

# LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU  
ADE  
RNI.

*Livorno  
verso  
il futuro*

LUGLIO 2017

A DHL company

**GORI**

*Wine and spirits logistics*

Beverages are our natural element!

The advanced logistic solution  
for Wines & Spirits



# SOMMARIO

- 5 **Quel grande sogno della Piattaforma Europa**
- 15 **Prospettive e investimenti per la Darsena Toscana**
- 19 **Il porto delle industrie**
- 21 **Il porto dei porti**
- 25 **Avvisatore Marittimo del Porto di Livorno**

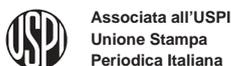
## LA GAZZETTA MARITTIMA

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° 62 del 9 Agosto 2017 - P.I. 45%

## Livorno, un “sistema” verso il futuro

**D**ifficile sottrarsi, per un giornale marittimo che è nato e cresciuto a Livorno, al bisogno di documentare il momento storico per questo porto e per il “sistema” che la riforma Delrio ha assegnato al complesso logistico del mar Tirreno Nord occidentale.

Di momenti storici il porto di Livorno ne ha avuti tanti, a cominciare dalla nascita voluta dai granduchi della Toscana per sopperire al progressivo interrimento del Porto Pisano. Livorno, porto appena abbozzato intorno alla Fortezza e agli scogli antistanti, ha visto nascere i Cavalieri di Santo Stefano, un ordine che divenne importante come quello dei cavalieri di Malta nel contrasto alla pirateria ottomana. Ha partecipato, addirittura con la spedizione di una nave eponima, all'esplorazione dell'Amazzonia. E' diventato nel '700 uno degli scali più ambiti e meglio organizzati del Mediterraneo, porto franco e insieme “bagno” per lo smercio degli schiavi catturati nelle scorribande marittime. E' ulteriormente cresciuto con il passare dei secoli, fino alle ultime opere di protezione all'inizio del '900, con il potenziamento del cantiere navale - vi sono nate alcune delle più potenti navi della nascente marineria italiana sia per la prima che per la seconda guerra mondiale. Risorto dalle distruzioni quasi totali dell'ultima guerra, è diventato - per l'intuizione del console dei portuali Italo Piccini e per la scelta da parte della US Navy di farvi approdare i primi contenitori - il primo porto containers del Mediterraneo. Per finire, la nascita e lo sviluppo del più grande cantiere di mega-yachts del mondo, con un indotto che la città ancora non ha capito, ma che spazia per tutta la Toscana.

Non pretendo di fare la storia del porto in queste poche righe. Ho solo fatto una veloce premessa - certo carente di importanti passaggi: ma la sintesi è necessaria - per arrivare all'attuale momento storico del porto, l'ultimo ma anche quello che si presenta come l'indispensabile salto verso un futuro altrettanto importante.

Dunque, occorre ricordare che il porto di Livorno è alle soglie del più grande cambiamento della sua storia. Ne elenco i punti più significativi: il progetto della Piattaforma Europa; il potenziamento in corso dei collegamenti ferroviari fino alle banchine dei terminal; l'unificazione con l'interporto Vespucci attraverso collegamenti ferroviari diretti fino a farne un grande “retroporto” in grado di accogliere anche insediamenti produttivi manifatturieri e industriali; la trasformazione dell'antico porto Mediceo in un moderno “Marina” per super-yachts: i dragaggi per aprirsi a navi container e da crociera delle prossime generazioni; il sospirato “tombamento” del ramo dello Scolmatore e del canale dei Navicelli verso la Darsena Toscana con apertura dei due canali direttamente verso il mare; l'allargamento altrettanto sospirato della strettoia del Marzocco, con gli spettacolari “pozzi” in corso d'opera per eliminare l'ingombro subacqueo dei tubi dell'ENI. L'elenco potrebbe continuare, perché in parallelo il porto sta rivoluzionando il suo “software”, ha fatto passi da gigante nei sistemi di velocizzazione dello sdoganamento delle merci, ha informatizzato i “gates”, ha potenziato le portainers e i mezzi di banchina...

In queste pagine, forse senza nemmeno un ordine cronologico ma seguendo il filo del materiale disponibile, cercheremo di dare una veloce descrizione di alcuni di questi passaggi. Con alcune tabelle, fornite come sempre con cortesia e competenza dall'Avvisatore Marittimo dell'amico Moniga, sui traffici che inquadrano una delle caratteristiche più importanti dello scalo, la sua “multifunzionalità”. Sono pochi i porti italiani che ad oggi abbiano tante caratteristiche di traffici diversi tutte insieme. Livorno può vantarsene.

Non parliamo - e qui chiudo - degli “uomini che hanno fatto l'impresa”. E' una lunga storia di successi ma anche di amari fallimenti, con il comune denominatore del costante impegno, anche se con diverse capacità. Dal primo presidente della prima Autorità portuale, Nereo Paolo Marcucci, all'ultimo della serie Giuliano Gallanti, tutti hanno lasciato un segno. Adesso che la storia continua con il primo presidente di “autorità di sistema”, Stefano Corsini, stiamo entrando nel futuro prossimo.

**Antonio Fulvi**



# GRIMALDI GROUP

## Short Sea Services

ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER



Scegliendo la nave  
come soluzione logistica  
**risparmi fino al 50 %**  
rispetto ai costi  
del trasporto stradale.

# Quel grande sogno della Piattaforma Europa



E' diventato, per citare Saddam Hussein, "la madre di tutti i progetti". Ma sarebbe sbagliato pensare che sia nato adesso. Almeno nella sua concezione di base, il progetto di ribaltare il porto di Livorno verso il mare, utilizzando le vasche di colmata dai dragaggi, è vecchio quanto l'Autorità portuale. Ne rivendicano giustamente la paternità "morale" il primo presidente Nereo Marcucci e il primo segretario generale Francesco Ruffini. A più riprese, l'idea di uscire dalla strettoia della Darsena Toscana e spingersi verso il mare libero è stata ripresa, rimaneggiata, rilanciata. La trasformazione da idea a progetto - almeno di massima - è avvenuta durante la presidenza dell'avvocato franco/genovese Giuliano Gallanti, uomo dalle esperienze portuali internazionali e come spesso accade, più conosciuto ed apprezzato a livello europeo che non in casa. E' vecchio brandello di amara saggezza: Nemo Propheta in Patria. Con Gallanti l'idea della piattaforma Europa ha avuto un altro padre convinto: il governatore della Toscana Enrico Rossi, che ci ha messo su, oltre alla faccia - si è impegnato a tutti i livelli - anche una promessa di 200 milioni di euro per finanziarne parzialmente il costo, stimato intorno agli 800 milioni. Gallanti aveva programmato mutui garantiti dall'Authority per almeno altri 100 milioni, e dal governo Renzi era arrivato una specie d'impegno per altri 50 milioni. Il resto, a carico di chi avesse vinto la gara per la costruzione e la gestione.

Un progetto grandioso, per alcuni faraonico. Certamente suggestivo. E adesso che è stato realisticamente ridimensionato, rimane però come obiettivo di fondo: una specie di sogno che nessuno è davvero convinto di veder realizzato, ma che tutti sperano possa essere l'obiettivo di una prossima generazione. Per Aspera ad Astra. Il sogno comprendeva un grande terminal contenitori, con fondali fino a 16 metri - poi portati a 18 o anche a 20 metri dopo furibonde dissertazioni tra vari livelli pubblici e privati - ma anche un porto delle Autostrade del mare, con "pennelli" in grado di ospitare più traghetti insieme; era prevista anche una darsena per le imbarcazioni minori destinate al Canale dei Navicelli e - tanto per non farsi mancare niente - un'eventuale darsena petroli, per spostare l'attuale scalo dal bacino di evoluzione all'altomare, allontanando le petroliere e le gasiere dall'interno del porto commerciale.

Questo grandioso progetto è stato presentato a più riprese, con il supporto di un (contestato) advisor italo-londinese, sia in Italia che fuori. Nel frattempo sono intervenuti alcuni mutamenti importanti nella programmazione nazionale degli interventi pubblici sulle infrastrutture: l'avvio della riforma portuale di modifica della legge 84 del

1994, con la creazione di una cabina di regia nazionale per coordinare e razionalizzare i progetti di ingrandimento che tutti i porti avevano preteso di veder finanziati dallo Stato; e la constatazione che nel concreto anche i network terminalisti più interessati a Livorno non erano disposti a finanziare un complesso di porti specializzati, ma solo la parte dedicata ai containers. Da

Roma si è affrontato il mega-progetto in chiave realistica, anche con la collaborazione tecnica dell'ingegner Stefano Corsini, uno specialista di opere portuali. E non è stato un caso che alla fine, nella consueta guerra per la poltrona della nuova Autorità di sistema portuali, Roma abbia deciso, quasi Manu Militari, di affidare la presidenza dell'Autorità di sistema livornese proprio a Corsini.

Siamo adesso alla nuova fase della Piattaforma Europa: che qualcuno chiama più realisticamente Darsena Europa, mentre il presidente Rossi non vuole marce indietro, almeno d'immagine. Sul concreto, la gara indetta dall'Autorità portuale di Gallanti per raccogliere le dichiarazioni d'interesse dei network privati è stata di fatto cancellata dopo una serie di rinvii (l'ultima scadenza sarebbe stata a fine settembre). A Palazzo Rosciano si sta lavorando, di concerto a Roma e a Firenze, per il nuovo progetto di massima da presentare agli investitori. In un incontro a Firenze, sia Rossi che Corsini ne hanno tracciato a linee di larga massima il nuovo layout, che si può vedere - ma con la premessa dell'estrema provvisorietà - dal disegno che riportiamo.

Oggi rimane da capire quale sarà il processo concreto per arrivare a trasformare il sogno livornese in una struttura operativa. Il governatore Rossi ha promesso che i lavori potranno cominciare già entro l'anno prossimo, il 2018. Un azzardo giustificato dalla forte volontà di crederci? Tutto dipenderà dalla nuova gara e specialmente dall'andamento mondiale della logistica. Il Mediterraneo sta tornando importante per i traffici marittimi, ed è al centro di colossali interessi - e investimenti - della Cina della nuova Via della Seta. Sono diventati di fatto terminal cinesi quelli di almeno sette importanti porti storici del Mediterraneo: per l'Italia quello di Vado Ligure e di Trieste. Ma l'interesse su Livorno è stato a più riprese confermato da un potente investitore di Shanghai, portato per mano in Darsena Toscana dalla Compagnia dei portuali, a sua volta impegnata a garantirsi un futuro. E gli attuali gestori del TDT, ma anche quelli del terminal Lorenzini - con la potente Msc di Aponte - non sembrano intenzionati a farsi tagliare fuori. Tutto è in divenire. Il che significa che possiamo continuare a coltivare il sogno di un porto più moderno, più aperto, e specialmente inserito fortemente in un network mondiale della logistica avanzata.



**1) LA STORIA: IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL 1908 E DEL 1922**



IL PORTO DI LIVORNO NEL 1905



IL P.R.P DEL 1908 CON VARIANTE 1922

**PRIMO «VERO» PRP REDATTO DALL'ING. LUIGI COZZA - APPROVATO NEL 1908.**  
 IL PIANO PREVEDEVA LA COSTITUZIONE DI **NUOVE DIGHE (MELORIA E MARZOCCO)**, LA FORMAZIONE DI UN **AMPIO BACINO (SANTO STEFANO)** ED IL RIEMPIMENTO CON GLI ESCAVI DI UNA VASTA AREA DA ADIBIRE AD USI INDUSTRIALI

NEL **1922** IL S.I.C.A.M. (SINDACATO ITALIANO COSTRUTTORI ED APPALTI MARITTIMI) PROPOSE UNA **VARIANTE (ING.COEN CAGLI): UN GRANDE PORTO INDUSTRIALE INTERNO** COLLEGATO CON AMPI CANALI AL BACINO PORTUALE

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**1) LA STORIA: IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL 1953**

IL PIANO COEN CAGLI VENNE REALIZZATO (SOLO IN PARTE) NEGLI ANNI 30  
 CON I BOMBARDAMENTI (1943) SUBÌ GRAVISSIMI DANNI → NECESSITA' DI UN NUOVO PRP



PLANIMETRIA DEL 1953



P.R.P DEL 1953

IL P.R.P DEL 1953 SI ARTICOLAVA IN:

- 1) RIPARAZIONE DANNI BELLICI
- 2) INTERVENTI MIGLIORATIVI DELL'ESISTENTE
- 3) NUOVI LAVORI DI APLIAMENTO

IL PRP del 1953 E' STATO OGGETTO DI VARIANTI, PROPOSTE DI NUOVI PRP ED ADEGUAMENTI TECNICI FUNZIONALI FINO A MARZO 2015 → 62 ANNI

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**1) LA STORIA : IL PORTO DI OGGI**



AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

## 2) IL BANDO: DEFINIZIONI

**PIATTAFORMA EUROPA:** È L'INSIEME DELL'AMPLIAMENTO VERSO MARE DEL PORTO DI LIVORNO COME PREVISTO DAL PIANO REGOLATORE PORTUALE. (TERMINAL CONTENITORI - TERMINAL AUTOSTRADALE DEL MARE - TERMINAL PETROLCHIMICO - OPERE FORANEE DI PROTEZIONE CON NUOVA IMBOCCATURA)

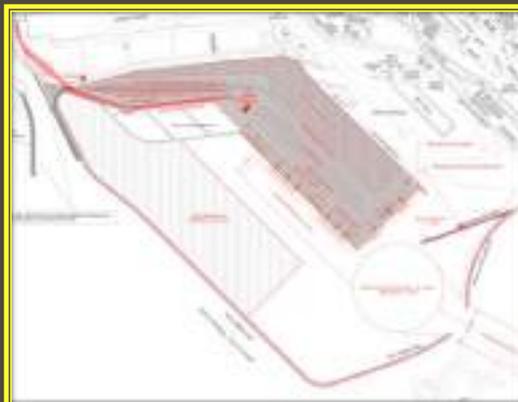
**PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA:** È LA REALIZZAZIONE DEL TERMINAL CONTENITORI, DELLE OPERE FORANEE DI PROTEZIONE E DELLA NUOVA IMBOCCATURA PORTUALE

**TERMINAL CONTENITORI:** È LA PARTE OPERATIVA DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA DOVE SI SVOLGONO LE OPERAZIONI PORTUALI DI CARICO/SCARICO DELLE MERCI IN CONTENITORE SULLE/DALLE NAVI ORMEGGIATE PRESSO LE BANCHINE DEL TERMINAL

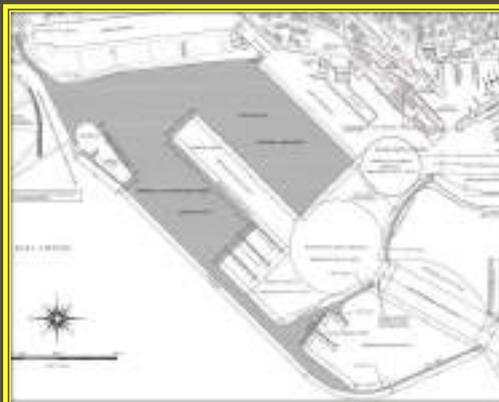
AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

## 2) IL BANDO: LA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA



PRIMA FASE PIATTAFORMA EUROPA



PIATTAFORMA EUROPA

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

## 2) IL BANDO: GLI ELEMENTI ESSENZIALI

**PROCEDURA RISTRETTA** PER L'AFFIDAMENTO DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE, DI COSTRUZIONE E GESTIONE (di una nuova opera pubblica) AI SENSI DELL'ART. 153 DEL CODICE DEI CONTRATTI.....(**FINANZA DI PROGETTO**)

**OGGETTO:** PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA DEL PORTO DI LIVORNO, COMPRESIVA DEL TERMINAL PER CONTENITORI E DI TUTTE LE OPERE AD ESSO CONNESSE, NONCHÉ L'ESECUZIONE DEI LAVORI DI REALIZZAZIONE, L'ALLESTIMENTO E LA GESTIONE DEL TERMINAL PER LO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI PORTUALI ex art.16 della L.84/1994

**DATA DI PUBBLICAZIONE BANDO SULLA G.U.U.E:** 14 GENNAIO 2016

**DATA DI PUBBLICAZIONE BANDO SULLA G.U.R.I.:** 20 GENNAIO 2016

**TERMINE PER LA PRESENTAZIONE DOMANDA DI PARTECIPAZIONE:** 22/03/2016 – ORE 12:00

**IMPORTO PER LA PROGETTAZIONE, LA COSTRUZIONE E L'ALLESTIMENTO DEL TERMINAL CONTENITORI (ESCLUSE LE OPERE DI DIFESA ED I DRAGAGGI):** EURO 504.460.000,00

**DURATA DELLA CONCESSIONE:** ANNI 50 (PROGETTAZIONE COSTRUZIONE GESTIONE)

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**2) IL BANDO: GLI ELEMENTI ESSENZIALI**

**CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE:** CRITERIO DELL'OFFERTA ECONOMICAMENTE PIÙ VANTAGGIOSA DI CUI ALL'ART. 83 DEL D.LGS. 12 APRILE 2006, N. 163

**PUNTEGGIO:** IL PUNTEGGIO MASSIMO SARÀ PARI A **PUNTI 100**

**65 PUNTI PER GLI ELEMENTI QUALITATIVI**

**35 PUNTI PER GLI ELEMENTI QUANTITATIVI**

I CRITERI MEDIANTE I QUALI SARANNO ATTRIBUITI I PUNTEGGI SARANNO INDICATI NELLA LETTERA DI INVITO

**PROCEDURA DI PRESELEZIONE:** SCADUTO IL TERMINE DEL **22 MARZO 2016** L'AMMINISTRAZIONE PROCEDERÀ IN SEDUTA RISERVATA ALL'APERTURA DEI PLICHI CONTENENTI LE DOMANDE DI PARTECIPAZIONE, ALLA VERIFICA DELLA COMPLETEZZA ED ALLA REGOLARITÀ FORMALE.....

**SPEDIZIONE DEGLI INVITI A PRESENTARE OFFERTE:** LA LETTERA DI INVITO E LO STUDIO DI FATTIBILITÀ SARANNO TRASMESSI A TUTTI I CONCORRENTI CHE AVRANNO SUPERATO LA FASE DI PREQUALIFICA - **SI AGGIUDICHERÀ ANCHE CON 1 SOLA OFFERTA VALIDA**

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**2) IL BANDO: COMPOSIZIONE DELL'IMPORTO DEL BANDO**

**IMPORTO €504.460.000,00 SUDDIVISO IN 3 PARTI:**

**A) L'IMPORTO DELLA PROGETTAZIONE DI TUTTE LE OPERE CIVILI PREVISTE NELLA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE EURO 13.500.000,00**

A.1) Progettazione Definitiva: Euro 5.700.369,00

A.2) Progettazione Esecutiva: Euro 4.651.828,00

A.3) S.I.A , lo Studio di Incidenza e la Relazione Paesaggistica: Euro 645.615,00

A.4) Indagini geognostiche/geofisiche ed ambientali: Euro 2.502.188,00 (OS-20B)

**B) L'IMPORTO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEL TERMINAL : EURO 305.940.000,00**

**C) L'IMPORTO PER L'ALLESTIMENTO DEL TERMINAL : EURO 185.020.000,00**

IL PROGETTO PRELIMINARE E' PREDISPOSTO DAL CONCORRENTE IN SEDE DI OFFERTA SULLA BASE DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ DELL' AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**2) IL BANDO: IMPORTO COSTI DI COSTRUZIONE PRIMA FASE**

**PROGETTAZIONE DELLA PRIMA FASE PIATTAFORMA EUROPA**

**B) COSTRUZIONE TERMINAL  
€305.940.000,00**

**SEPARATO APPALTO DI OPERE CIVILI  
€362.010.000,00**



**TOTALE OPERE CIVILI PRIMA FASE  
€667.950.000,00**



LA PROGETTAZIONE E' RIFERITA AL COMPLESSO DELLE OPERE CIVILI PREVISTE NELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

## 2) IL BANDO: IMPORTO TOTALE OPERE CIVILI EURO 305.940.000,00



DEMOLIZIONE E SALPAMENTI	520.000,00 €
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E STRADALI	36.555.000,00 €
DRAGAGGI	43.000.000,00 €
RILEVATI	102.925.000,00 €
BANCHINE	108.450.000,00 €
IMPIANTI	14.490.000,00 €

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

## 2) IL BANDO: IMPORTO CATEGORIE OPERE CIVILI - € 305.940.000,00

CATEGORIA	CL	IMPORTO In Euro (soggetto a ribasso)	ONERI SICUREZZA In Euro	IMPORTO TOTALE In Euro	PREVALENTE/ SCORPORABILE	SUBAPPALTABILE
OG7 - Opere marittime e dragaggi	VIII	207.301.000	2.094.000	209.395.000	prevalente	Entro il 30%
OG3 - Strade, ferrovie e opere complementari	VIII	81.234.000	821.000	82.055.000	scorporabile	Obbligatorio possesso requisiti in proprio o in R.T.I. o subappaltabile al 100%
OG6 - Acquedotti, gasdotti, oleodotti, opere di irrigazione e di evacuazione	VI	8.197.000	83.000	8.280.000	scorporabile	Obbligatorio possesso requisiti in proprio o in R.T.I. o subappaltabile al 100%
OG10 - Impianti elettrici	VI	6.148.000	62.000	6.210.000	scorporabile	Obbligatorio possesso requisiti in proprio o in R.T.I. o subappaltabile al 100%
<b>TOTALE OPERE CIVILI</b>		<b>302.880.00</b>	<b>3.060.000</b>	<b>305.940.000</b>		

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

## 2) IL BANDO: FONTI DI FINANZIAMENTO

## IMPORTO €504.460.000,00 SUDDIVISO TRA PUBBLICO E PRIVATO:

	IMPORTO €	FINANZIAMENTO PRIVATO €	FINANZIAMENTO PUBBLICO €
A) PROGETTAZIONE PRIMA FASE	13.500.000,00	13.500.000,00	
B) COSTRUZIONE DEL TERMINAL	305.940.000,00	128.180.000,00	177.760.000,00
C) ALLESTIMENTO DEL TERMINAL	185.020.000,00	185.020.000,00	
<b>TOTALE</b>	<b>504.460.000,00</b>	<b>326.700.000,00</b>	<b>177.760.000,00</b>

FINANZIAMENTO PUBBLICO: mutuo che sarà contratto dall'Autorità Portuale ed i cui ratei saranno sostenuti da finanziamento approvato dalla Regione Toscana con L.R. 27 marzo 2015 n. 37 - art. 34 e da finanziamento della stessa Autorità Portuale

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**2 IL BANDO: IL CONCESSIONARIO ED IL GESTORE DEL TERMINAL**

IL TERMINAL POTRA' ESSERE REALIZZATO:

**DIRETTAMENTE DAL CONCESSIONARIO:** mediante la propria organizzazione di impresa, fatta salva l'applicazione dell'art. 149 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, ove applicabile  
**TRAMITE AFFIDAMENTO A TERZI:** nel rispetto degli artt. 142 e ss. del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, al di fuori dei casi di subappalto

REQUISITI SPECIALI - ECONOMICI - FINANZIARI DEL **CONCESSIONARIO**

- a) **fatturato** medio annuo per attività svolte negli ultimi cinque anni non inferiore ad **Euro 50.446.000,00** (10% costo intervento)
  - b) **capitale sociale** non inferiore ad **Euro 25.223.000,00** (5% costo intervento)
- Il requisito di cui alla lettera b) può essere dimostrato anche attraverso il patrimonio netto

REQUISITI SPECIALI TECNICI DEL **GESTORE DEL TERMINAL**

- a) **svolgimento** negli ultimi cinque anni di servizi affini per un importo medio annuo non inferiore ad **Euro 25.223.000,00** (5% costo intervento)
- b) **svolgimento** negli ultimi cinque anni di almeno un servizio affine per un importo medio annuo non inferiore ad **Euro 10.089.200,00** (2% costo intervento)
- c) **aver movimentato**, nell'ambito dello svolgimento delle operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge n. 84/1994, una media annuale di **1.000.000 di TEUs negli ultimi cinque anni**

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**3) CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA DEL TERMINAL**

**LE BANCHINE:**

Lunghezza 1.450 m  
 900 m banchina Nord  
 550 m banchina Ovest  
 Profondità di calcolo -20,00 m  
 Profondità dragaggio -16,00 m

Superficie terminal: 67 ha

Superficie totale: 105 ha

Impianto ferroviario elettrificato  
 → treni blocco sino a 750 m  
 direttamente sulla tirrenica.

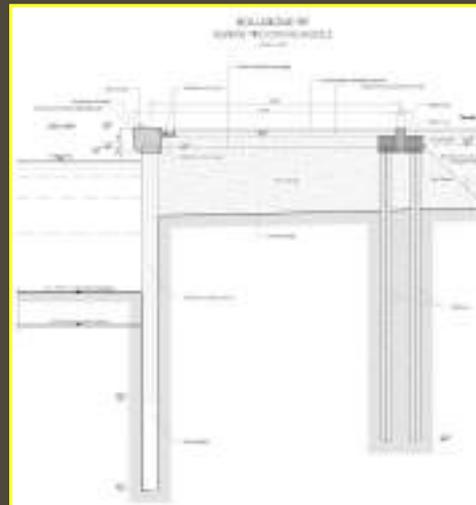
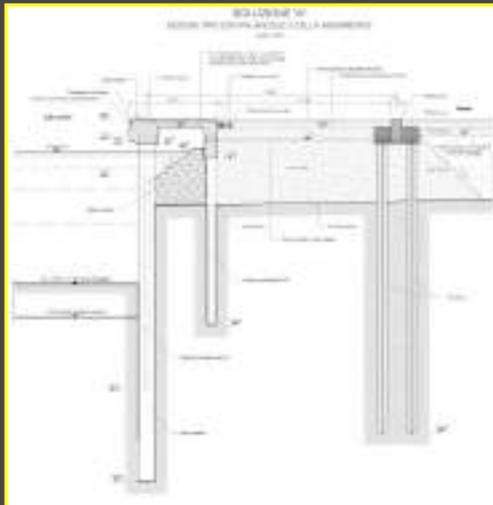
Nuova viabilità di accesso al  
 Terminal direttamente collegata  
 alla FI-Pi-LI



AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**3) CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA DEL TERMINAL**



AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**3) CARATTERISTICHE DELLE OPERE DI DIFESA (SEPARATO APPALTO)**

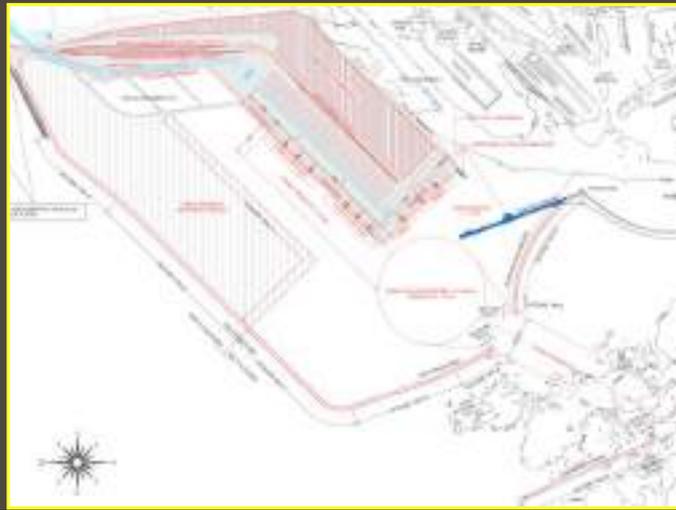
**DIGA FORANEA NORD**

Origine dalla foce del canale Scolmatore d'Arno

Segue il tracciato della diga esterna della nuova darsena fluviale

Percorre il tracciato della nuova diga Nord fino al limite del bacino del terminal autostrade del mare

Devia a sud verso l'imboccatura interna della Piattaforma Europa.



**NUOVA DIGA DELLA MELORIA**

**DEMOLIZIONE DIGA MELORIA**

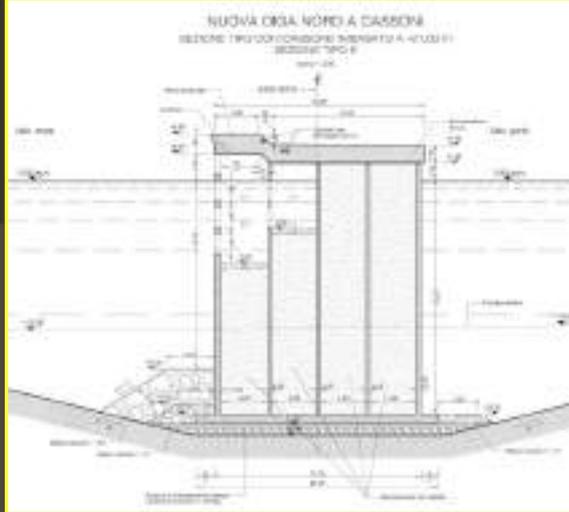
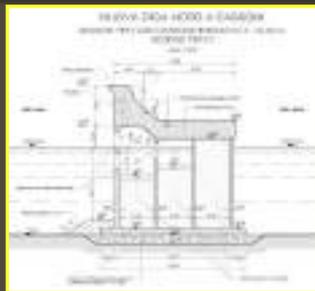
**DIGA DISTACCATA**

**TUTTE LE OPERE FORANEE IN PROSSIMITA' DEL CANALE DI ACCESSO SARANNO FONDATE A QUOTA -22,00 m**

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**3) CARATTERISTICHE DELLE OPERE DI DIFESA (SEPARATO APPALTO)**



AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

**3) RENDERING DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA**



ALTA QUOTA DA OVEST



BASSA QUOTA DA SUD-OVEST



BASSA QUOTA DA NORD-EST

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

# 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**



# 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

# Prospettive e interventi per la Darsena Toscana

Le attuali generazioni di livornesi, anche di coloro che conoscono bene il porto, probabilmente non ricordano com'era la Darsena Toscana prima che diventasse, appunto, Darsena. Era un prolungamento del canale dei navicelli, tra canneti e paretoni di fango. Sulla sua riva sud, che era nient'altro di un muro di sponda, i tecnici della Piaggio di Pontedera avevano segnato una base misurata: serviva per i collaudi dei loro motori marini jet abbinati a piccoli motoscafi che andarono di moda per qualche anno, salvo poi uscire di mercato surclassati dai fuoribordo.

La costruzione del terminal TDT verso il mare e successivamente il banchinamento - a intervalli in un paio di casi molto lunghi - del muro di sponda verso terra, hanno rappresentato una grande opera portuale, tra le più significative degli anni. A lavori compiuti, la Darsena si è confermata uno dei primi porti containers d'Italia, con qualche anno iniziale addirittura del Mediterraneo. La Compagnia lavoratori portuali e successivamente i soci entrati a supporto, ne hanno fatto un gioiello di funzionalità: e analogamente sulla sponda est la dinamica impresa Lorenzini ha saputo diventare un punto di riferimento oggi significativo anche per quel gi-



gante armatoriale che è la MSC del gruppo Aponte. Vi operano inoltre i ro/ro di Grimaldi e di Onorato, in una competizione che fa bene al porto e ai suoi traffici.



**RIMORCHI PORTUALI  
SALVATAGGI**



**NERI**  
MARITIME SOLUTIONS SINCE 1895

**TUTELA AMBIENTE MARINO  
DEPOSITI COSTIERI**



\*

Il problema della Darsena Toscana però è un doppio problema, che ne ha condizionato lo sviluppo mano a mano che le dimensioni delle navi sono cresciute: il primo è la strettoia all'ingresso, all'altezza della torre del Marzocco, condizionata dai tubi di attraversamento subacqueo della raffineria ENI provenienti dalla darsena petroli; il secondo è quel breve tratto di canale tra la foce dello Scolmatore e la Darsena stessa, attraverso il quale ogni inverno (e ogni piena dell'Arno) si scaricano tonnellate e tonnellate di fanghi che ne condizionano i fondali.

La lunga battaglia dell'Autorità portuale per risolvere questi due sistemi è arrivata oggi finalmente a una mezza vittoria. Che riguarda la grande (e poco conosciuta) opera dei pozzi di 28 metri di profondità scavati sulle due sponde della strettoia, dai quali partirà ed arriverà un microtunnel sotto il canale per accogliere i tubi dell'ENI. Che quindi saranno tolti dall'attuale posizione - barriera insormontabile sia in larghezza che in profondità per le navi in ingresso in Darsena - e infilato a 25 metri di quota, ben sotto il fondo del canale. E' un'operazione, quella in corso al Marzocco, che non ha eguali nei porti italiani: i pozzi sono larghi 12 metri, è stato necessario incamiciarli in cemento armato per evitare infiltrazioni del mare, e rimarranno ispezionabili per le cicliche manutenzioni dei tubi dell'ENI. A completamento dell'opera, il canale avrà sotto il Marzocco una "bocca" quasi doppia dell'attuale, fino a 110 metri di larghezza e potrà essere dragato anche fino a 12 metri. Assicurerà l'ingresso di navi contenitori fino a 8 mila teu, e forse più. Un evento storico, in attesa della piattaforma Europa.

\*

Irrisolto invece, malgrado il crescendo della pressione del porto, il secondo problema: quello dello sbocco dello Scolma-

tore in Darsena. E' un problema che condiziona non solo i terminal della Darsena Toscana, ma anche i futuri collegamenti stradali e ferroviari con la piattaforma Europa. E' un coltello contro la jugulare del grande progetto di potenziamento del porto dei container. E ciò che è peggio, per anni è stato sottovalutato, o almeno tenuto con la sordina. La storia dello scontro tra l'Autorità portuale di Livorno e la società dei navicelli Spa del Comune di Pisa è ben nota: per i pisani il canale - condizionato dalle porte vinciane al Calambrone - doveva essere tenuto il più possibile aperto, per il transito dei suoi mezzi nautici; per l'Autorità di Livorno andava il più possibile chiuso, per evitare interramenti dei fondali. E' stato necessario un intervento della Regione Toscana per arrivare a una mezza soluzione: cambiate - in questi giorni - le porte vinciane che si guastavano spesso - e per i livornesi in modo sospetto - è in corso di realizzazione quella "foce armata" del Canale dei navicelli e Scolmatore che consentirà di accedere direttamente al mare con pescaggi fino a 3 metri. A quel punto si potrà finalmente tombare il tratto di canale che finisce in Darsena Toscana: il che consentirà anche di avere un sufficiente sedime per più binari ferroviari a servizio delle darsene containers, eliminando il piccolo e problematico ponte attuale a un solo binario, del tutto incongruo nella pianificazione di una darsena Europa da almeno 1,5 milioni di teu.

Il rebus è: quando. Per rendere navigabile la foce del canale verso il mare senza passare per la Darsena Toscana, occorre che il ponte stradale del Calambrone per Tirrenia venga demolito e ricostruito con una luce molto più alta o addirittura con la parte centrale lipo levatoio. Esiste da tempo un progetto della Provincia di Livorno, ma senza copertura finanziaria. La Regione sembra aver finalmente capito il problema, l'Autorità portuale si è resa disponibile. L'urgenza è massima, ma per ora se ne parla più che altro nei convegni e sul nostro giornale.





# PORT AUTHORITY OF GIOIA TAURO AND CALABRIA



Corigliano Calabro

Crotona



Palmi



Villa San Giovanni



# Il porto delle industrie

Nella genesi del moderno porto di Livorno, il canale che poi si è chiamato industriale è stato a lungo l'incubatore di una serie di industrie che fino al recente passato hanno rappresentato un fattore di crescita economica, di posti di lavoro e di generatore di traffici.

Se molto è cambiato negli ultimi anni è perchè il porto "gate" è diventato sempre più importante rispetto al porto delle industrie: anche perchè alcune delle industrie installate sul canale hanno pagato il peso della crisi mondiale, oltre che la trasformazione del tessuto produttivo locale e nazionale.

Malgrado tutto questo, il canale delle industrie è oggi un settore importante del porto di Livorno, per svariati motivi tecnici e urbanistici. Intanto è dotato di banchine e piazzali ancora preziosi per traffici di grande e piccolo cabotaggio. Poi si tratta di un settore di porto totalmente protetto dalle intemperie e dalle mareggiate. Infine è un mix tra aree in concessione demaniale ed aree in proprietà, dove i proprietari hanno saputo realizzare imprese di grande respiro, a cominciare dai depositi costieri a supporto (e non) della raffineria. Del sistema del porto industriale fa parte anche la Darsena n. 1, quella che una generazione precedente chiamava "il porto degli americani" perchè scelto e realizzato a supporto della base logistica di Camp Darby, con utilizzo esclusivo per i "supply" militari anche per le altre basi dell'esercito Usa in Europa dopo la fine della seconda guerra mondiale. Oggi la Darsena 1 è totalmente trasformata rispetto a quei tempi, i grandi magazzini militari sono stati abbattuti e ci sono ordinate (quasi sempre..) aree di stoccaggio,

sosta e interscambio per i traghetti ro/ro che vi approdano. In un porto come quello di Livorno dove i traffici ro/ro e quelli degli sbarchi delle auto nuove sono diventati sempre più importanti, la Darsena 1 rappresenta ancora un polmone importante. E va dato atto all'Autorità portuale di essere finalmente riuscita, dopo quasi dieci anni di tentativi costosi e frustranti, a recuperare nell'area una vecchia ma utilissima banchina che era condizionata da uno zoccolo di cemento armato quasi indistruttibile, la Bengasi. Una banchina il cui utilizzo consentirà anche di dare un nuovo assetto ai terminal che operano nelle vicinanze, dall'LTM al Lorenzini, in perenne stato di ansia per la richiesta d'accosti spesso superiore alla disponibilità.

Abbiamo già scritto, parlando di questa parte del porto, della Darsena Toscana, del suo sviluppo ma anche dei suoi due grandi condizionamenti: la strettoia d'ingresso del Marzocco e la sfociatoia dello Scolmatore dell'Arno e del Canale dei Navicelli, che la insabbiano di continuo. Entrambi i problemi, che l'Autorità portuale da tempo sta affrontando, una volta risolti saranno di aiuto anche alle tante imprese del canale industriale. In particolare l'allargamento del Marzocco, che consentirà forse già tra un anno di entrare con navi più larghe degli oggi imperativi 40 metri. Il piano regolatore del porto è un altro impeno dell'Autorità di sistema di Corsini: e servirà a meglio disciplinare - si spera con la collaborazione del Comune per il waterfront e le strade - un settore dove le industrie sono ancora presenti e generano ricchezza.



# LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



**Lorenzini & C. Srl**  
Livorno 57123 (Italy)  
Porto Industriale - Via Labrone, 19  
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:  
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzini-terminal.it  
[www.lorenzini-terminal.it](http://www.lorenzini-terminal.it)

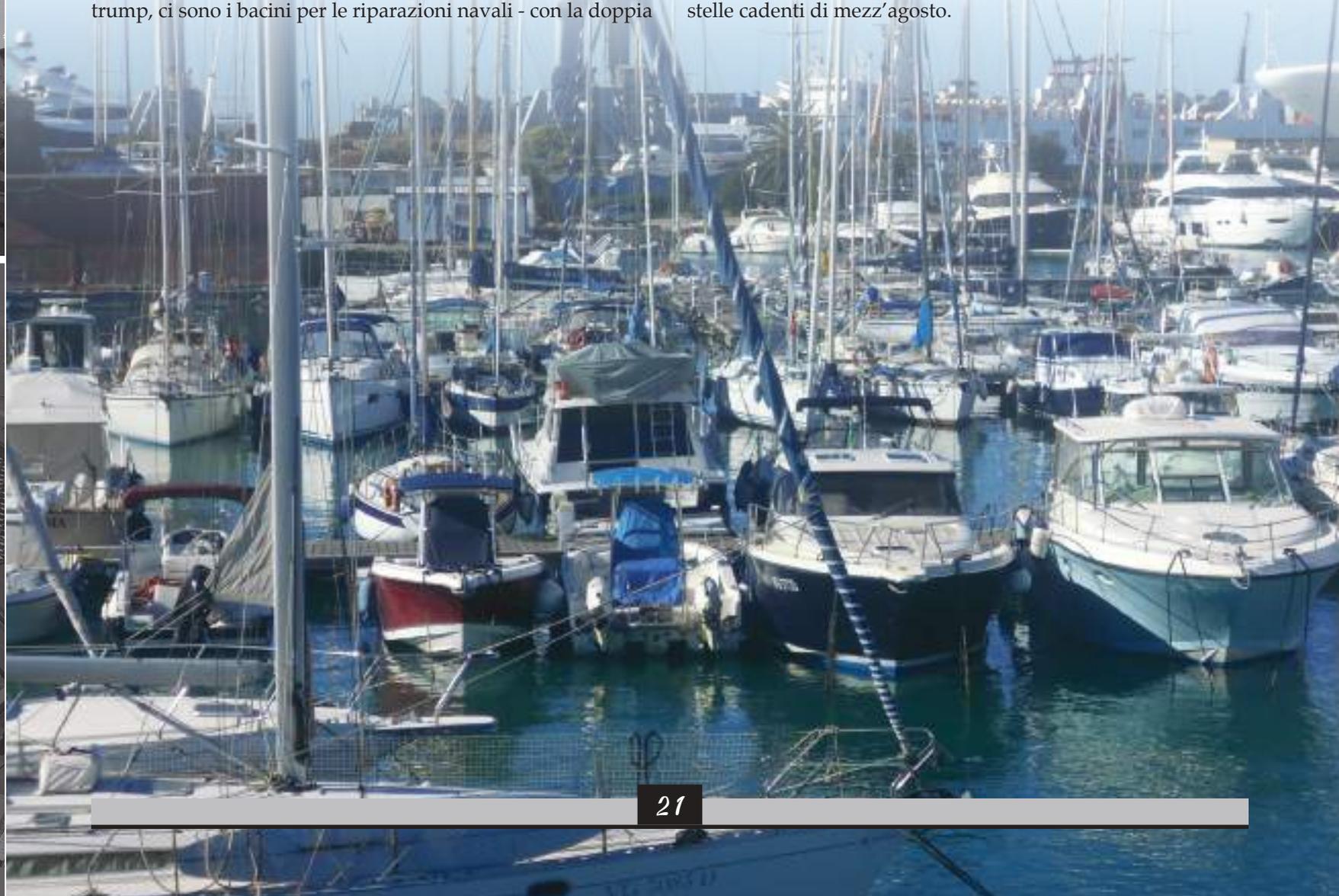
# Il porto dei porti

Il titolo qui sopra può sembrare un pò immaginifico, ma è stato usato anche in alcuni convegni e ce ne appropriamo con la necessaria facciatosta. In realtà, risponde bene a una caratteristica quasi unica del porto di Livorno: quella che in linguaggio internazionale viene definita "multipurpose".

Livorno, anche a saper leggere le statistiche fornite dall'Avvisatore Marittimo di Massimo Moniga - un servizio tra i più importanti, che viene svolto con competenza, professionalità e anche con l'appassionato contributo dell'amore per il porto - è tra i pochi porti italiani che ospitano pressochè tutte le categorie di traffici marittimi possibili. Ci sono, ovviamente, i contenitori: ma ci sono anche i rinfusi della calata Orlando, con tutti i problemi nati dall'eccessiva vicinanza al terminal delle crociere; e ci sono, appunto, le crociere, grazie al background della Toscana che attira milioni di turisti all'anno; poi ci sono i ro/ro, ovvero i traghetti tuttomerchi, che rappresentano anche in chiave statistica uno dei traffici più importanti e più combattuti per l'indubbia carenza di spazi loro dedicati. Ci sono i traffici trump, ci sono i bacini per le riparazioni navali - con la doppia

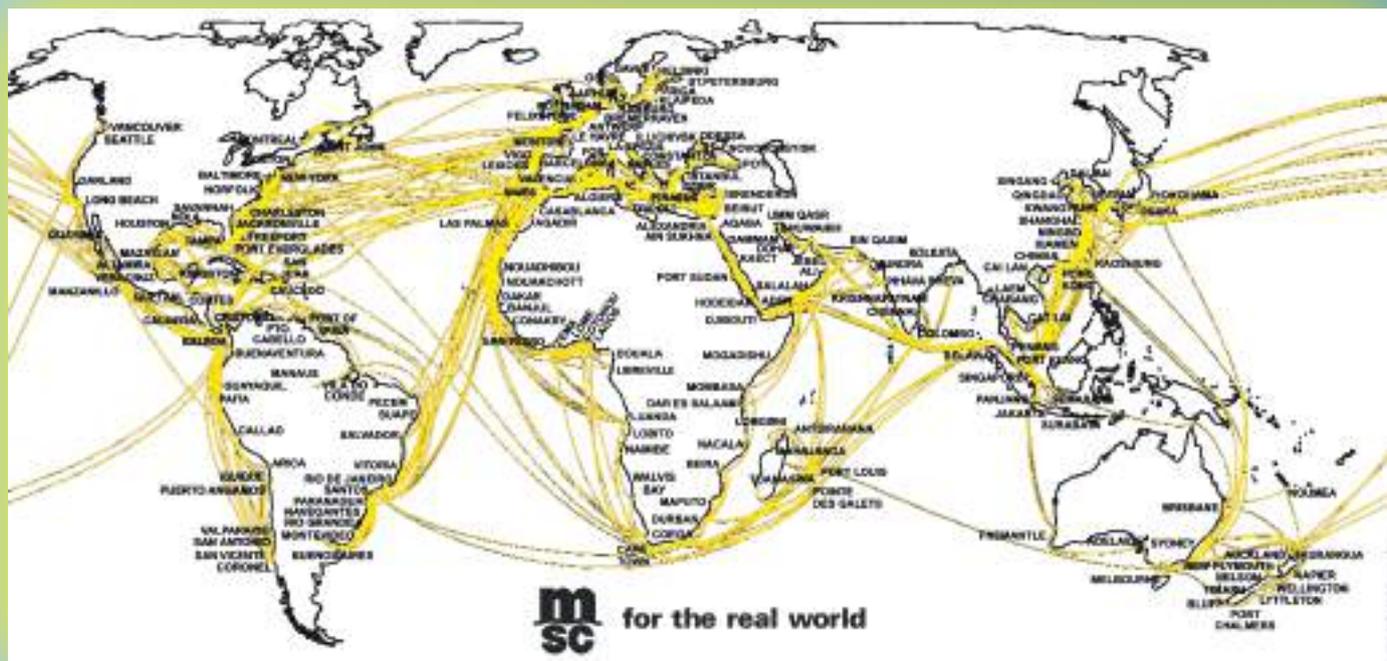
maledizione della tragedia del "Mediterraneo" semiaffondato e del maxi-bacino in muratura diventato un relitto - c'è un porto petroli che vede sfilare davanti alle sue strutture anche le navi gasiere con tutti i tipi di carichi liquidi o in contenitori; c'è il porto dei traghetti passeggeri, affollatissimo e con servizi eccellenti sia per la Corsica che per la Sardegna, la Sicilia e la Spagna. E c'è infine il porto della nautica, oggi concentrato nel contestatissimo Mediceo per quanto riguarda le imbarcazioni a vela e gli yacht, ma di fatto esteso all'interno di tutta la città con il circuito del Fossi medicei che ospita alcune migliaia di barchette, gozzi e gommoni.

Ci vorrebbe un libro, e non solo un Quaderno come questo che è quasi un Instant book, per descrivere tutte le sfaccettature di questo porto. E i problemi che sono legati all'indubbia realtà di ospitare pressochè tutti i tipi di traffici marittimi. Come ci vorrebbe un libro per ricordare i tanti progetti che sono nati nel corso degli anni, con quelli che sono partiti, quelli rimasti in stand-by e infine quelli che sono spariti più o meno come le stelle cadenti di mezz'agosto.





**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](mailto:it015-spadonia@mscspadoni.it)**

\*

Tra i progetti in stand-by c'è anche quello, ormai storico, del "marina" nel porto mediceo. Che di fatto è da decenni un "marina", ovvero un'area dedicata alla nautica da diporto con relativi servizi, anche - se vogliamo - un pò naif ma comunque utili. Il progetto nato e veicolato dal cantiere navale Benetti, anche a supporto della filiera del refitting e del rimessaggio dei suoi capolavori naviganti, è quello di farne un vero porto turistico moderno, attrezzatissimo, dotato di tutto quello che è necessario (e forse anche del superfluo) per gli yachts, generatore di posti di lavoro ad alta remunerazione. Il progetto è nato dopo un altro sogno nautico dei livornesi, il porto turistico della Bellana: ma a differenza di quest'ultimo, ha trovato nella Benetti un attore disposto a pagare tutto, pur di averne la gestione. A Livorno si sa che toccare il porto storico, Mediceo per primo, è come stuzzicare il culo della cicala: si levano altissime proteste, specie da chi non ha mai niente da dire se non far parte della sterminata schiera dei NIMBY. Il progetto è grandioso, i pericoli effettivamente possono esserci sul piano ambientale e sulla fruizione completa da parte delle barche livornesi. Ma sul come ha agito anche urbanisticamente la Benetti e sul rispetto ambientale del progetto del "marina" forse sarebbe opportuno concedere una qualche fiducia.

\*

Abbiamo accennato che nel quadro generale del "porto dei porti" c'è anche il ramo delle crociere. Livorno - si vedano le cifre forniteci dall'Avvisatore marittimo di Moniga, riportate in fondo a questo Quaderno - è uno dei primi porti italiani per numero di navi da crociera e di crocieristi. Ovvio che l'Autorità portuale prima e l'attuale Autorità portuale di sistema, abbiano a cuore il settore. La legge 84/94 a sua volta consentiva di creare società ad hoc e a Livorno è nata e cresciuta la "Porto di Livorno 2000" con l'obiettivo di arrivare a costituire un vero e proprio comparto crociere. E' stata creata, negli anni, una piccola stazione marittima negli ex magazzini della Compagnia portuale sull'Alto fondale, si è cercato di dare servizi al meglio, si sono susseguite presentazioni e offerte sia nei grandi saloni internazionali "Cruise" sia con le compagnie. Oggi è in corso la privatizzazione della gestione della società - costituita da Autorità portuale e Camera di Commercio - con una gara già conclusa che ha visto vincere l'Ati capitanata dal gruppo Onorato. In questi giorni i risultati della gara dovrebbero essere ufficializzati, salvo sorprese. A palazzo Rosciano si va piano, qualche volta pianissimo, scottati dalle infinite trappole della



burocrazia italiana sulle gare. Ma la vera sfida a questo punto è vedere come i vincitori trasformeranno i parametri della gara in una realizzazione concreta: una grande stazione passeggeri (oltre che le crociere la Porto 2000 gestisce anche i traghetti) differenziata per traffici, un'area parcheggi, una serie di servizi e specialmente l'integrazione con un tessuto urbano non facile, sulla quale integrazione veglia (ringhiando) il Comune di Livorno, con il sindaco Nogarin convinto di avere da dire sul tema molte cose, alcune delle quali non facili da digerire. Siamo dunque di fronte a un'altra grande sfida per il porto. Sulla quale siamo certi dovranno trascorrere altre battaglie e potranno allungarsi i tempi.



**Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl**

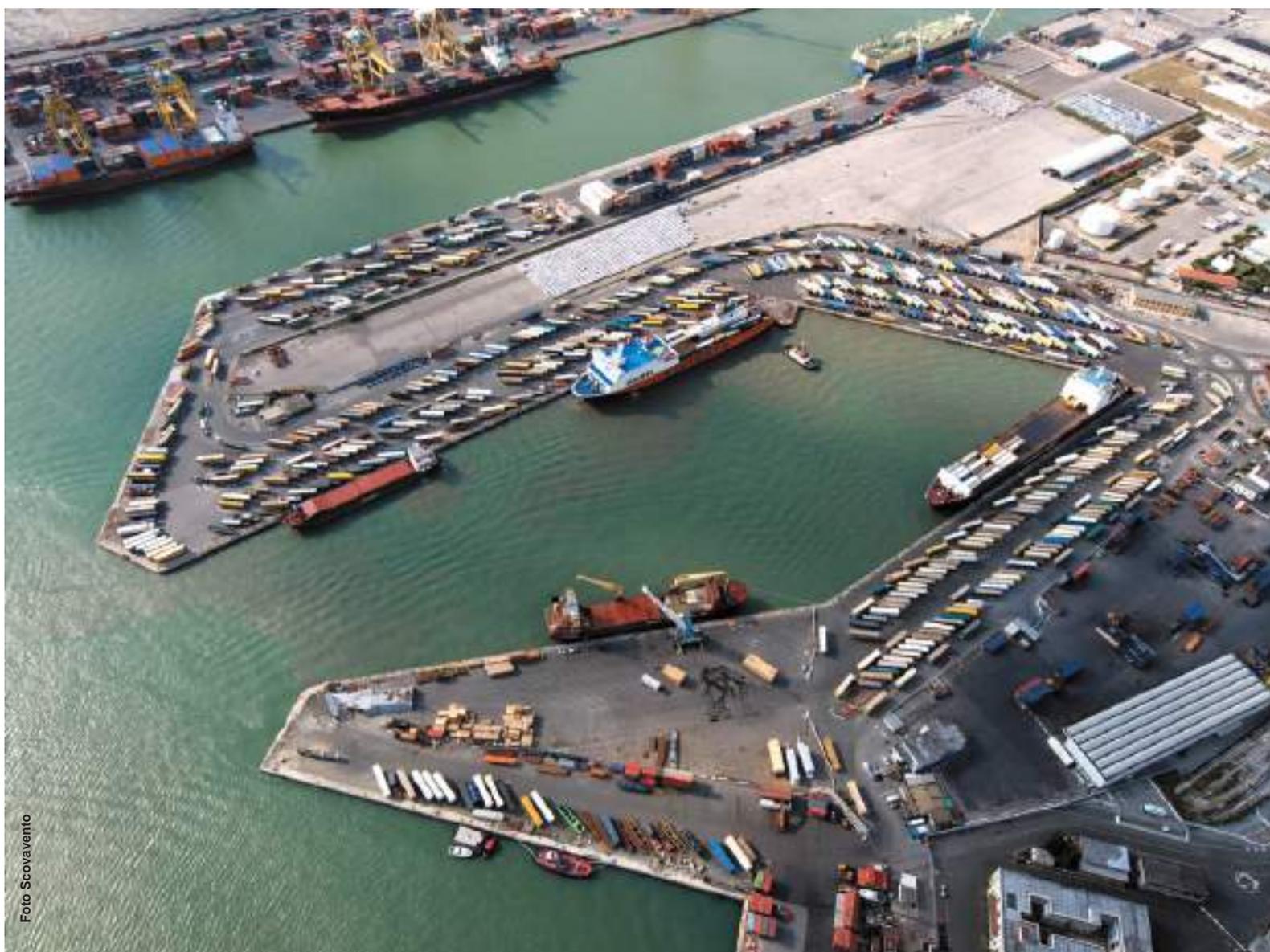


Foto Scovavento

## **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

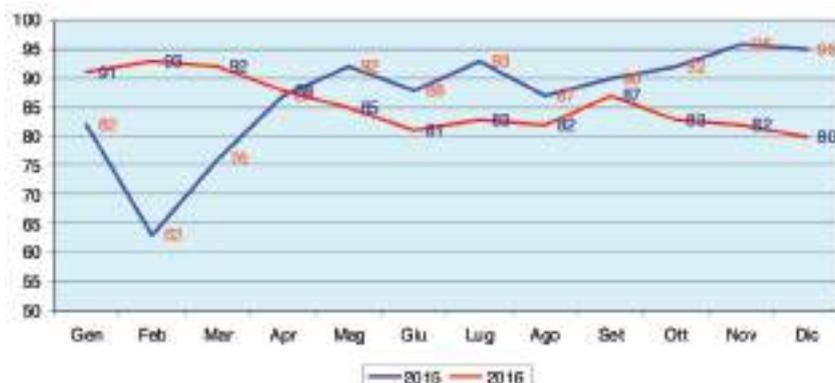
# Avvisatore Marittimo del Porto di Livorno

## Numero totale navi arrivate per tipologia

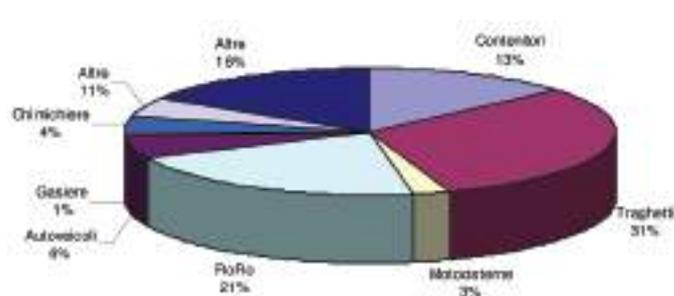
Tipo nave	2015	2016	Var 2015-2016(%)
<b>Contenitori</b>			
Motonavi	1008	990	-1,79
àGT	35831087	36072746	0,67
RoRo	33	37	12,12
àGT	1673665	1852501	10,69
Totali	1041	1027	-1,34
<b>Traghetti pax</b>	2179	2380	9,22
<b>Motocisterne</b>			
Bunker	106	101	-4,72
Crude Oil	56	53	-5,36
Olio comb. denso	1	2	100,00
Vuote	46	39	-15,22
Totali	209	195	-6,70
<b>RoRo</b>			
Autovetture nuove	384	463	20,57
Contenitori	33	37	12,12
Passeggeri	92	165	79,35
Rotabili	1320	1426	8,03
Totali	1890	2271	20,16
<b>Gasiere</b>	42	45	7,14
<b>Chimichiere</b>	293	312	6,48
<b>M/N Passeggeri</b>	348	380	9,20
<b>Crocieristi</b>	693562	796036	14,78
<b>Yacht</b>	132	140	6,06
<b>Altre tipologie</b>			
Cellulosa	156	144	-7,69
Grano	22	19	-13,64
MerceVaria	66	69	4,55
Sabbia	3	3	0,00
Cemento	5	5	0,00
Impiantistica	49	46	-6,12
<b>Totale navi arrivate</b>	<b>6759</b>	<b>7622</b>	<b>12,77</b>

Tipo nave	1° SEM 2016	1° SEM 2017
<b>Contenitori</b>		
Motonavi	454	509
RoRo	17	21
Totali	471	530
<b>Traghetti pax</b>	961	1238
<b>Motocisterne</b>		
Bunker	47	59
Crude Oil	30	33
Olio comb. denso	1	2
Vuote	16	17
Totali	138	156
<b>RoRo</b>		
Autovetture nuove	237	254
Contenitori	21	17
Passeggeri	76	207
Rotabili	687	810
Totali	1180	1184
<b>Gasiere</b>	24	24
<b>Chimichiere</b>	164	174
<b>M/N Passeggeri</b>	136	145
<b>Crocieristi</b>	237931	281262
<b>Yacht</b>	43	53
<b>Altre tipologie</b>		
Cellulosa	72	72
Grano	9	15
Merce Varia	27	35
Sabbia	2	3
Cemento	3	4
Impiantistica	18	19
<b>Totale navi arrivate</b>	<b>3480</b>	<b>3701</b>

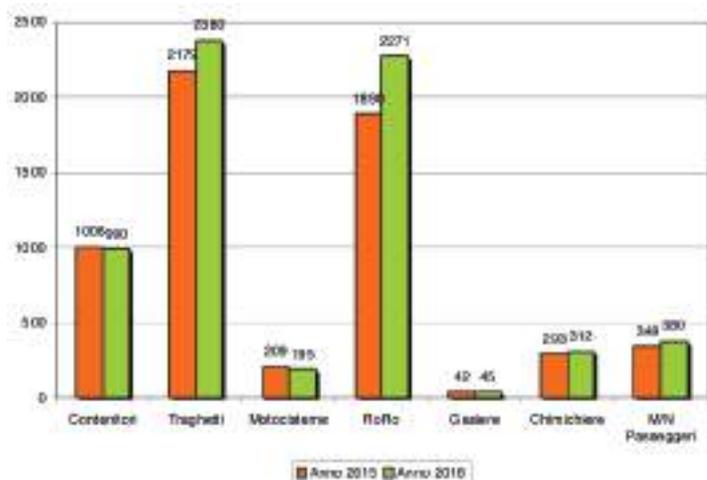
Navi Contenitori - Arrivi



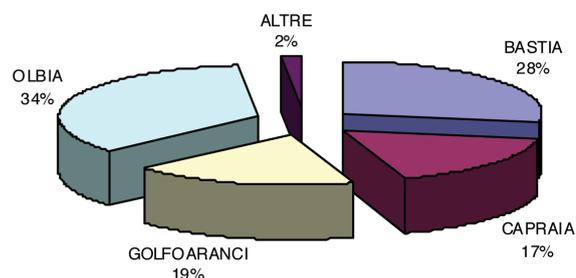
Composizione percentuale del traffico navi



**Variazioni rispetto all'anno precedente**



**Provenienza Navi Traghetto**



**Traffico Motonavi Passeggeri**

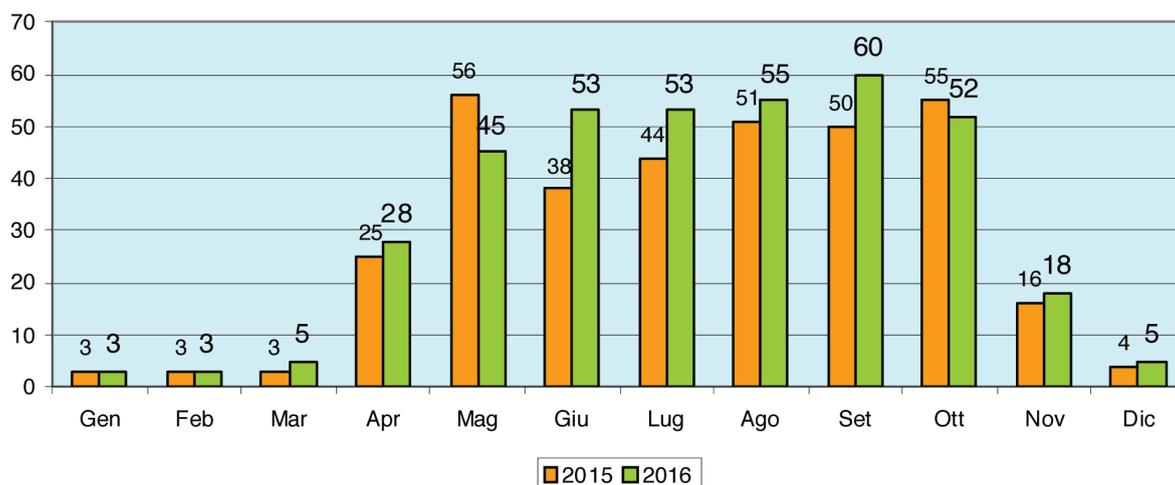
Totale navi arrivate 380; 32 arrivi in più rispetto all'anno 2015  
 Passeggeri totali 796036; 14,78% rispetto all'anno 2015



Nave arrivata il maggior numero di volte:  
 Norwegian Epic, 32 arrivi nel 2016

**Norwegian Epic**  
 Nave arrivata con maggior numero di passeggeri:  
 Carnival Vista, 5434 pax, arrivata il 16 maggio 2016

**Arrivi M/N Pax**



**Elenco motonavi passeggeri e rispettivo numero di arrivi**

2	AEGEAN ODYSSEY
19	AIDA BLU
1	AMSTERDAM
1	ARCADIA
1	ASTOR
2	ASTORIA
5	AZAMARA JOURNEY
2	AZAMARA QUEST
2	BERLIN
9	BRILLIANCE OFTHESEAS
1	BRITANNIA
18	CARNIVAL VISTA
4	CELEB.CONSTELLATION
9	CELEBRITY EQUINOX
1	CELEBRITY REFLECTION
1	CELEBRITY SILHOUETTE
1	COSTA NEOROMANTICA
2	CRYSTAL SYMPHONY
6	DISNEY MAGIC
4	EMERALD PRINCESS
11	EURODAM
8	HORIZON
3	INDEPENDENCEOFTHESEA
1	INSIGNIA
2	LABELLEADRIATIQUE
1	LAUREN L
1	LE PONANT
2	MARINA
1	MEIN SCHIFF 3
1	MINERVA
15	MSC ARMONIA
3	NAUTICA
3	NAVIGATOR OFTHESEAS
32	NORWEGIAN EPIC
19	NORWEGIAN SPIRIT
1	NORWEGIAN STAR
1	OCEAN DREAM
16	OCEANA
9	OOSTERDAM
2	PACIFIC PRINCESS
2	PRINSENDAM
7	QUEEN VICTORIA
1	RHAPSODY OF THE SEAS
11	RIVIERA
1	ROTTERDAM
9	ROYAL PRINCESS

2	SAGA PEARL II
2	SAGA SAPPHIRE
1	SEABOURN ODYSSEY
5	SEABOURN SOJOURN
3	SEADREAM I
4	SEVEN SEAS EXPLORER
6	SEVEN SEAS NAVIGATOR
5	SILVER CLOUD
4	SILVER SPIRIT
4	SILVER WIND
2	SIRENA
28	SOVEREIGN
2	STAR BREEZE
1	STAR LEGEND
2	TERE MOANA
9	THOMSON MAJESTY
10	TUI DISCOVERY
1	VENTURA
6	VIKING SEA
6	VIKING STAR
1	WORLD ODYSSEY
22	ZENITH

**Numero di arrivi motonavi passeggeri per agenzia**

W.SHEPHERD	69
TRUMPY HUGO	98
MULTI MARINE	1
MEDOV SRL	94
ICSS	19
CONTAINER AG.	1
CEMAR	68
A.SPADONI	15
ARGOSY	15

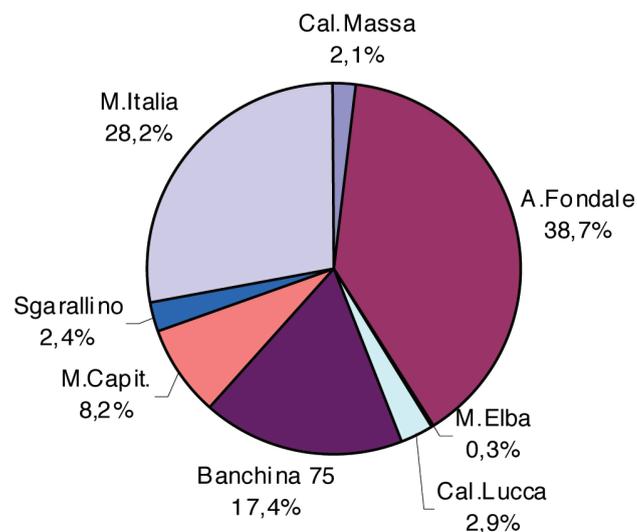
**Passeggeri arrivati per nave**

NORWEGIAN EPIC	143766
CARNIVAL VISTA	80984
SOVEREIGN	66610
AIDA BLU	46469
NORWEGIAN SPIRIT	39055
MSC ARMONIA	34858
ROYAL PRINCESS	34189
OCEANA	32064

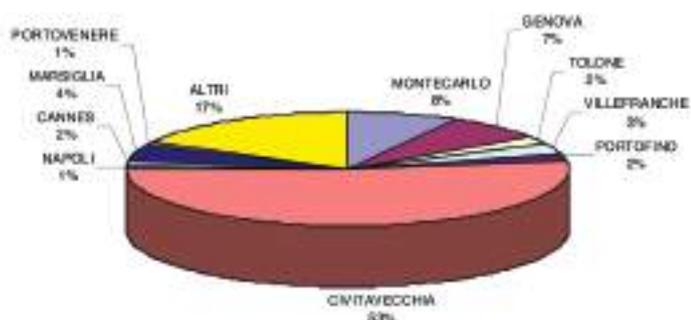
ZENITH	31447
CELEBRITY EQUINOX	25581
EURODAM	23128
BRILLIANCE OFTHESEAS	19390
TUI DISCOVERY	18952
OOSTERDAM	17868
DISNEY MAGIC	15213
QUEEN VICTORIA	13792
THOMSON MAJESTY	13637
EMERALD PRINCESS	13122
RIVIERA	12961
INDEPENDENCEOFTHESEA	12532
NAVIGATOR OFTHESEAS	11046
HORIZON	10919
CELEB.CONSTELLATION	9209
VIKING SEA	5312
VIKING STAR	4990
BRITANNIA	3976
AZAMARA JOURNEY	3263
VENTURA	3066
SEVEN SEAS NAVIGATOR	2955
CELEBRITY REFLECTION	2820
CELEBRITY SILHOUETTE	2808
SEVEN SEAS EXPLORER	2797
MEIN SCHIFF 3	2473
SEABOURN SOJOURN	2212
MARINA	2203
NORWEGIAN STAR	2185
RHAPSODY OF THE SEAS	2130
ARCADIA	1983

SILVER SPIRIT	1946
NAUTICA	1850
CRYSTAL SYMPHONY	1653
SILVER CLOUD	1381
SIRENA	1333
PRINSENDAM	1322
PACIFIC PRINCESS	1321
AZAMARA QUEST	1313
ROTTERDAM	1231
SAGA SAPPHIRE	1139
COSTA NEOROMANTICA	1095
OCEAN DREAM	982
SILVER WIND	966
AMSTERDAM	833
SAGA PEARL II	810
BERLIN	713
AEGEAN ODYSSEY	591
INSIGNIA	502
ASTORIA	492
SEABOURN ODYSSEY	457
ASTOR	444
STAR BREEZE	407
SEADREAM I	302
LABELLEADRIATIQUE	248
WORLD ODYSSEY	206
MINERVA	178
STAR LEGEND	166
TERE MOANA	131
LAUREN L	33
LE PONANT	26

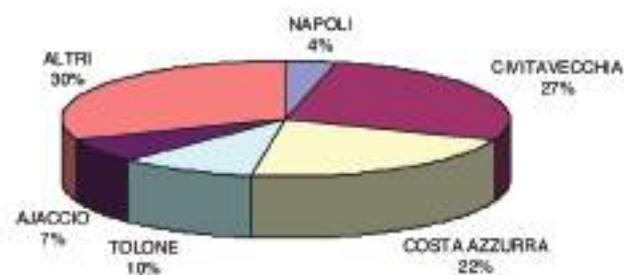
### Banchine utilizzate per l'ormeggio dalle motonavi passeggeri



**Provenienza navi passeggeri**



**Destinazione navi passeggeri**



**Bandiere delle navi arrivate**



ALGERIA	18
ANTIGUA	104
ARABIA SAUDITA	26
BAHAMAS	206
BAHRAIN	4
BARBADOS	2
BELGIO	4
BELIZE	3
BERMUDA	71
CINA	1
CIPRO	47
COOK ISLAND	9
COREA DEL SUD	1
DANIMARCA	17
EMIRATI ARABI	2
ESTONIA	1
FRANCIA	16
GERMANIA	37
GIAPPONE	5
GIBILTERRA	12
GRAN BRETAGNA	56
GRECIA	37
HONG KONG	164
ISOLA DI MAN	31
ISOLE BARBADOS	2
ISOLE CAYMAN	58
ISOLE COMOROS	1
ISOLE MARSHALL	154
ISOLE VERGINI INGLES	2
ISRAELE	30
ITALIA	4641

JERSEY ISLAND	2
KUWAIT	2
LIBERIA	289
LIBIA	1
LUSSEMBURGO	8
MADEIRA	1
MALTA	680
MOLDOVIA	4
NORVEGIA	73
OLANDA	105
PALAU	2
PANAMA	297
PERU	2
PORTOGALLO	120
QATAR	2
REPUBBLICA DEM.CONGO	1
RUSSIA	5
SAINT VINCENT AND GRANADINA	11
SIERRA LEONE	1
SINGAPORE	65
SOUTH KOREA	1
SPAGNA	2
STATI UNITI	12
SVEZIA	7
SVIZZERA	1
TOGO	3
TUNISIA	97
TURCHIA	55
TUVALU	4
UKRAINA	1
VANUATU	6

## Numero di accosti per ormeggio delle navi in arrivo e variazione rispetto al 2015

Escluse bettoline bunker e acqua

accosto	2015	2016	Var %
A.ABEBA 20	291	255	-12,37
A.FONDALE 43	53	42	-20,75
A.FONDALE 44	15	25	66,67
A.FONDALE 45	67	60	-10,45
A.FONDALE 46	98	70	-28,57
A.FONDALE 47	73	103	41,10
ANELLI 65	1	0	-100,00
ASSAB 17	1	1	0,00
ASSAB 18	194	233	20,10
AVAMPORTO AV	1	1	0,00
B.S.STEF.	2	2	0,00
BAC.EVOL. BE	4	14	250,00
BAC.SALVAD BS	3	8	166,67
BACINO MED 78	6	0	-100,00
BACINO NUO 77	15	24	60,00
BENGASI 22	11	4	-63,64
C.D'ALESIO 29N	77	51	-33,77
C.D'ALESIO 29S	0	2	
C.D'ALESIO 29T	23	19	-17,39
C.MONTANO CM	22	2	-90,91
C.NERI CN	151	206	36,42
CAL.LUCCA 15A	69	56	-18,84
CAL.LUCCA 15B	229	197	-13,97
CAL.LUCCA 15C	264	244	-7,58
CAL.LUCCA 15D	9	13	44,44
CAL.MASSA 14A	103	120	16,50
CAL.MASSA 14B	255	260	1,96
CAL.MASSA 14C	224	231	3,13
CAL.MASSA 14D	214	229	7,01
CAL.MASSA 14E	356	217	-39,04
CAL.MASSA 14F	99	341	244,44
CAL.MASSA 14G	4	3	-25,00
CARBOCHIM. 25	1	0	-100,00
CARRARA 55	111	198	78,38
CARRARA 56	182	217	19,23
COST.GAS 30	56	45	-19,64
CURVILINEA CUR	2	0	-100,00

D.CALAFATI DC	6	18	200,00
D.MOROSINI	161	143	-11,18
D.PETROLI 10	97	80	-17,53
D.PETROLI 11	81	85	4,94
D.PETROLI 12	1	3	200,00
D.PETROLI PF		1	
D.PISANA	16	21	31,25
D.VECCHIA DV	50	84	68,00
DEP.FRANCO 59	559	609	8,94
DOC 28	104	109	4,81
FSRU TOSC. FSRU	1	6	500,00
GONDAR 19	18	63	250,00
L.DA VINCI 35	43	85	97,67
LEGH.FOR.T 33	4	5	25,00
M.ITALIA 42N	121	148	22,31
M.ITALIA 42S	125	138	10,40
M.ITALIA 42T	10	8	-20,00
MOLINI LI. 34	7	0	-100,00
MOLO CAPIT 64N	164	313	90,85
MOLO CAPIT 64S	375	339	-9,60
MOLO MEDIC 74	46	58	26,09
MOLO MEDIC 75	79	98	24,05
NEGHELLI 21	82	45	-45,12
NOVAOL 27	39	46	17,95
ORLANDO 49	47	66	40,43
ORLANDO 50	49	48	-2,04
ORLANDO 51	43	45	4,65
P.ELBA 66N	80	129	61,25
P.ELBA 66S		4	
PISA 54	305	229	-24,92
SGARALLINO	718	770	7,24
SIL.TIRR. 41	67	60	-10,45
SINTERMAR 24N	145	289	99,31
SINTERMAR 24S	277	355	28,16
SPONDA E 76	64	63	-1,56
T.BARTOLI 38	51	48	-5,88
TOMB.DOCK	2	0	-100,00
UGIONE 36A	98	92	-6,12



**COMPAGNIA  
IMPRESA  
LAVORATORI  
PORTUALI**



**Compagnia Impresa Lavoratori Portuali s.r.l.**

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno - ITALY

Phone (+39) 0586 841511 / Fax (+39) 0586 841690 - Email: [segreteria@cilplivorno.it](mailto:segreteria@cilplivorno.it)



**Compagnia  
Portuale di  
Livorno**

Società Cooperativa

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno (LI) - Telefono +39 0586841111 - mail: [segreteria@gruppoapl.it](mailto:segreteria@gruppoapl.it)



# ACCORCIA

*le distanze.*

**IL PONTE PER L'ELBA:  
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO.  
OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA  
A TUA DISPOSIZIONE!**

**Moby** e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba. Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.



**PARTI  
PRIMA!**

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: [www.moby.it](http://www.moby.it) - [www.toremar.it](http://www.toremar.it)

