

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.

Livorno: adesso avanti tutta!

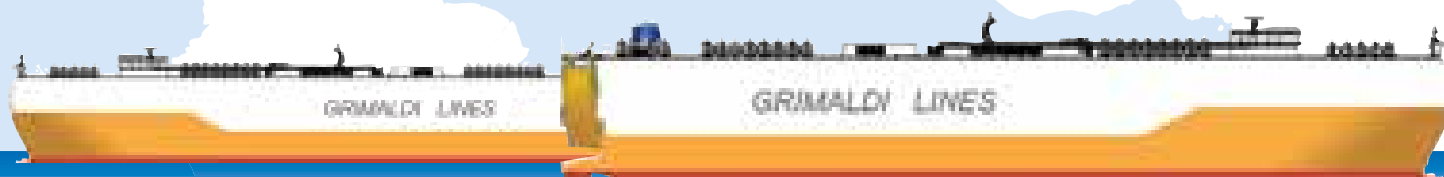


FEBBRAIO 2018



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

SOMMARIO

- 5 La Capitaneria ha presentato la nuova disciplina del traffico
- 7 Pronto il progetto ferroviario di Porto Nuovo
- 8 Microtunnel, avanti tutta
- 11 Capitaneria di Porto Livorno

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° 19 del 7 Marzo 2018 - P.I. 45%

La via livornese della seta

È stato già scritto che a volte basta una frase per dare il senso dell'importanza delle cose. E l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, che non è certo uomo da sbrigiate fantasie nella sua funzione di comandante del porto, la frase significativa l'ha detta: «Con queste nuove regole d'ingresso delle navi, siamo alla nostra via



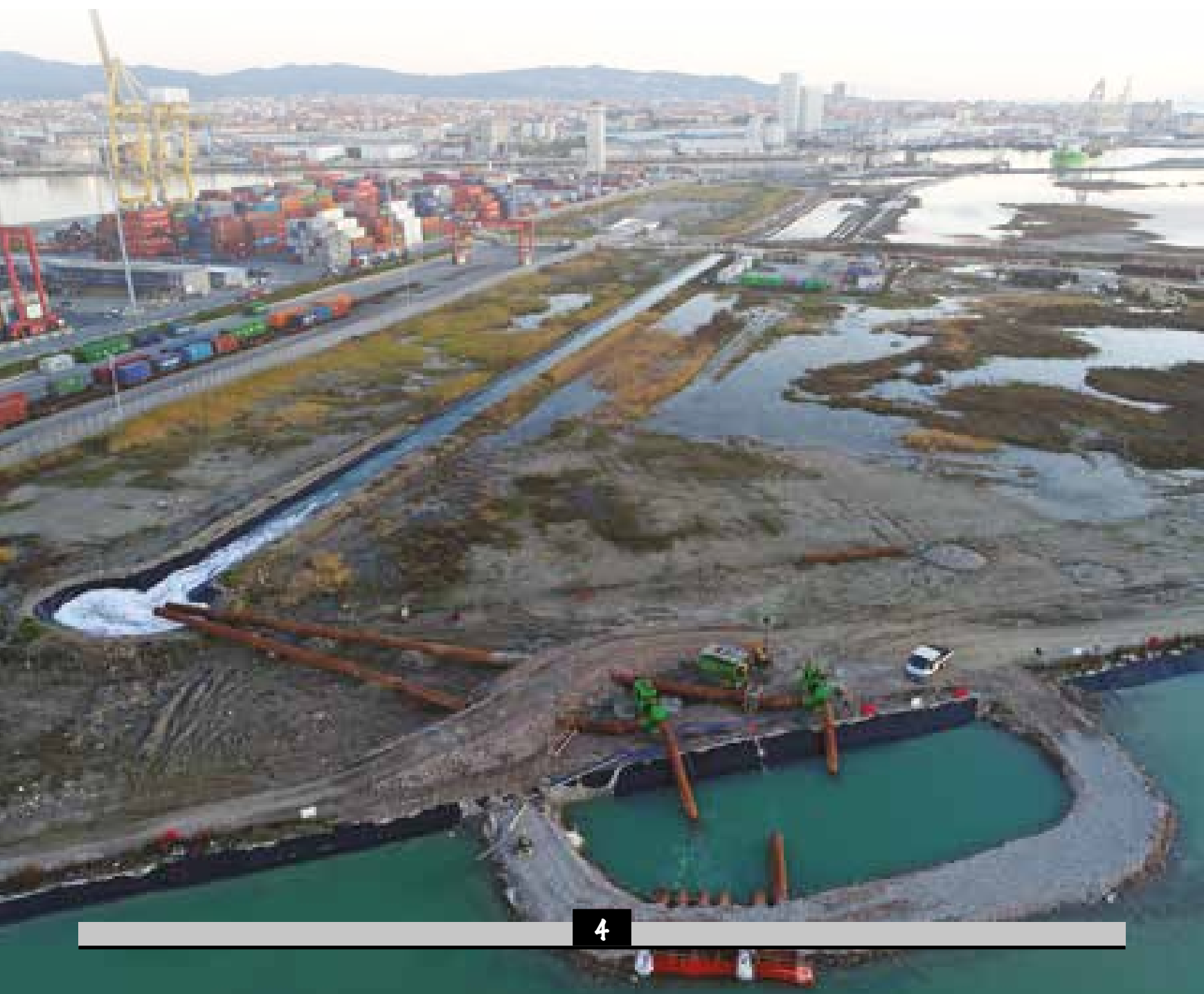
Stefano Corsini e Giuseppe Tarzia

della seta». E subito dopo lui, il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini: «Sono finalmente molto più tranquillo nell'attendere la realizzazione della Darsena Europa». Un'ordinanza della Capitaneria sancirà il tutto, non oltre l'inizio di marzo e forse anche prima. È in preparazione e aspetta solo le verifiche dei lavori di «ripulitura» della strettoia, ormai in fase finale.

Fianco a fianco, i titolari dell'Autorità marittima e dell'Autorità portuale hanno annunciato all'inizio del mese la nuova primavera dello scalo - l'hanno chiamata «la nuova frontiera» - di fronte al Gotha degli imprenditori nella sala conferenze della Capitaneria. In sintesi estrema, stanno cambiando tutte le limitazioni che fino ad oggi hanno condizionato in negativo l'accesso delle grandi navi nel porto commerciale e industriale: grazie ai fondali dragati dalla bocca sud all'accesso alla Darsena Toscana (uniformi oggi da 13 a 15 metri) grazie all'allargamento a 90 metri della «strettoia» del Marzocco (pagato in parte anche dai terminalisti Tdt e Lorenzini) grazie alla collaborazione del gruppo Neri dei rimorchiatori, dei piloti, della stessa Regione, i limiti strutturali di un porto nato sulle esigenze di cent'anni fa sono stati molto ridotti. In quell'area di scalo oltre il Marzocco, dove si svolge oltre il 75% del traffico merci (l'anno scorso 1879 ingressi in Darsena Toscana, 935 navi in Darsena I, più 156 navi nel canale industriale) si prevede che transiteranno con le nuove regole circa 1 milione di tonnellate di merci in più e da 55 mila a 100 mila teu oltre. «Ogni centimetro di fondale guadagnato con i dragaggi - hanno detto Tarzia e Corsini - significa navi più grandi e con più carico». Ridotte anche le limitazioni meteo: ora si può entrare e uscire in Darsena anche con venti fino a 20 nodi (fino a ieri solo fino a 10 nodi e con molti «caveat»), di notte con navi fino a 200 metri di lunghezza (ieri non oltre 150 metri) e con un ridotto numero di rimorchiatori, che vuol dire un bel risparmio.

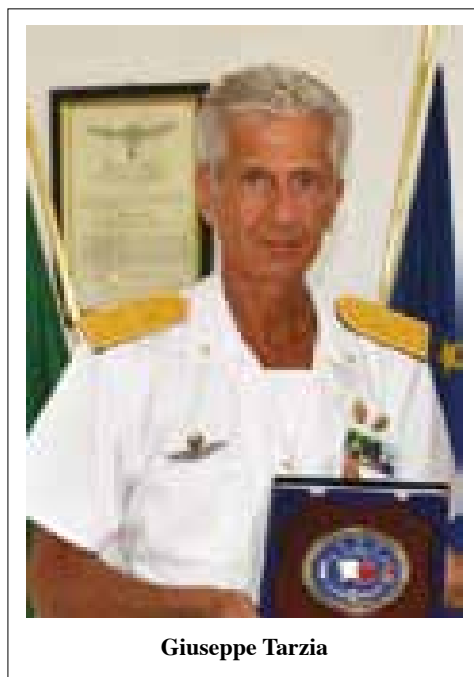
Le dimensioni massime delle navi ammesse crescono: fino a 325 metri se larghe fino a 43 metri, fino a 300 metri se larghe fino a 48 metri. Il “controvalore in containers” aumenta considerevolmente; e quando sarà varato il piano della nuova illuminazione notturna - è in preparazione un tavolo permanente ad hoc - aumenteranno anche le possibili manovre dopo il tramonto e prima dell'alba. Tradotto per i non esperti: tutta la zona a nord del porto storico, quella che va dal bacino di evoluzione delimitato tra il molo Italia e la darsena petroli fino al canale industriale, cessa di essere di serie B e si apre alle navi che oggi rappresentano in dimensioni e portata la classe prevalente dei traffici marittimi internazionali. Non c'è stato trionfalismo negli annunci dell'ammiraglio Tarzia e del presidente Corsini, ma solo realismo; ovviamente accompagnato dalla soddisfazione di essere protagonisti della nuova stagione della portualità del Tirreno. E perché no: della portualità nazionale, visto che con gli altri interventi annunciati in questo periodo - cura del “ferro”; progettazione della nuova viabilità in porto e subito fuori; rilancio del retroporto di Guasticce; tombamento della strettoia del canale dei Navicelli in Darsena Toscana; ulteriore allargamento a 120 metri dell’“imbuto” del Marzocco quando entro un anno sarà completato il microtunnel e lo spostamento dei tubi Eni; illuminazione notturna; ed altro ancora - Livorno tornerà ad essere come nell'ottocento uno dei primi porti del Mediterraneo.

Antonio Fulvi



LA NOTA UFFICIALE DELL'AMMIRAGLIO GIUSEPPE TARZIA

La Capitaneria ha presentato la nuova disciplina del traffico



Giuseppe Tarzia

Mantenere e consolidare le linee di traffico mercantile delle grandi navi, coniugando sicurezza, crescita, competitività, sviluppo e capacità di attrazione del porto. Questi i principali obiettivi della nuova regolamentazione portuale illustrata in una conferenza stampa dall'Ammiraglio Giuseppe Tarzia, Direttore marittimo della Toscana e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno. Davanti ai giornalisti delle più importanti testate locali e regionali e alle numerose autorità invitate per l'occasione, insieme ai maggiori rappresentanti del cluster marittimo e delle categorie produttive, l'Ammiraglio ha presentato le novità oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale.

In particolare, dopo un periodo di attenta sperimentazione, cominciata lo scorso anno con l'ingresso in porto delle grosse navi portacontainer, ed un lavoro di squadra che si è espresso anche attraverso riunioni ad un tavolo permanente

coordinato dalla Capitaneria di porto livornese, partecipato da tutti gli attori interessati, in primis i servizi tecnico nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), sono stati determinati i parametri che definiscono limiti e prescrizioni di movimentazione delle unità navali. Condizioni che è stato possibile "alleggerire" grazie ai lavori di dragag-

gio dell'imboccatura sud che hanno portato il fondale a -15 metri e del canale di accesso alla Darsena Toscana a -13 metri e per un'ampiezza fino a 90 metri.

Tali fattori consentono una maggiore tolleranza sull'incidenza del vento e un diverso, più contenuto uso dei rimorchiatori. La disposizione della Capitaneria emanata dopo il definitivo completamento degli interventi infrastrutturali disposti dall'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno settentrionale è destinata quindi ad avere importanti e positive ricadute sul traffico marittimo del porto di Livorno e conseguentemente sull'economia locale e sull'occupazione.



**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

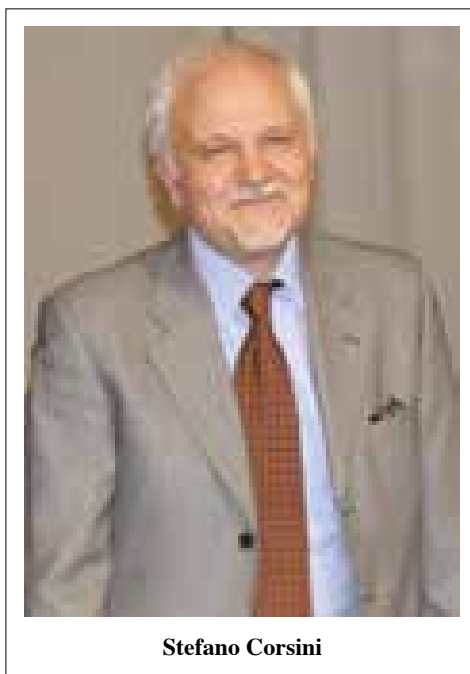
**SEDE
OPERATIVA**



**PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24**



Pronto il progetto ferroviario di Porto Nuovo



C'è un punto che appare evidente, come ha sottolineato l'Autorità di sistema. A Livorno il traffico merci tramite ferrovia sta aumentando sensibilmente. Lo dicono i numeri: da quando è stato realizzato il collegamento direttissimo tra la Darsena Toscana (e in futuro la Piattafirma Europa) e il corridoio ferroviario tirrenico, i volumi via ferro movimentati dal principale terminal container del porto, TDT, sono aumentati considerevolmente: 48.331 container partiti e arrivati su treno nel 2017.

E anche sulla sponda opposta della Darsena Toscana i terminal che si appoggiano al raccordo ferroviario Porto Nuovo per movimentare via treno una quota parte della propria merce, non fanno mistero di voler utilizzare, più massicciamente che non in passato, i binari del porto per spedire le proprie merci.

È per questo motivo che l'amministrazione Corsini sta mettendo mano ad un ambizioso piano del ferro che, se non avrà la forza di spostare verso l'alto l'asticella della intermodalità nazionale, potrà sicuramente cambiare il volto del porto di

Livorno, rendendo strategici quelli che il numero uno dell'AdSP dell'Alto Tirreno considera i veri punti di forza dello scalo labronico, un retroterra vasto e pianeggiante e un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del centro Europa.

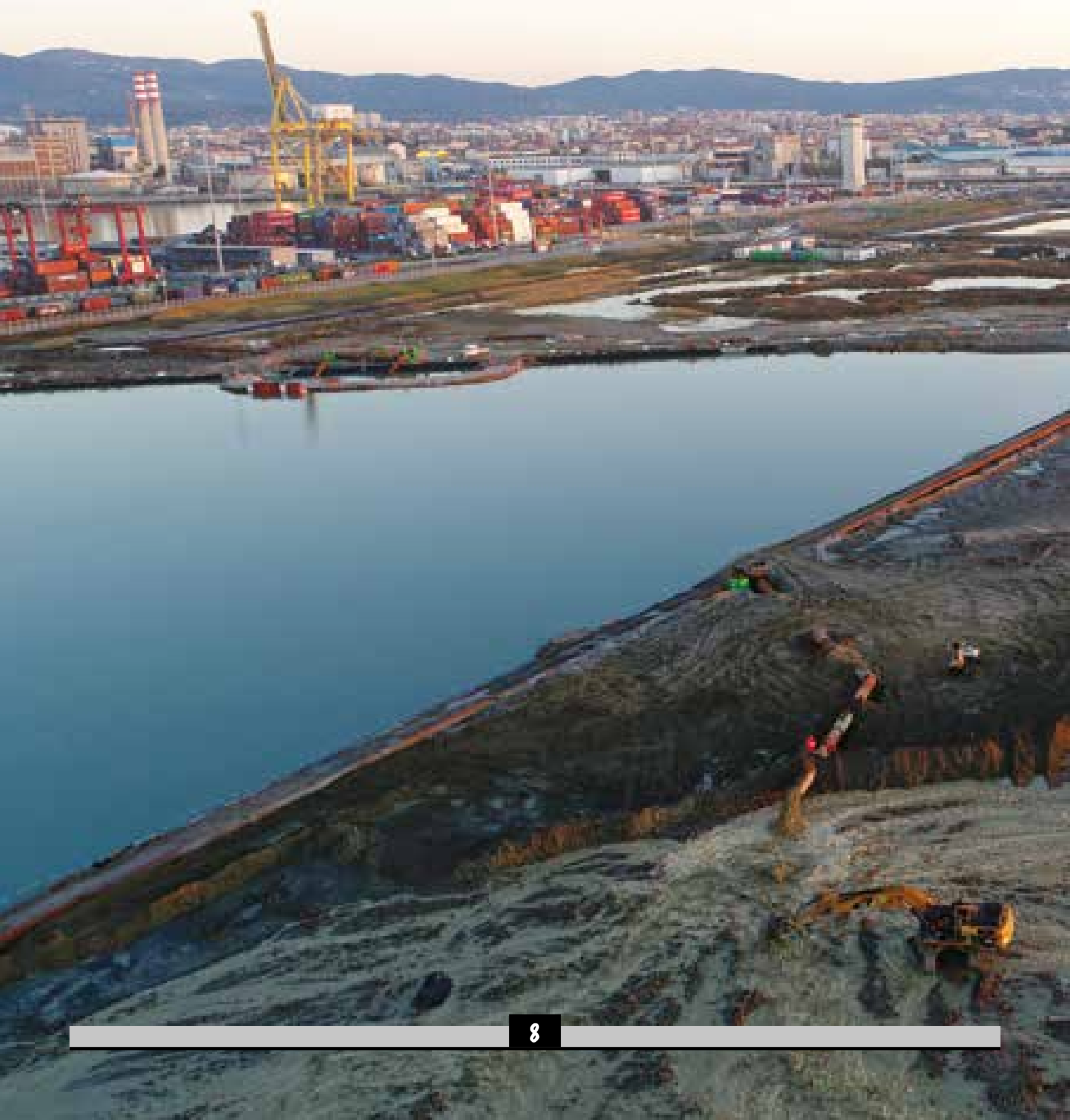
Nei giorni scorsi, gli uffici della Direzione Tecnica di Livorno hanno consegnato il progetto esecutivo per la razionalizzazione ed il riordino del raccordo ferroviario di Porto Nuovo, compreso tra la Via Leonardo Da Vinci e Via Luigi Galvani, all'interno del Porto Commerciale, in prossimità del varco Galvani.

Una volta realizzati i lavori, Porto Nuovo si troverà ad avere sei binari, due interni al terminal Lorenzini e quattro esterni usati anche per le manovre e lo stazionamento dei treni.

Ma non finisce qui, gli uffici tecnici si sono già attivati per la realizzazione di un ulteriore nuovo binario lungo via Leonardo da Vinci per il potenziamento del traffico ferroviario di autovetture in arrivo/partenza a/da Livorno Porto Nuovo.

A regime Porto Nuovo si troverà così ad avere sette binari dedicati ai traffici portuali su ferro.

Microtunnel, avanti tutta





Microtunnel: avanti tutta. Sono iniziati i lavori di realizzazione dei tre pozzi di emungimento all'interno del pozzo di recupero presso la calata del Magnale. A dichiararlo il presidente Stefano Corsini, durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di Porto per presentare le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi porta-container e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale.

Non si tratta di uno step secondario: i pozzi di emungimento servono a tenere basso il livello della falda acquifera e ad impedire, quindi, che il pozzo di recupero, quello realizzato, per l'appunto, lungo la Calata del Magnale, subisca allagamenti imprevisti. Se dovesse essere rispettato il tabellino di marcia, il Microtunnel potrebbe essere realizzato entro l'estate. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento di quelle tubazioni che oggi costeggiano le due sponde del canale di accesso in porto limitandone la sezione navigabile. Una volta spostato il fascio tubiero, i tecnici dell'AdSP resecheranno la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri.

Intanto Capitaneria di Porto e AdSP stanno cominciando a raccogliere i frutti di un lavoro di squadra che sta già consentendo allo scalo labronico di essere ancora più competitivo. Stando infatti ai dati presentati stamani dal comandante della Capitaneria di Porto, Giuseppe

Tarzia, il dragaggio dell'imboccatura Sud, già ultimato, e il prossimo completamento dei lavori di allargamento provvisorio del canale di accesso alla Darsena Toscana (che a breve avrà una larghezza di 90 metri alla profondità di 13), consentiranno al porto di movimentare potenzialmente sino a 110 mila Teus in più rispetto al 2017.

E ciò verrà reso possibile grazie alle disposizioni che la Capitaneria di Porto si appresta ad emanare, con le quali verranno ritoccati al rialzo gli attuali limiti di pescaggio per tutte le classi di navi, anche per quelle con oltre 300 metri di lunghezza e 48 di larghezza.

La nuova regolamentazione aumenterà anche la tolleranza massima dell'incidenza del vento sull'ingresso e l'uscita delle navi (fino a venti nodi), e aumenterà le possibilità di uscita notturna per molte classi di navi, e anche per le car carriers fino a 200 metri di lunghezza, che potranno uscire dal porto di notte senza problemi.

Tutto questo, per Corsini, è il risultato di una collaborazione strategica tra le Istituzioni, Operatori e servizi tecnico nautici. "Grazie a questo lavoro di squadra – ha detto – sono stati raggiunti risultati straordinari che permettono a questo porto di trarre maggiore serenità gli anni che ci separano dalla realizzazione della Piattaforma Europa".

Il porto, insomma, è vivo, ed è già sulla mappa dei grandi player, come dimostra la presenza stamani alla conferenza stampa del comandante Lucio Vaccaro, responsabile per MSC della linea per il Nord e Sud America.



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrona, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it

www.lorenziniterminal.it



CAPITANERIA DI PORTO LIVORNO

ORDINANZA n. 15/2018

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Livorno:

VISTA la propria Ordinanza 128/2016 in data 06 novembre 2016 che disciplina i movimenti delle navi di grosse dimensioni, da/per gli accosti in Darsena Toscana;

VISTO il Regolamento per la disciplina dei Servizi Marittimi e degli accosti nel porto di Livorno, approvato con propria Ordinanza n. 24 in data 31 marzo 1994, e le successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il proprio Decreto n. 149/2016 in data 5 ottobre 2016 con cui è stata istituita la "Commissione Accosti" di questa Capitaneria;

VISTA la propria Ordinanza n.16/2010 in data 01 marzo 2010, con la quale è stato istituito l'obbligo del secondo pilota a bordo di determinate tipologie di navi durante lo svolgimento di manovre di ingresso, uscita o movimenti all'interno del porto;

VISTA la riunione in data 10 ottobre 2017 nel corso della quale la locale Autorità di Sistema Portuale ha comunicato la programmazione degli interventi migliorativi da realizzare in ambito portuale concernenti il 2° lotto di dragaggio dell'Imboccatura Sud ed il dragaggio e l'allargamento del Canale di Accesso del porto di Livorno;

VISTA l'avvenuta esecuzione degli interventi programmati ed i rilievi batimetrici dell'Imboccatura Sud e del Canale di Accesso da cui risulta una profondità dell'Imboccatura Sud di – 15 metri per la massima ampiezza consentita dalle attuali strutture portuali e del Canale di Accesso di – 13 metri per una larghezza di 90 metri;

VISTI i rapporti di pilotaggio relativi agli approdi delle navi di dimensioni 324,80 x 42,80 e delle navi 300 x 48, la cui linea

è iniziata, rispettivamente, a luglio 2017 ed a novembre 2017;

VISTA l'istruttoria relativa alle navi destinate al nuovo accosto 15D, nonché il verbale di riunione in data 11 dicembre 2017 in cui sono state stabilite le prescrizioni ed i limiti inerenti le manovre delle motocisterne destinate a tale accosto, in relazione sia alle dimensioni delle stesse che al prodotto trasportato;

RITENUTO che, alla luce del dragaggio effettuato nell'Imboccatura Sud e nel Canale di Accesso, nonché dei risultati emersi dalla documentazione relativa ai menzionati rilievi batimetrici, sussistano elementi tecnici tali da consentire la possibilità di emanare un nuovo provvedimento ordinativo che modifichi i contenuti dell'Ordinanza n.128/2016;

VISTI gli artt. 17 e 81 del Codice della Navigazione e l'art. 59 del relativo Regolamento di esecuzione,

ORDINA

CAPO I

Modifiche al Regolamento per la disciplina dei servizi marittimi e degli accosti nel porto di Livorno, approvato con propria Ordinanza n. 24 in data 31 marzo 1994.

Articolo 1

(Navi car carrier fino a 200 m di lunghezza e 32,5 m di larghezza)

Il punto b) dell'articolo 62 del Regolamento per la disciplina dei Servizi Marittimi e degli accosti nel porto di Livorno, approvato con ordinanza n. 24 in data 31 marzo 1994, è sostituito dal seguente:

b) Agli accosti 35, 24 Nord e 24 Sud del Canale Industriale è consentito l'ormeggio di navi di dimensioni massime di 200 m di lunghezza e 32,5 m di larghezza.

b 1) Manovre notturne agli accosti 35 e 24 Sud:

sono consentite le manovre notturne di navi con dimensioni fino a 200 m x 32,5 m solo prua fuori, dotate di elica di manovra prodiera e poppiera o con elica di prora e due eliche di propulsione a poppa.

b 3) Manovre notturne all'accosto 24 Nord:

sono consentite le manovre notturne di navi di tipo Eurocargo con dimensioni fino a 200 m, dotate di eliche di manovra prodiera e poppiera o di elica di prora e due eliche di propulsione a poppa.

Non sono consentite le manovre notturne di navi di tipo diverso da Eurocargo se superiori a 190 metri.

CAPO II**Disposizioni per le navi dirette in Darsena Toscana****Articolo 2****(Navi portacontainers fino a 35 m di larghezza)**

E' consentito l'ingresso e l'uscita delle sottonotate tipologie di navi dirette o in partenza dalla Darsena Toscana del porto di Livorno, come sotto specificato:

2.1 Navi con lunghezza fino a 250 m:

- pescaggio limite ammissibile 12,00 m con ingresso/uscita diurno e notturno;

2.2 Navi con lunghezza maggiore di 250 m e fino a 275 m:

- pescaggio limite ammissibile 12,00 m;
- consentito ingresso notturno con pescaggio massimo di 11 m;
- consentita uscita notturna con pescaggio massimo di 11,25 m;

2.3 Navi con lunghezza maggiore di 275 m e fino a 300 m:

- pescaggio limite ammissibile 12,00 m;
- consentito ingresso notturno con pescaggio massimo di 10,75 m; - consentita uscita notturna con pescaggio massimo di 11,00 m.

Le manovre sono consentite con condizioni meteomarine favorevoli; il comandante della nave ed i piloti a bordo dovranno valutare la possibilità di svolgimento della manovra in relazione all'intensità e alla direzione del vento presente in quel momento.

I bracci delle gru di bordo delle navi eventualmente ormeggiate sulle sponde Est e Ovest della Darsena Toscana non dovranno sporgere oltre le murate esterne della nave durante tutta la sosta a banchina. Eventuali diverse esigenze da parte delle navi ormeggiate saranno valutate di volta in volta.

Le manovre che riguardano le navi di cui ai precedenti punti 2.2 e 2.3 del presente articolo dovranno essere eseguite alle seguenti ulteriori condizioni:

- almeno due rimorchiatori per l'ingresso e per l'uscita.

Uno dei due rimorchiatori impiegati dovrà avere una potenza al tiro di almeno 70 tonnellate. In orario notturno, per la manovra di ingresso un rimorchiatore dovrà essere voltato fuori dalle dighe foranee, mentre l'altro potrà essere voltato all'interno delle stesse; in uscita i due rimorchiatori potranno essere rilasciati all'interno delle ostruzioni;

- durante le manovre di ingresso, gli ormeggi 16 affiancato e la Calata del Magnale dovranno risultare liberi. Per le manovre di ingresso delle navi superiori a 275 m, dovranno risultare libere anche le prime 6 campate dell'accosto 14A fino alla bitta 9. La larghezza di un'eventuale nave ormeggiata al 14A (a partire dalla bitta 9 verso nord) non dovrà essere superiore a 24 m;
- per le manovre in ingresso ed in uscita, la nave eventualmente ormeggiata all'accosto 15A potrà occupare l'ormeggio senza sporgere dallo stesso verso il bacino di evoluzione.

Articolo 3**(Navi con larghezza 40 m e lunghezza massima 307 m)**

In tale classe di navi si comprendono quelle con larghezza tra 39 e 41 m, ed è consentito l'ingresso e l'uscita dalla Darsena Toscana del porto di Livorno, come sotto specificato:

- pescaggio limite ammissibile 11,50 m;
- in orario notturno consentita solo la manovra di uscita con pescaggio massimo di 11,00 m;
- le manovre di ingresso e di uscita sono consentite con vento indicativamente non superiore a 20 nodi;
- i bracci delle gru di bordo delle navi eventualmente ormeggiate sulle sponde Est e

Ovest della Darsena Toscana non dovranno sporgere oltre le murate esterne della nave durante tutta la sosta a banchina. Eventuali diverse esigenze da parte delle navi ormeggiate saranno valutate di volta in volta;

- tre rimorchiatori di adeguata potenza, di cui due incocciati ed uno in assistenza. In ingresso almeno un rimorchiatore deve essere voltato fuori dalle dighe foranee mentre l'altro potrà essere voltato all'interno delle stesse; in uscita i due rimorchiatori potranno essere rilasciati all'interno delle ostruzioni;
- se trattasi di nave dotata di eliche di manovra di prora e di poppa, le manovre potranno essere effettuate con l'uso di due rimorchiatori, di cui uno dovrà essere voltato fuori dalle dighe foranee in ingresso e l'altro all'interno stesse. In uscita i due rimorchiatori potranno essere rilasciati all'interno delle ostruzioni;
- per le navi di lunghezza fino a 300 m., uno dei rimorchiatori da incocciare dovrà essere da almeno 70 tonnellate di tiro. Per quelle di lunghezza tra 300 e 307 m, i due rimorchiatori da incocciare dovranno essere da almeno 70 tonnellate di tiro;
- durante le manovre di ingresso gli ormeggi 14A, 16 af-

- fiancato la Calata del Magnale dovranno risultare liberi;
- per le manovre in ingresso ed in uscita, la nave eventualmente ormeggiata all'accosto 15A potrà occupare l'ormeggio senza sporgere dallo stesso verso il bacino di evoluzione.

Articolo 4

(Disposizioni particolari per tipologia di navi)

Fermo restando i casi sottoelencati, per navi che dovessero scalare il porto di Livorno con diverse caratteristiche dimensionali rispetto a quelle disciplinate dalla presente Ordinanza, potranno essere stabilite, di volta in volta, specifiche regole, in base alle loro caratteristiche costruttive e di manovrabilità.

Eventuali manovre di ingresso e di uscita da effettuarsi in modi e tempi diversi rispetto a quanto previsto dalla presente Ordinanza potranno essere prese in considerazione di volta in volta da questa Capitaneria di Porto, sentita la Corporazione Piloti.

4.1

4.2 Navi di dimensioni 228 m x 37,5 m:

- pescaggio massimo ammissibile 12,00 m;
- consentiti ingresso/uscita notturni con pescaggio massimo di 11,50 m;
- obbligo di due rimorchiatori, di cui uno da almeno 70 tonnellate di tiro.

Navi di dimensioni 275 m x 37 m:

- pescaggio limite ammissibile 11,50 m;
- in orario notturno consentita solo la manovra di uscita con pescaggio massimo di 11,00 m;
- obbligo di due rimorchiatori, di cui almeno uno da 70 tonnellate di tiro; in ingresso almeno un rimorchiatore deve essere voltato fuori dalle dighe foranee mentre l'altro potrà essere voltato all'interno delle stesse; in uscita i due rimorchiatori potranno essere rilasciati all'interno delle ostruzioni;
- durante le manovre di ingresso l'ormeggio 16 affiancato e la Calata del Magnale dovranno risultare liberi. Dovranno risultare libere anche le prime 6 campate dell'accosto 14A fino alla bitta 9. La larghezza di un'eventuale nave ormeggiata al 14A (a partire dalla bitta 9 verso nord) non dovrà essere superiore a 24 metri;
- per le manovre in ingresso ed in uscita, la nave eventualmente ormeggiata all'accosto 15A potrà occupare l'ormeggio senza sporgere dallo stesso verso il bacino di evoluzione.

Navi di dimensioni da 270 a 300 m x 42,80 m

4.3

- - -

-

-

- -

pescaggio limite ammissibile 10,75 m; consentiti ingresso/uscita solo diurni;

le manovre di ingresso e di uscita sono consentite con vento indicativamente non superiore a 20 nodi;

i bracci delle gru di bordo delle navi eventualmente ormeggiate sulle sponde Est e Ovest della Darsena Toscana non dovranno sporgere oltre le murate esterne della nave durante tutta la sosta a banchina. Eventuali diverse esigenze da parte delle navi ormeggiate saranno valutate di volta in volta;

tre rimorchiatori di adeguata potenza, di cui due incocciati ed uno in assistenza. In ingresso almeno un rimorchiatore deve essere voltato fuori dalle dighe foranee mentre l'altro potrà essere voltato all'interno delle stesse; in uscita i due rimorchiatori potranno essere rilasciati all'interno delle ostruzioni; i due rimorchiatori da incocciare devono essere da almeno 70 tonnellate di tiro;

durante le manovre di ingresso gli ormeggi 14A, 16 affiancato e Calata del Magnale dovranno risultare liberi; per le manovre in ingresso ed in uscita la nave eventualmente ormeggiata all'accosto 15A potrà occupare l'ormeggio senza sporgere dallo stesso verso il bacino di evoluzione.

4.4 Navi dimensioni 300 m x 48 m

- pescaggio limite ammissibile in ingresso 10,50 m; - pescaggio limite ammissibile in uscita 10,60 m;
- consentiti ingresso/uscita solo diurni;
- dei due piloti presenti a bordo, uno dovrà essere il Capo Pilota oppure uno dei due Sottocapo Pilota;
- le manovre di ingresso e di uscita sono consentite con vento indicativamente non superiore a 20 nodi, subordinatamente alle valutazioni di volta in volta espresse dalla "Commissione Accosti";
- i bracci delle gru di bordo delle navi eventualmente ormeggiate sulle sponde Est e Ovest della Darsena Toscana non dovranno sporgere oltre le murate esterne della nave durante tutta la sosta a banchina. Eventuali diverse esigenze da parte delle navi ormeggiate saranno valutate di volta in volta;
- tre rimorchiatori di potenza di tiro superiore a 70 tonnellate, di cui due incocciati ed uno in assistenza. In ingresso almeno un rimorchiatore deve essere voltato fuori dalle dighe foranee mentre l'altro potrà essere voltato all'interno delle stesse; in uscita i due rimorchiatori potranno essere rilasciati all'interno delle ostruzioni;
- durante le manovre di ingresso gli ormeggi 14A, 16 affiancato e Calata del Magnale dovranno risultare liberi;
- per le manovre in ingresso e in uscita la nave eventualmente ormeggiata all'accosto 15A potrà occupare l'ormeggio lasciando libera almeno l'ultima campata

ta a sud (30 m);

Navi di dimensioni 325 m x 42,80 m

- pescaggio limite ammissibile 10,75 m; - consentiti ingresso/uscita solo diurni;
- dei due piloti presenti a bordo, uno dovrà essere il Capo Pilota oppure uno dei due Sottocapo Pilota;
- le manovre di ingresso e di uscita sono consentite con vento indicativamente non superiore a 20 nodi, subordinatamente alle valutazioni di volta in volta espresse dalla "Commissione Accosti";
- i bracci delle gru di bordo delle navi eventualmente ormeggiate sulle sponde Est e Ovest della Darsena Toscana non dovranno sporgere oltre le murate esterne della nave durante tutta la sosta a banchina. Eventuali diverse esigenze da parte delle navi ormeggiate saranno valutate di volta in volta;
- tre rimorchiatori di potenza di tiro superiore a 70 tonnellate, di cui due incocciati ed uno in assistenza. In ingresso almeno un rimorchiatore deve essere voltato fuori dalle dighe foranee mentre l'altro potrà essere voltato all'interno delle stesse; in uscita i due rimorchiatori potranno essere rilasciati all'interno delle ostruzioni;
- durante le manovre di ingresso gli ormeggi 14A, 16 affiancato e Calata del Magnale dovranno risultare liberi;
- per le manovre in ingresso ed in uscita la nave eventualmente ormeggiata all'accosto 15A potrà occupare l'ormeggio lasciando libera almeno l'ultima campata a sud (30 m);

Articolo 5

(Navi destinate all'accosto 15 D)

Per le motocisterne destinate all'accosto 15 D della Darsena Toscana sono individuate le seguenti prescrizioni:

4.5

5.1 M/C con prodotti combustibili (acidi grassi, gasolio..), senza prodotti infiammabili in transito oppure senza cisterne vuote che li abbiano contenuti, oppure con cisterne vuote che abbiano contenuto infiammabili e che siano state certificate in "gas free" dal consulente chimico di porto:

- se di lunghezza > 100 m: obbligo di 1 rimorchiatore;
- se di lunghezza > 120 m: obbligo di due rimorchiatori;
- ormeggio consentito solo prua fuori.

5.2 M/C con prodotti infiammabili (metanolo, xilene, toluene, esano, optano ecc. con esclusione del benzene):

- se di lunghezza > 100 m obbligo di 1 rimorchiatore;
- se di lunghezza > 120 m obbligo di due rimorchiatori;
- ingresso/uscita in orario notturno: consentito per le MM/CC fino a 130 m di lunghezza; - tra la prua della motocisterna ed eventuale altra nave ormeggiata/da ormeggiare all'accosto confinante devono esserci almeno 30 m di distanza;
- ormeggio consentito solo prua fuori;
- rimorchiatore Fire Fighting in assistenza durante tutta la sosta dell'unità.

5.3 M/C con prodotti combustibili (acidi grassi, gasolio, ecc..), con prodotti infiammabili/tossici in transito o con cisterne vuote che li abbiano contenuti e che non siano in "gas free":

- si applica la disciplina di cui al precedente punto 5.2.

Articolo 6

(Limite orario manovre diurne)

Mattina: la nave può imboccare o disormeggiare all'inizio del crepuscolo mattinale;

Sera: la nave può iniziare la manovra di ingresso un'ora prima del tramonto e disormeggiare 30 minuti prima del tramonto.

Articolo 7

(Abrogazioni)

L'ordinanza n. 128/2016 in data 06 novembre 2016, in premessa citata, è abrogata.

Articolo 8

(Sanzioni)

I contravventori alla presente Ordinanza incorrono nelle sanzioni previste dal Codice della Navigazione in relazione alla fattispecie dei reati commessi e sono ritenuti responsabili dei danni che possono derivare a persone e/o cose in conseguenza dell'avvenuta trasgressione.

Articolo 9

(Entrata in vigore)

La presente Ordinanza entra in vigore alle ore 00:00 del 1° marzo 2018.- Livorno,

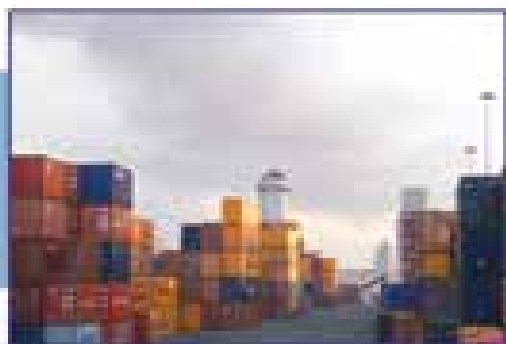
IL COMANDANTE
C.A. (CP) Giuseppe TARZIA

(firmato in originale)

Terminal Darsena Toscana



Con una capacità operativa annua
di 900.000 TEU è il Terminal Contenitori del Porto di Livorno



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



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 puntualità degli orari



Con investimenti in nuove tecnologie e risorse umane altamente qualificate, "TDT" può offrire la più ampia gamma di servizi, garantendo un alto livello di efficienza ed affidabilità

CAPITANERIA DI PORTO LIVORNO



IL PORTO E LE NUOVE FRONTIERE



Livorno, 12 febbraio 2018

agenda

- > Interventi migliorativi: esiti
- > Nuove condizioni
- > Prospettive future

AdM Livorno 14 luglio 2017



PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

2118



«i parametri»

Nuove condizioni

- Vento
- Pescaggio
- Manovra in orario notturno
- Uso dei rimorchiatori

I lavori effettuati incidono positivamente su tutte le condizioni!

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

«i parametri»

Nuove condizioni

Prima dei lavori	Dopo i lavori
LIMITI VENTO PER GRANDI PORTA CONTAINER: 18 K	15/20 K AUMENTATI FINO AD 1 M IN RELAZIONE ALLA CLASSE DELLA NAVE
LIMITI PESCAGIO GRANDI PORTA CONTAINER: 40 M	FINO 100 M
(MANOVRE NOTTURNE IN CANALE INDUSTRIALE: NON > 150 M)	IN USCITA: ENTRO LE DICHE IN INGRESSO: 1 FUORI DICA
RIMORCHIATORI: 2 CON OBBLIGO DI VOLTARE E RILASCIARE FUORI DICA	

NON PIÙ NAVI DI DIMENSIONI MASSIME FINO A 300 X 42,8 M, MA
DI 325 X 45 E DI 300 X 48 M

**MANTENIMENTO E CONSOLIDAMENTO DEI TRAFFICI
INCREMENTO E ATTRAZIONE DI NUOVE LINEE**

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

«accosto 24 sud»

NUOVE CONDIZIONI

IERI	OGGI
INGRESSO/USCITA NOTTURNA FINO A 190 M	INGRESSO/USCITA NOTTURNA FINO A 200 M x 32,5 M



PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

«accosto 35»

NUOVE CONDIZIONI

IERI	OGGI
INGRESSO/USCITA NOTTURNA FINO A 190 M	INGRESSO/USCITA NOTTURNA FINO A 200 M x 32,5 M



PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

Tr
Nuove condizioni

«darsena toscana porta container
da 250 a 275 m lung. fino a 35 m. larg.»



Prima dei lavori

Dopo i lavori

MANOVRE DIURNE 12.00 M
INGRESSO NOTTURNO 10.50 M
USCITA NOTTURNA 11 M

//
11 M
11,25 M

205

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

Tr
Nuove condizioni

«darsena toscana porta container
da 275 a 300 m lung. fino a 35 m larg.»



Prima dei lavori

Dopo i lavori

MANOVRE DIURNE 11.85 M
INGRESSO NOTTURNO 10.50 M
USCITA NOTTURNA 11 M

12 M
10,75 M
//
11 M

250

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE







- » **Prospettive future**

«qualche esempio!»



**Classe
da 275 a 300 x 35**



**+ 270,000 ton.
+ 15,000 Teus**

+ 15

**Classe
fino a 307 x 40**



**+ 147,920 ton.
+ 8,256 Teus**

+ 10

**Classe
300 x 48**



**+ 286,000 ton.
+ 15,860 Teus**

+ 50

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

- » **Prospettive future**

«pochi centimetri ... ma centinaia
di migliaia di tonnellate !»



**+ 998,700 ton.
+ 55,000 Teus**

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

«mantenimento delle condizioni del porto»

LE MODIFICHE DELLE PRESCRIZIONI E DEI LIMITI RELATIVI AI PARAMETRI VENTO - PESCAGGIO - MANOVRABILITA' NOTTURNA - CHE CONFLUIRANNO IN UN'ORDINANZA DELL'A.M., SONO SUBORDINATE AL MANTENIMENTO DELLE ATTUALI CONDIZIONI DI AGIBILITÀ

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

«prospettive future»

ULTERIORI PERFORMANCES DI PESCAGGIO IN RELAZIONE A:

- esperienza tratta dalle manovre
- mantenimento dei fondali
- allargamento del Canale di Accesso a 120 m

NAVIGAZIONE NOTTURNA IN DARSENA TOSCANA IN RELAZIONE A:

- esiti studio di fattibilità
- mantenimento dei fondali
- classi di navi

DISCIPLINA DEI SERVIZI PORTUALI IN RELAZIONE A:

- tariffe di rimorchio; revisione scaglioni di tonnellaggio e «voci accessorie»

DARSENA PETROLI:

- valutazione eliminazione attuali limitazioni notturne per M/C destinate accosti

10 -11

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE



Questions

PORTO DI LIVORNO: LE NUOVE FRONTIERE

CAPITANERIA DI PORTO
LIVORNO

IL PORTO E
LE NUOVE FRONTIERE

Livorno, 12 febbraio 2018



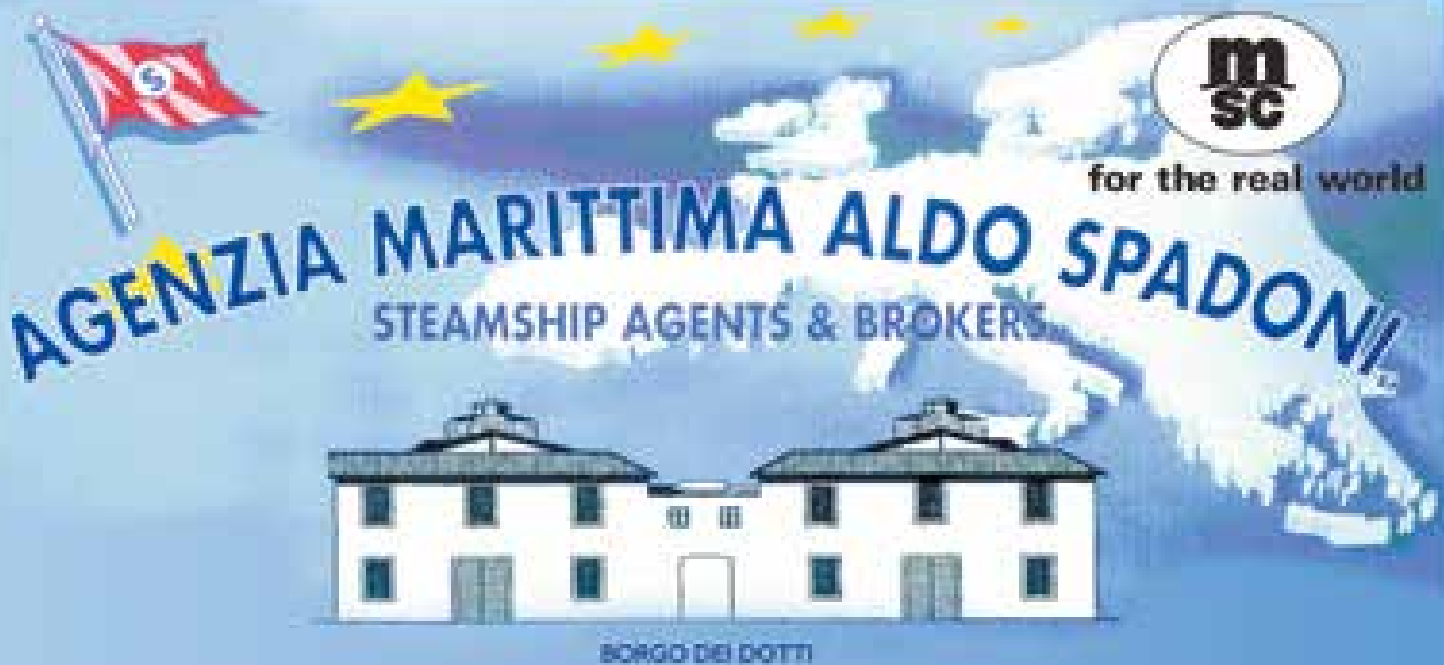
**RIMORCHI PORTUALI
SALVATAGGI**



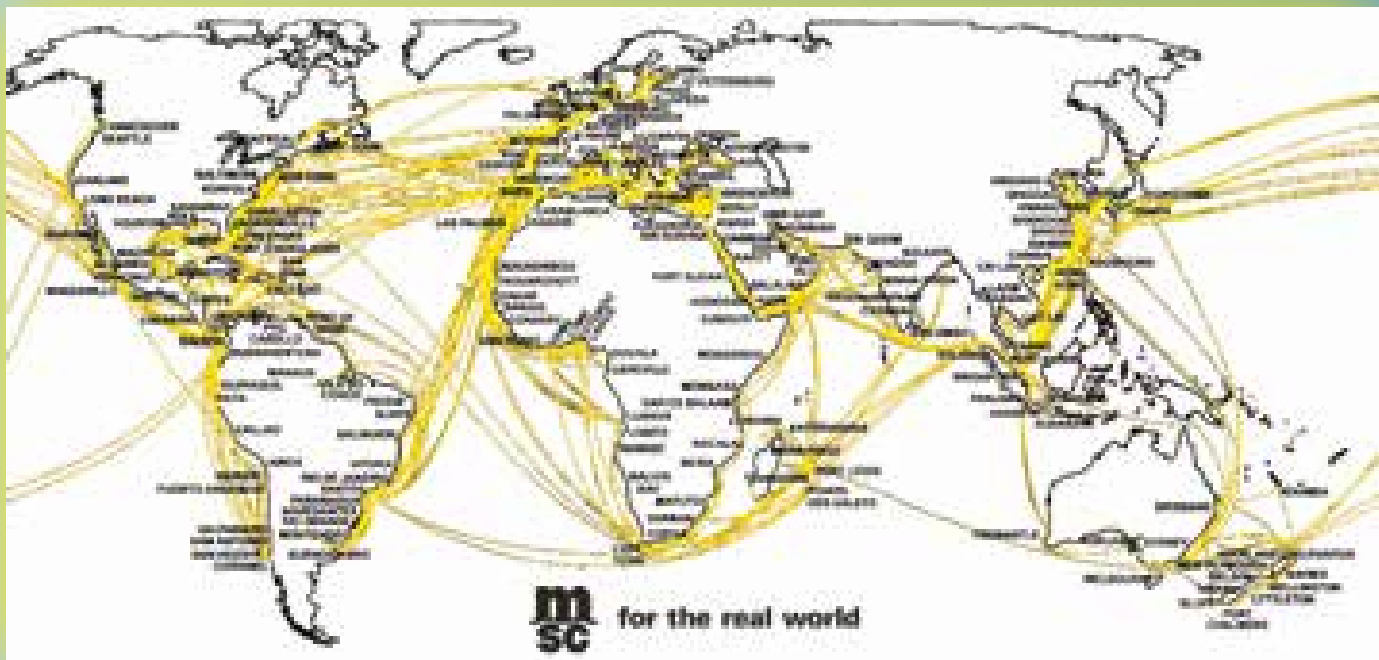
NERI
MARITIME SOLUTIONS SINCE 1895

**TUTELA AMBIENTE MARINO
DEPOSITI COSTIERI**





**Da 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**