

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Guerrieri: “Al Terminal Darsena Toscana rotabili non a discapito dei container”

Nicola Capuzzo · Thursday, March 28th, 2024

“L’acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana di Livorno deve essere considerata un’opportunità e non un pericolo per la tenuta del traffico container dello scalo portuale livornese”.

È quanto riferito stamane dal presidente dell’AdSP, Luciano Guerrieri – secondo una nota dell’ente – ai rappresentanti dell’Organismo Partenariato: “Sarà nostra cura interloquire con Tdt e il gruppo Grimaldi perché l’offerta terminalistica rivolta al mercato del traffico container non soltanto rimanga inalterata ma venga orientata al suo sviluppo. L’AdSP si impegnerà a vigilare perché venga difesa la natura multipurpose del porto. I rotabili non sono vietati nel Terminal Darsena Toscana ma il concetto di fondo è che una tipologia di traffico, qualunque essa sia, non può essere sviluppata a scapito delle altre” ha precisato Guerrieri.

“Non c’è da parte nostra alcuna ambiguità di fondo su questo tema. Anzi, è nostra intenzione organizzare quanto prima una riunione con il vertice di Tdt. Convocheremo il massimo rappresentante del cda perché ci espliciti quali siano i suoi orientamenti; gli chiederemo anzi un impegno formale a garantire al porto un ulteriore sviluppo del traffico containerizzato e ad investire sulle infrastrutture portuali. Per noi sono elementi dirimenti e saranno oggetto di valutazione quando ci verrà presentato il nuovo Piano Industriale” ha proseguito il vertice dell’Adsp.

È stato invece il segretario generale, Matteo Paroli, a fornire un aggiornamento sullo stato di avanzamento di alcuni degli interventi più attesi, a cominciare da quelli di allargamento del canale di accesso. Come noto, l’intervento è necessario per realizzare il banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo.

Una volta completato l’arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l’approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile.

Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interrimento da parte di Eni

degli oleodotti che oggi corrono lungo le due sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. “E’ ormai imminente la partenza lavori di competenza dell’Eni” ha comunicato Paroli. Le finestre interdittive del canale di accesso andranno ordinariamente dalle 23.00 alle 7.00 di mattina ma saranno flessibili e potranno essere variate in ragione delle esigenze di cantiere e del porto. Riguardo ai tempi, il cantiere dei lavori verrà consegnato ad Eni entro i primi giorni di maggio. Ed è previsto che l’intervento si concluda tra ottobre e novembre.

Nel frattempo l’AdSP si sta portando avanti con il maxi appalto di allargamento del canale: “Gli uffici tecnici hanno concluso a fine marzo le verifiche tecniche sul Raggruppamento Temporaneo di Impresa che ha vinto la gara. Nei prossimi giorni verranno chieste al Rti ulteriori integrazioni ma è verosimile credere che i lavori vengano consegnati a maggio. I primi sei mesi saranno dedicati alla progettazione esecutiva dell’opera. I lavori veri e propri dovrebbero iniziare a novembre” e durare secondo le previsioni fino all’estate 2026.

Contestualmente all’allargamento del canale di accesso, Paroli ha informato i membri dell’Organismo di Partenariato che l’AdSP ha allo studio l’ipotesi di tagliare la calata Tripoli (Darsena n.1) con l’obiettivo di allargare il bacino di evoluzione di ingresso al porto commerciale. “La prossima settimana, assieme al dirigente tecnico Enrico Pribaz, incontreremo lo studio di progettazione incaricato di sviluppare una analisi preliminare sulle ipotesi di fattibilità dell’opera. Le ipotesi di taglio sono molteplici e tutte hanno costi e benefici variabili nella misura del taglio ipotizzato”.

Parimenti, è stata ipotizzata la possibilità di un taglio della diga della Vegliaia: “L’opera non è al momento necessaria ma dovremo prenderla in considerazione se assieme al taglio della Tripoli ci permettesse di favorire un ingresso meno critico delle navi. Nelle settimane scorse abbiamo affidato ad una società un incarico di studio di natura idrodinamica in riferimento alle varie ipotesi di taglio. L’obiettivo è quello di capire se potranno esserci ripercussioni legate al moto ondoso in ingresso nel bacino portuale”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, March 28th, 2024 at 9:00 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.