PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE
A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

Grimaldi/TDT, la priorità è tutelare il traffico container

Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, esprime la propria posizione nell'Organismo di Partenariato: "L'acquisizione da parte di Grimaldi del Terminal Darsena Toscana deve essere considerata un'opportunità e non un pericolo per il porto di Livorno". Intanto l'AdSP si porta avanti sull'opera di allargamento del canale di accesso. Matteo Paroli: "i lavori verranno probabilmente consegnati a maggio". Spunta l'ipotesi del taglio della calata Tripoli

"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".

E' un messaggio chiaro quello che il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, ha consegnato stamani ai rappresentanti dell'Organismo Partenariato, l'organo istituzionale designato a sviluppare il confronto necessario con i soggetti direttamente coinvolti nelle attività portuali.

"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" ha affermato il n.1 del porto livornese, sottolineando che "se necessario l'AdSP userà tutte le prerogative e i poteri di cui dispone per assicurarsene".

Premesso che qualsiasi modifica di destinazione d'uso degli spazi assegnati a TDT dovrà essere concordata con l'Ente portuale, "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".

Al netto delle questioni sugli assetti concessori, le priorità dell'AdSP rimangono quelle

già definite nel bilancio di previsione e nel piano triennale delle opere e rispondono tutte alla necessità di consentire al porto di arrivare vivo all'appuntamento della Darsena Europa, opera oggi considerata tanto più necessaria in quanto in grado di offrire al porto nuovi aree e spazi su cui contare per lo sviluppo non soltanto dei container ma anche di quelle tipologie di traffico che oggi si trovano strette nell'attuale dimensionamento e per le quali potrebbero liberarsi nuove aree grazie ad una riorganizzazione degli spazi attuali.

Per Guerrieri fa tutto parte di un disegno complessivo di efficientamento della capacità ricettiva del porto. "L'appetibilità di Livorno è oggi già confermata dall'interesse crescente dei grandi player internazionali ma occorrono più spazi, più banchine. Ed è questo il senso della Darsena Europa. L'infrastruttura ci consente di poter contare a regime su quasi un milione di mq destinati alla riorganizzazione e allo sviluppo offerta container e un altro mln di mq ai Ro/Ro, Ro/Ro pax".

Il presidente dell'Ente portuale ha ribadito che "oggi abbiamo tutti l'interesse a fornire al mercato le condizioni perché si possa riesprimere sull'utilizzazione di un'opera che riteniamo possa essere messa a disposizione degli operatori anche a stralci operativi, attraverso ad esempio la realizzazione di un tratto di banchina. Se dobbiamo preparare un futuro in cui crescere dobbiamo fare in modo che il mercato attuale dei container non si svilisca ma guadagni ulteriore terreno".

Se la Darsena Europa rappresenta il futuro, il presente deve garantire allo scalo portuale la possibilità di mantenersi competitivo. Su sollecitazione dei presenti, è stato 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 interramento 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, sottolineando che la Capitaneria di Porto è in attesa di avere l'elenco aggiornato dei mezzi nautici impegnati nel convoglio del cantiere. "Non appena ricevute le certificazioni di navigabilità e sull'equipaggiamento dei mezzi, la Capitaneria potrà emanare l'ordinanza interdittiva di transito del Canale. Ci vorrà ancora qualche settimana".

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".

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".