

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Darsena Europa e riorganizzazione delle banchine le priorità del porto di Livorno nel 2023

Nicola Capuzzo · Thursday, January 19th, 2023

Agenda ricca quella presentata stamane dai vertici dell’Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino per il 2023, il presidente Luciano Guerrieri con il segretario generale Matteo Paroli e alcuni dirigenti.

“Oltre alla realizzazione della Darsena Europa, la priorità rimane quella di portare avanti, e concludere, il piano di riorganizzazione e ottimizzazione degli spazi destinati alle attività portuali presso la Sponda Est della Darsena Toscana e il Molo Italia” ha spiegato una nota dell’ente: “L’obiettivo da raggiungere è liberare le aree ricomprese nel Porto Passeggeri (Calata Orlando e Alto Fondale) – dando dunque attuazione al provvedimento di aggiudicazione della gara per la selezione del socio di maggioranza della Porto di Livorno 2000 – e mettere ordine sulla Sponda Est della Darsena Toscana”.

Previsto il completamento, quindi, di [quanto avviato](#) nel 2022: “Nel 2023, l’ente lavorerà per la delocalizzazione della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali dall’Alto Fondale, area da destinarsi successivamente alla Porto di Livorno 2000 ai fini dell’esercizio delle attività connesse all’accoglienza dei passeggeri delle crociere. Nel frattempo, le banchine 15 C e 15 D e le aree retrostanti della Sponda Est della Darsena Toscana verranno affidate alla disponibilità della Cilp. Che in cambio rinuncerà agli accosti 46 e 47 dell’Alto Fondale, area nevralgica dello scalo labronico, presso la quale avevano da non molto trovato spazio i traffici delle navi di classe Eco di Grimaldi. Nell’area crocieristica si gioca ancora una delicata partita in ordine all’attuazione della recente sentenza del Consiglio di Stato, che ha confermato le valutazioni del Tar in ordine alla lite tra Porto Livorno 2000 e Sdt. L’AdSP continuerà intanto a lavorare sul sentiero tracciato, portando avanti anche due importanti opere infrastrutturali: quella riguardante il raddoppio del magazzino MK in area Alto Fondale e quella relativa alla resecazione della Calata Orlando, fondamentale per migliorare la navigazione del traffico crocieristico”.

Aggiornato l’[ennesimo slittamento](#) della conclusione del progetto di microtunnel (l’interramento delle tubature che corrono sul fondale dell’imbocco del porto industriale, onde aumentarne il pescaggio): “Sulla base del cronoprogramma fornito dall’Eni, l’opera sarà in esercizio per Novembre 2024. Entro quella data, la direzione tecnica dell’AdSP avrà avviato i lavori per la risagomatura delle due sponde del canale e per i relativi interventi di dragaggio”.

Annunciata, quanto a viabilità stradale, “la riorganizzazione della viabilità di cintura del porto, in fase avanzata di progettazione”, e, quanto a collegamenti su rotaia, la predisposizione di un “Piano del Ferro che vede tra le altre cose la realizzazione di nuovi binari sulla sponda est della Darsena Toscana e il potenziamento dei binari di Porto Nuovo” accanto “al collegamento per direttissima (il famoso scavalco) tra il porto di Livorno e l’Interporto Vespucci, e al progetto Raccordo, da poco finanziato nell’ambito del Contratto di Programma RFI 2022-2026”.

In corso il potenziamento dei collegamenti stradali per Piombino, dove, intanto, quanto alla situazione dell’acciaiera di Jsw, l’Adsp ha annunciato che “l’azienda siderurgica continuerà ad operare in regime di proroga sino a marzo 2023, ma una parte della concessione, ricadente sull’area ex parchi minerali, non sarà rinnovata, e tornerà nella disponibilità dell’Ente portuale”. Che ha chiesto 50 milioni di euro per la bonifica nell’ambito delle compensazioni per il nuovo rigassificatore (e che potrebbe analogamente chiedere i fondi necessari alla copertura della “lievitazione dei costi per il completamento della banchina ovest della Darsena Nord, passati dagli originari 35 agli attuali 42,7 milioni di euro”).

Riepilogata [la situazione sul cold ironing](#), l’Adsp ha reso noto che “sono stati ammessi al finanziamento dei fondi Pnrr da parte del Ministero della Transizione ecologica 14 progetti” per 33 milioni di euro nell’ambito [del misteriosissimo bando Green Ports](#) relativamente a cui il Ministero, dopo gli annunci di oltre un mese fa, continua a non rendere nota la lista dei beneficiari.

Altri 20 milioni Pnrr dovrebbero arrivare poi dal Ministero dell’Agricoltura (“auspicabilmente nei primi 4 mesi di quest’anno”). Metà contribuirà al progetto Agro-Li, che, “con un budget di 14,5 milioni di euro, di cui 10 milioni finanziati dal PNRR, contribuisce in particolare alla qualità delle connessioni del porto di Livorno attraverso la realizzazione di una serie di interventi, tra i quali l’ammodernamento delle banchine n.34 (Grandi Molini Italiani) e n.35 (Terminal Reefer), nel canale industriale; l’ammodernamento del fascio ferroviario di Porto Nuovo; l’ammodernamento ed estensione della rete telematica portuale e lo sviluppo di corridoi stradali e ferroviari per il decongestionamento delle aree portuali”. L’altra metà servirà per Cold Chain Livorno, che per 14 milioni prevede “la realizzazione di due nuove strutture dedicate alla rivendita e allo stoccaggio del pescato, in Darsena Vecchia, e il raddoppio all’Interporto della capacità del magazzino del freddo con una nuova struttura che abbatte le emissioni ed è efficiente sotto il profilo dei consumi energetici”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 19th, 2023 at 8:30 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.