

N. 06

Novembre 2025

messengeromarittimo.it

MAGAZINE



Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno Settentrionale
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

LINEA D'ATTRACCO



NOVEMBRE 2025 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

FOLLOW US



DIRETTORE RESPONSABILE

Vezio Benetti

Edizioni commerciali e marittime srl
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it
abbonamenti@messengeromarittimo.it



msc

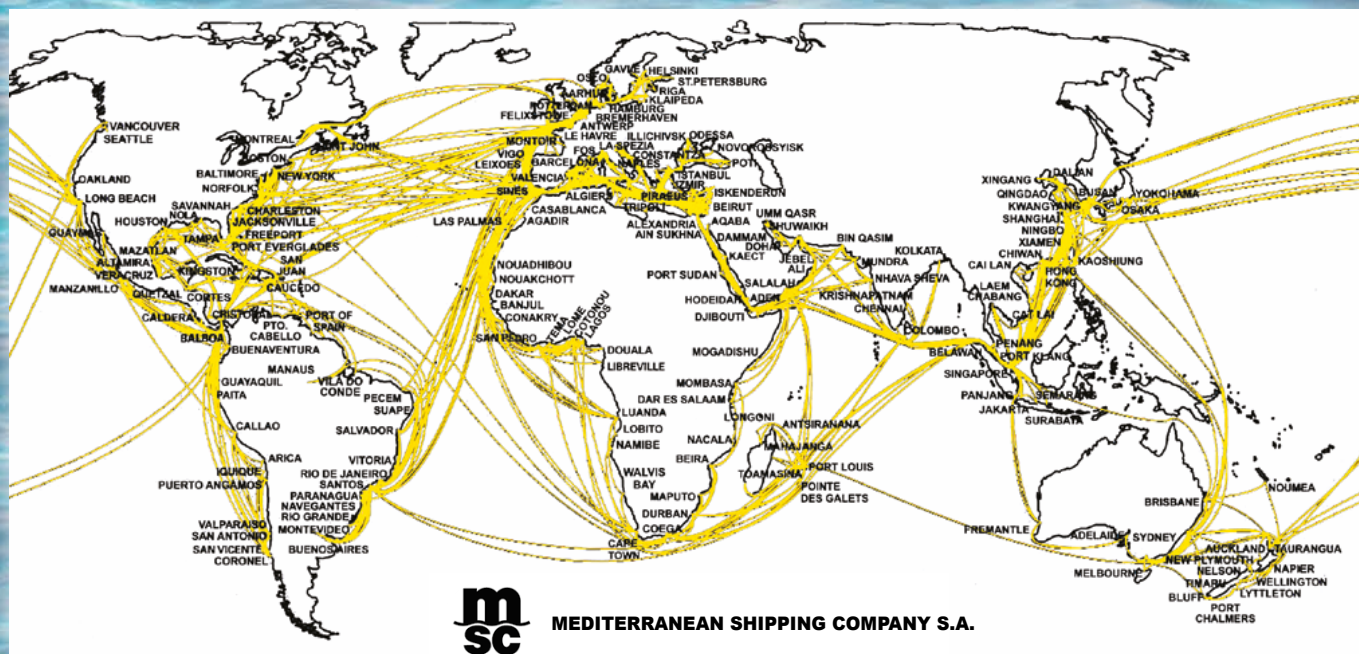
MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 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

Uff. Operativi: La Spezia – Marina di Carrara

SOMMARIO

04

LAVORI IN CORSO

DAVIDE GARIGLIO

13

IL PORTO DELLE PERSONE

ANTONELLA QUERCI

19

INTERVENTI BANCHINE

ANDREA CARLI

25

CANALE DI ACCESSO AL PORTO

ILARIA LOTTI

29

NUOVO MAGAZZINO

MATTEO BARONI

31

STOCCAGGIO CELLULOSA

PIETRO CHIAVACCINI

35

BANCHINA EST

DONATO CAPOBIANCO

39

SPONDA DI PONENTE

DONATO CAPOBIANCO

43

CALATA DEL MAGNALE

GIANLUCA RUPOLO

45

DARSENA EUROPA

ENRICO PRIBAZ



Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno Settentrionale
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

A portrait of Davide Gariglio, a middle-aged man with grey hair and a beard, wearing glasses, a white shirt, a red patterned tie, and a dark suit jacket. The background is a blurred indoor setting.

DAVIDE GARIGLIO

portare
avanti
i lavori
strategici

Il presidente Davide Gariglio ha risposto ad alcune nostre domande sui porti del sistema del mar Tirreno settentrionale. Una visione completa che illustra la situazione dello scalo labronico e quella di Piombino, Portoferraio, Capraia.

E' praticamente la prima uscita ufficiale sulla carta stampata dal momento del suo insediamento.

investimenti e energia sui lavori in corso

" L'AdSp ha in corso investimenti per **890** milioni e per il 2026 abbiamo iscritto a bilancio altri interventi per un totale di **22** milioni "

Il suo mandato arriva in una fase molto complessa per i porti italiani. Con quale spirito affronta la sfida e quali sono gli obiettivi?

La situazione è complessa, più che altro a livello internazionale. Gli analisti che operano nel settore dello shipping guardano con un misto di preoccupazione e cautela al futuro delineando, nel breve periodo, un quadro contraddistinto da un incremento generalizzato dei livelli di rischio. Il periodo che stiamo vivendo risulta essere chiaramente caratterizzato da turbolenze e incertezze geopolitiche e il Mediterraneo, essendo uno snodo commerciale strategico per il transito delle merci dal Far East all'Europa e al continente americano, è al centro di tutto questo. E' chiaro che, in un'epoca in cui le catene di approvvigionamento sono costantemente sotto pressione e in cui la geopolitica marittima è diventata fluida, avere una portualità efficiente diventa un vantaggio competitivo, e tutto ciò, alla luce della ruolo strategico che i porti italiani sono chiamati a giocare, soprattutto oggi, in un contesto segnato da una graduale ma progressiva riallocazione delle catene produttive secondo logiche di prossimità al Paese d'origine.

Il porto per Livorno rappresenta un asset strategico per l'economia. Farà qualcosa in riferimento ai rapporti con la città intesa come cittadini?

In questi primi mesi del mio mandato ho avuto modo di notare quanto stretti siano in questa città i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale, il Comune e le altre amministrazioni coinvolte, a cominciare dalla Regione, che ha assunto un ruolo centrale strategico, non soltanto con riferimento al finanziamento della Darsena Europa, ma anche in relazione alla partita altrettanto fondamentale della Zona Logistica Speciale, che - come ho già avuto modo di ripetere più volte partecipando ai vari eventi pubblici - rappresenta una opportunità importante che ci consentirebbe di trasformare la nostra area portuale in un laboratorio di sperimentazione per attrarre degli investimenti.

Quanto ai cittadini, non sarò certo io a ricordare come questa Autorità portuale sia da tempo impegnata a mantenere con la comunità livornese un rapporto propositivo, tracciando con il progetto Porto aperto, giunto ormai alla sua 19° edizione, un'idea di apertura, di accessibilità e di equilibrio tra logistica, portualità e qualità urbana. I porti non sono soltanto infrastrutture e traffici, ma possono diventare spazi inclusivi attraverso i quali ripensare il nostro rapporto con il mare.

I portuali sono l'anima dei porti. Che idea si è fatto di quelli livornesi?

I portuali che ho avuto modo di conoscere e apprezzare sono persone schiette e veraci, come solo a Livorno possono esserlo. Sono genuini, hanno una tendenza ad esprimere i propri pensieri in modo diretto, senza troppi giri di parole. Credo che questa spontaneità non costruita sia il loro lato più bello, ed è uno degli aspetti che mi hanno fatto innamorare di questa bellissima città.

Concessioni e nuovo assetto del porto (Ltm, molo Italia, Alto Fondale). Dobbiamo aspettarci un porto diverso i prossimi anni?

Nel momento in cui l'amministrazione si accinge a traghettare il futuro con la realizzazione della Darsena Europa, opera di cui sono concretamente partiti i lavori a Maggio del 2025, è inevitabile che si avvii anche una riflessione generale sull'attuale organizzazione degli spazi portuali del porto esistente. In poche parole, andranno affinate le valutazioni a suo tempo confluite nel Piano Regolatore Portuale affinché il porto possa avere, in prospettiva, i migliori assetti possibili. Chiaramente questa discussione sulle linee strategiche dovrà essere condivisa con il territorio, il mercato e tutto il cluster portuale.

Nuovo progetto per la cantieristica navale per maxi yacht.

Come noto l'Autorità di Sistema portuale, a seguito di molteplici manifestazioni di interesse, si è fatta promotrice di un progetto di riorganizzazione delle darsene Calafati e Pisa, traghettando come obiettivo quello di realizzare in quelle aree un polo destinato alla costruzione dei maxi yacht. Il percorso, avviato commissionando al Rina Consulting uno studio dedicato alle potenzialità di sviluppo di queste attività produttive, ha già compiuto i suoi primi importanti passi definendosi successivamente con l'assentimento in concessione all'ATI costituita da F.Ili Neri e Gestione Bacini spa di 4 delle 5 aree in cui sono suddivisi circa 53mila mq, a cavallo fra le darsene Calafati e Pisa. Le quattro aree portuali in questione sono state recentemente consegnate all'ATI, tramite affidamento di una concessione con scadenza al 30/06/2026, data

pressoché coincidente con la scadenza a fine 2026 della quinta area che si trova esattamente in mezzo alle altre quattro, attualmente in concessione alla Lorenzoni Luigi e Fratelli. Entro la data di scadenza delle attuali concessioni, l'amministrazione uscirà con i nuovi bandi di affidamento, tenendo conto degli aggiornamenti dello studio del Rina, in corso di elaborazione.

Infrastrutture attese. Ci può fare una sintesi dei lavori in corso?

Non starò a fare un elenco. Rischierei di annoiare il lettore. Quello che però mi piacerebbe sottolineare è l'imponente capacità progettuale e realizzativa di questa Autorità di Sistema portuale. In questi anni è stato fatto un lavoro importante che ha permesso all'Ente di programmare investimenti sostanziosi, sia pure in un contesto caratterizzato da una carenza di risorse finanziarie.

Come ho già avuto modo di dire in Organismo di Partenariato durante la presentazione del bilancio preventivo: l'AdSp ha in corso investimenti per 890 milioni. Si tratta di una cifra esorbitante, e non ho inserito nel conteggio finale i cento milioni che l'AdSp ha dovuto reperire negli ultimi mesi per far fronte all'aggiornamento del quadro economico dei lavori pubblici della Darsena Europa, i cui costi sono saliti da 450 a 554 milioni. Per il 2026 abbiamo iscritto a bilancio altri interventi per un totale di 22 milioni, tra quelli più importanti i 7 milioni destinati alla realizzazione di una nuova banchina all'andana delle Ancore e 4,6 milioni per la realizzazione di un nuovo ponte in acciaio sulla calala del Magnale.

La vera sfida per il futuro sarà quella di riuscire a reperire tutte le risorse necessarie per portare avanti alcuni lavori strategici. Servono 130 milioni per le connessioni viarie e ferroviarie della Darsena Europa e per il consolidamento della seconda vasca di colmata. Non possiamo infine dimenticare come ad oggi non siano ancora stati individuati per Piombino i fondi per la costruzione della nuova banchina Ovest afferente alla darsena Nord. Per queste e altre necessità, confidiamo in un sostegno concreto da parte del Governo.

Cold ironing: a che punto siamo?

Il progetto di erogazione di energia elettrica alle navi da banchina (Onshore Power Supply) è stato portato avanti con efficacia per i porti di Livorno, Portoferraio e Piombino. Tutti i lavori sono già stati consegnati a fine Dicembre del 2024 e stanno procedendo speditamente con previsione di completamento nel 2026. A Livorno è stata realizzata una parte consistente dei percorsi in scavo con la posa dei cavidotti sia nell'area passeggeri che in quella dei container. Sono inoltre stati completati i lavori di trivellazione orizzontale controllata del sottosuolo per la posa dei cavidotti nei pressi del ponte girevole prospiciente la Fortezza Vecchia mentre, a breve, saranno ultimati quelli presso il canale dei Navicelli e partirà la Trivellazione Orizzontale Con-

trollata (TOC) nei pressi del varco Valessini che verrà seguita da quella in prossimità del varco Zara. Procedono anche i lavori per la realizzazione delle cabine contenitori e passeggeri/crociere. A Piombino e Portoferraio i lavori si concluderanno entro Marzo 2026; in entrambi i porti sono stati di fatto conclusi tutti i percorsi di scavo con la posa di cavidotti e cavi, inoltre stanno per essere completati gli interventi per la costruzione delle cabine di conversione.

Retroporto/interporto: quale è lo stato di salute?

L'Interporto Vespucci è sempre di più al centro di un modello di logistica territoriale che intreccia oggi le opportunità di sviluppo offerte dal completamento dei lavori di adeguamento della grande galleria dell'Appennino, sulla Bologna-Prato, con quelle garantite dalla prossima attuazione della Zona Logistica Semplificata, di cui è stato avviato a Settembre il processo di costituzione con la prima riunione della Consulta permanente convocata alla Regione Toscana.

Mentre nell'Interporto si è, di fatto, quasi completato, negli ultimi due anni e mezzo il percorso di occupazione delle aree disponibili, con la realizzazione di ulteriori 85 mila mq di magazzini, di cui 25 mila già completati, si apre ora per il futuro un ragionamento più ampio sulle sue potenzialità di sviluppo.

La risagomatura delle gallerie sulla tratta Prato-Bologna consentirà ai rimorchi di viaggiare su treno verso le destinazioni del Nord Est, dando all'Interporto la possibilità di diventare da questo punto di vista una piattaforma logistica avanzata per il trasferimento dei rotabili dalla strada alla rotaia. Per affrontare questa sfida occorre, però, potenziare preventivamente l'infrastruttura ferroviaria della struttura.

Anche il potenziamento delle connessioni viarie è un tema che dovrà necessariamente essere affrontato:



se il collegamento diretto tra porto e interporto, in via di completamento, è un'opera strategica che di fatto evita le attuali manovre ferroviarie alla stazione di Calambrone, parimenti importanti sono la Pisa-Collesalveti-Vada e il bypass del nodo di Pisa, senza le quali l'Interporto non è in grado di sviluppare completamente la propria vocazione intermodale.

Va da sé che, al netto di tutto questo, l'Interporto rimane oggi un asset fondamentale per il sistema portuale, nei confronti del quale svolge il ruolo strategico. In questa direzione vanno le iniziative di sostegno all'autotrasporto (con il Truck Village), quelle mirate sulla logistica del freddo (con il Cold Village) e sulla sostenibilità ambientale.



Crociere: si può fare ancora di più? Come è andata la stagione?

Gli ultimi dati disponibili, riferiti a Gennaio-Settembre, evidenziano, per il solo porto di Livorno, un decremento del traffico crocieristico dell'11% a fronte però di un aumento del 4% delle navi. Complessivamente, sono transitati dalle nostre banchine 629.657 passeggeri e 288 navi.

Dai dati si evince come lo scalo portuale abbia incrementato la propria attrattività per le compagnie da crociera di alto livello, alle quali alcune delle nostre banchine, ubicate in area di prossimità al centro cittadino (vedi la banchina 75), offrono ai crocieristi indubbi vantaggi per vivere pienamente un'esperienza turistica tarata sulle proprie esigenze.

E' chiaro, però, che il calo del numero dei passeggeri ci deve spingere a lavorare con maggiore determinazione rispetto al passato per migliorare il livello di accessibilità e la qualità del nostro porto crocieristico.

Quanto a Piombino e all'Isola d'Elba, sono stati movimentati tra Gennaio e Settembre rispettivamente 17.180 e 19.171 passeggeri, con una crescita dell'1,3 e dell'11,7% su base annuale. I dati confermano la vitalità di questo traffico che rappresenta una componente importante dell'economia territoriale e insulare. L'obiettivo per il futuro è quello di lavorare per accogliere flussi turistici sempre maggiori.

Nuovo porto turistico, partiti i lavori, l'AdSp come è coinvolta?

L'Autorità di Sistema portuale è l'amministrazione competente al rilascio della concessione e all'approvazione dei progetti per attuare le previsioni di realizzazione del porto turistico ed ha avuto un ruolo determinante nel procedimento per una concreta previsione relativamente a quanto ricadente nella propria circoscrizione.

L'allora Autorità portuale di Livorno ha sviluppato il procedimento sin dalla prima variante all'allora vigente PRP, nel 2010, introducendo la specifica previsione urbanistica del porto turistico, poi confermata nel PRP del 2015 attualmente vigente, in funzione del quale il Comune ha poi effettuato il rilascio del permesso a costruire, come previsto dalla legge.

Come noto, i lavori, di competenza della società Porta a Mare, sono partiti a Settembre del 2025 e prevedono complessivamente 640 posti barca, compresi gli spazi dedicati a mega

yacht fino a 80 metri. L'opera è divisa in tre lotti, il primo interessa il bacino Piccolo, la darsena Nuova e il molo Elba, con la riorganizzazione dei pontili.

Ad anno nuovo si presume di poter autorizzare la seconda fase degli interventi, che riguarderanno più propriamente l'allestimento e la realizzazione delle infrastrutture per consentire l'ormeggio al molo Mediceo e la costruzione di una nuova strada d'accesso da via Edda Fagni che consentirà di mantenere più frequentemente aperto il ponte girevole a vantaggio della fruibilità della zona portuale.

La fase tre è invece subordinata all'esecuzione di alcune opere da parte dell'AdSp, oggi in corso di definitiva approvazione e che hanno un costo di circa 4 milioni. Tra gli interventi più significativi segnalo quello relativo al raddoppio della banchina all'andana delle Ancore.



Il nostro porto lavora anche sul fronte di nuove collaborazioni con altri stati. Nuovi traffici all'orizzonte?

Prima di traguardare nuovi traffici servono innanzitutto le infrastrutture adeguate a sostenere tali ambizioni. La Darsena Europa risponde in parte a questa esigenza. L'obiettivo è quello di permettere a Livorno di acquisire nuove leve di mercato lungo le rotte che collegano il Mediterraneo al far East, rotte di fondamentale importanza da cui lo scalo labronico è stato sino ad oggi escluso a causa della propria inadeguatezza infrastrutturale nel servire le portacontainer di ultima generazione.

Mentre vanno avanti i lavori sulla Darsena Europa, lavoreremo per consolidare la posizione del nostro sistema portuale nello scenario marittimo. Se le sinergie attivate con il Nord Africa, e in particolare con l'Egitto, sul fronte dello sviluppo di una filiera dell'idrogeno, mettono in condizione Livorno e Piombino, di coglie-

re pienamente le opportunità di integrazione Nord-Sud fornite dagli attuali processi di near-shoring e reshoring, è indubbio che l'India sta acquisendo una sempre maggiore rilevanza strategica per l'Italia. Indubbiamente, il futuro dei nostri porti non potrà non intrecciarsi con le ambizioni del corridoio Indo-Mediterraneo (IMEC), il progetto internazionale lanciato l'11 Settembre 2023 a Nuova Delhi con la firma di un memorandum tra India, Medio Oriente ed Europa. Con la sua posizione e la futura dotazione infrastrutturale, Livorno può giocare delle carte importanti, ma serve chiaramente il sostegno del Governo per implementare le connessioni viarie e ferroviarie, senza le quali la Darsena Europa rischia di essere una cattedrale nel deserto.

La sua esperienza di avvocato, le fa dire che le regole attuali e normative portuali rendano più difficile l'operato del presidente? Penso anche ai problemi legali incontrati dai suoi predecessori.

Da presidente di un ente così importante, le dico che è necessario per chiunque guidi un'amministrazione pubblica operare innanzitutto nel rispetto della massima trasparenza e legalità. Questo è e rimane il faro che guiderà la mia azione amministrativa. Ciò premesso, è indubbio che ancora oggi si avverte tra gli addetti ai lavori la necessità di una ulteriore semplificazione delle norme che definiscono la vita delle nostre Autorità di Sistema portuale, a cominciare da quelle che regolano l'esecuzione dei dragaggi e la pianificazione. Va da sé che

seguo con interesse l'andamento dell'iter della proposta di riforma portuale cui ha lavorato il viceministro Edoardo Rixi. L'istituzione della Porti d'Italia spa risponde chiaramente all'esigenza di dotare il nostro sistema portuale di una regia unica, in grado di coordinare le leve sugli investimenti infrastrutturali. Auspico che durante l'iter di approvazione del disegno di legge trovino spazio anche ulteriori riflessioni sull'esigenza di un quadro regolatorio omogeneo relativo al rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni.



Cargo Compass

www.cargocompassworld.com



International Freight Forwarder

Da oltre 30 anni nel settore delle spedizioni internazionali

IL PORTO DELLE PERSONE:

LA ROTTA DELL'INCLUSIONE E DEL VALORE

Antonella Querci, Direttrice Sviluppo, Innovazione e Programmi Europei Presidente del Comitato Unico di Garanzia – AdSp MTS



" Costruire un porto
inclusivo
significa rendere più forte
la sua comunità "

Il porto che cambia

C'è un vento nuovo che soffia nei porti italiani. È quello dell'inclusione, della consapevolezza e del rispetto. Un vento che non sposta solo le navi, ma le persone e che sta cambiando il modo stesso di intendere il lavoro e lo sviluppo.

Nell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale che governa i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio e Capraia, questo

cambiamento ha preso corpo attraverso il Comitato Unico di Garanzia (CUG).

Si tratta di un organismo che, in questi mesi, si è trasformato in una vera e propria centrale di cultura organizzativa: un luogo dove la parità di genere, il benessere lavorativo e la valorizzazione delle differenze non sono parole astratte, ma strumenti di innovazione.

Dal rispetto alla cultura del valore

Il percorso intrapreso non è partito da slogan, ma da un principio semplice: la cultura del rispetto. Da lì è cresciuto un lavoro sistemico che ha coinvolto tutte le direzioni dell'Autorità, fino a raggiungere un traguardo storico: la certificazione UNI/PdR 125:2022 per la parità di genere, ottenuta nel Marzo 2025, un risultato che ha collocato l'AdSp tra le prime in Italia nel settore portuale a conseguire l'ambito ricono-

scimento dimostrando che la parità non è un tema di immagine, ma una condizione per la qualità del lavoro e la trasparenza dei processi decisionali.

Dietro quella certificazione ci sono analisi, ascolto, riorganizzazione dei processi e tanta formazione. Ma soprattutto c'è la convinzione che un porto più giusto è anche un porto più forte.

Dal Patto per la Parità alla rete mediterranea

Dopo la certificazione, il passo successivo è stato naturale: trasformare un risultato amministrativo in un motore di cambiamento collettivo.

Da questa idea è nato il progetto del "Patto per la parità di genere nei porti", un'iniziativa che ha l'ambizione di unire imprese, istituzioni e lavoratori in una responsabilità condivisa: costruire porti più inclusivi, equi e moderni.

Il Patto rappresenta una sfida culturale prima ancora che organizzativa, mira a coinvolgere concessionari, imprese portuali, agenzie marittime e cooperative con un obiettivo chiaro: integrare i principi della parità di genere nelle pratiche di gestione quotidiana, dalla selezione del personale alla formazione, fino alla partecipazione ai processi decisionali.

È un percorso che guarda oltre i confini dell'Autorità proiettandosi verso un modello mediterraneo di governance inclusiva capace di generare valore economico e sociale.

Il CUG, in questo contesto, diventa una cabina di regia del cambiamento, non un organismo

"di vigilanza", ma un motore di innovazione sociale che lavora per diffondere linguaggi, politiche e strumenti in tutto nuovi.

Tra i progetti più significativi, si stanno sviluppando attività di formazione sul linguaggio inclusivo, laboratori di confronto tra generazioni e l'avvio di un programma di mentorship femminile nel settore portuale, con il coinvolgimento di università e reti europee.

Questo lavoro si inserisce in un quadro più ampio, quello della Blue Line Initiative e del futuro forum della Blue Economy 2026, dove la parità di genere diventa una delle direttrici di sviluppo sostenibile insieme all'energia, alla digitalizzazione e alla resilienza.

Da qui prenderà forma anche la rete "Blue women mediterranean network": un progetto ambizioso che mira a connettere le esperienze delle donne dei porti del Mediterraneo creando una comunità di scambio e crescita, dandosi che non c'è innovazione senza inclusione, e non c'è sostenibilità senza equilibrio tra le persone.

Le voci del porto: il linguaggio del cambiamento

Chi attraversa ogni giorno il porto di Livorno — o quello di Piombino, dove acciaio e mare si incontrano — forse non immagina quanta umanità scorra sotto la superficie di gru e container, ma dietro la logistica e i numeri, ci sono persone, donne e uomini che tengono viva la rotta del lavoro.

Ed è da loro che il CUG ha scelto di ripartire: dall'ascolto e dal racconto.

La rubrica "Donne in porto: generazioni a confronto", pubblicata nella newsletter interna, ha aperto una finestra inedita su un mondo spesso invisibile.

Sono storie di gruisti, impiegate, tecniche e di-

rigenti che condividono, non solo il lavoro, ma anche una visione: quella di un porto che riconosce e valorizza la diversità come risorsa. Attraverso queste testimonianze il porto si è raccontato con una voce nuova, più autentica e consapevole.

Non si tratta solo di comunicazione, ma di educazione emotiva: costruire un linguaggio capace di includere, rispettare, far sentire ogni persona parte di un progetto comune.

Il CUG ha saputo trasformare la "parità" da concetto astratto a esperienza quotidiana, diventando un punto di riferimento per l'intera comunità portuale.



Il porto delle persone

Oggi il porto non è più soltanto un'infrastruttura fisica, ma un ecosistema umano, un luogo dove l'innovazione passa anche attraverso le relazioni, la fiducia, la responsabilità condivisa.

Il percorso del CUG si inserisce pienamente in questa visione: fare del porto un luogo generativo, in cui le persone non siano solo forza lavoro, ma, soprattutto protagoniste di una trasformazione culturale e sociale.

Nel mare della transizione digitale e ambien-

tale, la sfida è tenere insieme progresso e umanità.

Ecco perché, accanto alle grandi opere, servono "infrastrutture di valore": il rispetto, la parità, la collaborazione.

Il CUG dell'AdSp MTS ha dimostrato che si può navigare in questa direzione, unendo la competenza alla cura, la governance alla partecipazione, il futuro alla memoria.

In fondo, un porto è le sue genti ed è solo con esse che si può andare lontano.



I numeri del cambiamento

Certificazione
UNI/PdR 125:2022
ottenuta (Marzo 2025)
tra le prime in Italia nel sistema portuale.

Più **40%** di partecipazione femminile alle attività di formazione interna nel 2024-2025.

6 edizioni della newsletter del CUG, con rubriche dedicate a lavoro, diritti e conciliazione configurano un patto per la Parità di Genere nei Porti in fase di sottoscrizione con **oltre 20 soggetti aderenti**.

Avvio della rete “Blue women mediterranean network”
nel quadro della “Blue line initiative”

Coinvolgimento di **oltre 200 lavoratori** in azioni di sensibilizzazione e dialogo sul benessere organizzativo



Un servizio cucito sulle necessità...

Manteniamo la parola !



CDC ITALIA a Livorno su un area di 13.000 mq



CDC S.p.A. Head Office

Via Paleocapa, 1/5 - 57125 Livorno (Italy)

P. +39 0586 241111

F. +39 0586 241200

E: cdc.livorno@cdcitalia.it www.cdcitalia.it

CDC Milano - CDC Roma - CDC Genova - CDC Canada Inc - CDC Caribe Inc

INTERVENTI DI RESECAZIONE DELLE BANCHINE

ADEGUAMENTO AL PRP DELLE STRUTTURE PORTUALI LIMITROFE ALLA STAZIONE MARITTIMA DI LIVORNO

RUP: Ing. Andrea Carli (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)



Il progetto prevede la realizzazione di importanti opere finalizzate al riassetto delle banchine portuali che si affacciano sui bacini Cappellini e Firenze (principalmente delle calate Orlando, Pisa e Carrara) e rappresenta l'attuazione degli interventi pubblici necessari alla realizzazione delle azioni previste dal Piano Regolatore Portuale al fine di razionalizzare le banchine ed i bacini destinati al traffico traghetti e crociere, concentrandole in comparti limitrofi e specializzati per tale traffico, nonché allestiti con dotazioni e servizi adeguati.

Attualmente, infatti, tali funzioni risultano svolte in ambiti portuali a vocazione industriale o commerciale che, pur funzionali, forniscono una immagine non sempre adeguata alle aspettative "turistiche" dell'utenza.

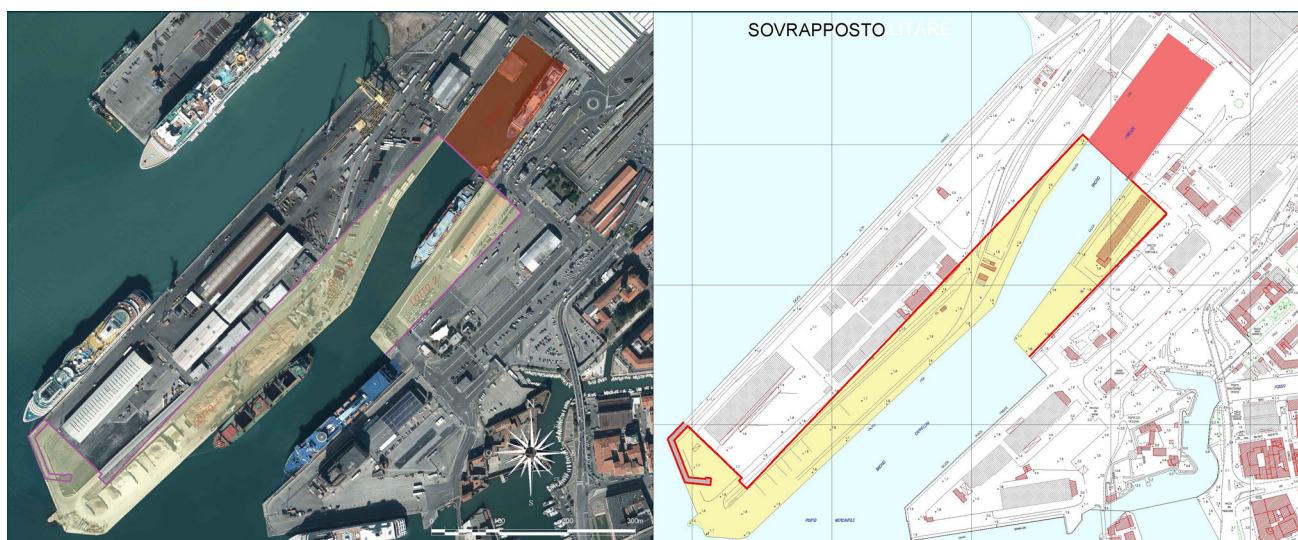
Agli interventi infrastrutturali, attuate dall'Autorità di Sistema, per la realizzazione delle nuove geometrie delle banchine, adeguate all'accosto delle navi da crociera o dei più moderni traghetti, sono infatti associate una serie di azioni di riqualificazione del comparto "stazione marittima" che saranno attuate dall'operatore economico selezionato nell'ambito della procedura di affidamento dei servizi di supporto ai passeggeri e gestione delle aree demaniali rientranti nella fascia di interazione porto-città (realizzazione nuovi terminal crociere e traghetti, varchi dedicati e ammodernamento delle dotazioni di servizi per i piazzali di imbarco).

Nell'attuale impostazione progettuale delle opere è stata accolta anche la proposta, avanzata dal Corpo Piloti e Gruppo Ormeggiatori, relativa alla realizzazione, in testa al molo "Alto Fondale", di una torre per servizi tecnico-nautici e relativa darsena dedicata, al fine di soddisfare le emergenti esigenze legate al futuro assetto portuale. Tale

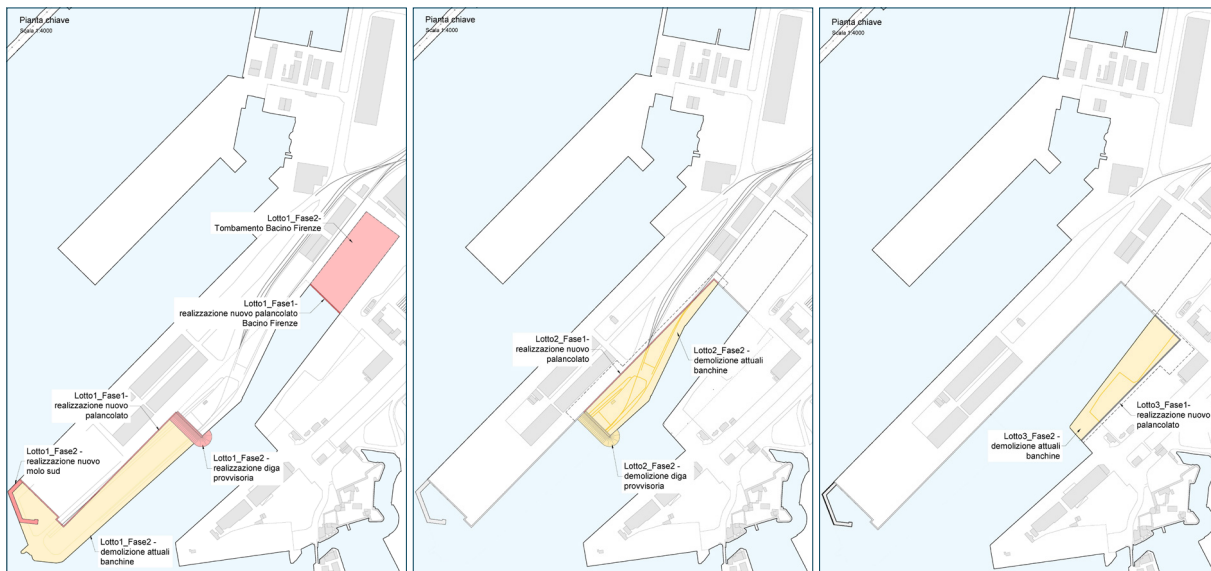
inserimento ha comportato anche la necessità di una revisione pianificatoria mediante l'adozione ed approvazione di una Adeguamento Tecnico Funzionale al piano regolatore vigente.

Ciò premesso, il progetto di "Adeguamento al PRP delle strutture portuali limitrofe alla Stazione Marittima di Livorno - Lavori di resecazione delle banchine portuali" prevede l'arretramento verso terra delle banchine portuali che si affacciano sui bacini Cappellini e Firenze (principalmente delle calate Orlando, Pisa e Carrara) con contestuale ampliamento degli specchi acquei, al fine di garantire la sicurezza nella manovra delle navi da crociera, per le quali è previsto l'accosto sulle banchine nord di detti bacini (Orlando e Pisa), mentre le banchine a sud (Carrara) rimarranno destinate al traffico traghetti. Si procederà anche al contemporaneo parziale tombamento di una porzione terminale del bacino Firenze così da recuperare piazzali per la gestione del traffico mezzi diretti all'imbarco.

Individuazione planimetrica degli interventi infrastrutturali



L'attuazione delle opere è programmata in tre lotti come di seguito riportato:



Programmazione lavori e assetto finale



SECURE YOUR ENERGY



safety, sustainability, flexibility



oltoffshore.it



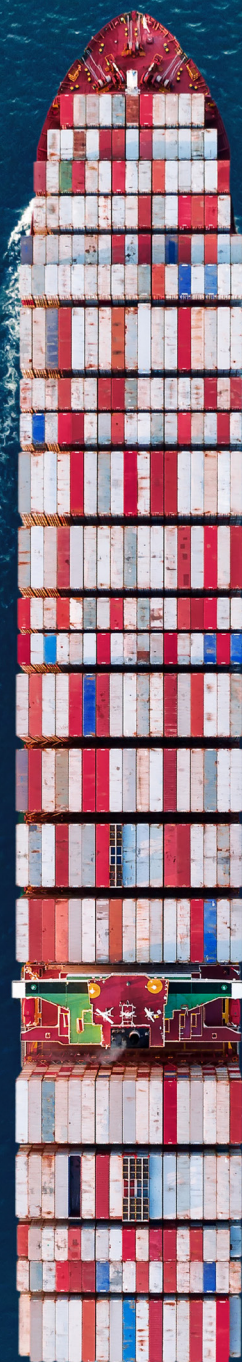
L'attuazione del primo lotto d'intervento (2027-2028), comporterà contemporaneamente il sezionamento del bacino Firenze e l'avvio dell'attività di riempimento dello stesso con i materiali di riporto derivanti dalle resecazioni, nonché la realizzazione della darsena per i "servizi nautici" (piloti ed ormeggiatori) in te-

sta al molo Alto Fondale e la predisposizione di un primo accosto crociere. Il secondo accosto si realizzerà con l'attuazione del secondo lotto (2029-2030) ed il completo riassetto degli accosti e delle aree a terra troverà compimento con le opere di resecazione della calata Carrara (terzo lotto 2030-2031).

Il costo complessivo degli interventi è ad oggi stimato in **70 milioni di euro**, così sommariamente ripartibili:

lotto I : euro 38 milioni
lotto II: euro 16 milioni
lotto III: euro 16 milioni

LE VOSTRE MERCI, LA NOSTRA CURA



www.cis-spedizioni.com



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

RESECAZIONE

DEL CANALE DI ACCESSO AL PORTO DI LIVORNO IN PROSSIMITÀ DELLA TORRE DEL MARZOCCO

RUP: Ing. Enrico Pribaz (Dirigente- Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DIRETTORE LAVORI: Ing. Ilaria Lotti (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DIRETTORI OPERATIVI: Ing. Donato Capobianco (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE: Arch. Raoul Raffalli (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)



I lavori riguardano la realizzazione delle opere di banchinamento del tratto di sponda del canale di accesso del porto commerciale di Livorno, lato torre del Marzocco, e delle strutture del previsto nuovo bacino idrico intorno alla torre medesima (attuazione delle previsioni di “acquaticità” della storica costruzione). Il progetto comprende anche il banchinamento del

tratto di accesso del microtunnel in corrispondenza della calata del Magnale.

Nel dettaglio i lavori permetteranno di completare il banchinamento del canale di accesso di Livorno adiacente la monumentale torre del Marzocco, su cui sorgerà un fronte banchina di circa 147 metri.

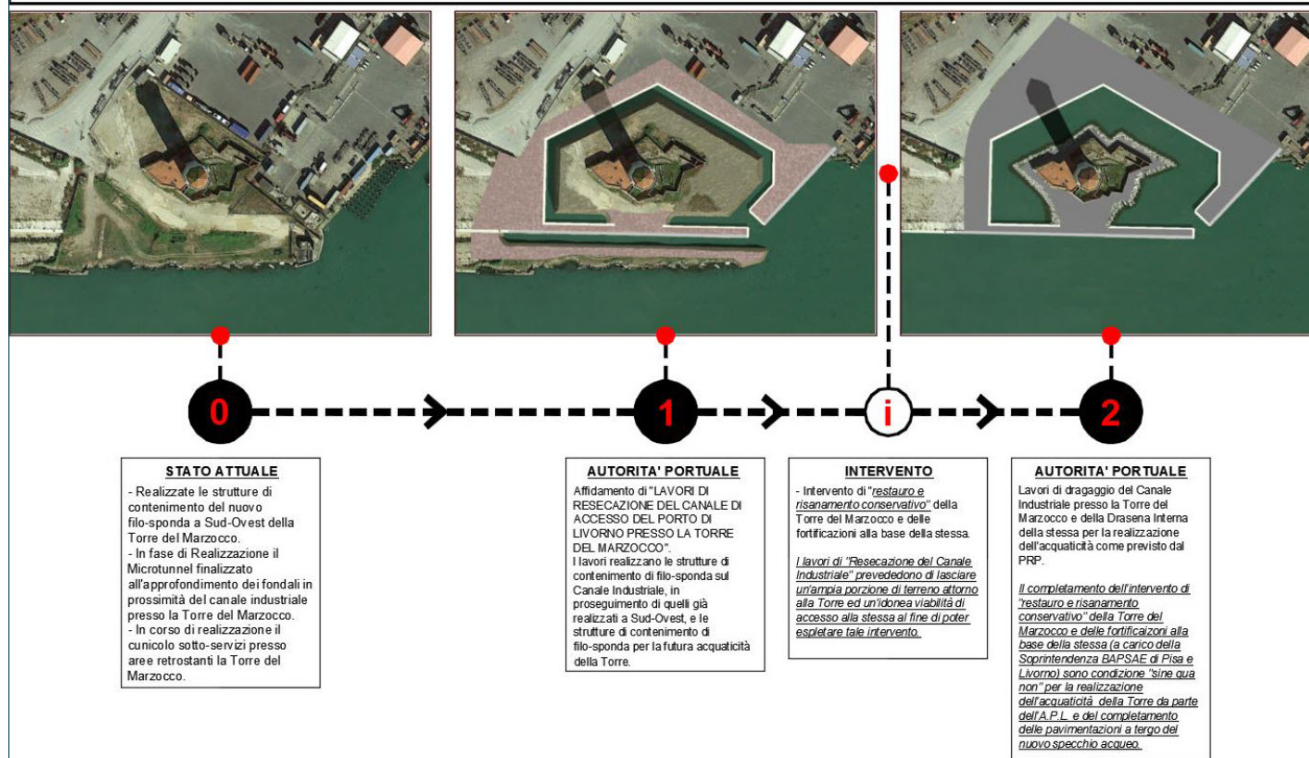
Si procederà anche a riprofilare il tratto finale della Darsena Toscana e, fra i due fronti banchinati, verrà realizzato l'accesso via mare alla torre tramite la realizzazione di una paratia sommersa. Infatti, nell'intento del progetto, come brevemente riportato sopra, è prevista anche la costruzione di un banchinamento intorno alle fortificazioni a corredo della torre, che permetterà, dopo i necessari interventi di recupero e salvaguardia dei beni storici, la creazione di uno specchio acqueo per ripristinare il nativo paesaggio della Torre quattrocentesca che fu costruita, appunto, nelle acque basse del porto a cavallo fra le età di Cosimo il Vecchio e di Lorenzo il Magnifico.

E' importante, quindi, sottolineare la duplice veste dell'intervento che riveste primaria importanza per la sicurezza e la capacità di ingresso delle navi all'interno del porto commerciale e industriale di Livorno, in quanto, una volta portato a termine, consentirà l'ese-

cuzione di un dragaggio funzionale al canale di accesso alla darsena Toscana fino a meno 13 metri e l'ampliamento della larghezza navigabile, dagli attuali 97 metri a 120. L'operazione consentirà, inoltre, di provvedere alla cura e alla valorizzazione del prezioso monumento unitamente al successivo completamento dello specchio acqueo, al suo accesso anche via mare e a un successivo progetto di gestione delle aree limitrofe.



FASI REALIZZAZIONE ACQUATICITA'



Dal punto di vista geotecnico strutturale il progetto è connotato da una complessità costruttiva maggiore rispetto ad un banchinamento standard in quanto è stato necessario indagare in maniera approfondita sulla fondazione della torre del Marzocco ed individuare delle tipologie costruttive che non interferissero con le preesistenze storiche e con il microtunnel di recente realizzazione, che contiene al proprio interno i fasci degli oleodotti portuali e delle altre utenze.

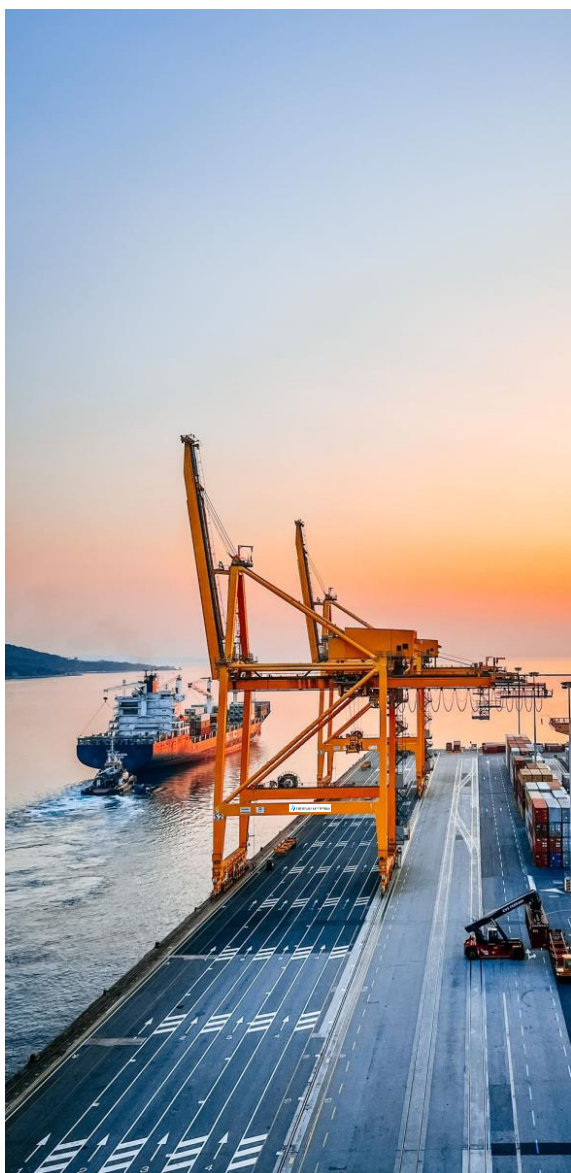
L'intervento, affidato mediante procedura di appalto integrato all'R.T.I. Costruire spa – Sacs srl –

Meridiana Eridania Costruzioni Generali, coinvolge un investimento complessivo di circa 17,5 milioni. La progettazione esecutiva a carico dell'appaltatore è conclusa e, al fine di poter avviare i lavori, siamo in attesa dell'attestazione di ottemperanza alle prescrizioni ambientali impartite dal MASE a conclusione della procedura di esclusione a VIA del progetto. Comunque, nelle more di ricevere tale attestazione, procederemo alla consegna del cantiere per attivare tutti i monitoraggi topografici previsti per la necessaria tutela della torre del Marzocco.



T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



T.O. Delta S.P.A.

Scali Cerere 09, Livorno, Italy

info@todelta.it

+39 0586 243 907

NUOVO MAGAZZINO

PER LA CONSERVAZIONE DI MERCI ALIMENTARI SURGELATE

PROGETTO NEXT GENERATION EU-LIVORNO COLD CHAIN ALL'INTERPORTO DI GUASTICCE

RUP: Ing. Donato Capobianco (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DIRETTORE LAVORI: Ing. Matteo Baroni (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia) direttore dei lavori

DIRETTORE OPERATIVO: Geom. Gabriele Pescioli (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE: Ing. Lorenzo Chelini



Il progetto Cold Chain Livorno, finanziato con contributo pubblico nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – MISSIONE 2 COMPO-

NENTE 1 (M2C1) – Investimento 2.1 – Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo, intende migliorare le condizioni della filiera logistica del freddo nel principale scalo marittimo toscano, attraverso la realizzazione di un nuovo magazzino del freddo a servizio della logistica e della distribuzione di prodotti ittici e della filiera del freddo in generale.

Il nuovo magazzino verrà collocato all'interno dell'infrastruttura interportuale di Guasticce (LI), a soli 4 km dal porto e collegata attraverso la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno e un collegamento ferroviario dedicato, nella zona identificata come Cold Village, ove sono già presenti magazzini del fresco (10.000 mq) e uno del freddo (2.000 mq), gemello che di quello in fase di realizzazione.

L'intervento consiste nella realizzazione di un edificio con dimensioni di 60X37 metri avente superficie di circa 2200 mq. La struttura principale di questo edificio è composta da una tettoia superiore a falda unica con andamento ad arco di cerchio, che parte da quota + 7,50 e culmina a quota + 19,15 metri.

Questa sarà realizzata con struttura in travi di legno lamellare ed acciaio, portata da colonne in cemento armato. La fondazione è costituita da una struttura a graticcio di travi in c.a., poggiate su pali prefabbricati infissi fino alla profondità di -36 metri in modo da garantire le portate nella misura richiesta dallo stoccaggio di merci.

Sull'impalcato, costituito dal graticcio di travi e solaio, e sotto la tettoia di copertura, saranno realizzate le due celle frigo come se fossero degli scatoloni posti sotto di essa, riparate dalla pioggia e dal sole.

Le celle frigorifere, realizzate con pannelli tipo "sandwich" autoportanti a bassa trasmittanza termica, sono due da 30x20 metri in pianta con un'altezza interna media di circa 11,00 metri, per un volume totale di 13.200 mc e lavoreranno ad una temperatura di meno 28 gradi centigradi, precedute da un'anticella a temperatura neutra di circa 10 metri di larghezza per quasi tutta l'ampiezza del fabbricato.

Le celle saranno allestite con scaffalature metalliche per lo stoccaggio dei prodotti, dotate di "canali" per l'utilizzo di navette elettriche "shuttle" che consentiranno di movimentare le merci in maniera completamente automa-

tica in senso orizzontale all'interno dei canali. I tempi di manovra da parte dell'operatore saranno così drasticamente ridotti, infatti, il carrello elevatore dovrà solo deporre il carico su uno dei piani della scaffalatura, mentre lo shuttle provvederà in automatico a posizionare il pancake sugli scaffali, ottimizzando gli spazi a disposizione.

L'anticella è dotata di 4 baie di carico tramite le quali i camion potranno scaricare/caricare le merci senza interrompere la continuità alla catena del freddo.

All'interno dell'edificio troviamo infine il blocco dei servizi necessari alla futura attività: bagni, uffici e laboratorio.

Quale intervento di efficientamento energetico, sulla copertura del magazzino, tutta idoneamente esposta a Sud, è prevista l'installazione di un impianto fotovoltaico da 323 kWp in grado di fornire una potenza annua di 400.000 kWh/anno che rappresenta un'aliquota del 20% circa del consumo medio annuo stimato per la produzione e il mantenimento del freddo (a -28°C) all'interno delle celle.

Completa l'intervento la realizzazione di una cabina elettrica di trasformazione dedicata al fabbisogno del sito.

L'appalto è stato aggiudicato al raggruppamento di imprese composto da Frangerini Impresa srl (Capogruppo), Intersonda srl, Euroimpianti srl e Siel srl per l'importo di circa 7 milioni, attualmente sono state ultimate le strutture portanti ed è in corso la posa in opera della copertura. Il completamento dei lavori è previsto per Giugno 2026.

RADDOPPIO DEL CAPANNONE

PER STOCCAGGIO CELLULOSA IN ZONA M+K

RUP: Ing. Andrea Carli (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DIRETTORE LAVORI: Ing. Pietro Chiavaccini (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DIRETTORI OPERATIVI: Ing. Gabriele Madrigali / Arch. Raoul Raffalli (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE: Geom. Fabio Verzoni (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

Le opere di potenziamento delle dotazioni portuali destinate allo stoccaggio della cellulosa rientrano tra le previsioni di riassetto dell'area "alto Fondale-stazione marittima". In tale ambito è infatti previsto di destinare esclusivamente al traffico crociere dell'attuale porzione a mare del molo alto Fondale, demolendo gli attuali magazzini di stoccaggio in uso alla Compagnia Lavoratori Portuali.

La realizzazione del nuovo magazzino M+K è quindi una azione compensativa e strategica al fine della successiva attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale.

L'intervento consiste nella realizzazione del raddoppio del capannone destinato allo stoccaggio della cellulosa in zona M+K del porto. È prevista la costruzione speculare del capannone esistente traslato di circa 20 metri in modo da accedere ai due lati dei capannoni dal corridoio centrale che si verrà a realizzare. Sul fronte sud del nuovo capannone, ed in adiacenza allo

stesso, è prevista la realizzazione di un edificio multipiano da adibire, su tutti e tre i piani, a locali a servizio della struttura (uffici e spogliatoi).

Le nuove strutture presentano una superficie in pianta di 225x45 metri e complessivamente si viene a creare uno spazio coperto di circa 24.000 m² di cui 20.000 destinati allo stoccaggio delle merci (in particolare cellulosa). L'altezza complessiva è di circa 13 metri per consentire lo stoccaggio di cellulosa in pacchi con carichi al suolo di 8.000 kg/m². Il nuovo capannone, del tipo prefabbricato in cemento armato precompresso con pilastri disposti su una maglia di 15x20m, prevede, per sostenere gli importanti carichi trasmessi dalla cellulosa, la realizzazione di una pavimentazione industriale in cemento armato poggiante su pali.

Complessivamente saranno realizzati circa 980 pali con lunghezze variabili tra 13 e 16 metri per raggiungere gli strati di terreno più profondi che presentano adeguata capacità portante.

**TUTTO
PRONTO !**
siamo operativi

200 per mezzi
pesanti
stalli 

ci troviamo dentro l'Interporto Vespucci
a Guasticce - Livorno

Un progetto pensato per chi viaggia ogni
giorno e ha bisogno di un'area **sicura** e
attrezzata per la **sicurezza** del mezzo e
delle merci godendo di una sosta di qualità.

*Ogni viaggio merita una sosta sicura.
Il nostro impegno è la tua tranquillità*



Seguici:

www.vespuccitruckvillage.com

Info:

 **388 4763639**



Servizi presenti

lavanderia
distributori di snack
connessione wi-fi libera
alimentazione elettrica
docce e wc per uomo/donna

Servizi correlati

motel
ristorante
pesa certificata
stazione carburanti+GPL+LNG
officina riparazione meccanica

Facile raggiungerci

5 min porto Livorno
5 min casello A12
10 min aeroporto Pisa
2 svincoli SGC FI-PI-LI
collegamento ferroviario

inquadra
il **QR CODE**



GOOGLE MAP

Il Vespucci Truck Village è un moderno parcheggio con elevati standard di sicurezza, un'area recintata ad accesso controllato con 70 telecamere di videosorveglianza

come funziona?



 **INTERPORTO TOSCANO S.p.A.**
AMERIGO VESPUCCI

Strada Prima, 3 Loc. Guasticce
57017 Collesalveti - Livorno

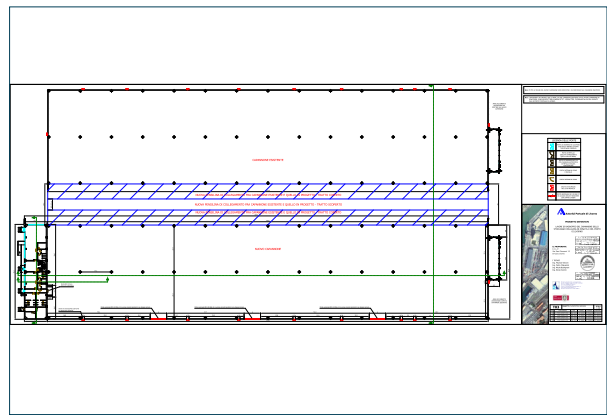
finanziato dal programma
CEF-Transport



APERTO TUTTO L'ANNO H24/7 APERTO TUTTO L'ANNO H24/7

Completano l'intervento dotazioni impiantistiche in materia antincendio (con realizzazione di un impianto sprinkler e serbatoio di accumulo da 750 m³ di capacità utile), di alimentazione elettrica (con una nuova centrale di trasformazione da media tensione a bassa tensione), illuminazione (con impianto Led ad alto risparmio energetico coerente con le più recenti normative di settore in materia di luoghi di lavoro) e, per l'edificio "uffici", impianto di climatizzazione a pompa di calore ad alta efficienza ed idrico sanitario completo di antilegionella.

Sulla copertura dell'edificio uffici è installato un impianto fotovoltaico da 20 kWp per soddisfare i relativi fabbisogni, ulteriormente ampliabile in futuro in quanto tutta la copertura del capannone è comunque predisposta per l'installazione di pannelli fotovoltaici.



L'intervento, affidato mediante procedura di appalto integrato al Consorzio Integra di Bologna (che ha indicato come Impresa esecutrice la consorziata Edinfra srl di Livorno), coinvolge un investimento complessivo di circa 15 milioni di euro. Dopo la fase di spostamento di tutti i sottoservizi di interesse generale interferenti con le nuove fondazioni (tra cui la linea elettrica di media tensione e la fibra ottica portuale) è in corso di esecuzione l'installazione dei macchinari per la realizzazione delle palificate. Il completamento dei lavori è previsto per fine 2026 cui seguiranno le attività di collaudo che porteranno alla messa in esercizio per la prima metà del 2027. Un attento studio della cantierizzazione consentirà di mantenere in esercizio l'attuale capannone garantendone, pur con qualche inevitabile limitazione, la funzione di stoccaggio della cellulosa.



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@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

BANCHINA EST

DEL CANALE INDUSTRIALE

INTERVENTI DI RIPRISTINO

RUP: Ing. Matteo Baroni (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DIRETTORE LAVORI: ing. Donato Capobianco (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DIRETTORI OPERATIVI: geom. Gabriele Pescioli (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE: Gianluca Rupolo (Direzione Infrastrutture Livorno e Capraia)

DITTA ESECUTRICE: RTI Locapal srl (capogruppo mandataria) Mentucci Aldo srl – Vernillo Domenico srl

IMPORTO LAVORI: euro 6.098.777,87, non imponibile IVA, di cui euro. 371.707,67 per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso;

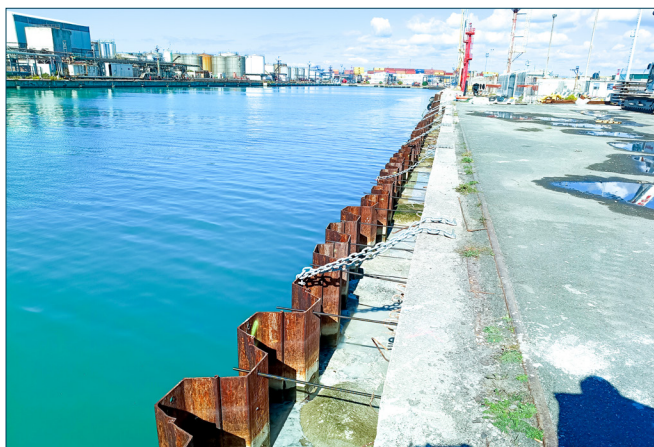
L'area di intervento, ubicata sulla banchina Est del canale Industriale del porto di Livorno, è in parte dedicata alla logistica agroalimentare e in parte costituita da una difesa spondale. L'area può essere distinta in tre tratti:

Lotto 1 banchine 33-34: di lunghezza pari a circa 190 metri che si estende su parte della banchina 33 e sulla banchina 34 a servizio dello stabilimento della Grandi Molini Italiani.

Lotto 1 banchina 35: di lunghezza pari a circa 166 metri corrispondente alla banchina 35 in diaframma di cemento armato a servizio del terminal Reefer;

Lotto 2: di lunghezza pari a circa 195 metri che si estende sulla difesa spondale e su parte della banchina 35.

Il Lotto 1 è stato ammesso al finanziamento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – MISSIONE 2 COMPONENTE 1 (M2C1) – Investimento 2.1 – Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura; e come detto comprende le banchine 33-34 e 35.



Le banchine 33-34 sono state realizzate negli anni '60, l'area è demaniale e attualmente risulta in concessione alla Grandi Molini Italiani, è caratterizzato da un binario per la gru a torre a filo banchina e presenta a sud un dente di circa 4 metri rispetto al filo banchina del canale Industriale posto a sud, ha la funzione di attracco per le navi che trasportano grano in modo da approvvigionare la retrostante attività molitoria ad oggi di proprietà di Grandi Molini.

L'accosto 33 è demaniale e attualmente non è assentito in concessione.

Gli accosti presentavano buche e avvallamenti del terreno retrostante la banchina con messa in luce delle strutture, criticità dovuta allo scostamento tra le palancole, variabile in alcuni punti da 5 a 20 cm, che ha favorito la fuoriuscita del materiale del terrapieno e degrado diffuso del fronte banchina.



Obiettivo primario dell'intervento è quello di ripristinare e potenziare le funzionalità della banchina esistente, del piazzale retrostante per una fascia di circa 15 metri e delle strutture atte a sostenere la gru a torre di filo banchina. Per conseguire tale obiettivo è necessario risolvere la criticità connessa alla fuoriuscita del materiale del terrapieno dovuto allo scostamento tra le palancole.

L'intervento consiste in un rifodero caratterizzato da un avanzamento del filo di banchina di circa 50 cm, che risulta ancora compatibile con l'operatività della banchina, per evitare la sovrapposizione tra il palancolato esistente e quello di nuova realizzazione.

Al fine di rimuovere buche e avvallamenti e disinnescare eventuali sgrotti del terreno retrostante la banchina è prevista la realizzazione di 141 micropali di diametro 250 mm e lunghezza 10 metri.

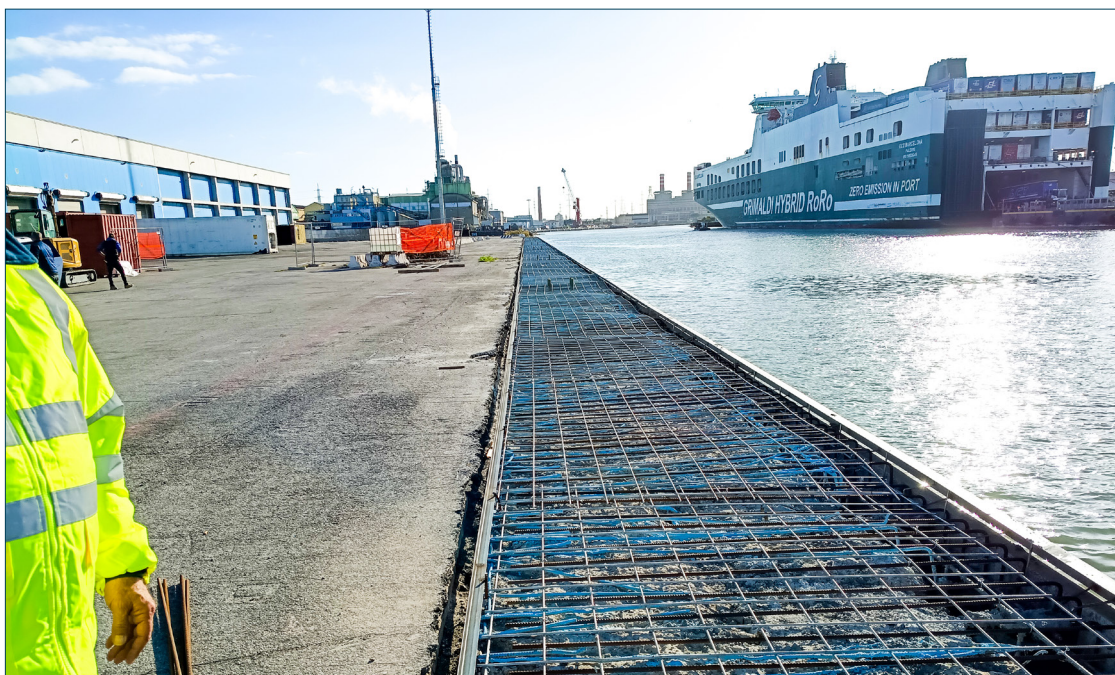
Lungo la banchina verranno installate 8 bitte di ormeggio in ghisa da 60 t (riposizionate nella posizione attuale) e 21 parabordi cilindrici (diametro esterno 1000 mm, diametro interno 500 mm, lunghezza 2.000 mm).

Completa il Lotto 1 l'accosto 35, la struttura di banchina è risalente agli anni '70, ha una lunghezza di circa 167 metri, è demaniale e attualmente non è assentita in concessione. La banchina ha la funzione di attracco per le navi che trasportano prodotti agroalimen-

tari freschi destinati al retrostante Terminal Reefer.

La trave di coronamento della banchina presenta elementi di degrado della struttura consistenti nell'esposizione dei ferri di armatura per effetto della rimozione del copriferro e la conseguente corrosione degli stessi, è evidente l'ammaloramento degli arredi di banchina che comporta la necessità di una sostituzione.

L'intervento prevede il ripristino del copriferro secondo adeguati spessori e l'inserimento di un paraspigolo. È stato inoltre previsto il ricorso ad una veletta da solidarizzare alla trave.



Lo stato di degrado degli arredi impone come unica soluzione la sostituzione degli stessi.

Il Lotto 2 è rappresentato dalla difesa spondale, ubicata a est dell'accosto 35 e dello sbocco del fosso della Botticina, ha uno sviluppo di circa 93 metri e non è utilizzata per l'ormeggio.

La banchina è stata oggetto, a seguito di un anomalo approfondimento della quota del fondale antistante, di un importante cedimento del piazzale dietro alle palancole in acciaio e della trave di coronamento, per cui è necessario procedere al consolidamento delle strutture.

La soluzione di progetto prevede un avanzamento verso il canale del ciglio di banchina di circa 2 metri per un tratto di circa 76 metri. Tale avanzamento è assai modesto e non costituisce un restringimento significativo dello spazio disponibile per le manovre delle navi. La quota sommitale del ciglio sarà la stessa dei tratti di opera adiacenti e non dissestati.

I lavori del **Lotto 1**
sono stati consegnati in data 28/04/2025,
prevedono un **tempo di esecuzione pari a 360**
giorni.
ultimazione il giorno **23/04/2026.**

I lavori procedono secondo Cronoprogramma ad oggi
abbiamo la seguente situazione dei lavori:

Lotto 1 accosti 33-34
eseguiti i seguenti lavori:

taglio della banchina
infissione palancole
getto fra banchina esistente e palancole
inghisaggio palancole a banchina esistente.

SPONDA DI PONENTE

DEL CANALE INDUSTRIALE (AREA SINTERMAR E GIORFO CALCAGNO)

PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA DEI LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA

RUP dell'intervento:

Ing. Donato CAPOBIANCO (Servizio Infrastrutture Livorno e Capraia AdSP-MTS)

Raggruppamento di progettisti incaricato:

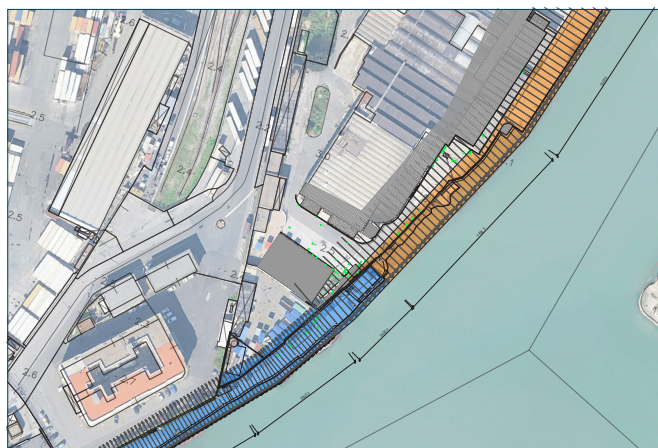
RTP tra Technital spa – via Carlo Cattaneo 20, Verona

Modimar Project srl – via Asmara 72, Roma

VDP srl – via Federico Rosazza 38, Roma

La banchina in sponda nord del canale Industriale si presenta attualmente in una situazione di avanzato degrado, emersa a seguito di indagini condotte già dall'anno 2018 che hanno evidenziato diffuse anomalie lungo l'intero sviluppo. Possiamo individuare 2 aree di intervento:

Zona 1 – sono compresi nella Zona 1 le banchine: Guardia di Finanza, concessione Labromare, concessione ex Giorfo e Calcagno. Nell'ambito della Zona 1 si ritiene prioritaria l'esecuzione degli interventi nella parte centrale, si tratta di un fronte mare in pessimo stato di conservazione con la vecchia banchina completamente crollata e giacente sul basso fondale. Vi è la necessità di salpare i manufatti crollati e mettere in sicurezza l'area retrostante soggetta ad

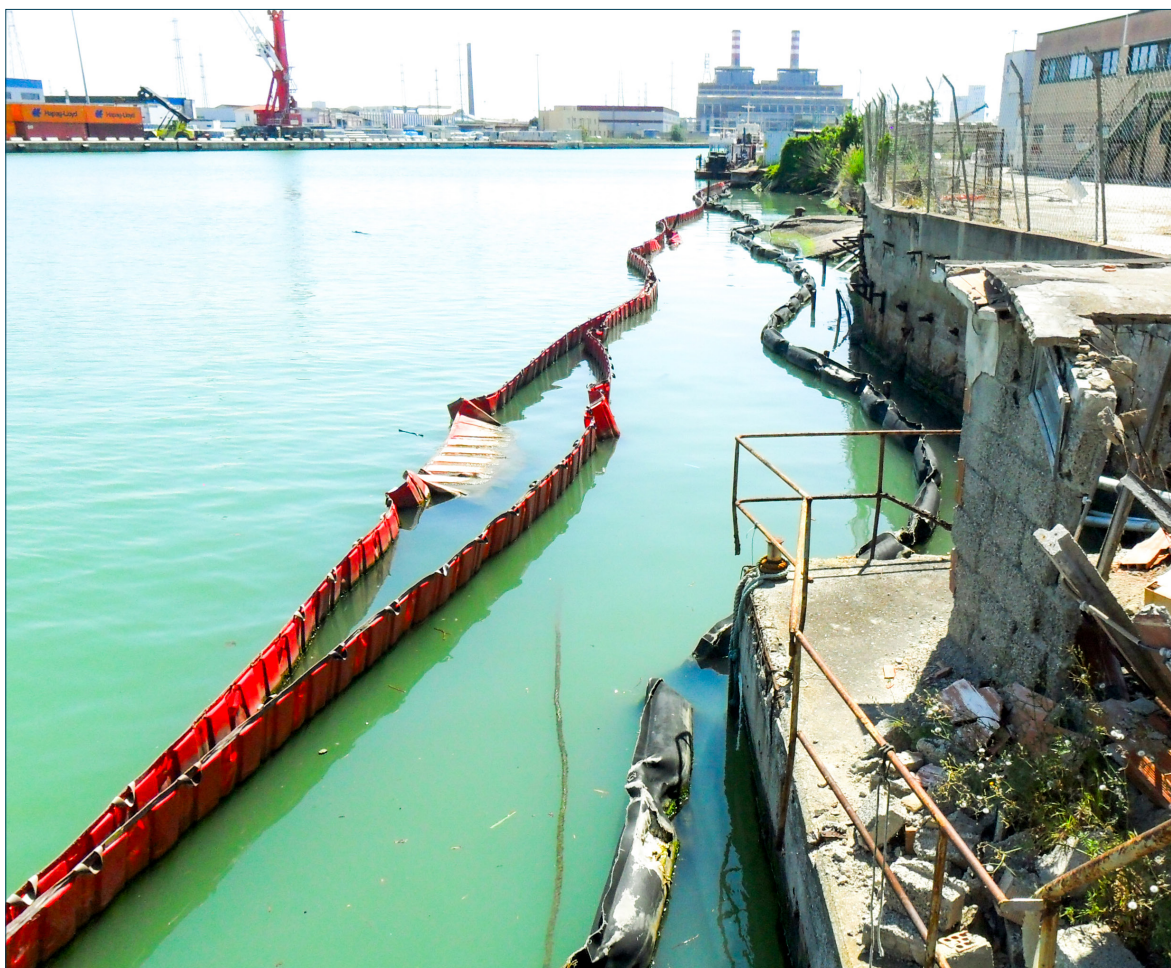


erosione e che risulta essere necessaria per l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione degli immobili da parte dei nuovi concessionari.

Gli interventi a valle e a monte di questa area sono simili, anche se derivanti da esigenze diverse. Nella zona a valle vi è la necessità di approfondire il canale così da garantire la possibilità di manovra di grandi navi, nella zona a monte occorre procedere alla sostituzione della banchina esistente ormai inagibile.

In generale si prevede un intervento complessivo di sostituzione e nuova realizzazione della banchina mediante: infissione di un nuovo palancoato tirantato, e realizzazione della relativa trave di coronamento, è prevista altresì la dotazione di bitte e parabordi per la funzionalità dei nuovi accosti che si andranno a realizzare. Lo sviluppo complessivo dell'intervento è pari a circa 400 metri.

Zona 2- si tratta della banchina in Concessione Sintermar, banchina realizzata negli anni 50 che presenta fenomeni di sifonamento e necessità di adeguamento strutturale. Per tale Zona, che si sviluppa per circa 500 metri. si prevede in analogia alla Zona 1 la realizzazione di un confinamento della banchina esistente mediante palancoato tirantato e una nuova trave di coronamento.

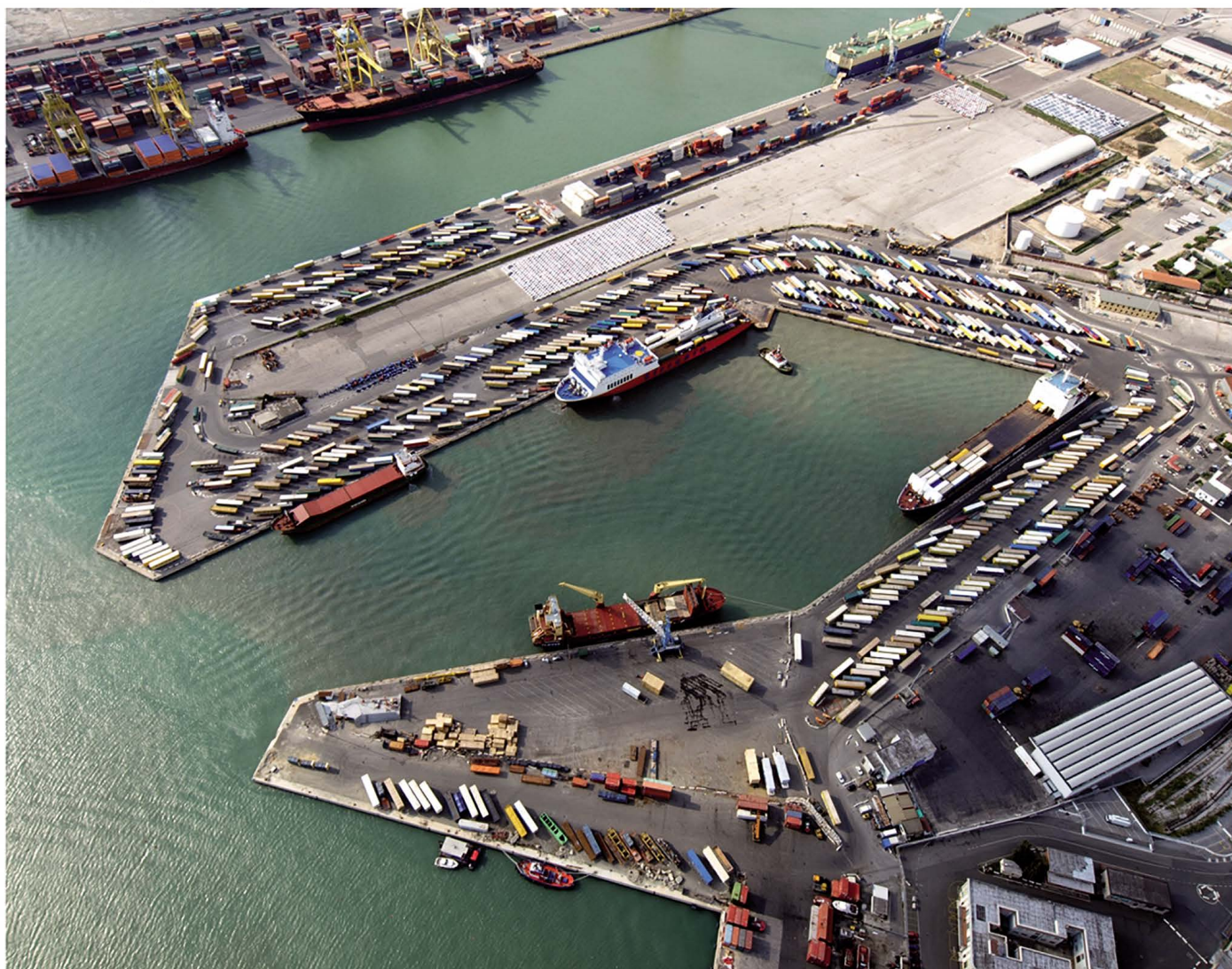


E' in corso la progettazione della Zona 1: si prevede la consegna del progetto entro l'anno.





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 412515

info@ltmsrl.eu

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno

Tel. 0586 438810

CALATA DEL MAGNALE

NUOVO PONTE IN ACCIAIO

L'ultimo bilancio di previsione dell'AdSp ha destinato 4,6 milioni per la realizzazione di un nuovo ponte in acciaio sulla calata del Magnale.

L'attuale opera, realizzata negli anni '50 dalle Officine Meccaniche Lenzi, è ormai corrosa nelle sue parti metalliche e il meccanismo di rotazione risulta inattivo dal 1970. Il ponte del Magnale, sul canale dei Navicelli, fino ad oggi ha consentito il collegamento tra il varco doganale Zara e le aree commerciali del porto, ma, a seguito della decisione dell'AdSp, si appresta ormai a vivere l'ultimo periodo del suo lungo ed onorato servizio.

Il progetto prevede la ricostruzione della struttura esistente che conserverà la medesima posizione e manterrà l'attuale caratteristica di ponte fisso caratterizzato, però da un accrescimento del franco attuale rispetto al livello medio del mare.

A tal proposito si è deciso di mantenere il franco minimo previsto dal progetto preliminare, prevedendo gli opportuni raccordi altimetrici stradali per i tratti prima e dopo il ponte, aspetto, quest'ultimo, non ancora sufficientemente chiarito nel progetto preliminare.

Il nuovo ponte consisterà in uno schema ad

arco reticolare a via inferiore di luce in asse appoggi pari a 44 metri e luce totale pari a 45 metri.

La larghezza totale della sezione, pari a 14,25 metri, ospita nella porzione centrale un piano viabile da 7 metri, delimitato da due cordoli laterali di larghezza pari a 1,45 metri su cui saranno applicate le barriere di sicurezza mentre le porzioni di estremità saranno destinate al transito ciclo-pedonale.

La tipologia strutturale adottata è quella di trave reticolare affiancate ad altezza variabile, connesse l'una all'altra tramite traversi posti a interasse costante. La soletta di impalcato è di tipo collaborante ed è costituita da predalles in calcestruzzo e connettori a taglio (pioli) tipo Nelson.

Vista la tipologia di fondazione e considerato il contesto marino, in fase di redazione del progetto esecutivo saranno previste opere preliminari a protezione degli scavi e delle lavorazioni sotto battente mediante la realizzazione di un tappo di fondo e la predisposizione di opportune barriere per il contenimento dell'acqua marina.

Il progetto riguarderà nella sostanza:

- Rimozione ponte esistente;
- opere di demolizione preliminari (pavimentazione stradale, locale tecnico, etc.);
- realizzazione di nuove spalle del ponte;
- installazione del nuovo ponte;
- opere di ultimazione (getti di completamento, pavimentazioni stradali, segnaletica, etc.)

Il costo per la realizzazione del nuovo è stimato in circa **3,5 milioni**, nel contempo è in corso di aggiornamento il progetto per l'adeguamento alla normativa più recente.

LA DARSENA EUROPA

IL GRANDE PROGETTO PER LIVORNO

La Darsena Europa è l'opera di espansione a mare dello scalo labronico, il grande progetto che lancerà il porto di Livorno sui mercati internazionali con una nuova grande offerta in termini di traffici. Dal mese di Maggio, nella fase operativa di ampliamento a mare.

Da quel momento i lavori hanno permesso di realizzare le "attività di cantiere "ante operam", comprensive dei primi 450 metri di corpo arginale che andrà a delimitare una nuova vasca di colmata di 15 ettari, destinata ad ospitare il materiale risultante dalle attività di imbascamento delle nuove scogliere e che, in futuro, verrà consolidata per consentire l'atterraggio sia della Fi-Pi-Li che della rete ferroviaria.

Interventi "ante-operam" avviati come previsto mentre sono in corso le attività di monitoraggio ambientale il cui "pacchetto" verrà presentato al ministero dell'Ambiente nel Marzo del 2026 per ricevere il via libera definitivo all'inizio dei lavori veri e propri.

Si tratta, del resto, di una tappa propedeutica alla realizzazione delle opere foranee e delle attività di dragaggio.

A lavori conclusi quella che si vedrà da terra

sarà una diga foranea di 4,6 km composta dal nuovo molo di sopraflutto e dalla nuova diga della Meloria in sottoflutto mentre la vecchia diga verrà demolita.

Saranno poi realizzate dighe interne per 2,3 km, che andranno a delimitare le nuove vasche di colmata di 130 ettari che si andranno ad aggiungere a quelle esistenti di 70 ettari.

I lavori dovranno fare i conti con i dragaggi consistenti in 17 milioni di metri cubi di materiale, che porteranno il nuovo canale di accesso, vale a dire l'imboccatura lato Nord, a 17 metri di profondità con le banchine a meno 16 metri che verranno imbasate per poter reggere un approfondimento dei fondali fino a meno 20 metri.

Mentre i lavori proseguono, il Rti formato da Società italiana dragaggi, Fincantieri infrastrutture opere marittime, Sales e Fincosit, sta procedendo con il consolidamento della prima vasca di colmata, opera realizzata nel 2014 e oggi interamente livellata.

Le ruspe sono a lavoro per inserire i dreni nel terreno, permettendo all'acqua residua di uscire, una volta che sopra di esso sarà stato posato il materiale di precarica.

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000

Si tratta di un mammellone di terra di 80.000 metri quadri di superficie che ogni cinque mesi viene spostato da una parte all'altra del terreno per renderlo del tutto compattato.

Ad oggi la superficie "già pronta" è di 80 mila metri quadri, su un totale di circa 37 ettari. Il Giugno del 2027 è la data fissata per il completamento e questo grande piazzale sarà quello destinato ai futuri o al futuro concessionario che dovrà provvedere alla pavimentazione.





logistics &
forwarding

**FIN SERVICE
EUROPE**

A GOOD FIT

LIVORNO

VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111

Fax +39 0586 247291

finservice@mclink.it



LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 247247

seatransport@mclink.it

Il quadro economico

Il quadro economico dei lavori pubblici della Darsena Europa si aggira attorno ai **554 milioni** di cui:

- **440** milioni costo vivo degli interventi in mare
- **50** milioni per il consolidamento della prima vasca
- **32** milioni per le spese ambientali (tra cui 22 milioni di attività di monitoraggio e 6 per l'acquisto dei crediti di carbonio per compensare le emissioni)
- **oneri eventuali** del quadro economico, come le spese per possibili imprevisti.

Il finanziamento è assicurato tranne per 130 milioni destinati al completamento delle connessioni viarie e ferroviarie (70 milioni) e per il consolidamento della seconda vasca di colmata che richiederà altri 50 milioni.

Resterebbero fuori anche 40 milioni per realizzare un nuovo ponte che in un prossimo futuro permetterà a tutti gli yacht e i superyacht dei cantieri della nautica presenti sul canale dei Navicelli, di uscire direttamente e agevolmente in mare aperto.

la visita del ministro salvini

Lo scorso 10 Ottobre i cantieri della Darsena Europa sono stati visitati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini.

“Ve la giocate con Genova”

ha scherzato il ministro sottolineando però come si tratti di due opere diverse.

Anche dal punto di vista strutturale: per la Liguria la sfida sono i cassoni a 50 metri di profondità, a Livorno al contrario manca il fondale.



“I porti italiani hanno ognuno le proprie peculiarità e nessuno intende togliere traffici a Livorno che può crescere insieme a Genova, considerato che i numeri dicono che sul mare ci sarà una crescita incredibile di traffici e lavoro”.

Sull'iter per la concessione dei piazzali Salvini lascia spazio all'AdSp:

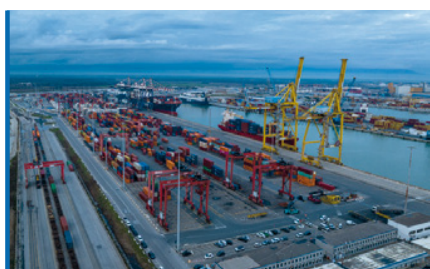
“L'Authority farà il suo mestiere, io la mia parte relativa alle norme. Certo è che apprezzo entrambi gli armatori (Msc e Grimaldi ndr) che già convivono e convivranno nei porti, Livorno compreso”.

“Questa è un'opera di interesse nazionale, non solo di Livorno. Diventerà il collegamento tra Toscana e Europa con navi che arriveranno da tutto il mondo creando nuova occupazione. Fa piacere vedere che tra cinque anni quest'opera potrà essere operativa -ha detto- con uno sforzo di alta ingegneria idraulica per il quale vanno ringraziati i tecnici che ci stanno lavorando, l'Autorità portuale, la Capitaneria di Porto e tutti gli attori coinvolti”.

Il ministro durante la visita ha chiesto conferma dei costi e confermato l'impegno per le risorse mancati per la viabilità.

“So che le opere di collegamento sono di grande importanza, come per ogni porto e retroporto e non saranno 100 milioni in più o in meno a bloccare l'opera” .

Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



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

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



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



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana - Sponda Ovest – 57123 Livorno
segreteria@tdt.it – Tel. +39 0586.258111
customer.service@tdt.it – Tel. +39 0586.258207
pec: tdt@pec.it – sito: www.tdt.it



VERONA INTERPORTO
**QUADRANTE
EUROPA**

**La “città delle merci”
più grande d'Italia**



QUADRANTE SERVIZI
Business Partner



QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto



QUADRANTE EUROPA
TERMINAL GATE



ZAILOG
Innovation Hub