMT-TS
Venezia Container Terminal	Venezia	VCT-VE
Voltri Terminal Europa	Genova	VTE-GE

La Pianificazione portuale “green” secondo Assoporti

In un approfondito documento di Assoporti, elaborato mesi fa con le firme del professor Massimo Deiana e di Angelo Giordano, è stata affrontata la problematica dei Porti verdi, con una serie di schede relative ai parametri di riferimento, le prospettive e lo stato dell'arte. Alla base di tutto alcune tavole di lavoro tematiche tra le quali riportiamo l'analisi relativa al necessario coordinamento tra le AdSP, così come proposto e discusso nell'ambito dell'Associazione.

SCENARIO DI BASE

Emerge la necessità di un ruolo attivo di coordinamento delle AdSP nella transizione energetica dell'area portuale e nel processo di decarbonizzazione dei trasporti.

Assoporti può creare (in cooperazione con MIT-STM/RAM) il quadro generale attraverso linee guida e un'attività consultiva ambientale portuale nel rispetto del quadro normativo nazionale e comunitario.

L'obiettivo di breve termine è la definizione di uno strumento qualitativo di pianificazione portuale rispettoso dei criteri di sostenibilità energetica ed ambientale (ovvero la standardizzazione di uno schema di Piano Energetico Ambientale scalabile e adattabile in base alle necessità, considerando lo stato dell'arte nelle diverse AdSP).

PS. Le ipotesi di partenza sono: il mercato, i livelli di efficienza operativa, l'implementazione di misure di mitigazione sull'impatto ambientale.

Assoporti/MIT-STM/RAM possono sviluppare gli strumenti operativi necessari per la trasformazione delle aree portuali in distretti produttivi tendenti a emissioni Zero. Attraverso la mappatura di iniziative, progetti e politiche di sviluppo sostenibile nei porti su scala mondiale, il gruppo di lavoro può supportare iniziative ed interventi tendenti alle principali azioni in tema di green port:

- approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili
- abbattimento delle emissioni di CO₂-equivalenti in atmosfera
- EMaaS - Electro Mobility as a Service all'interno delle aree portuali
- illuminazione pubblica a basso consumo/riqualificazione edifici Plus
- on-shore power supply e cold ironing
- sviluppo della rete infrastrutturale di carburanti alternativi e LNG

Capacità di sostenere una posizione italiana nel dibattito europeo su diversificazione tariffe (abbattimento tasse ancoraggio per navi virtuose).

Necessità di cabina di regia centrale, con risorse, per promozione e coordinamento di interventi integrati e in linea con SEN, il QSN, COP21 e politiche strategiche energetico/ambientali dell'Unione.

PRODUZIONE DI ENERGIA RINNOVABILE

Il consumo energetico nell'area portuale è molto vasto e fra-stagliato e fortemente legato all'infrastruttura centrale di rete, eppure sarebbe possibile disancorare in tutto o in parte l'area portuale dalla rete centrale e auto-generare parte (o tutto) il fabbisogno quotidiano da un mix di fonti rinnovabili. Chiaramente in ciò coinvolgendo la maggior parte della community portuale, trasformandola da consumatore passivo a produttore/consumatore - Prosumer.

Ciò dovrebbe avvenire installando nel circuito portuale una serie di impianti produttivi, sfruttando al massimo l'avanzamento tecnologico (e quindi il ridotto livello di sperimentabilità e costo di investimento, nonché il minore costo unitario dell'energia prodotta rispetto a quella acquistata). Le tecnologie disponibili e mature sono: i pannelli solari sui tetti e le facciate, le aree libere, i moli e le dighe foranee, le coperture dei magazzini, gli impianti mini eolici, le fuel cell e gli impianti geotermici a bassa entalpia. La scelta di batterie, generatori e inverter è fondamentale perché assicurano l'autonomia e la continuità della supply energetica.

IPOTESI DI LAVORO

MONITORAGGIO CONSUMI E EDIFICI NZEB

Le AdSP gestiscono aree industriali vaste e fortemente energivore per cui sarebbe necessario effettuare l'istantanea aggiornata dei consumi sia in termini energetici che in termini di conto economico dell'aggregato dell'area portuale tramite l'utilizzo di piattaforme IoT, strumenti di smart management energetico. Esse sono strumenti utilizzati nella fase di analisi dei processi di efficientamento e riconversione energetica degli edifici pubblici e residenziali (gli NZEB).

In pratica, si stabiliscono dei parametri di efficienza per i consumi di gas, energia, acqua e calore per settarli sugli edifici attraverso dei rilevatori IoT installati nei punti chiave degli edifici. Questi dialogano con gli input di consumo che fornisce l'equipment dell'edificio e li invia al cloud che a sua volta dialoga con la remote control room cui hanno accesso l'energy manager dell'AdSP e la sua squadra tecnica, analisti e manutentori.



SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO OGNI MERCOLEDÍ E SABATO

COLLEGAMENTO **LIVORNO / TUNISI / SOUSSE / SFAX**
ed altre destinazioni interne

ROTABILI CONTAINERS MAFIS

Via del Forte S. Pietro 6/8 – Livorno – Tel. 0586 883566
austral@austral.it – www.austral.it

A Piombino il “sistema” tra gruppi di Genova e Livorno

L'hanno definito, più d'una volta negli ultimi tempi, un tesoro infrastrutturale unico ma inutilizzato. È l'area industriale del porto di Piombino, come dal rendering che presentiamo, realizzata a spese dello Stato italiano quando sembrava dovesse ospitare il relitto della “Costa Concordia” (scippato poi ai piombinesi da Genova). Adesso finalmente c'è la notizia del prossimo sblocco delle più importanti iniziative presentate dai privati per l'area: il centro di demolizioni, refitting e trasformazione navale dell'ATI tra il gruppo Neri di Livorno e il Cantiere San Giorgio del porto di Genova; e l'area di assemblaggio e imbarco della nuova Pignone. Due iniziative che allo stadio operativo daranno lavoro ad almeno 200 persone e realizze-

ranno uno dei centri di sviluppo del lavoro specializzato più importanti d'Italia.

È stato lo stesso presidente della Regione Toscana Enrico Rossi a ricordare di recente che il sistema portuale del Tirreno settentrionale, quello che fa capo a Livorno, avrà dal nuovo centro operativo di Piombino uno dei poli di sviluppo più importanti della costa. Va anche ricordato che, in linea con i temi trattati da questo nostro Quaderno, la joint venture tra Neri e Cantieri San Giorgio del porto rappresenta un passo importante per la concretizzazione di atti e iniziative nel quadro del costituendo “sistema dei sistemi” dell'Alto Tirreno. Una buona notizia, ogni tanto.



MARITIME SOLUTIONS |
since 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



Crociere nel Tirreno, un business con il boom



Il tema delle crociere è diventato in pochi anni uno dei più dibattuti e contesi anche nell'arco dei porti che stiamo considerando, da Savona a Civitavecchia. Genova e Civitavecchia, ai due estremi del suddetto arco, si stanno dividendo il primato dei croceristi: sia per le inconfutabili bellezze dei territori, sia in particolare perché hanno saputo intercettare con politiche attente e lungimiranti le esigenze dei grandi armatori del comparto, con servizi e banchine adeguate (o quasi). La parentesi dei quali è dovuta, come tutti sanno, al continuo incremento delle dimensioni e delle navi fa crociera anche nel Mediterraneo: dimensioni e portata in passeggeri ed equipaggi che impongono strutture sempre più complesse, più capaci e meglio inserite nei porti e nel territorio. Ci si è chiesti, di recente, fino a che punto il gioco valga la candela. Ovvero se anche su questo problema delle stazioni marittime e degli approdi dei grandi cruisers sarebbe o no opportuno un accordo di razionalizzazione. In parole più nette, se sarebbe o no opportuna una specializzazione delle stazioni passeggeri, per evitare che ogni porto si dissangui creando la propria e per distribuire la ricchezza prodotta dagli accosti secondo criteri più razionali. Oggi oltre alle stazioni di Savona, di Genova, di Civitavecchia - per considerare il solo arco in esame - ci sono importanti progetti in corso d'opera a La Spezia e a Livorno, ma progetti altrettanto significativi per Marina di Carrara, Piombino e Portoferraio. Che non intendono raccogliere le briciole, ma a loro volta hanno offerte importanti da mettere sul mercato.

*

Il problema è, come accennato, che manca ancora un organo programmatore nazionale: che sarebbe ovviamente decisivo almeno per quanto riguarda i finanziamenti pubblici chiesti da quasi tutti i porti interessati. Non riteniamo che si debbano porre freni alla libera iniziativa, quando gli interventi sono finanziati dal privato e rispondono a criteri di salvaguar-

dia del territorio e di politica imprenditoriale "green". Ma in mancanza di questo coordinamento, si può almeno auspicare che le "stazioni" per le navi da crociera siano integrate con il territorio e con le città, in modo da rappresentare davvero un arricchimento e non un problema. Le città soffrono tutte, si sa, di congestionamenti di traffico su gomma: e l'esempio che viene da molti "hub" internazionali all'estero è quello di avere un ultimo miglio di scorrimento veloce e di collegamenti ferroviari - anche con gli aeroporti più interessati - per facilitare gli spostamenti per le crociere di testa. Quelle che secondo tutti gli esperti rendono di più e andrebbero più coltivate.

*

Con queste premesse, l'analisi dei nuovi impianti progettati sia a La Spezia che a Livorno rivelano un'attenzione ai parametri sopra esposti che non può non considerarsi positiva. Specialmente considerando che il mondo delle crociere è in continua espansione e il Mediterraneo rimane una delle destinazioni di fondo, sia pure con molta attenzione alla parte sud-orientale per le note turbolenze. Secondo i dati diramati di recente da CLIA, l'organo mondiale che monitorizza il settore, per il 2019 sono previsti picchi di 30 milioni di crocieristi, con una crescita di quasi 2 milioni rispetto al 2018, che pure è stato a sua volta un anno record. Cindy D'Aoust, presidente di CLIA, ha sottolineato di recente come l'entrata in servizio di nuove navi e l'allargarsi degli interessi del pubblico a destinazioni di divertimento e di cultura a costi più che competitivi con il turismo "terrestre" porteranno nuovi picchi. Comprensibile, visto che nel 2019 entreranno in servizio altre venti navi da crociera, quasi tutte mega, portando la flotta mondiale vicina alle 300 unità. E che specialmente nelle nuove navi la tradizionale utenza dei ricchi pensionati si sta integrando a quella dei giovani, sempre più attirati da offerte mirate.



**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**



Il gas GNL tra presente e futuro



Importare gas naturale in Italia è oggi, in attesa dei possibili ma poco probabili forti incrementi della produzione nazionale, una necessità immediata ma anche una garanzia per il futuro. Perché, data per scontata la nostra dipendenza dall'estero, il concetto della "sicurezza energetica" risulta coniugato sia sui rifornimenti per il consumo immediato, sia sulle scorte che è possibile accantonare. Scorte strategiche, per far fronte ai possibili (ed auspicabili, perché segnerebbero una ripresa industriale e produttiva del paese) aumenti dei consumi; ma anche per far fronte ad eventuali crisi socio-politiche nei paesi che ci riforniscono con le pipe-lines.

Dal punto di vista della diversificazione delle fonti di approvvigionamento dell'Italia, secondo Snam Rete Gas (situazione 2017) i punti di entrata delle pipe-lines nel nostro paese sono Tarvisio (dalla Russia) Mazara del Vallo (dall'Algeria) Passo Gries (da Olanda e Norvegia) e Gel (dalla Libia). Attraverso l'Adriatico dovrebbe arrivare poi il gas della Russia, con la (contestata dai comitati NIMBY pugliesi) TAP. Esistono inoltre tre rigassificatori costieri, in grado di ricevere il gas liquefatto via mare: sono quelli costieri di Rovigo e Panigaglia (La Spezia) più quello offshore della OLT al largo di Livorno. Quest'ultimo è unico sia nella sua architettura, sia come filosofia operativa, in quanto è costituito da una grande nave gasiera convertita in terminale fisso all'ancora, collegata a una condotta sottomarina che trasferisce il gas dopo la sua rigassificazione (arriva infatti liquefatto con le apposite navi) nella rete nazionale costiera. La capacità del rigassificatore galleggiante di Livorno è intorno al 4% del fabbisogno nazionale annuo, ma il progetto è tale che la sua capacità può essere estesa. E si sta studiando anche un incremento della sua versatilità, perché con il crescente numero di navi alimentate a GNL potrebbe diventare conveniente fare del rigassificatore di Livorno anche una stazione di rifornimento di apposite bettoline-gasiere per

trasferire il GNL ai distributori portuali in via di realizzazione. Il tutto nella massima sicurezza certificata dai maggiori istituti di classifica, in quanto l'intero processo si svolge a una ventina di chilometri dalla costa; e in quanto

la stessa tecnologia di rigassificazione è stata testata senza problemi in centinaia e centinaia di siti.

Sono proprio i rigassificatori, sia costieri come quello di La Spezia che offshore come quello di Livorno, gli elementi sui quali l'Italia punta (e deve puntare) per una sicurezza energetica sempre più garantita. Comprensibile che finalmente ci si stia muovendo anche per fare stazioni in grado di servire i traffici stradali. Come il progetto del gruppo Neri di Livorno nell'area dell'attuale darsena petroli, che sarà in grado di servire sia le navi che i camion per la futura (speriamo) Darsena Europa. E come la rete che piano piano viene avanti anche nelle autostrade.

Secondo Prometeia, il noto istituto di ricerca bolognese sulla macro-economia, quando la domanda di gas tornerà a crescere anche in Italia entreranno sul mercato come fornitori di GNL anche paesi come l'Australia, la Malesia, l'Africa Orientale, il Qatar e lo stesso Nord America che si doteranno di terminali di liquefazione per offrire in tutto il mondo il loro prodotto. E i paesi che come l'Italia saranno dotati di rigassificatori costieri potranno attingere alla loro produzione a costi certamente concorrenziali rispetto a quelli praticati dai paesi che utilizzano le pipe-lines; e con garanzie certamente maggiori, proprio per la possibilità di diversificare le fonti, anche in merito alle tensioni politiche e sociali che purtroppo sono frequenti in alcune delle aree dove oggi sono attestati i nostri gasdotti. Solo da Qatar - fonte Ministero dello Sviluppo Economico - l'Europa potrà già ricevere via mare fino a 100 miliardi di metri cubi all'anno, in crescita ulteriore nei prossimi anni: il che rappresenta ben oltre l'intero fabbisogno italiano.



Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl

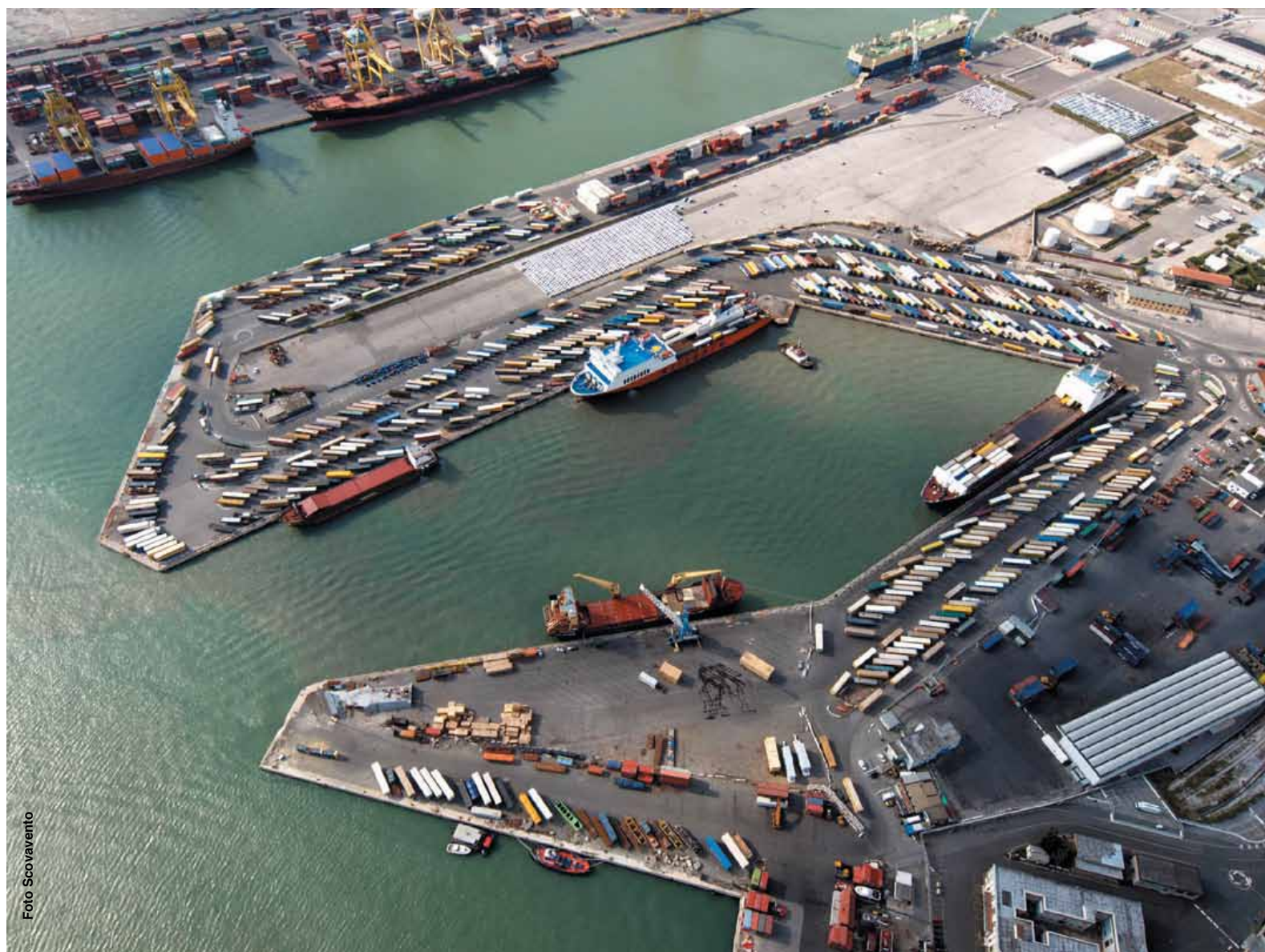


Foto Scovavento

Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno
Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno
Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818

La direttiva della UE sui rifiuti dei traghetti

Per i porti della Liguria e del Tirreno il problema dei rifiuti da navi è sempre stato importante. Sia perché sono tutti scali che specialmente d'estate ospitano centinaia e centinaia di navi traghetto alla settimana, navi che notoriamente producono centinaia di tonnellate di rifiuti; sia perché c'è stato un periodo in cui le isole livornesi "sfiorate" dai traghetti hanno lamentato (e in parte ancora lamentano) che ogni mattina d'estate si scoprivano scie di rifiuti galleggianti fiorite chissà come nella notte. Ovviamente con gli sdegnati dinieghi delle compagnie dei traghetti, che a loro volta accusavano e accusano gli insediamenti costieri delle grandi concentrazioni turistiche.

È dei giorni scorsi finalmente la notizia che il parlamento europeo e il consiglio di Bruxelles hanno siglato un inizio di accordo su una direttiva che disciplinerà meglio gli impianti portuali di trattamento e raccolta dei rifiuti dalle navi. Una bozza della commissione UE era stata già proposta all'inizio del 2018, nel quadro di una serie di indirizzi per ridurre progressivamente l'utilizzo della plastica non riciclabile a bordo delle navi e non solo. La campagna contro la plastica, porta-

ta avanti dalle associazioni ambientaliste come Marevivo e Legambiente, ha già dato risultati importanti con la messa al bando delle cannucce, dei cotton-floc e dei bicchierini a bordo. Adesso l'Unione Europea ha stabilito di varare incentivi per le navi che dimostreranno di conferire a terra, negli appositi impianti, tutti i rifiuti di bordo: e per quelle che ridurranno progressivamente in modo sensibile la componente di plastica tra i rifiuti. Alcune compagnie di traghetti che operano sul Tirreno hanno già preso l'iniziativa di sostituire i piatti e i bicchieri di plastica con quelli di carta e cartone riciclati. Altre seguiranno.

Significativo l'intervento di Violeta Bulc, commissario europeo per la mobilità e i trasporti. "La direttiva in fase di formalizzazione - ha dichiarato alle agenzie di Bruxelles - stabilisce misure per garantire che i rifiuti navali vengano sempre restituiti a terra, riciclati e trasformati. Ci sarà un mix di misure, incentivazioni e verifiche, con un regime di ispezioni mirato, supportato da registrazioni digitali". I porti dei traghetti sono avvertiti: anche se alcuni di essi sono già più avanti della direttiva stessa.





GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

Contatti Agenzie:

SAVONA:

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it
euromedquotations@grimaldi.napoli.it

La foce armata dello scolmatore dell'Arno

La Sales, che ha realizzato la “foce armata” del canale dei Navicelli e dello scolmatore dell'Arno, ha illustrato in una sua relazione tecnica d'inizio dei lavori le ragioni della costruzione delle due dighe e tutta la complessa serie di documentazioni alla base dell'intervento, anche e specialmente per la salvaguardia ambientale.

Ecco il testo del documento, che serve in particolare a confutare le tesi di chi, specie da Pisa, ha provato a mettere i bastoni tra le ruote del progetto, e più in generale al progetto (che ancora non c'è...) della futura Darsena Europa.

Il Canale artificiale Scolmatore d'Arno è di certo la più importante opera idraulica del basso Valdarno, esso ha il compito di derivare le portate del Fiume Arno durante eventi di piena, salvaguardando così dal rischio idraulico, legato alle inondazioni, i territori posti a valle di Pontedera e soprattutto la città di Pisa. Il progetto del Canale risale a tempi di poco antecedenti all'alluvione del 1966, la sua realizzazione invece è avvenuta in due diverse fasi, difatti solo nel 1985 sono stati portati a termine gli interventi di completamento che hanno adeguato l'opera al progetto originario che prevedeva la realizzazione di Canale che avesse la capacità di defluire una portata di 1400 mc/sec, dei quali 1000 mc/sec riservati alla derivazione del Fiume Arno. Nella valutazione dell'importanza strategica di questo Canale, c'è da tenere presente anche che lo Scolmatore, oltre alle portate derivate in occasione di significativi eventi di piena del Fiume Arno, riceve i contributi di numerosi affluenti tra cui principalmente: Canale Allacciante d'Usciana, T. Zannone, T. Crespina, T. Isola, T. Orcina, T. Tora, Fossa Nuova, Fossa Chiara, Canale Emissario di Bientina, Canale Navigabile di Navicelli.

Osservazioni sulle condizioni di funzionamento del Canale Scolmatore d'Arno

Sul Canale, negli anni, sono state individuate diverse criticità di funzionamento dovute alla subsidenza di vasti tratti arginali, alla modifica del profilo di numerose sezioni, dovuta tra l'altro a scoscendimento delle sponde, e a fenomeni di interrimento del tratto terminale. In tali condizioni la funzionalità idraulica del Canale Scolmatore, è sensibilmente ridotta rispetto a quella di progetto. Attualmente, difatti, il Canale non è in grado di smaltire una portata superiore ai 500 mc/sec a fronte dei 1400 mc/sec per il quale è stato progettato e realizzato nel 1985.

Procedure

Le problematiche di cui sopra hanno portato gli Enti e le Amministrazioni competenti alla stipula, negli ultimi anni, di numerose intese ed accordi, volti al miglioramento della funzionalità del Canale e quindi alla mitigazione del rischio idraulico.

Rilevante a tal riguardo è certamente l'Accordo di Programma siglato in data 11 Gennaio 2007 tra la Regione Toscana, l'Autorità di Bacino e altre amministrazioni provinciali e comunali, che prevedeva, tra le altre, iniziative volte ad individuare il complesso di interventi necessari per ripristinare la funzionalità idraulica del Canale Scolmatore. Di seguito si sono succedute diverse intese ed accordi che si possono schematicamente sintetizzare come segue:

Progetto Preliminare emanato in data 14 Ottobre 2008 ed approvato in data 24 Febbraio 2009;

Accordo di Programma sottoscritto in data 17 Novembre 2009, nel quale si individua come obiettivo la realizzazione di un primo lotto funzionale degli interventi originariamente previsti;

Accordo di Programma sottoscritto in data 11 Gennaio 2012, alla base del quale è posta una rimodulazione del Progetto Preliminare, a seguito delle indicazioni formulate dal Collegio di Vigilanza dell'Accordo;

Progetto preliminare “rimodulato” di importo complessivo di € 51.000.000,00, denominato “Adeguamento idraulico del Canale Scolmatore d'Arno”, emanato in data 16 Giugno 2011, che risulta finalizzato a migliorare la funzionalità idraulica del Canale Scolmatore e prevede la realizzazione della foce armata. Nuovo Accordo di Programma per la realizzazione del primo stralcio funzionale del progetto preliminare “Adeguamento idraulico del Canale Scolmatore” in linea con il nuovo documento redatto dall'Autorità di bacino del Fiume Arno.

Approvazione in linea tecnica del progetto definitivo delle opere di “Adeguamento idraulico del Canale Scolmatore” in data 16 Gennaio 2013.

Approvazione definitiva in data 12 Marzo 2014 del progetto definitivo, senza l'apporto di modifiche progettuali.

Nell'ambito dell'incontro tenutosi il 27 Marzo 2014, la Provincia di Pisa (Ente attuatore dell'intervento di adeguamento idraulico) ha indicato la possibilità di anticipare un Primo Lotto esecutivo delle opere previste sul tratto terminale di sbocco a mare.

Redazione, nel Maggio 2014, di un primo stralcio progettuale esecutivo denominato “Adeguamento idraulico del Canale Scolmatore – Lotto 1 – Opere a mare” di importo complessivo di € 15.000.000,00.

Successivamente a quanto emerso nel Comitato di Vigilanza indetto in data 29 Luglio 2014, è analizzata la possibilità di procedere ad un'ulteriore suddivisione in due lotti funzionali esecutivi, oltre a quello già progettato, dovuto al possibile venire meno di € 9.000.000,00 rispetto a quanto stabilito nell'ultimo AdP.

“Adeguamento idraulico del Canale Scolmatore – Lotto 1 – Opere a mare” – In corso

Con Decreto dirigenziale n. 490 del 24.11.2014 l'impresa SALES Spa di Roma, nella seduta del 20.07.2015, ha ottenuto l'Affidamento dei lavori di “Adeguamento idraulico del Canale Scolmatore d'Arno – lotto 1 – Opere a mare” in riferimento alla procedura aperta pubblicata l'11.12.2014. L'aggiudicazione definitiva dell'appalto avveniva in data 24.03.2016.

La consegna definitiva dei lavori è avvenuta in data 16 Dicembre 2016, l'ultimazione è prevista per il 16 Giugno 2017, salvo ritardi legati all'autorizzazione per i dragaggi.

Le opere previste nel primo lotto esecutivo sono finalizzate al mantenimento di una adeguata sezione idraulica alla foce, garantibile nel tempo solamente con la realizzazione della “foce armata”. Questo primo intervento comprende sia la realizzazione dei due moli di protezione a mare sia il dragaggio interno agli stessi e contemporaneo ripascimento del litorale a nord. I due nuovi moli, planimetricamente divergenti, sono stati così studiati per minimizzare la naturale propensione litoranea all'insabbiamento della nuova foce. Il molo nord avrà uno sviluppo complessivo di circa 610 ml di cui 510 ml aggettanti in mare, mentre il molo sud svilupperà per 545 ml complessivi dei quali circa 500 ml verso mare. Lato terra le strutture dei moli saranno raccordate alle opere di difesa fluviali esistenti a protezione della sponda; tali opere di raccordo saranno più impegnative per il molo sud per il quale sarà necessario realizzare una specifica protezione di sponda di collegamento con le attuali opere di difesa dell'area portuale. Il dragaggio dell'alveo nella zona di sbocco a mare consisterà nell'escavazione della barra di foce interna ed esterna al canale. Dalla barra interna si origineranno circa 40.000 mc di materiale a prevalente matrice sabbiosa ma con granulometria media inferiore rispetto al materiale costituente la barra costiera, pertanto questo sarà dragato e rifluito direttamente

sui fondali a nord a quota $-1 \div -3$ m, sui quali risulterà sicuramente più stabile in ragione delle maggiori compatibilità granulometrica. Dallo scavo della barra esterna (area interna ai nuovi moli) si origineranno circa 125.000 mc di sabbia idonea per il ripascimento degli arenili immediatamente a nord della foce (loc. Calambrone), ove sarà rimodellata una geometria naturale procedendo anche alla ricostruzione dello scomparso cordone dunale.

Di seguito si riporta la planimetria di progetto.

Secondo lotto funzionale – Adeguamenti Arginali e dragaggio parziale d'alveo

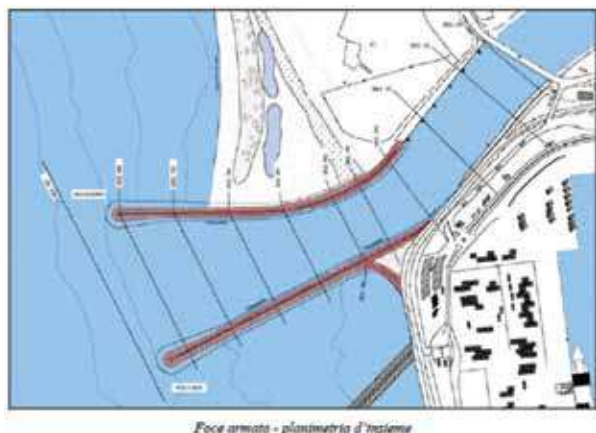
Di seguito vengono descritte le lavorazioni relative al secondo lotto, la cui esecuzione è di notevole importanza al fine di ridurre immediatamente il rischio idraulico, mettendo in sicurezza il Canale Scolmatore.

I lavori del Primo Lotto, infatti influenzano solo in parte sull'operatività del Canale, i benefici si riscontrano maggiormente sul solo tratto terminale del Canale, lasciando così il tratto a monte nelle condizioni di crisi in cui vige.

Per ottenere la piena efficienza del Canale Scolmatore, e quindi ripristinare le capacità di progetto e ridurre immediatamente il rischio idraulico, risulta infatti importante procedere agli adeguamenti arginali programmati nel secondo lotto esecutivo di opere. In questo Lotto Funzionale si prevede proprio la realizzazione di tutti gli adeguamenti arginali, in destra e in sinistra idraulica del canale, per il tratto compreso tra la S.S. n. 1 “Aurelia” (loc. Stagno) e la SRT n. 206 “Emilia” (loc. Faldo); oltre alla programmata opera di disconnessione della Fossa nuova ed a un più limitato dragaggio d'alveo, rispetto alle previsioni del progetto definitivo.

Iraulicamente l'attuazione di questo secondo lotto d'intervento, soprattutto con il ripristino delle arginature, porterà a raggiungere, anche nel tronco di Canale che, secondo quanto risulta dalla simulazione idraulica dello stato attuale del canale, riportata nello Studio idrologico idraulico e del trasporto solido, risulta essere il maggiormente critico (tratto confluenza Tora - Interporto), una capacità di deflusso in sicurezza pari a 1.000 mc/s.

Di seguito si riporta la pianta del Canale Scolmatore, in cui si evidenzia il tratto maggiormente critico.





Fino 2.500 Teus di capacità



Offerta completa di servizi su container dry e reefer

- ✓ Superficie in asfalto per lo stoccaggio di container fino a 2.500 Teus
- ✓ Area di lavaggio per reefer e dry
- ✓ Officina di riparazione per container dry e reefer (box e macchina)
- ✓ Area PTI con colonne a prese multiple
- ✓ Magazzino con parti di ricambio reefer (Thermoking, Carrier, StarCool, Daikin)
- ✓ Connessione stradale immediata al terminal

DETTAGLI E CONTATTI:

Via Sant'Elia 31/33 – 20066 – Melzo (Milano), Italy

E-mail: filiale.melzo@sogeseitalia.it

Contatto mobile deposito # (1): +39 348 6826103

Contatto mobile deposito # (2): +39 347 6728134



Nuovo deposito container a Melzo

Obiettivo primario dell'investimento è di rafforzare la presenza commerciale di Sogese in una zona industriale di grande attenzione per le sue attività core di noleggio e vendita di container frigo, container dry e box prefabbricati. Sicuramente, un altro obiettivo è anche quello di rappresentare il punto di riferimento nel Nord Italia per tutti gli operatori interessati ad affidare la gestione della propria flotta di container marittimi ad un operatore di lunga esperienza nel settore. Sogese infatti, attraverso la sua controllata Coremas Polaris Italia e fin dal 1980, è partner delle principali compagnie di navigazione per quanto riguarda i servizi di M&R su reefer e dry. Sogese invece, opera direttamente la vendita e il noleggio di container marittimi in formule standard o secondo le esigenze del cliente. Il deposito di Melzo, ormai operativo dal 2018, dispone oltre che di mezzi per il sollevamento e la movimentazione di container, di un'area riparazione e stoccaggio, di un'area lavaggio e preventivazione e di un'area PTI per i container reefer. È inoltre connesso efficacemente con la rete autostradale e ferroviaria locale.



SISAM
WE DELIVER

SHIPPING AGENCY | PROJECT AND BREAK BULK CARGO | BULK LIQUID | LOGISTICS LOGISTICS AND WAREHOUSING

www.sisam.it