

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dalla Darsena Europa di Livorno alle nuove banchine a Piombino: l'elenco delle nuove opere inserite nel Pot

Nicola Capuzzo · Monday, February 1st, 2021

Con l'archiviazione del 2020, l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale volge lo sguardo al prossimo triennio per portare a termine i progetti avviati e dare un concreto sviluppo ai propri porti, in chiave infrastrutturale, e occupazionale. La port authority di Livorno ha infatti messo a punto per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale appena approvato dal Comitato di Gestione.

Un piano che “chiude una fase, quella tra il 2018 e il 2020, caratterizzata dal raggiungimento di importanti obiettivi in chiave sistematica e di sviluppo strategico degli scali” si legge in una nota dell'ente presieduto da Stefano Corsini. “Nei tre anni precedenti l'AdSP è riuscita a organizzazione in modo unitario i porti del sistema, rafforzando la dotazione organica dell'Ente e dando centralità ai programmi di digitalizzazione e ICT e ai nuovi modelli di sviluppo sostenibile. La project review della Darsena Europa con la relativa progettazione e la conferma delle fonti di finanziamento pubblico per complessivi 560 milioni di euro; il completamento della privatizzazione e relativa concessione di Porto 2000; l'affidamento in concessione del comparto dei bacini di carenaggio e del Porto Mediceo; l'affidamento in concessione servizio di manovra ferroviaria e il completamento delle procedure volte all'aumento di capitale dell'Interporto Vespucci, rappresentano solo alcuni dei risultati raggiunti nel triennio precedente”.

Risultati cui si aggiungono le importanti partite nello scalo piombinese, “come il consolidamento dell'area di 200.000 mq a servizio della nuova Darsena nord del porto; l'aggiudicazione della concessione delle nuove aree, suddivise in tre lotti, a due importanti operatori nel settore delle rinfuse e dell'automotive; il progetto cantierabile di ulteriori 400/500 metri di banchina a profondità -18 metri di contorno alla Darsena nord; l'apertura del cantiere della viabilità di collegamento della Darsena nord con la viabilità principale in corrispondenza del termine del primo lotto del potenziamento della SS398; il rilascio di due concessioni, una 25ennale, un'altra 90ennale, rispettivamente alla Società PIM e alla cooperativa Chiusa di Pontedoro, per la realizzazione di una nuova infrastruttura portuale per la nautica da diporto lungo il tratto costiero a nord del porto”.

Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei porti di sistema, processo che si articola nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss) e si completerà con la successiva revisione dei Piani Regolatori Portuali.

Per Livorno, la pianificazione per il prossimo triennio prevede la seguente riorganizzazione delle aree commerciali del porto. “Dal punto di vista infrastrutturale la sfida delle sfide è rappresentata dalla realizzazione della prima fase della Darsena Europa, costituita dalle opere foranee di protezione con la nuova imboccatura, dall’approfondimento dei fondali, e dal nuovo terminal contenitori, che rappresenta l’ampliamento offshore del porto di Livorno e la porta di ingresso al sistema di collegamenti intermodali volti a rendere fluido il transito delle merci dalla costa ai mercati del nord” spiega l’ente livornese. “Anche la parte ferroviaria della Darsena Europa, assieme al potenziamento dei piani del ferro di Livorno e Piombino rappresenta, invero, una infrastruttura ritenuta strategica per tutto il nodo logistico integrato, comprendente il collegamento ferroviario porto/interporto Vespucci (scavalco), il collegamento ferroviario tra l’interporto e la linea Collesalvetti Vada, e l’itinerario ferroviario Pisa-Prato-Bologna opportunamente potenziato”. Completano il quadro !la realizzazione del microtunnel, l’allargamento dell’accesso al canale industriale; la resecazione della banchina Calata Orlando e il tombamento della parte estrema del Bacino Firenze finalizzati allo sviluppo della Nuova Stazione Marittima”.

Piombino riconferma invece la sua vocazione per le attività industriali, le merci rinfuse, l’automotive, lo short sea shipping. Nel triennio sono previsti importanti interventi infrastrutturali: “Oltre al completamento della nuova strada di accesso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse) verranno avviate opere come la realizzazione di ulteriori nuovi tratti di banchina nell’area antistante le vasche di colmata per uno sviluppo complessivo pari a 900 metri con pescaggio variabile – 15/-18 metri e la realizzazione dei piazzali retrostanti”. Tra le opere previste rientra “anche quella che riguarda il completamento del prolungamento delle opere foranee di difesa del porto e l’avvio della realizzazione del 2° lotto della Bretella di Piombino Gagno-Porto, che permetterà un significativo miglioramento delle modalità di accesso al porto stesso, alla zona industriale e al centro abitato”.

Relativamente a Portoferraio, il Pot prevede “la ristrutturazione dell’edificio ex Cromofilm per la riorganizzazione funzionale degli spazi destinati agli operatori portuali e ai passeggeri. L’intervento prevedrà il recupero e l’adattamento del fabbricato al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare”.

Nello scalo elbano di Rio Marina verranno completati invece i lavori di messa in sicurezza del porto con l’adeguamento delle infrastrutture interne necessarie per migliorarne la fruibilità, la funzionalità e la sicurezza. Previsti, in particolar modo, “il prolungamento di circa 50 metri del molo di sopraflutto e la realizzazione di due nuove banchine interne, che consentiranno la separazione del traffico delle autovetture da quello pedonale”. Per lo scalo di Capraia, è prevista l’elaborazione del Piano Regolatore Portuale.

This entry was posted on Monday, February 1st, 2021 at 10:45 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.