

www.messaggeromarittimo.it



MAGAZINE

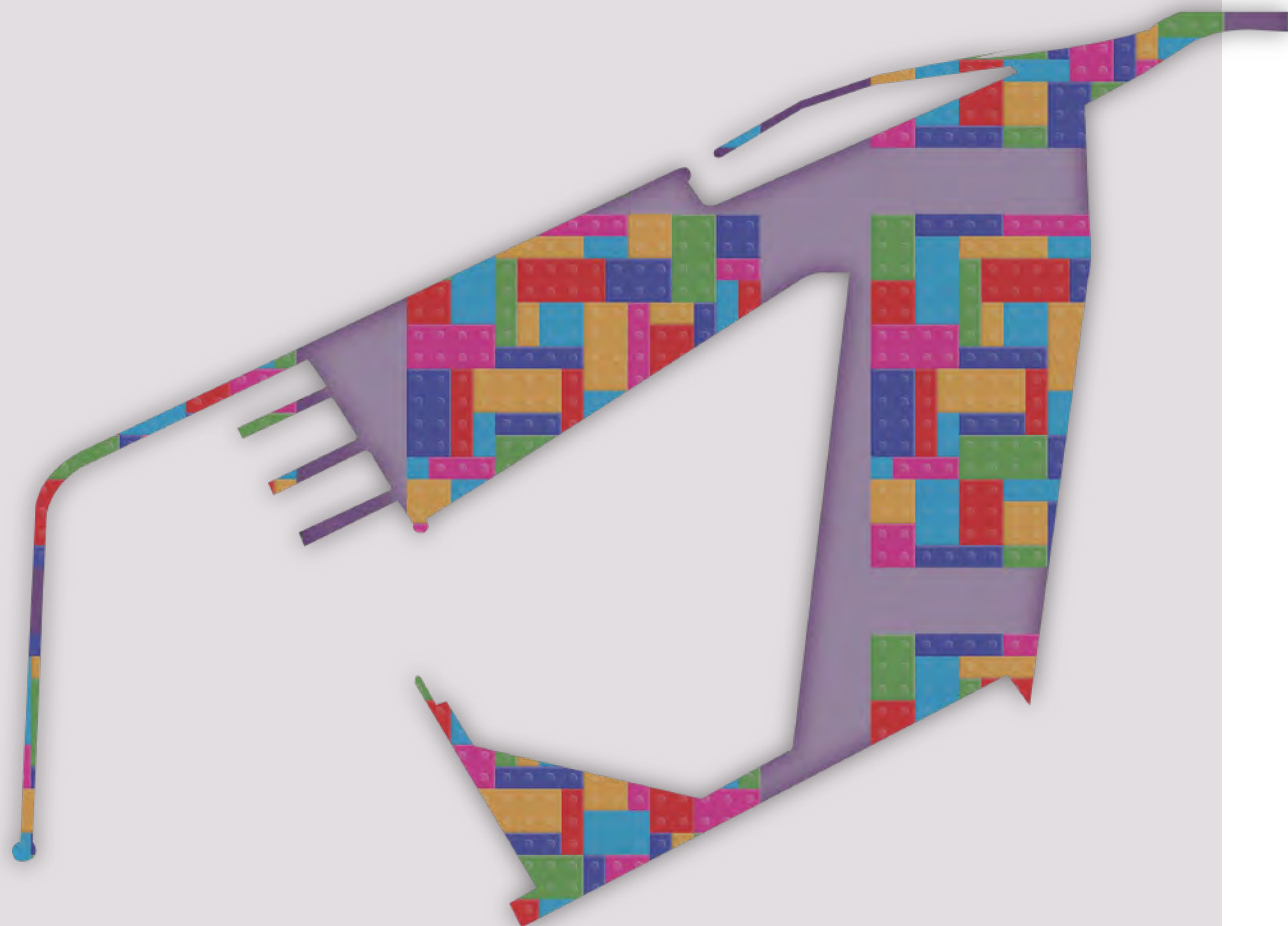
EDIZIONE N. 1
MARZO 2021

sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/LI/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

DARSENA EUROPA



QUALE FUTURO?

DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messengermarittimo.it
abbonamenti@messengermarittimo.it



CARLO LAVIOSA

since 1922

**FREIGHT FORWARDING
PORT AGENCY
DRY BULK TERMINAL
CUSTOMS SERVICES
COASTAL CHEMICAL DEPOT
PROJECT LOGISTICS**

LIVORNO

Carlo Laviosa Srl

Via Leonardo da Vinci 21/B

57123 Livorno (LI)

Phone +39 0586 434115

Fax +39 0586 405276

laviosa.ops@laviosa.com

www.laviosamarittima.it

LA SPEZIA Branch Office

Carlo Laviosa Srl

Viale S. Bartolomeo 109

19126 La Spezia (SP)

Phone +39 0187 518236

GENOVA Branch Office

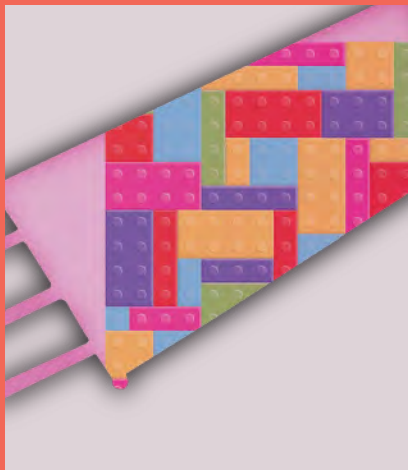
Carlo Laviosa Srl

Corso Mentana, 45/1

16128 Genova (GE)

Phone +39 010 5466011





PREFAZIONE

di Vezio Benetti

Ci siamo indotti a produrre la presente pubblicazione monotematica non già per cavalcare l'argomento del giorno o, se si preferisce, del decennio, quanto perché crediamo che il futuro, anche prossimo, di Livorno e del suo porto sia imprescindibilmente abbracciato alla sospirata realizzazione della darsena Europa, la vitale infrastruttura su cui tutto, ormai, è stato detto e scritto. Rimane il passaggio più importante e decisivo: quello del tradurre in atto ciò che – ahinoi! - è ancora in potenza e su questo, come in molto altro, noi operatori dell'informazione ci troviamo impotenti, almeno nel concreto, ma – osiamo sperare – non completamente inutili, se non altro come fattore di stimolo e, crediamo, di verità. Ci siamo accostati alla composizione di questo opusculum con umiltà e buon volere, raccogliendo le considerazioni, le aspirazioni e le proposte dei personaggi per diversi aspetti maggiormente coinvolti, cercando di sondarne gli umori, le opinioni e il grado di fiducia, sempre confidando che, comunque, sia pure con “le mani lacere e il volto insanguinato” Livorno giungerà ad avere la sua nuova grande piattaforma portuale.

Il Messaggero Marittimo sta per compiere settant'anni, nel 1958 ha potuto documentare la posa della prima pietra alla banchina Alto fondale, nel 1959 ha riferito del primo esperimento di trasporto merci in contenitori avvenuto con l'imbarco sul transatlantico Giulio Cesare, a Genova, di quattro Tfm 80 della portata di oltre 4 tonnellate, ha visto il porto di Livorno compiere una vera rivoluzione con il formarsi e il concretarsi dell'idea della darsena Toscana e, a Dio piacendo riferirà anche l'inaugurazione della darsena Europa.

L'intento che ci induce ad iniziative come quella che stiamo presentando è quello di sempre: fornire un servizio ponendo le nostre pagine a disposizione di chiunque, con i soli limiti della decenza, voglia di cimentarsi in questa nostra palestra di idee con il comune obiettivo di far conoscere e di corroborare ordinatamente la competitività dei nostri scali marittimi.

Lo facciamo a modo nostro e con i mezzi di cui disponiamo, lo facciamo mettendoci l'anima e - quel che più conta - sentendoci liberi di osservare, approvare e, magari, anche criticare, qualche volta, forse, esagerando, ma sempre in piena buona fede e, sopra tutto, in libertà, una componente, spesso tutt'altro che gratis. Lavoriamo senza condizionamenti, sempre pronti a fare ammenda di eventuali errori, umanamente inevitabili e quel po' di stima che speriamo di meritarcì da parte di qualcuno dei nostri lettori, sempre più esigenti e disincantati, è per noi il compenso più gradito, così, se anche uno solo di essi ci leggerà con un qualche interesse, chi si è impegnato in questo lavoro non l'avrà fatto invano.

“ *il futuro di Livorno e del suo porto è imprescindibilmente abbracciato alla sospirata realizzazione della darsena Europa* ”



CONTENUTI DI QUESTO NUMERO

6

LA STORIA

excursus sul progetto a cura di Renato Roffi

8

STEFANO CORSINI

intervista al presidente dell'AdSp mar Tirreno settentrionale

14

COME CI STIAMO PREPARANDO

il segretario dell'AdSp mar Tirreno settentrionale parla degli elementi anticipatori dell'opera

17

IL COMUNE È COINVOLTO

intervista al sindaco Luca Salvetti

19

INFRASTRUTTURA INDISPENSABILE

Enzo Raugei, presidente della Compagnia Lavoratori Portuali

23

LE VALUTAZIONI DEGLI AGENTI MARITTIMI

Enrico Bonistalli, presidente Asamar

27

L'INTERPORTO VESPUCCI È PRONTO

Claudio Bertini, responsabile tecnico Interporto Vespucci



29

IL NOSTRO DOMANI

Enio Lorenzini, presidente della Lorenzini & C.

32

SE NE PARLA DAL 2006

intervista a Angelo Roma, vice presidente dell'Interporto Vespucci

34

LA DARSENA SI FARÀ

Gloria Dari, presidente Spedimar

37

COSA CAMBIA PER TDT

Marco Mignogna, direttore Terminal Darsena Toscana

41

IN DARSENA NAVI DA 400 METRI

Enrico Pribaz, dirigente infrastrutture AdSp mar Tirreno settentrionale

REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE & GRAFICA

Barbara Bargagna



di Renato Roffi

“ *Noi riteniamo che Livorno possa svilupparsi verso il mare aperto, magari riprendendo il vecchio progetto della darsena Europa. La vasca di colmata potrebbe costituire l'embrione di questo...sogno, anche se, anziché ricavarne dei piazzali, si sarebbe potuto impostarla per realizzare una serie di moli perpendicolari al limite esterno della darsena Toscana* ”

Il grande sogno, tutt'ora tale, era appena agli albori, la prima vasca di colmata, ultima soluzione al problema dello smaltimento dei fanghi da escavazione, era ancora una distesa di fanghiglia informe e maleodorante con un futuro da definire e le ipotesi sulla concezione della darsena, poi piattaforma, Europa correvano un po' a briglia sciolta, come quella enunciata sopra, avanzata dall'allora capo pilota Giuseppe Orrù che conserva anche oggi un suo innegabile fascino.

Sia come sia, scartata l'idea di sviluppare il porto invadendo a Nord il territorio pisano, alla fine del secolo scorso cominciò a farsi strada la visione di espandere lo scalo marittimo labronico verso il mare aperto, dove – si diceva - si sarebbe potuto disporre di spazi a volontà e di ben 18 metri di fondali. Le vasche di colmata assunsero ben presto la connotazione del classico cacio sui



maccheroni, certo, si trattava di idee e niente appariva facile, ma l'entusiasmo era gratis e poi si cominciava a fare i conti con una sperata o presunta futura saturazione della darsena Toscana, tutt'oggi colonna portante dello scalo marittimo.

Si cominciò così a prevedere la necessità di proteggere le ipotetiche future banchine con la costruzione di una nuova diga foranea verso Nord che creasse un ampio specchio di evoluzione, inoltre sarebbe stato indispensabile intervenire anche sull'attuale configurazione della darsena Petroli con tutto ciò che questo comporta in termini di impiantistica ed estensione delle tubazioni. Cominciò piano piano a prender corpo la progettazione vera e propria della darsena Europa che, secondo alcuni, avrebbe dovuto assumere la sua fisionomia finale procedendo per fasi modulari intermedie capaci di funzioni operative autonome in vista del completamento generale della darsena.

In quest'ultima ventina d'anni, dunque, non fiumi, ma oceani d'inchiostro sono corsi sul tema della grande piattaforma Europa, convegni, tavole rotonde, forum..., perfino ricche promozioni a livello internazionale volte a far convergere l'attenzione degli investitori su quell'opera vitale (questa è l'unica solida verità) per lo scalo marittimo livornese che, diversamente, potrebbe rischiare di uscire definitivamente dal grande circuito di traffici marittimi mediterranei.

Senza il clamore mediatico che ci si sarebbe potuto attendere si arrivò alla presentazione del primo bando di gara, destinato ad essere poi revocato per dar luogo ad un altro fondato su un progetto meno ambizioso, ma più realistico in cui i 667 milioni previsti venivano ridotti a 467 che, con i 195 milioni per l'allestimento del terminal, salivano a 662 contro gli 862 milioni iniziali. In particolare si prevedevano 90 milioni per i dragaggi, 94 per le dighe, 77 per le banchine 23 per gli impianti e 183 per i piazzali. Il termine dei lavori, nuovamente spostato al 2024 e poi al 2025.

Di lì a pochissimo l'allora sindaco di Livorno, Filippo Nogarin criticò senza alcuna misericordia i presupposti su cui si basava quest'ultimo progetto, definito "light", che lasciava intatte le dimensioni dell'infrastruttura accorciando (poco credibilmente) di ben quattro anni i tempi di realizzazione, vale a dire più o meno, la metà e argomentò particolarmente contro la validità delle ricerche preliminari.

In verità fu probabilmente un infuocato intervento che lo stesso Nogarin aveva pro-

nunciato poco meno di un anno prima durante una manifestazione in fortezza Vecchia ad incoraggiare il ritiro del vecchio bando, caduto anche sotto il peso delle aspre denunce rivolte al contenuto del famigerato studio che l'Authority aveva commissionato alla Ocean shipping consultants (Osc) costato – riferì Nogarin – un migliaio di euro per ciascuna delle sue mille pagine. Un testo – accusò – senza originalità, redatto in un pessimo inglese.... caratterizzato da una sfilza di evidenti e maldestri "copia e incolla".

Non contento il sindaco, dopo aver evidenziato anche taluni conflitti di interesse, parlò di totale assenza di modelli statistici di previsioni di traffico scaturiti da calcoli completamente sprovvisti di qualsiasi fondamento connesso con la realtà. Una brutale doccia fredda.

Grazie, forse, anche a quel salutare scossone e alla pianificazione comunque snellita, oggi si può davvero sperare che per i Livornesi il sogno della grande darsena possa tradursi in un fatto reale. Nel Novembre del 2019, infatti, in coincidenza con la presentazione da parte del presidente dell'AdSp, Stefano Corsini, del progetto preliminare per la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi relative all'infrastruttura, la ministra dei Trasporti e infrastrutture pro tempore, Paola De Micheli, per l'occasione a Livorno, annunciò un contributo decisivo di 200 milioni da parte del governo. L'ultimazione dell'opera, stimata allora al 2024, è poi scivolata (per adesso) al 2025.

Il resto è storia dei nostri giorni, simulazioni di manovra con esiti più che soddisfacenti, la storia interminabile (per diversi aspetti imbarazzante) dello scavalco ferroviario, il collegamento con la Fi Pi Li, il pasticcio, poi superato (sembra) di un angolo acuto fra due banchine nel progetto preliminare..., fino alla recente nomina di un commissario alla realizzazione, individuato nel successore di Stefano Corsini, il politico e amministratore di lungo corso Luciano Guerrieri.

La scelta di coincidere la funzione di presidente dell'AdSp e quella di commissario in una stessa persona è stata sicuramente adottata nell'intento di evitare distonie fra il presidente dell'Authority e chi è incaricato di portare avanti la grande darsena. Si è, insomma, fatto in modo di evitare che, nel caso di attribuzione dei due importanti ruoli a personalità diverse, ciascuno dei due potesse essere portato ad esprimere la propria... personalità a tutto detrimento dell'urgenza di concludere un'opera di cui Livorno avrebbe potuto disporre già dal 2012.

STEFANO CORSINI

**Presidente AdSp
mar Tirreno settentrionale**

Stefano Corsini, fin dal suo insediamento ha lavorato, dovremmo dire quasi giornalmente, al progetto darsena Europa.

Presto lascerà l'incarico, ma lascia al suo sostituto un lavoro avviato se pur nelle prime fasi. Le ruspe non sono all'opera, ma nelle ...casse della darsena Europa ci sono oltre 500 milioni di finanziamenti, non pochi considerati i momenti.



INTERVISTA

Piattaforma Europa e darsena Europa: sono due immagini della tessa medaglia? Spieghiamolo con chiarezza.

Ci siamo dati un linguaggio, una sorta di gergo per cui per piattaforma Europa si intende il complesso di tutti gli interventi che devono portare il porto di Livorno ad essere il nodo di alimentazione del Brennero. Per capire meglio, la piattaforma Europa è composta dalla darsena Europa in sé, vale a dire la struttura portuale vera e propria intesa come le opere marittime e dai terminal che verranno realizzati, dai collegamenti ferroviari che la connettono con la rete nazionale e che passano attraverso l'interporto.

Dunque diciamo che il panorama piattaforma Europa contempla anche l'interporto, di cui abbiamo aumentato il capitale rendendolo così parte pressoché integrante del porto stesso. Dobbiamo, insomma, immaginare un tutt'uno con il collegamento diretto del terminal container attuale con la rete nazionale, con il futuro scavalco ferroviario, le infrastrutture dell'interporto, il collegamento dall'interporto alla Collesalveti-Vada, che è già nel contratto di programma di Rfi e che dovrebbe essere in fase di progettazione definitiva.

Ci sono poi il by pass di Pisa e la fresatura delle gallerie del passante appenninico che consentirà il passaggio dei treni di classe superiore.

Questo, dunque, è il vero significato del legame piattaforma Europa: si tratta di concepire il porto di Livorno, insieme a quello di Piombino, nell'ambito del nostro sistema quale nodo di alimentazione diretta del corridoio del Brennero, insieme, probabilmente, al porto di La Spezia.

La darsena Europa è la darsena in sé e per sé, cioè quel complesso di opere marittime che servono per far ormeggiare in sicurezza le navi, movimentare i container e caricare i treni e i camion.

Quindi concretamente la darsena Europa che cosa sarà?

Consisterà nelle opere marittime, sarà costruita una diga a Nord per proteggere il nuovo bacino portuale e sarà demolita l'attuale diga rettilinea per ricostruirla in forma e caratteristiche più adatte alla nuova struttura.

Ci saranno i dragaggi del canale di accesso e del bacino di evoluzione, oltre ad una grande cassa di colmata destinata a divenire il nuovo terminal ro-ro e ro-pax.

A questo si accoppierà inizialmente un terminal container che verrà realizzato dove si trovano le attuali vasche di colmata, esso sarà oggetto di un bando di gara a cui saranno chiamati gli operatori interessati per dar vita ad una concessione finalizzata a costruire e gestire la struttura.

Per questo abbiamo recentemente completato lo studio di fattibilità in modo da avere lo strumento base per poi poter passare alla fase di aggiudicazione.

Si tratta di un documento interessante e ben congegnato che prevede soprattutto la realizzazione di un investimento in due fasi successive in modo da limitare l'impegno dei privati rendendolo così più sostenibile dal punto di vista economico-finanziario con ottimi indici di bancabilità. Esistono tutte le condizioni per poter passare alla realizzazione, spero, il più presto possibile.

Ci sarà poi un ulteriore dragaggio per accogliere le navi nel vecchio porto, il tutto per circa 14 milioni di metri cubi di materiale una parte del quale verrà conferita in una cassa di colmata che diventerà, come detto, il terminal ro-ro, ro-pax del futuro su cui verranno trasferiti e incrementati i traffici di punta del nostro porto. Un'altra parte dei materiali di risulta, stando al progetto, sarà collocata a cavallo della foce d'Arno, a Marina di Pisa, che soffre da parecchio tempo e dove il riequilibrio costiero è ab-



bastanza deficitario.

Possiamo avere una sintesi dei costi e dei finanziamenti ad oggi?

Ad oggi l'ammontare dei finanziamenti si aggira intorno ai 560 milioni così ripartiti: 200 milioni del fondo infrastrutture che il ministero omonimo ci ha recentemente assegnato, 250 milioni in termini di limiti di impegno ventennale da parte della regione Toscana, che sono ancora disponibili e di questo va dato atto alla Regione a cui va il nostro ringraziamento anche per aver creduto nell'opera fin dal principio. Abbiamo poi 50 milioni provenienti da una delibera Cipe del 2016,



più una sessantina di milioni di fondi propri dell'Autorità di Sistema portuale che potranno eventualmente essere incrementati qualora servissero ulteriori risorse.

Se Dio vuole il nostro bilancio è molto solido e la capitalizzazione di questa Autorità sfiora i 180 milioni. Non siamo messi affatto male dal punto di vista dei rapporti con gli istituti di credito.

Veniamo ai costi. Dobbiamo considerare circa 350 milioni per le opere marittime più altri 500 milioni per il terminal, di cui una parte, circa 300 milioni, dovrebbe venire da fondi privati che, ad onor del vero, ad oggi non sono presenti, anche se abbiamo ricevuto qualche proposta, fra l'altro non completa. Devo, però, dire che l'interesse non manca, mi consta che ci siano già due o tre operatori pronti a stendere sul tavolo un progetto concreto.

Sicuramente la pandemia globale non ci ha aiutato, ci sono da considerare la formazione di nuovi equilibri nel campo del commercio marittimo, specialmente nell'arco tirrenico settentrionale, ne consegue che molte situazioni andranno riviste in un'ottica più ampia e



logistics &
forwarding

**FIN SERVICE
EUROPE**

A GOOD FIT

LIVORNO
VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111
Fax +39 0586 400366
finservice@mclink.it



SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 400366
seatransport@mclink.it

complessiva che non si limiti al rapporto one-to-one.

Molto sarà legato a questa nuova, inedita situazione e anche alla tipologia dell'investimento che viene previsto. Ecco perché dicevo che tutta l'attenzione è volta ad agevolare l'eventuale proponente inducendolo a comprendere, non solo la sostenibilità, ma, dati gli ottimi indici di reddito di un progetto di questo genere, anche la convenienza.

Il nostro intento, se non ci fanno perdere ulteriormente tempo, è di portare l'intera infrastruttura a compimento entro il 2025.

Questi ritardi, se lei li considera tali, a cosa sono dovuti?

Intanto cominciamo a toglierci dalla testa la parola ritardi. Ho detto migliaia di volte che il ripetere un milione di volte una cosa, non la rende automaticamente vera.

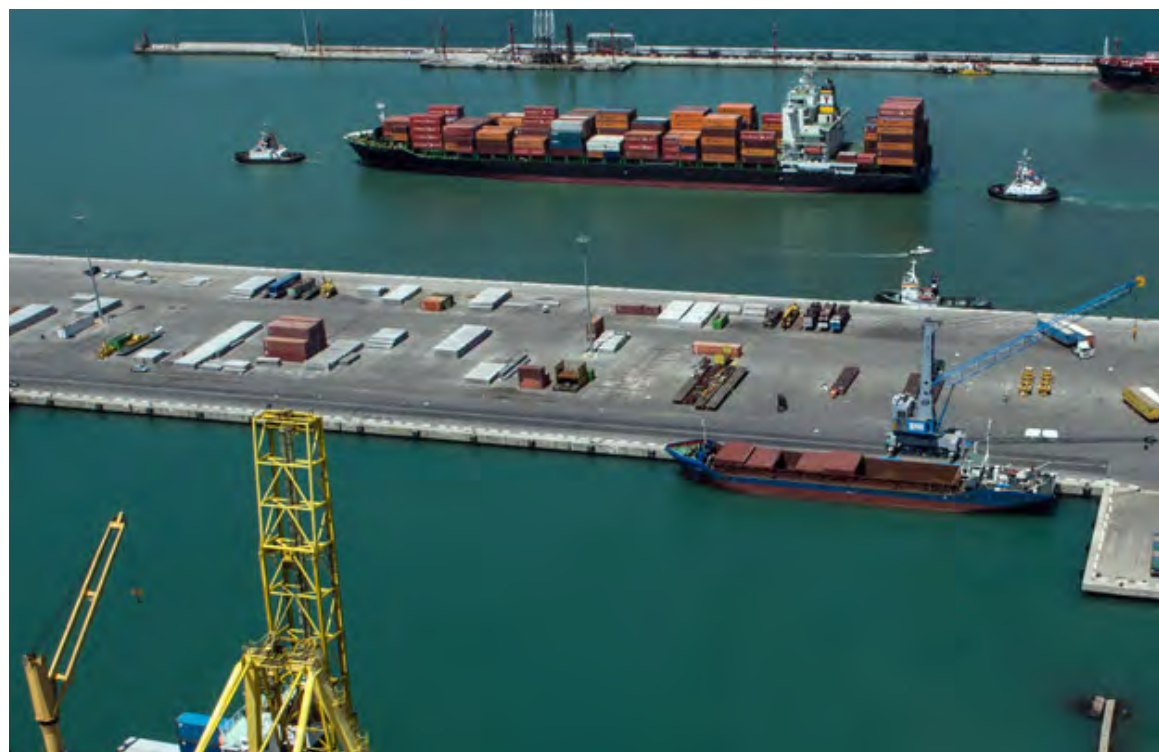
Si parla di darsena Europa almeno dal 1995 e l'ipotesi è divenuta un po' più concreta con il varo del Piano regolatore del 2015, poi è intervenuto un bando di gara che, però, prevedeva un progetto giudicato insostenibile su cui nessuno ha avanzato proposte.

Nel Luglio-Agosto del 2017 si è aperta una fase di project review con il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e questo, in pratica, rappresenta l'avvio della darsena Europa.

Quindi 2018-2019-2020... oggi abbiamo finalmente il progetto definitivo, sono pronti i bandi di gara, sia per le opere marittime che per il terminal, manca soltanto la deperimetrazione del sito Sin di Livorno, un passaggio che ha dormito per più di un anno al ministero dell'Ambiente per la richiesta di diversi pareri rimbalzati, una serie di pratiche che, effettivamente hanno assorbito un tempo di molto superiore a quello che ci sarebbe potuto attendere.

Per quanto ci riguarda, rivendico il fatto di aver lavorato nel miglior modo possibile, ma ci troviamo immersi in una procedura che in Italia viene portata avanti per la prima volta, ed è anche per questo motivo che, evidentemente, il ministero si muove con la massima cautela.

Abbiamo ormai trasmesso le ultime relazioni e, se tutto andrà per il verso giusto, dovrebbe essere presto convocata la conferenza dei servizi per una decisione finale e per procedere alla deperimetrazione, in modo da far partire al più presto il progetto così come lo abbiamo concepito.



COME CI STIAMO PREPARANDO

“Ci troviamo di fronte ad alcuni elementi concretamente anticipatori dell’opera: si tratta di infrastrutture che non sono solo quelle di grande respiro e grande effetto, come la darsena Europa, che costituirà sicuramente il momento di svolta per la Livorno dei prossimi 30-40 anni. Ce ne sono alcuni che possiamo definire “piccoli”, ma non meno importanti, che concorrono significativamente all’efficienza dello scalo marittimo. Uno di questi è senz’altro il microtunnel, un’opera complessa, anche se meno appariscente, ma che imprime un decisivo via libera all’ampliamento del canale di accesso e del fondale.

MASSIMO PROVINCIALI Segretario AdSp mar Tirreno settentrionale

Massimo Provinciali segretario generale della Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale ha evidenziato durante una nostra intervista interessanti progetti in corso e in imminente fase di aggiudicazione nel porto di Livorno. Lavori che anticipano la costruzione della darsena Europa.





C'è anche la resecazione del pontile n. 13, lato torre del Marzocco, un po' troppo aggettante nel canale di accesso per cui si è deciso di intervenire per poter guadagnare una buona ventina di metri sulla larghezza in quel tratto del canale Industriale. L'operazione, condotta a termine per un costo di circa 100 mila euro, non è stata eseguita in precedenza perchè dovevamo operare in armonia con altri interventi a cui era indispensabile dare la precedenza.

C'è poi da allargare la strada in radice del molo Italia, è un impegno da poco più di 500 mila euro, un costo decisamente inferiore a quanto siamo ormai abituati a spendere, ma, oltre che ad aumentare le condizioni di operatività e di sicurezza dello scalo, serve per dare maggior respiro ad uno dei punti maggiormente critici di quell'area su cui già insiste il terminal dei prodotti forestali e su cui andrà a sistemarsi la Cilp, una volta che sarà finalmente possibile trasferirla dall'Alto fondale, destinato alle crociere. In tale contesto va ricordata anche l'importanza della realizzazione di un altro magazzino per lo stoccaggio della cellulosa.

L'operazione del trasferimento della Cilp dall'Alto fondale, assai importante, se non addirittura decisiva, consentirà finalmente di onorare i termini del bando di gara consegnando quegli spazi alla Livorno Porto 2000 per la costruzione di un nuovo terminal crociere. Un ultimo progetto riguarda la manutenzione e la messa in sicurezza della diga curvilinea, per un costo di 33 milioni. L'opera, protezione primaria delle aree portuali, risale all'epoca leopoldina (circa 1852 - 1857), è una struttura di prim'ordine, ma, ovviamente, ha bisogno di qualche attenzione.



ACCORCIA
le distanze.

**IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO
IN ALTA STAGIONE 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 - www.toremar.it



IL COMUNE È COINVOLTO

LUCA SALVETTI
sindaco di Livorno e giornalista

E' proprio con il lavoro negli organi di informazione (Granducato Tv) che ha seguito negli anni, molto da vicino il progetto della darsena Europa. Nella sua odierna carica di primo cittadino, si è portato dietro una notevole esperienza. Ne parla oggi nella nostra rivista.



Come è coinvolto il Comune nel progetto della piattaforma Europa?

Il Comune è stato coinvolto con un lavoro di contatto e di rapporti intensi con i soggetti che vanno a finanziare la grande opera.

Abbiamo lavorato affinché venissero confermati i finanziamenti della Regione Toscana e dell'Autorità di Sistema portuale e, proprio insieme all'AdSp, abbiamo collaborato con l'ex ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli che ha indubbiamente compreso quanto sia strategica questa opera per la città e per la Toscana e ha fatto in modo che i 50 milioni iniziali che lo stato aveva destinato salissero a 200.

Ciò è stato fondamentale poiché c'è un finanziamento pubblico ingente che potrà finalmente portare alla realizzazione dell'opera e facilitare poi l'intervento della parte privata.

I 200 milioni sono serviti per inserire la darsena Europa fra le opere prioritarie grazie alla ministra De Micheli. Perché è trascorso così tanto tempo?

Molto probabilmente non era stato spiegato nel modo giusto e fatto intendere nella giusta maniera quanto questo lavoro fosse fondamentale per sviluppo dello scalo livornese.

Probabilmente, nel recente passato, alcuni aspetti di conflittualità tra Comune, AdSp e ambienti dell'imprenditoria marittima e portuale non avevano favorito l'esecuzione del progetto. Noi, da un anno e otto mesi, stiamo operando in maniera totalmente diversa e la comunità portuale è ben cosciente di come questo passaggio sia fondamentale per il futuro del nostro emporio marittimo.

Mettendo insieme tutti questi fattori e presentandoci in rete anche a chi aveva l'incombenza di decidere sull'erogazione di ulteriori finanziamenti, abbiamo fatto sì che la cosa funzionasse.

L'Irpet, nel 2018, ha elaborato una stima: una volta conclusa l'opera avremo 1.000 posti di lavoro in più tra diretti e indiretti. Si prevede una crescita dell'1% del Pil provinciale. Facciamo bene allora a puntare tutto sulla darsena Europa o dovremo guardare anche ad altro?

Da giornalista prima e da sindaco poi ha visto interesse nei cittadini per l'opera? Sanno cosa sarà e la sua importanza?

Dovremo giocoforza puntare anche su altre soluzioni. Certo, Livorno non è più la città solo industriale degli anni '60-'70, e, in parte '80, c'è stata una sorta di involuzione, abbiamo perduto alcune grandi aziende, però è rimasto il porto, principale motore dell'economia livornese, quindi dobbiamo attribuirgli il giusto risalto.

Proprio al porto dovremo affiancare tante altre situazioni che vediamo nel mondo dei servizi, nelle aziende di alta tecnologia, nel turismo e nel commercio, tutto questo è fondamentale.

La darsena Europa però ha un valore unico perché oltre all'opera in sé, che permetterà di avere a disposizione banchine, strutture e piazzali per attività legate ai contenitori, automaticamente l'avvio dei lavori nella struttura e delle attività, libererà i posti e gli spazi su tutto il resto del porto e consentirà quindi ad altri tipi di attività di crescere.

Penso ad esempio al traffico ro-ro, a quello forestale, al traffico delle auto, tutti settori che in questi anni sono sempre stati a caccia di nuovi spazi da utilizzare. In questo modo ci sarà un effetto a catena che sarà salutare per il porto.

L'hanno sentita nominare tantissime volte e si sono fatti sicuramente un'idea di quello che sarà.

Però effettivamente da decenni il muro che divide le strade della città dal porto è un muro molto presente anche psicologicamente nella gente e quindi dobbiamo lavorare per abbatterlo fisicamente e dal punto di vista della sensazione.

Questo per far sì che le due realtà si integrino di più, motivo per il quale ho scelto di inserire un assessorato al porto specifico che si dedichi al rapporto città-porto, gioco di parole che rende bene l'idea di integrazione porto-città che è il futuro per noi.



INFRASTRUTTURA INDISPENSABILE



ENZO RAUGEI presidente della Compagnia lavoratori portuali Livorno

Enzo Raugei, presidente della Compagnia lavoratori portuali Livorno, o Console della Cpl come si usava evidenziare in tempi meno recenti ha risposto ad alcune nostre domande relative al potenziamento dello scalo livornese.

In questo periodo sui tavoli della portualità livornese rimbalza continuamente la darsena Europa. Livorno può fare a meno della struttura che amplierà lo scalo?

Credo che Livorno non possa fare a meno dell'infrastruttura, se vuole continuare ad essere un punto di primo piano all'interno del bacino del Mediterraneo. La darsena Europa rappresenta veramente il futuro per il porto di Livorno che ci permetterà di

mantenere il ruolo di porto nazionale e internazionale all'interno delle principali rotte trans-oceaniche per la Cina e per le Americhe. Questo dunque, per tutta una serie di motivi, rappresenta un elemento assolutamente irrinunciabile per la città.

UTM

Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



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
Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818

Quali saranno i settori merceologici che potrà accogliere la nuova infrastruttura?

La piattaforma Europa, nel suo complesso, non sarà monotematica, essa potrà accogliere sia un grande terminal contenitori che un polo per il traffico dei ro-ro.

La priorità è stata attribuita ai contenitori perché è aumentata la richiesta di spazi e dimensioni, approdi e fondali di una certa tipologia, per quel che riguarda il settore ro-ro si avverte, per ora una minore urgenza.

In prima battuta, quindi, la grande darsena interesserà le merci containerizzate, immediatamente dopo, però, il progetto prevede la realizzazione di un importante terminal ro-ro, settore nel quale il porto di Livorno è primario a livello non solo nazionale.

Gli approdi e gli accosti previsti porterebbero una certa tranquillità, un settore segnato, specie ultimamente, da una inopportuna conflittualità tra diversi armatori.

...e riguardo ai portuali? Si prevede un incremento della manodopera?

A pieno regime, per mantenersi in piedi, la piattaforma Europa avrà bisogno di movimentare almeno un milione di teu, a quel punto è chiaro che i containers avranno bisogno di essere rizzati, occorreranno servizi a ter-

ra, anche di un certa qualità tecnologica e ci sarà, perciò un interessante incremento della richiesta di mano d'opera, che, però, a certi livelli, è riduttivo definire tale.

Il terminal Lorenzini e la darsena Toscana avranno ancora una loro vita?

Dipende da come sapranno gestire la nuova situazione, anche riguardo ai loro reciproci interessi che potrebbero sfociare anche in un ipotetico accordo o, quanto meno in una convivenza disarmata.

Secondo il piano regolatore e le ultime direttive del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale, quando la piattaforma Europa sarà operativa, esisterà un solo terminal contenitori e ciò sta a significare che le attuali attività del TdT e del Terminal Lorenzini dovranno necessariamente trasferirsi sulla nuova struttura.

Mi auguro che gli approdi potranno continuare ad essere ancora presenti e protagonisti.

Certo è che un armatore darebbe sicurezza, così come anche più armatori poiché anche un'alleanza farebbe apparire il terminal più.... neutro con la conseguenza di renderlo maggiormente aperto al maggior numero possibile di compagnie armatoriali. Con un solo armatore si avrebbe una connotazione che potrebbe in qualche modo precludere per Livorno l'apertura dello scalo ad un ventaglio più ampio di nuovi clienti.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



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.

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.



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



LE VALUTAZIONI DEGLI AGENTI MARITTIMI

Dovremmo o avremmo dovuto fare già qualcosa per incrementare i traffici in vista della realizzazione della darsena Europa?

Credo che per realizzare la darsena Europa occorreranno ancora almeno 5-6 anni, quindi è difficile e prematuro prevedere l'evoluzione dei traffici e, per conseguenza, delle linee di azione che dovremo seguire. Ritengo che quanto avremmo dovuto fare lo abbiamo già fatto e lo possiamo vedere già adesso.

Se oggi a Livorno si possono accogliere navi che soltanto fino tre anni fa era impensabile vedere ormeggiate alle nostre banchine, a mio parere un grande merito va tributato all'appassionato impegno dell'ammiraglio Giuseppe Tarzia.

ENRICO BONISTALLI presidente Asamar

Enrico Bonistalli, presidente Asamar (Associazione degli agenti marittimi di Livorno e provincia) è intervenuto sul tema darsena Europa. Da sottolineare che la categoria che Bonistalli rappresenta è sempre stata in prima linea, giudicando l'opera indispensabile per il futuro del porto labronico e della città.



Per quanto ci riguarda, abbiamo già fatto tutto ciò che era in nostro potere per mantenere i traffici e – va detto – in molti casi siamo riusciti, anche ad andare oltre le aspettative. Per l'avvenire, vedremo quali saranno le con-

dotte da tenere e ciò dipenderà anche e sopra tutto da come l'Autorità di Sistema portuale intenderà agire e su come riterrà di procedere su alcune questioni.

**Stimare il futuro non è davvero facile ma ci auguriamo che l'ultima-
zione dell'opera possa portare ad un incremento dei traffici. Secondo
lei sottrarremo lavoro ad altri porti o potremmo attrarne di assoluta-
mente nuovi?**

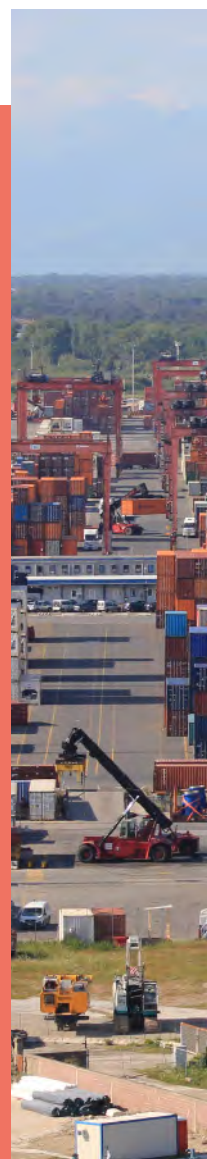
Per fare questo tipo di valutazione credo dobbiamo distinguere. Andrà bene se gli armatori o l'armatore o gli stakeholders della darsena Europa che, mi auguro, faranno la propria parte con piani di impresa e con investimenti nell'infrastruttura, decideranno di dirottare i loro traffici sul porto di Livorno o se l'offerta di nuovi spazi e servizi indurrà altre compagnie a fare scalo nel nostro porto.

Se però fosse vero che i traffici dei container aumenteranno annualmente di due cifre in percentuale, come teorizza il mio amico Angelo Roma, che io considero un autentico esperto del settore, con la darsena Europa avremmo ottime opportunità di incrementare i nostri traffici, magari – perché no? - anche “rubando” qualcosa ad altri scali marittimi.

C'è da dire, comunque, che questo potrebbe verificarsi già oggi, sarebbe sufficiente dare attuazione a quanto andiamo ripetendo da tempo, cioè utilizzare anche il porto di Piombino, dove si può disporre di fondali di 20 metri, banchine e grandi piazzali che ci permetterebbero fin da subito di incrementare il movimento delle merci.

**In tutti questi anni ci si è forse attardati
un po' troppo sull'opera in se' perdendo
magari di vista lo sviluppo del sistema
portuale nel suo complesso?**

Se vuole la nostra opinione di agenti marittimi, certamente sì. E' ben vero che ci siamo troppo concentrati sul tema della darsena Europa, ma, fortunatamente, grazie alle persone coinvolte e a un po' di fortuna, siamo riusciti ugualmente a mantenere volumi importanti di traffico.



Dobbiamo ricordare che con la darsena Europa è stato compiuto un passaggio importante, visto che per 50 anni eravamo rimasti fermi con il Piano regolatore, si è trattato di una mossa importantissima per il porto di Livorno a cui si sono naturalmente accompagnati tutti i problemi incontrati in questi anni. Mi riferisco al problema dei fanghi, alle lungaggini del micro-tunnel, ai limiti di accesso per le grandi navi.....

e, quindi, occorre sicuramente ammettere che avremmo potuto fare di più volgendo l'attenzione verso altre soluzioni continuando, parallelamente, a guardare alla darsena Europa, visto che abbiamo sempre saputo che si sarebbe trattato di un percorso non privo di difficoltà e che, sopra tutto, avrebbe richiesto parecchio tempo.



George Menaboni srl



www.menaboni.com

SHIP'S CHANDLER & MARINE SERVICES

*" End of the day, end of
the game, 2500 miles faraway
fm the nearest port
no cheaper price
could justify
a poor service,
nor a poor quality,
nor a lack of assistance "*

*Try now to say this
in a different way,
changing the negative
sentence
into a positive one.*

*Read it slowly,
there is no hurry
nor any fair to
be late, because
we will be here to assist,
to supply,
to repair or consult;
since so many years
anytime you
will need it.*

*That's why
after so long time
you actually will find
George Menaboni
still on top of the
selections.*

*Since 1765
it was a long way.*

Tel.: +39 0586 426122

Ph.: +39 335 6348378

shipchandler@menaboni.com



L'INTERPORTO VESPUCCI È PRONTO



CLAUDIO BERTINI
responsabile tecnico
Interporto Amerigo Vespucci

Claudio Bertini, è recentemente intervenuto sul nostro quotidiano illustrando i progetti di una struttura che sta sempre di più allineandosi agli standard europei. Guardando agli sviluppi dello scalo livornese ha dato un suo parere sulla darsena Europa.

Ipotizziamo un futuro in cui la darsena Europa è realtà ed i traffici aumentano. L'interporto avrebbe bisogno di adeguarsi o sarebbe già oggi pronto ad accogliere maggiori carichi di lavoro?

Il Vespucci ha ormai praticamente raggiunto la saturazione delle superfici disponibili e ha bisogno di essere ampliato seguendo, naturalmente, i criteri più innovativi. Siamo prossimi ad avere occupato tutte le aree che avevamo a disposizione; pensare che, soltanto fino a pochissimi anni fa, sembrava di poter contare su spazi smisurati ed inesauribili, eppure.....Ciò detto stiamo agendo in concerto con il comune di Collesalveti per valutare la situazione ed individuare la possibilità di acquisire nuove superfici da destinare agli ampliamenti che si renderanno necessari per rispondere alla domanda e per creare nuove opportunità. L'ideale sarebbe avere già a disposizione nuovi terreni di espansione.

Secondo lei arriverà un giorno in cui non si parlerà più di porto di Livorno e interporto ma di un unicum perfettamente sinergico?

Se il porto di Livorno rappresenta la porta di accesso verso la grande area logistica, l'interporto Vespucci, che può essere considerato la "porta di casa", come si interconnette con il resto della penisola e con il Nord Europa?

Questo è senz'altro auspicabile. Il presidente dell'AdSp, Corsini, ha finalmente compiuto quel grande passo in avanti già chiesto da un buon decennio dando così attuazione all'atteso aumento del capitale societario, una mossa che, di fatto, ha trasferito la governance dell'interporto nelle mani dell'Authority.

Ci aspettiamo, inoltre, che la nuova presidenza guardi alla nostra struttura come ad una entità ormai completamente integrata nel sistema portuale Livorno-Piombino in modo da costituire un unico complesso logistico ed operativo dinamico ed indissolubile.

Il livello dei collegamenti tra lo scalo livornese e l'interporto Vespucci, potendo contare sulla Fi Pi Li che penetra fin dentro il porto, sull'aeroporto internazionale Galilei di Pisa, sull'autostrada A12 e sulla linea ferroviaria tirrenica, può tranquillamente essere definito elevato, se non addirittura eccellente.

Inoltre, per quanto riguarda la ferrovia, c'è da ricordare l'importante quanto sospirata realizzazione del progetto dello scavalco ferroviario che, una volta divenuto operativo, potrà collegare su rotaia le banchine del porto livornese con le aree retroportuali dell'interporto.

La questione pende da tempo, tuttavia Rfi ha assegnato l'appalto, quindi, da qui a un paio d'anni, è ragionevolmente sperabile che il collegamento possa finalmente divenire realtà.

Il progetto, che nel suo complesso, prevede di unire l'interporto anche a Firenze via Collesalveti evitando il grande ed affollato snodo di Pisa centrale, è, dunque, concepito in modo da far nascere una linea ferroviaria dedicata specificamente al movimento delle merci correlate al sistema portuale del mar Tirreno settentrionale.

IL NOSTRO DOMANI



ENIO LORENZINI presidente della Lorenzini & C.

Enio Lorenzini, presidente dell'omonimo Gruppo vive da sempre nel settore portuale. Vede nella darsena Europa il via libera per il rilancio del porto di Livorno non solo nell'area europea. Ma Lorenzini, da tempo ha lottato e lotta ancora per risolvere l'annosa questione del microtunnel, perché può parzialmente anticipare il grande progetto, facendo arrivare in porto cellulari da oltre 11 mila teu.

Può spiegare che cosa significa per la società Lorenzini il concetto "darsena Europa"?

Sicuramente. Rappresenta, per dirla in uno, il nostro domani, la solida piattaforma (*nomen omen*) su cui poggia il nostro futuro. La Lorenzini & C. è quanto mai interessata a vederne la realizzazione e siamo assolutamente ansiosi di partecipare alla gara che ci auguriamo possa svolgersi al più presto.

Ma, almeno per il momento, i privati non si sono mostrati particolarmente interessati. Sta per caso circolando qualche nome importante negli ambienti marittimi e portuali di Livorno e dintorni?

Per circolare, circolano, ma, per adesso è un po' come disse quel bravo a don Abbondio: "Se la cosa avesse a decidersi a ciarle.....". Sono certo, però che, una volta avviata, la grande infrastruttura calamiterà gli interessi di molti imprenditori degni di tale nome.



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

Personalmente ho serie speranze che fra questi possa farsi avanti una compagnia di respiro planetario come la Msc, anzi, posso dire di essere quasi certo che sarà fra i soggetti maggiormente interessati. In passato avevamo già aperto un dialogo poi, considerando tutto

quanto stava accadendo e che ancora non abbiamo superato, abbiamo dovuto... soprassedere; in ogni caso non ritengo che potranno sussistere particolari ostacoli o impedimenti alla partecipazione di gruppi di rilevanza anche internazionale.

Crede che il terminal Lorenzini deciderà di trasferirsi completamente sulla nuova struttura oppure sarà possibile che vengano adottate altre soluzioni come, magari, uno sdoppiamento sulla base delle specialità merceologiche trattate?

Parlarne mi pare prematuro, tuttavia noi prenderemo in esame la possibilità di trasferirci soltanto una volta che la nuova grande darsena sarà completata e pienamente operativa, certamente non prima di allora e questo per una molteplicità di ragioni che ritengo più che valide e ben comprensibili.

Parliamo del microtunnel: vi state battendo da tempo per la sua esecuzione e, ad oggi, se ne annuncia l'ultimazione per il 2022. Quell'intervento, pure importante, è veramente così decisivo? E' vero che rappresenta il primo significativo passo verso la realizzazione della darsena Europa?

Si tratta certamente di un passo molto importante, anzi, uno dei più importanti. Non sarebbe, infatti, possibile pensare di poter disporre della nuova darsena o piattaforma che dir si voglia e pensar di continuare a registrare gli attuali livelli di traffico. Il microtunnel, una volta portato a termine, significherà molto e non potrà mancare di sortire i suoi effetti nell'agevolare la crescita dello scalo con importanti incrementi del fatturato.

La vostra società è pronta per il porto del futuro?

Noi siamo preparati da parecchio tempo, forse lo siamo da sempre, visto che, secondo la nostra linea aziendale, non ci prefissiamo dei traguardi, ma il raggiungimento di posizioni sempre più elevate, nuove posizioni da cui spiccare nuovamente il volo alla conquista di obiettivi ancora più impegnativi ed ambiziosi, sempre nell'ottica di crescere e – quel che più conta – di creare nuovo lavoro.

Certo, occorreranno investimenti e, magari, qualche inevitabile rischio, forse ci toccherà qualche delusione, ma abbiamo le spalle larghe e poi tutto questo fa parte della nostra storia, di cui andiamo orgogliosi e che, fra l'altro, ci garantisce e ci accredita aiutandoci a reperire partners affidabili ed appropriati.

SE NE PARLA CONCRETAMENTE DA AGOSTO 2006



Quando si iniziò a parlare di darsena Europa nell'ambiente marittimo-portuale livornese?

Si iniziò a parlare di darsena Europa concretamente e, sottolineo concretamente, nell'Agosto del 2006, quando Roberto Piccini venne nominato presidente dell'Autorità portuale. All'epoca si pensava al dragaggio del canale di accesso alla darsena Toscana, all'allargamento di 90 metri della bocca Sud (per mantenere almeno il traffico esistente) e si poteva andare avanti con la darsena Europa.

L'anno successivo (2007), Nereo Marcucci, in qualità di manager della Contship, insieme ai vertici di Eurokai, dichiarò la disponibilità del grande gruppo internazionale a finanziare la costruzione della darsena.

Trascorsero due anni e, ad Ottobre del 2009, la Modimar consegnò il progetto di massima dell'opera, ma nessuno seppe esprimersi con "certezza" su quando l'infrastruttura sarebbe stata ultimata.

L'assessore comunale Penco, qualche anno prima, aveva ipotizzato come termine dei lavori il 2013, Piccini sosteneva che sarebbe stato il 2015, Marcucci il 2018 e Barbera... non si dichiarava profeticamente di non scandalizzarsi se l'opera fosse slittata fino 2023.

ANGELO ROMA vice presidente dell'Interporto Amerigo Vespucci di Livorno

Angelo Roma, consulente del settore marittimo, ha ricoperto negli anni, ruoli di primo piano anche in campo nazionale e attualmente è vice presidente dell'Interporto Amerigo Vespucci di Livorno.

Il comandante Roma ha praticamente visto nascere l'idea della darsena Europa e ha seguito negli anni ...evoluzioni e progetti.



In realtà come stanno le cose?

Per realizzare la piattaforma Europa con un project financing, è indispensabile reperire i fondi o compagnie di navigazione interessate. Nel 2010 si fecero avanti (almeno così si scrisse): Dubai Port (in cordata con Zim), Gavio e Contship-Eurokai.

Raccolte le offerte, c'era da predisporre una gara e, nel frattempo, riempire le due vasche di colmata, consolidarle e trasformarle in piazzali e banchine.

Oggi siamo più o meno fermi allo stesso punto anche se si sono compiuti passi significativi. Le offerte ancora non ci sono, le vasche di colmata devono essere consolidate e... speriamo che con l'avvento del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema portuale l'iter possa essere accelerato.

LA DARSENA SI FARÀ

E se la Darsena Europa non si facesse? Sarebbe il declino per il porto?

Spero sia una domanda retorica...: non è possibile mettere ancora in dubbio che la darsena Europa si farà. Il Ministro ha nominato il Commissario straordinario per l'opera e vi è uno stanziamento importante di fondi, già deliberato, sia da parte del Mit che, già in precedenza, da parte della Regione Toscana e della AdSp. La darsena Europa è

GLORIA DARI presidente Spedimar

Gloria Dari, presidente in carica di Spedimar, Associazione fra le imprese di spedizioni internazionali e di logistica, dal 1952 riunisce aziende del settore, con la volontà ancora oggi, come quando nacque, di essere "un'associazione di spedizionieri per gli spedizionieri".

L'associazione si occupa di portare avanti le istanze di questi operatori logistici rivolgendo un'attenzione particolare alla formazione, garantendo al tempo stesso la rappresentan-



za delle imprese di fronte alle istituzioni, con un supporto agli associati di carattere normativo, legale e informativo. Spedimar, da sempre attenta al futuro promuove anche studi di settore realizzati da esperti qualificati.

un'opera fondamentale e strategica per il settore contenitori, ma, altresì fondamentale per il riassetto generale del porto di Livorno, così come è stato concepito, dunque necessaria anche per gli altri traffici.

Ci sono secondo lei alternative?

Non vedo alternative. Vedo però necessario accelerare il più possibile altre opere fondamentali, quali: microtunnel, allargamento del canale d'accesso, i collegamenti ferroviari e la connessione di ultimo miglio e con Interporto, la costruzione del Centro Servizi, la costruzione del PCF (Punto di Controllo Frontaliero come da Legge EU del 2017) ...: attenzione dunque anche a tutte le altre opere ed azioni fondamentali e che chiediamo da molti anni. Vorrei aggiungere che, per quanto riguarda i collegamenti ferroviari e le utilities di servizi occorre prestare attenzione alle necessità della merce e quindi dell'Industria ma, altresì, alle scelte armatoriali, che si basano anche e soprattutto su LCI (Liner Connectivity Index) e che hanno oramai consolidate connessioni intermodali sui principali scali italiani verso/da i principali terminal interni.

Crede che al completamento (Corsini ha parlato di 2025), i livelli di traffico saranno tornati pre-Covid o potrà essere proprio l'opera a farli riprendere?

I traffici a livello nazionale sono in ripresa e gli investimenti armatoriali sono un fatto oramai consolidato (noi lo diciamo dal 2013...). L'opera è strategica per Livorno. La perdita di traffici, a Livorno, è stata (ed è)

causata da una serie di con-cause che segnaliamo da molti anni e il Covid ha acuito la sofferenza dei nostri traffici, specie in campo liner, ma anche e soprattutto in campo ro-ro/automotive.

Voi avete avuto rapporti ultimamente con l'ambasciatore di Taiwan...aprirsi a investitori stranieri può far bene a Livorno?

L'incontro con S.E. Andrea S.Y. Lee è stato molto costruttivo e interessante, sia per la nostra categoria che, credo, per la nostra città: l'assessore Bonciani ha partecipato su nostro invito all'incontro e credo siano emerse opportunità anche

per una più generale apertura della città a importanti relazioni con l'estero, come è nella naturale vocazione di Livorno. Non si è trattato di investimenti, bensì di aprire un'importante collaborazione e confronto futuri.

Livorno, Port for Tuscany.



Enjoy your stay
in Livorno

www.portolivorno2000.it



COSA CAMBIA PER TDT



MARCO MIGNOGNA direttore Terminal Darsena Toscana

Marco Mignogna direttore del Terminal Darsena Toscana si è affiancato a quanto detto in tempi recenti anche dai suoi predecessori: la darsena Europa è di una importanza capitale. Non si sbilancia nel dire quando inizieranno o si concluderanno i lavori, spera solo di poter lavorare il prima possibile sulle nuove banchine.

Cosa sarà del Tdt quando sarà ultimata la darsena Europa?

E' prematuro parlarne, il problema, se mai, è quello di arrivare vivi al giorno in cui potremo disporre della grande darsena, ma dobbiamo anche evitare di arrivarci con le ossa rotte. L'opera, che riveste indiscutibilmente una importanza che è poco definire capitale, richiederà ancora degli anni per essere completata e, al di là delle previsioni che circolano, è assai difficile prevedere quanti potranno essere. La prima questione è, dunque, come arrivarci riuscendo a mantenere i traffici attuali, e magari anche ad incrementarli. E' questo il vero obiettivo da prendere in considerazione in questo momento.

Voi operatori siete davvero certi che l'opera determinerà un significativo incremento dei traffici a Livorno?

Questo sì, sicuramente. La darsena Europa darà finalmente la possibilità di poter operare con grandi navi praticamente senza limitazioni e, quindi, di poter aprire il porto di Livorno ai traffici con l'estremo Oriente che vengono solitamente gestiti con navi capaci di portare oltre 20 mila teu.

E riguardo agli investitori, esiste il timore di eventuali interventi dall'estero?

Non si tratta assolutamente di un timore, avere investimenti anche dall'estero non rappresenta certo un problema, naturalmente sottolineando la congiunzione "anche".
Ciò che è veramente importante, se mai, è operare investimenti idonei a consentire concretamente lo sviluppo dello scalo marittimo livornese in cui – è il



Cargo Compass



www.cargocompassworld.com

caso di ricordare – siamo già in presenza di investitori internazionali, sia come imprese armatoriali, sia come fondi di investimento. No, non direi assolutamente che il fenomeno degli investimenti esteri possa configurare un problema.

Il Tdt avrebbe bisogno di ulteriori spazi e ciò sarà senz'altro possibile con la darsena Europa, ma, al presente, il vostro terminal potrà rimanere nelle attuali dimensioni?

Un terminal come il nostro ha sempre fame di spazio, ma, al momento, ciò che serve davvero e più di ogni altra cosa è una maggiore facilità di accesso per le grandi navi.

In tal modo potremmo recuperare alcuni traffici che, negli ultimi anni, siamo stati costretti a lasciare indietro come – tanto per dire – quelli con il medio Oriente, svolto in gran parte da grandi portacontaineri impossibilitate ad entrare a Livorno a causa del loro pescaggio che supera quello che oggi il nostro porto è in grado di consentire.

E il microtunnel?

Ce lo fanno sospirare da anni. Senza alcun dubbio sarebbe... voglio dire sarà di grandissimo aiuto. Si tratta di un'opera assolutamente prioritaria poiché consentirebbe, anzi, consentirà di ampliare il canale del Marzocco e di portare i fondali a 13 metri e, ce lo auguriamo vivamente, potrebbe essere possibile una ulteriore escavazione fino a 15 metri in modo da poter far entrare anche le fullcontainer con una portata fino a 11 mila teu.



**GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI
DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa**

SERVIZI TECNICO NAUTICI

**h.24 su 365 gg
Canale 10 VHF**



**LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiollivorno.it**

NEL PORTO DEL FUTURO FULLCONTAINER DA 400 METRI



ENRICO PRIBAZ
dirigente infrastrutture
AdSp mar Tirreno
settentrionale

Enrico Pribaz, ingegnere, dirigente infrastrutture nella AdSp del mar Tirreno settentrionale per i porti di Livorno e Capraia è sommerso di ...cartolari pieni di disegni, immagini, grafici, studi e proiezioni di tutti i lavori che interessano la struttura livornese. Con lui abbiamo parlato di darsena Europa e del microtunnel.

Recentemente lei è stato presente al Cetena per una simulazione che riguarda il transito e l'ormeggio nella futura darsena Europa. Ne è rimasto soddisfatto?

Sì, l'esperimento ci ha tenuti impegnati nei mesi di Giugno e Luglio 2020 con la Capitaneria di porto, i piloti e i responsabili del servizio di rimorchio per verificare il layout del progetto preliminare delle opere di difesa della piattaforma Europa con il simulatore di cui dispone la società Cetena. I progettisti esperti di opere di costruzioni marittime non sono così competenti da poter valutare l'aspetto della sicurezza della navigazione e di manovrabilità delle navi dove invece entrano in gioco le competenze di Capitaneria e rimorchiatori e piloti.

Abbiamo caricato nel simulatore la batimetria e planimetria del porto e abbiamo dato corso ad una serie di prove simulando innanzitutto nella nave di progetto, poi abbiamo verificato l'adeguatezza dell'imboccatura portuale, l'area di evoluzione, le profondità e, in una serie di incontri e prove abbiamo modificato l'ipotesi iniziale e, infine, in sede di progettazione definitiva, ab-

biamo sviluppato un'opera che ha recepito tutte le indicazioni giunte dalla simulazione.

Sono stati così ampliati il cerchio di evoluzione interno e l'area di manovra, in modo che la nave di progetto potesse compiere tutte le evoluzioni necessarie in ingresso e uscita, compreso l'ormeggio e il disormeggio nelle condizioni di vento previste dalla normativa.

Qualcuno sostiene che alla grande darsena potranno ormeggiare navi fino 18 mila teu. È così?

In primo luogo abbiamo verificato la nave di progetto, che appartiene a una classe detta New Panamax cioè che può impegnare nel canale di Panamax dopo la riapertura del 2017, ovvero una nave che può arrivare fino a 370 metri di lunghezza, 15 mila teu e 51 metri di larghezza, più o meno. L'esperimento è riuscito in pieno e la nave è entrata senza difficoltà, ma, poiché un'opera del genere deve adattarsi anche alle previsioni relative al gigantismo navale, abbiamo eseguito la simulazione anche con navi più grandi: mgx 23, cioè 23 file di container e mgx 24, circa 400 metri di nave per 60 di larghezza, pescaggio 16 metri e abbiamo verificato che, in condizioni con carico leggermente ridotto, gli spazi operativi risultano comunque sufficienti.

L'opera, dunque, è in grado di accogliere anche questo tipo di navi con una semplice manutenzione costante dei fondali.

Gli interventi più immediati quali dovrebbero essere?

Abbiamo in programma interventi importanti su diverse altre infrastrutture, prima fra tutte la diga curvilinea per la quale abbiamo ultimato un progetto da 33 milioni per il rifiorimento in modo da consentire una ricarica in massi artificiali, poi abbiamo in corso l'esecuzione del microtunnel, per il quale a fine Marzo sarà completato il consolidamento del tappo di fondo per poi scavare. Entro fine Settembre dovremmo poter lasciare finalmente il cantiere all'Eni per la posa delle tubazioni.

A Luglio avvieremo la gara per il banchinamento sul lato della sponda del Marzocco così da lavorare in parallelo sulla la sponda opposta. Ciò consentirà di raggiungere la profondità definitiva dei 125 metri della sezione navigabile. Non ci saranno più limitazioni per il transito delle navi, sia diurno che notturno, fino ad unità da 11 mila teu.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**Da oltre 40 anni al servizio
della clientela, verso le principali
destinazioni del mondo**



MSC OSCAR

19.224 TEU

197.362 DWT

395,40 M length overall

59 M width, 16 M draft

1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it



GRIMALDI LINES



La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



125

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

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