REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PORTO DI LIVORNO

DARSENA EUROPA

NUOVA PROCEDURA DI ATTUAZIONE DELLA PRIMA FASE

Firenze, 17 Luglio 2017

REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PORTO DI LIVORNO

DARSENA EUROPA

ACCORDO DI PROGRAMMA

PER IL RILANCIO COMPETITIVO DELL'AERA COSTIERA LIVORNESE

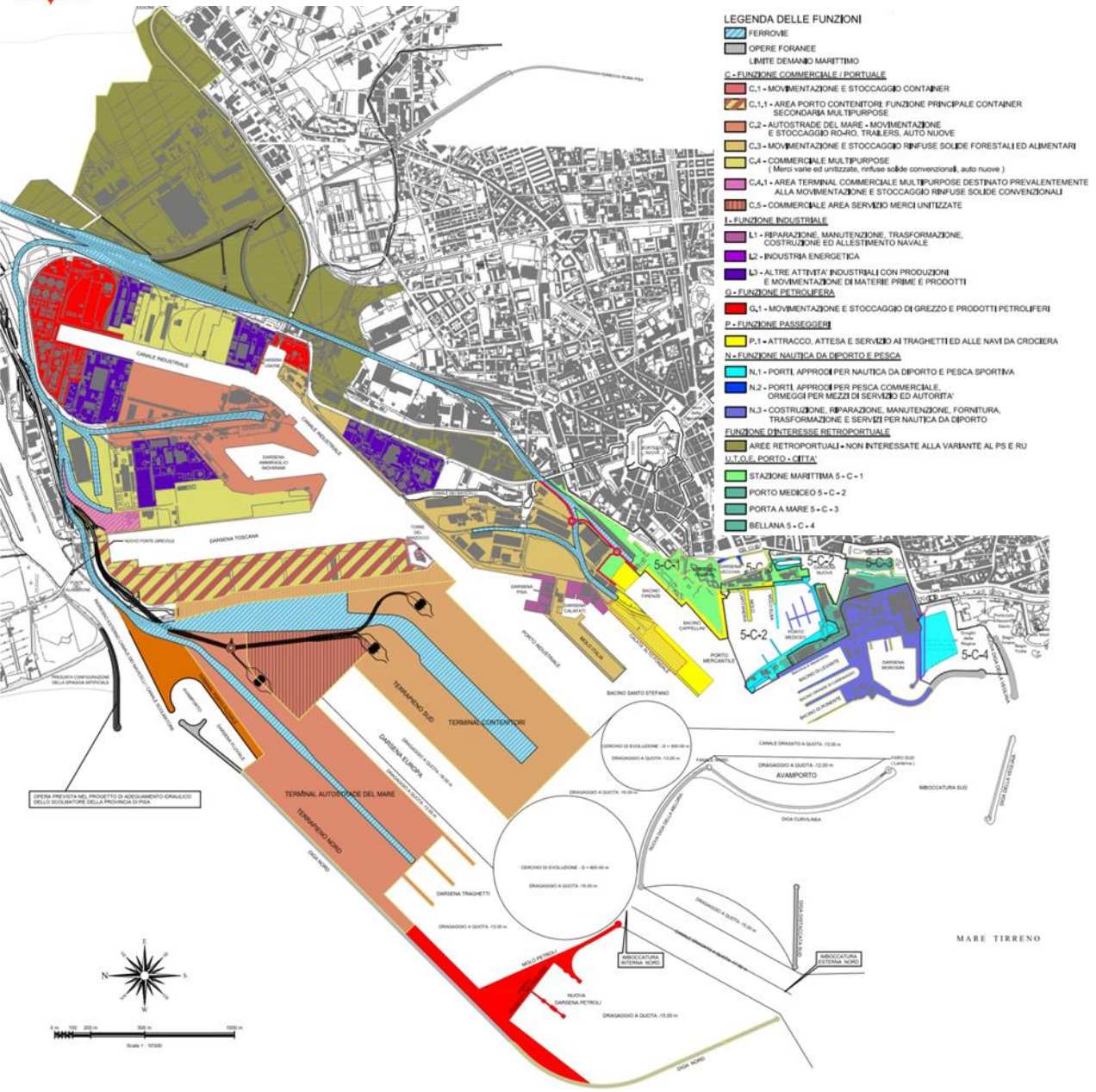
ART. 4, COMMA 3) « REGIONE TOSCANA ED AUTORITA' PORTUALE COSTITUISCONO UN NUCLEO OPERATIVO PER L'ATTUAZIONE DELLE VARIE FASI DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA DARSENA EUROPA»

OGGI SI COSTITUISCE IL NUCLEO OPERATIVO AL QUALE FARANNO PARTE COME INVITATI PERMANENTI I RAPPRESENTANTI DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E DEL COMUNE DI LIVORNO

REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



25 MARZO 2015: APPROVAZIONE DEL NUOVO P.R.P DEL PORTO DI LIVORNO

NUOVE OPPORTUNITA' PER LA PIATTAFORMA LOGISTICA TOSCANA

Obiettivi strategici del nuovo P.R.P:

1. Aumento competitività e traffico merci e pax
2. Diminuzione interferenze tra porto e città
3. Sostenibilità dello sviluppo

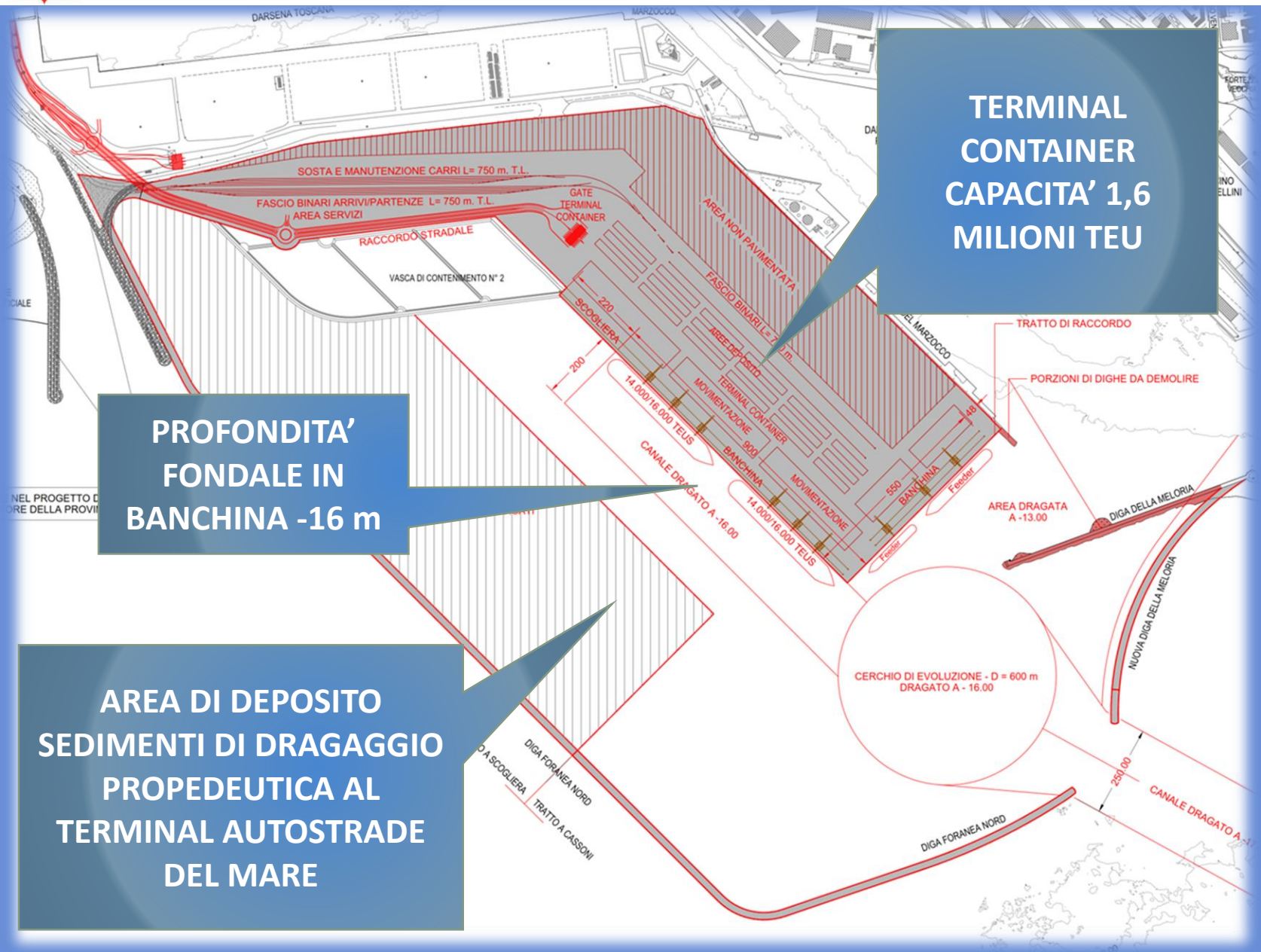
Obiettivi operativi del nuovo P.R.P :

1. Riorganizzazione delle funzioni
2. Ampliamento dell'area portuale
3. Potenziamento delle infrastrutture
4. Potenziamento delle connessioni
5. Mitigazione delle criticità ambientali
6. Un nuovo rapporto porto-città

REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



TERMINAL CONTAINER CAPACITA' 1,6 MILIONI TEU

PROFONDITA' FONDALE IN BANCHINA -16 m

AREA DI DEPOSITO SEDIMENTI DI DRAGAGGIO PROPEDEUTICA AL TERMINAL AUTOSTRADE DEL MARE

Il PROGETTO ATTUALE

LE BANCHINE:

900 m banchina Nord
Profondità di calcolo –20,00 m
Profondità dragaggio –16,00 m

550 m banchina Ovest
Profondità di calcolo –13,00 m
Profondità dragaggio –13,00 m

Superficie terminal: 67 ha

Impianto ferroviario elettrificato → treni blocco sino a 750 m direttamente sulla tirrenica.

Nuova viabilità di accesso al Terminal direttamente collegata alla FI-Pi-LI

I VINCOLI NORMATIVI DI ALLORA

1. INFRASTRUTTURA PORTUALE ALL'INTERNO DEL SIN DI LIVORNO
2. ASSENZA DEI REGOLAMENTI ATTUATIVI per il conferimento a mare dei sedimenti di dragaggio provenienti sia all'interno dei SIN che al di fuori di essi, ai sensi dell'art.5 bis della legge 84/94.

I
EFFETTO

1. IL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LL.PP. HA PRESCRITTO IL BILANCIAMENTO DEI SEDIMENTI DI ESCAVO PER IL DIMENSIONAMENTO DELLA NUOVA INFRASTRUTTURA → NESSUNA POSSIBILITÀ DI REFLUIMENTO A MARE

2. IL CONFERIMENTO AD IMPIANTI DI DISCARICA/RECUPERO E' IMPRATICABILE PER INDISPONIBILITA' DEI SITI DI COFERIMENTO E PER COSTI NON SOSTENIBILI.

LE NOVITA' NORMATIVE DI OGGI

1. Il D.M. 172 del 15 luglio 2016, "Regolamento recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale, ai sensi…….della legge 28 gennaio 1994, n. 84", pubblicato il 06-09-2016.
2. il DM 173 del 15 luglio 2016 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini", pubblicato in data 06-09-2016

EFFETTO

1. I SEDIMENTI DI ESCAVO POSSONO ESSERE UTILIZZATI PER LA COSTRUZIONE DELLE NUOVE OPERE E/O PER REFLUIMENTO A MARE E/O PER RIPASCIMENTO.

2. LA DIMENSIONE DEI TERRAPIENI A MARE E' SVINCOLTA DAL VOLUME D'ESCAVO

REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

NUOVA PRIMA FASE DARSENA EUROPA

TERMINAL

Profondità di calcolo –20 m

Prof. dragaggio iniziale –20m

Lunghezza banchina: 1200 m

Superficie terminal: 62ha

Capacità terminal: 1,6 MTEU

Impianto ferroviario elettrificato → treni blocco sino a 750 m direttamente sulla tirrenica.

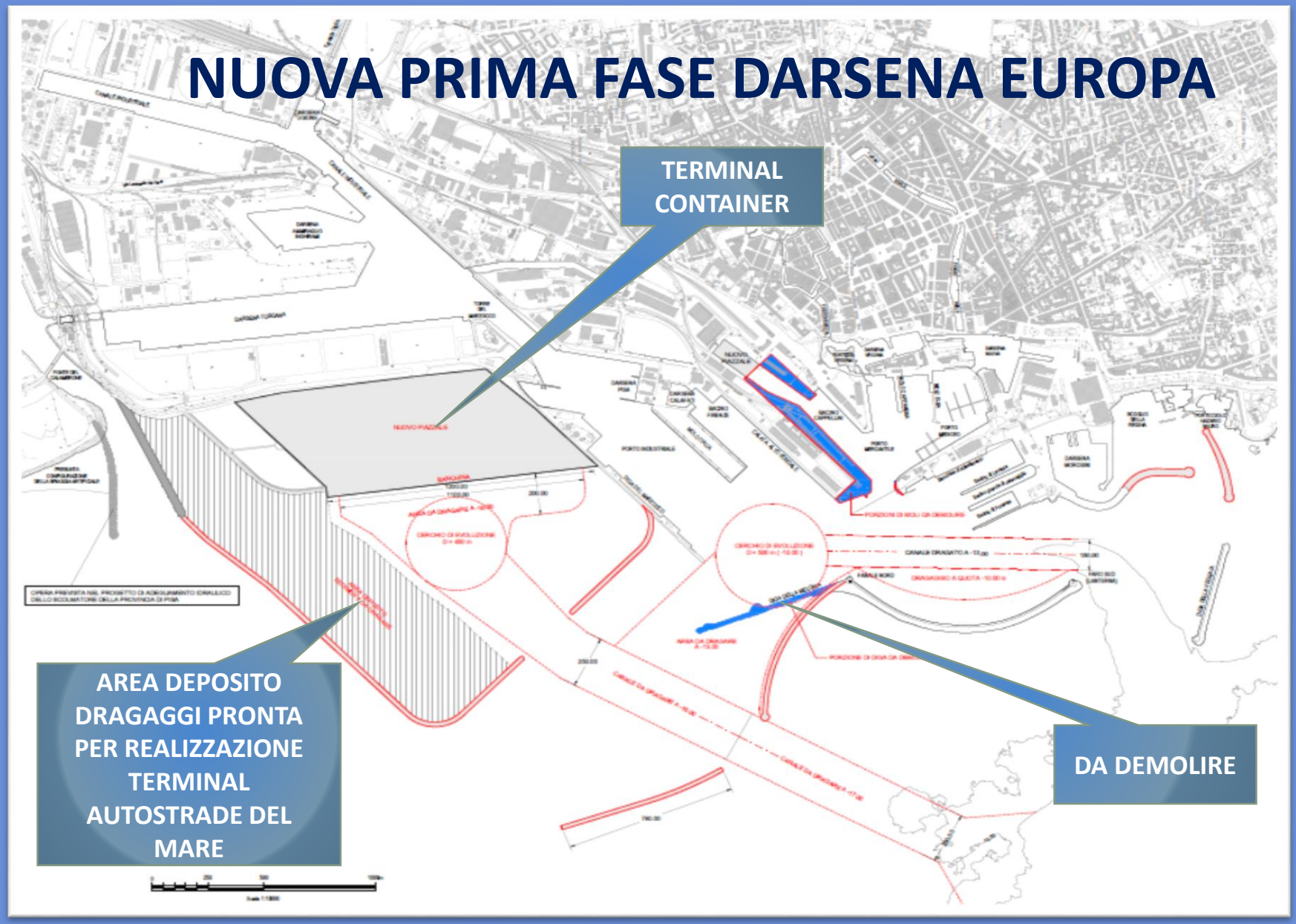
OPERE DI DIFESA

Tracciato della nuova diga Nord fino al limite del bacino del terminal autostrade del mare.

Dighe provvisorie tra la diga nord e lo sporgente petroli a costituire la seconda imboccatura.

Nuove dighe esterne, a costituire la prima imboccatura

Tutte le opere rispettano geometria e funzioni del PRP vigente

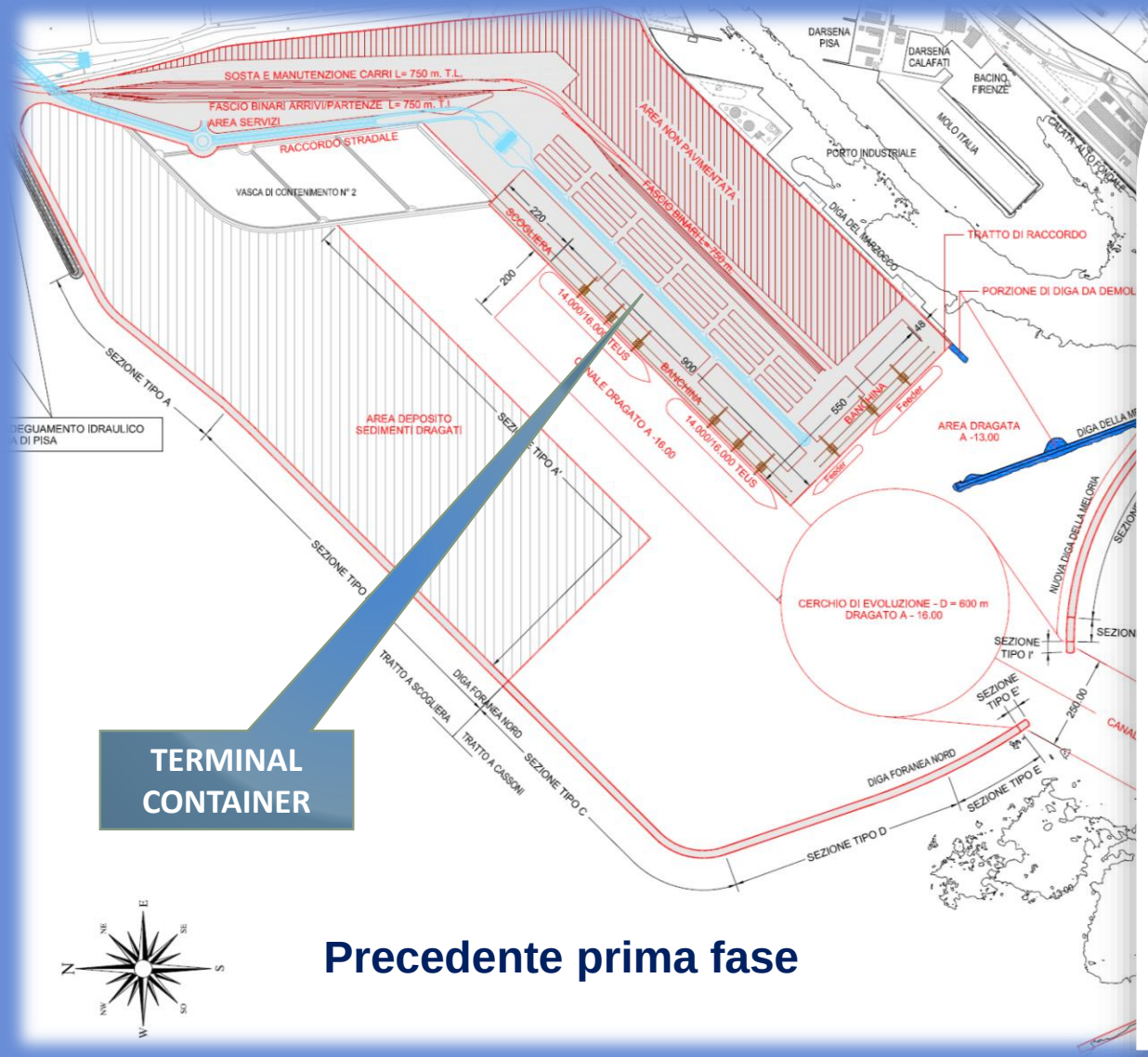


REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

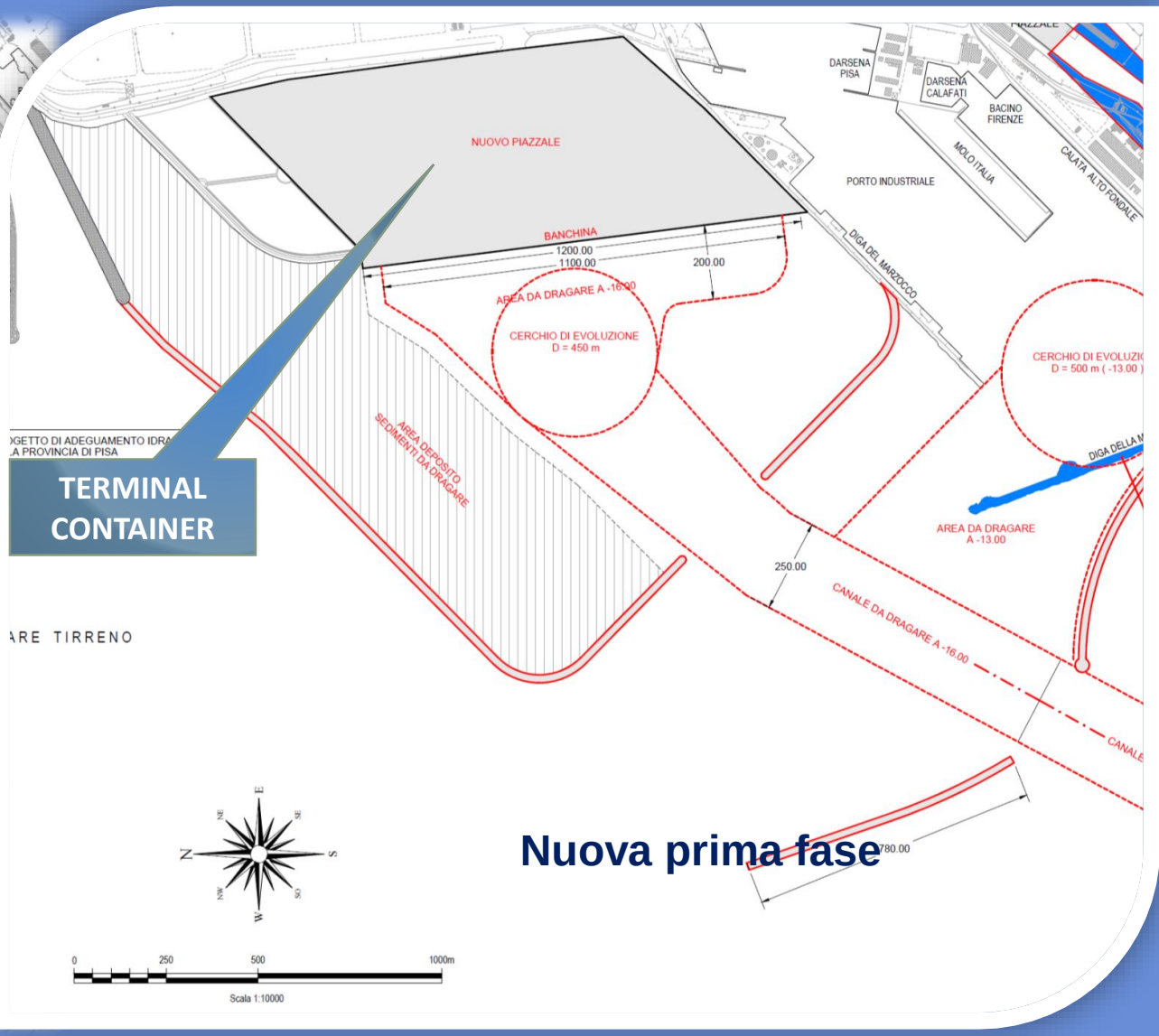
MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIFFERENZE TRA LE DUE CONFIGURAZIONI DI PRIMA FASE



TERMINAL CONTAINER

Precedente prima fase



TERMINAL CONTAINER

Nuova prima fase

COSTI E TEMPI STIMATI

A fronte di un costo complessivo per infrastrutture di 667 milioni di euro con la precedente ipotesi, la stima della nuova soluzione si attesta intorno a 467 milioni, cioè 200 milioni in meno. A ciò si aggiungono 195 milioni di allestimento terminal per un costo complessivo stimato dell'investimento ora pari a 662 milioni di euro contro gli 862 iniziali.

	M€
DRAGAGGI	90
DIGHE	94
BANCHINE	77
IMPIANTI	23
PIAZZALI	183
TOTALE	467

Il cronoprogramma stimato della nuova proposta prevede un totale di 5 anni per completare sia le opere di protezione che il terminal contenitori di cui:

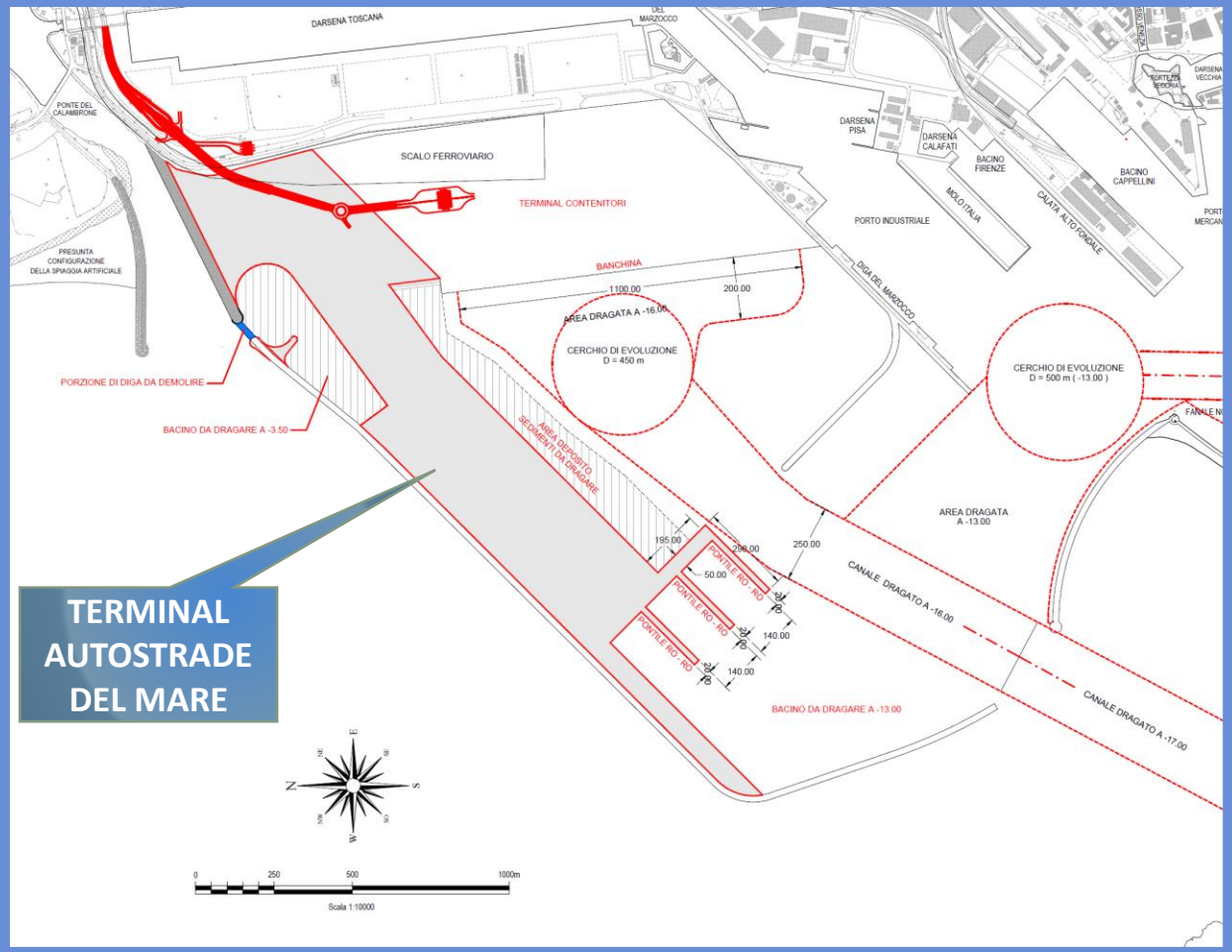
	mesi
Bando di prequalifica per progettazione, sondaggi e SIA. Bando di selezione per validazione dei progetti . Tempo di presentazione delle domande 30 gg.	2
Lettera di invito ai soggetti prequalificati ed aggiudicazione	2
Tempo assegnato per la progettazione 6 mesi	6
Possibile intervento di proposta da parte di un operatore economico privato alla quale seguirà pubblicazione della proposta e successiva fase di evidenza pubblica;	
Aprile 2018 il progetto pronto per i percorsi autorizzativi. Contestuale prequalifica degli operatori interessati a costruire l'opera pubblica e quella privata e gestirla. Quest'ultima , avendo già assolto la VIA potrà essere sottoposta a screening di esclusione e realizzata senza dipendere dall'avvio dei lavori dell'opera pubblica. Si ritiene che le attività di apertura dei cantieri potranno essere iniziate entro la fine del 2018.	8
Costruzione dell'opera pubblica e privata	42
TOTALE CIRCA	60

REGIONE TOSCANA

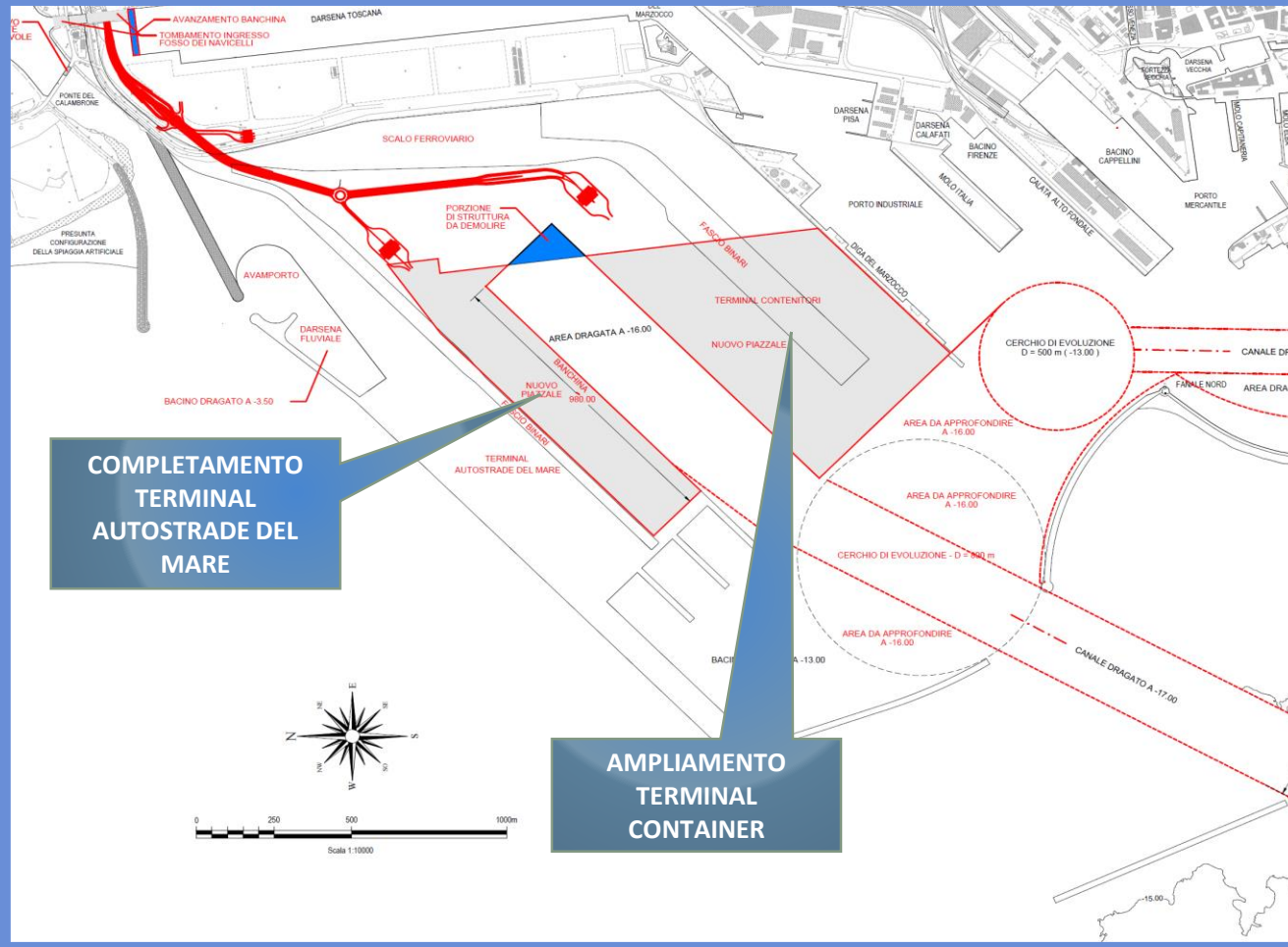
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

LA ALTRE 2 FASI DI ATTUAZIONE



TERMINAL AUTOSTRADE DEL MARE



COMPLETAMENTO TERMINAL AUTOSTRADE DEL MARE

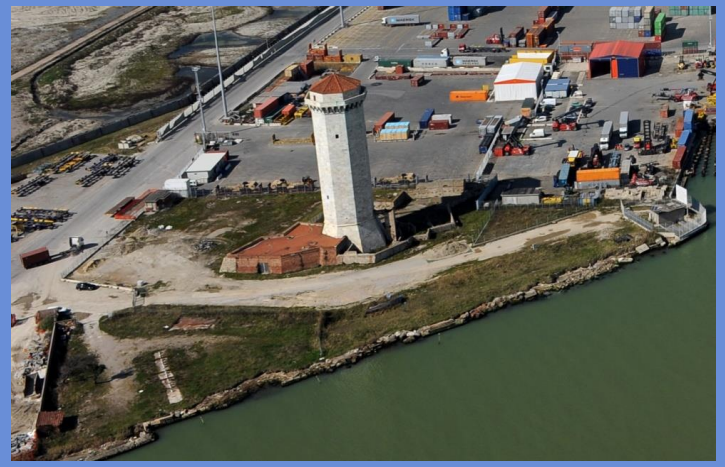
AMPLIAMENTO TERMINAL CONTAINER

REGIONE TOSCANA

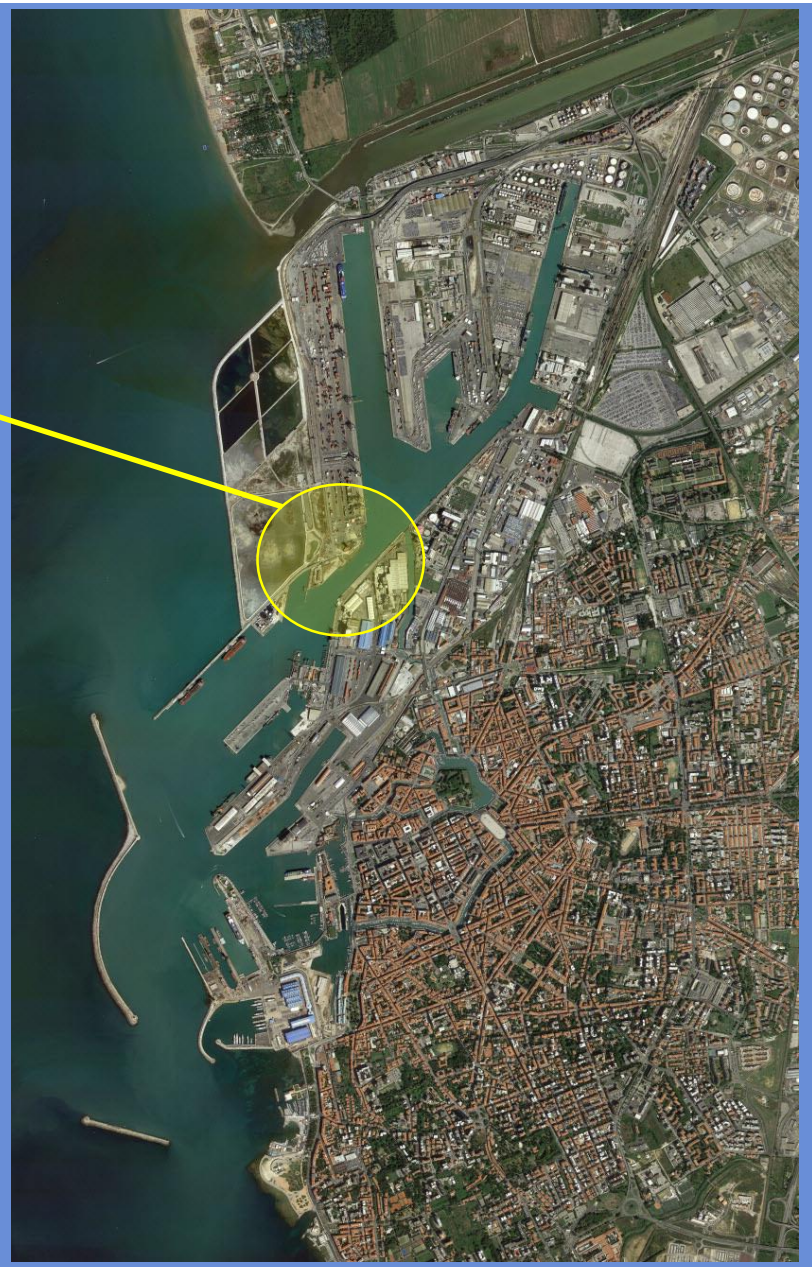
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sponda Darsena Toscana



Sponda Calata Del Magnae



ALLARGAMENTO CANALE DI ACCESSO

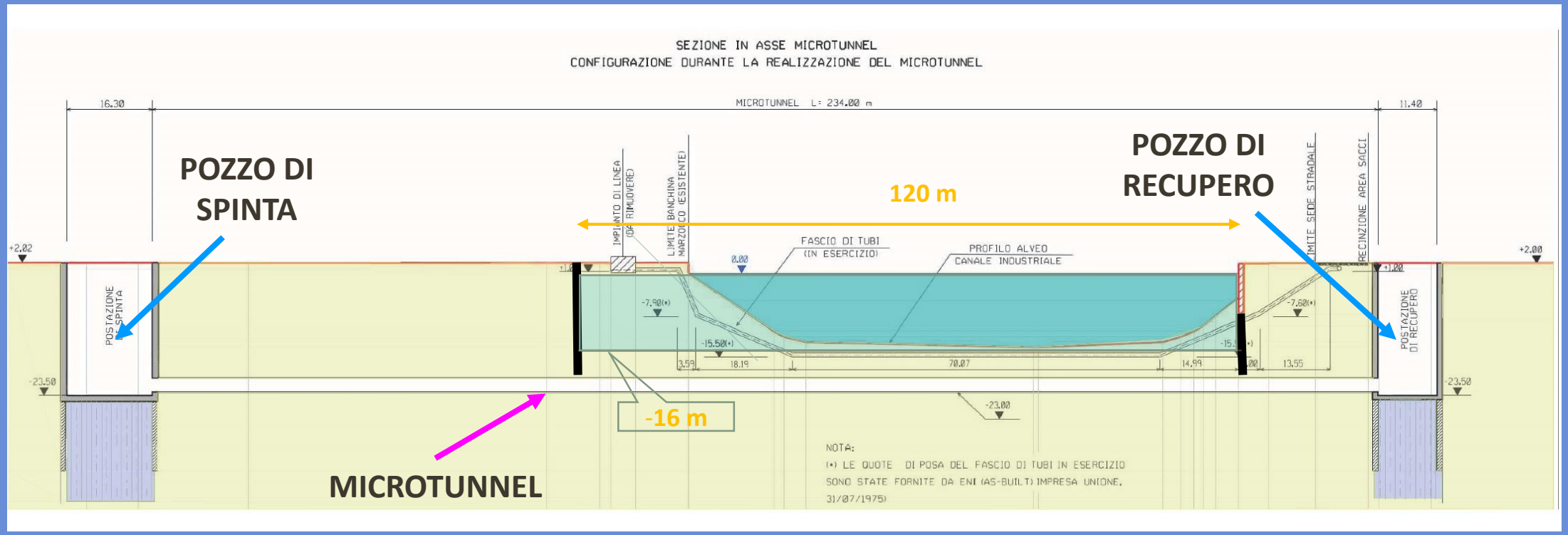
Obiettivi progetto:

1) potenziamento sezione navigabile del canale di accesso per la sicurezza della navigazione e l'operativita' del terminal contenitori aspettando la Darsena Europa

2) ripristino acquaticita' della torre del Marzocco

- un microtunnel orizzontale e rettilineo di lunghezza di circa 234 m e diametro interno minimo di 2600 mm a profondità pari a -23.00 m l.m.m
- un pozzo di trivellazione di dimensioni interne di circa 15 metri per 7 metri, profondo 25,50 metri dal piano di campagna (lato Marzocco);
- un pozzo di recupero della trivellazione di dimensioni interne di circa 11 metri per 7 metri, profondo 25,50 metri dal piano di campagna (lato Magnale);

6 MILIONI DI EURO



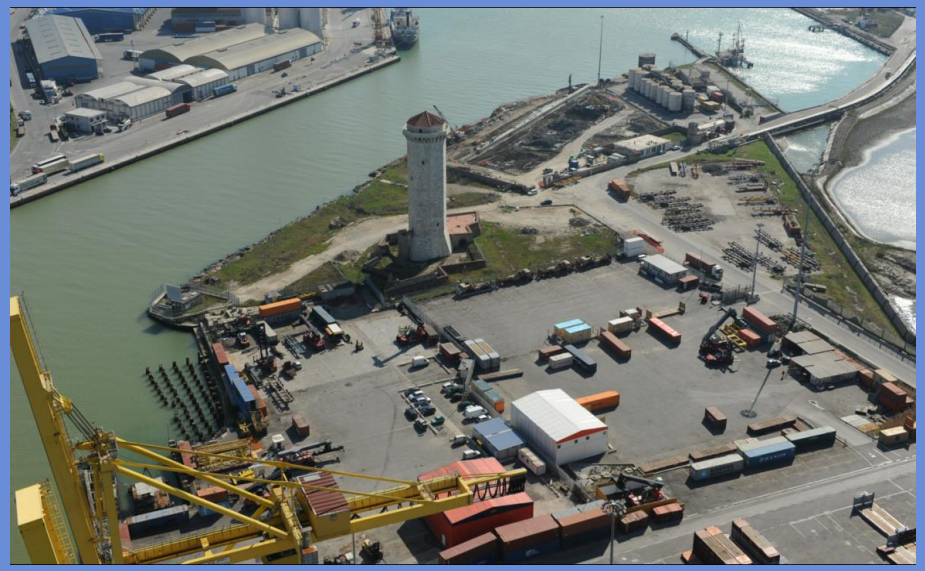
REGIONE TOSCANA

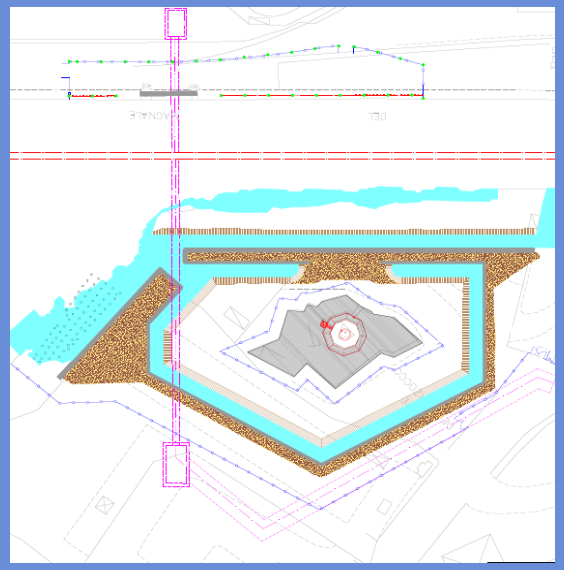
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

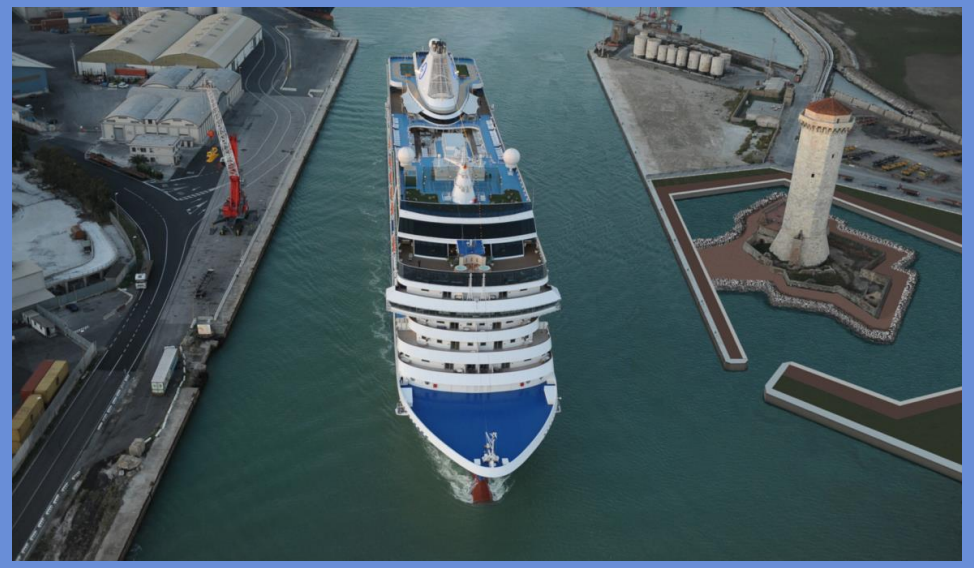
MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

SPOSTAMENTO OLEODOTTI NEL MICROTUNNEL → POTENZIAMENTO DEL CANALE DI ACCESSO E COSTRUZIONE DEL BACINO D'ACQUA INTORNO ALLA TORRE DEL MARZOCCO

13 MILIONI DI EURO







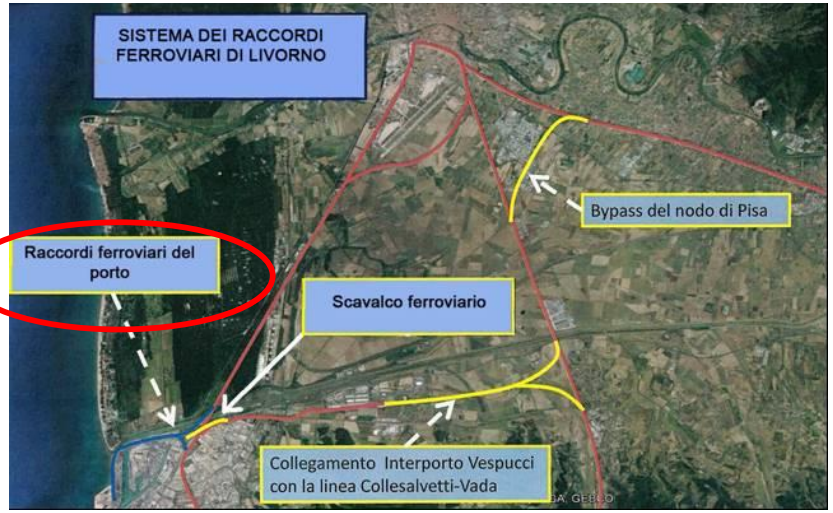
I RACCORDI FERROVIARI DEL PORTO DI LIVORNO

Concluse le opere:

1 - nuova stazione sulla Darsena Toscana

2 - nuovo binario di collegamento tra Livorno Calambrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena

3 - nuova linea ferroviaria elettrificata Livorno Darsena Toscana – Livorno Calambrone, collegata alla direttrice Tirrenica (inaugurata nel dicembre 2016).



Costo complessivo iniziale delle opere pari a 40 meuro di cui **28** di fondi regionali ed europei.

- Riduzione dei tempi di movimentazione delle merci (carico e scarico direttamente in porto);
- Incremento della velocità di percorrenza e della capacità della linea;
- Maggiore competitività del trasporto merci su ferro.

I RACCORDI FERROVIARI TRA PORTO E INTERPORTO DI LIVORNO: LO SCAVALCO

In fase di conclusione la progettazione definitiva dello scavalco ferroviario tra porto e interporto, finanziata con risorse regionali.

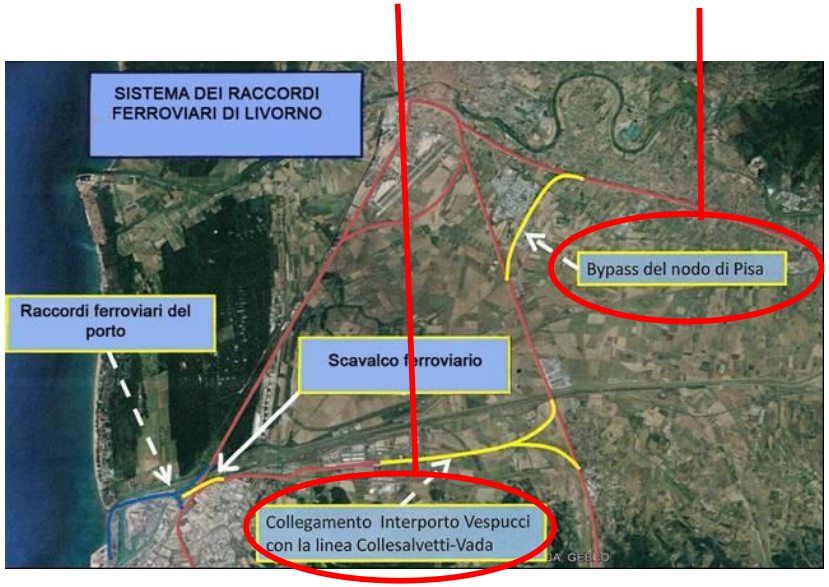
Prevista la realizzazione di uno scavalco ferroviario ex novo, lungo circa 1580 m

L'opera consente un miglioramento dell'efficienza della movimentazione delle merci tra porto e interporto, riducendo i tempi ed i costi logistici.

Il SISTEMA DEI RACCORDI FERROVIARI DI LIVORNO

La realizzazione dei raccordi ferroviari che ruotano intorno al porto di Livorno (parte della "core network" delle reti TEN-T) costituiscono un elemento centrale della piattaforma logistica toscana

ALTRI RACCORDI FERROVIARI PROGRAMMATI



Tra le ulteriori opere che concorrono all'attivazione del corridoio Scandinavo Mediterraneo e al trasferimento da gomma a rotaia delle merci:

- interventi ferroviari di collegamento tra l'interporto e la linea Pisa-Collesalvetti-Vada;

In corso definizione intesa con RFI per l'inquadramento di tutte le opere ferroviarie da realizzare

PORTE VINCIANE

Per il Canale dei Navicelli, con riferimento al solo tratto ricadente nel Comune di Livorno ed alla gestione dell'opera di disconnessione (porte vinciane), con LR 18/2016 la competenza è passata dal Comune di Pisa alla Regione Toscana;

La Regione ha assunto l'impegno ad assicurare la massima efficienza nella gestione dell'opera di disconnessione tra lo Scolmatore d'Arno e la Darsena Toscana ed ha provveduto a reperire le risorse finanziarie da destinare ai lavori di
sostituzione delle porte vinciane ed alla successiva gestione attraverso l'Autorità Portuale Regionale.

Nel mese di aprile 2017 è stato sottoscritto tra Regione Toscana e Comune di Pisa
uno specifico accordo concernente le modalità di gestione delle opere di disconnessione.

Nel mese di maggio è stato approvato lo schema di convenzione per l'avvalimento dell'Autorità Portuale Regionale da parte della Regione Toscana per l'esercizio delle funzioni riguardanti la navigazione nel tratto livornese del canale dei Navicelli, comprendente il dragaggio dei sedimenti nel tratto del canale compreso tra le porte vinciane e lo Scolmatore d'Arno ed il servizio di movimentazione delle porte medesime.

REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PORTE VINCIANE

.

In corso in data odierna il Varo delle nuove porte

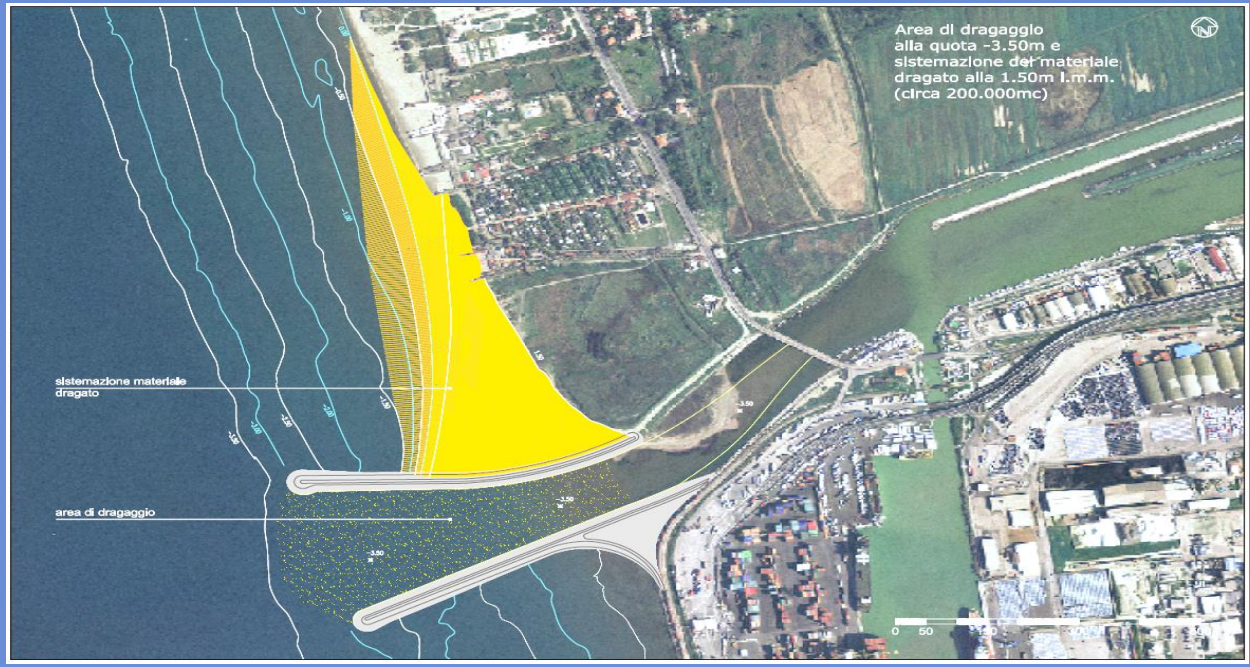
Prevista la nuova gestione da parte dell'Autorità Portuale Regionale attraverso le nuove porte a partire da fine luglio-inizio agosto 2017

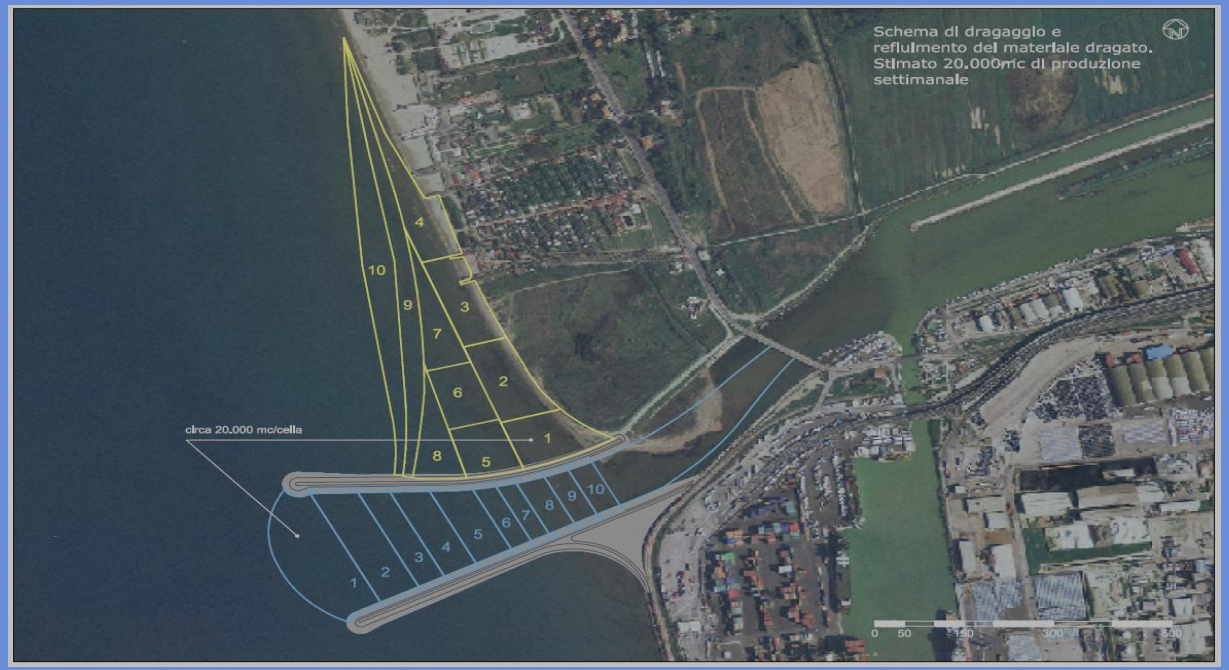
REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CANALE SCOLMATORE D'ARNO – LOTTO 1





REALIZZAZIONE DI FOCE ARMATA MEDIANTE PENNELLI DI PROTEZIONE IN SCOGLIERA SINO ALLA BATIMETRICA di -3.5 M (sviluppo circa 600 m da riva) - DRAGAGGIO DEI DEPOSITI DEPOSITI SABBIOSI ATTUALMENTE PRESENTI ALL'INTERNO DEI PENNELLI E RIPASCIMENTO.

- Stato di attuazione: realizzati all'80%
- Completamento previsto: Ottobre 2017
- Costo: 15 mln di cui 12 Regione Toscana e 3 mln Autorità Portuale di Livorno
- Ente attuatore: Regione Toscana

REGIONE TOSCANA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CANALE SCOLMATORE D'ARNO – LOTTO 1

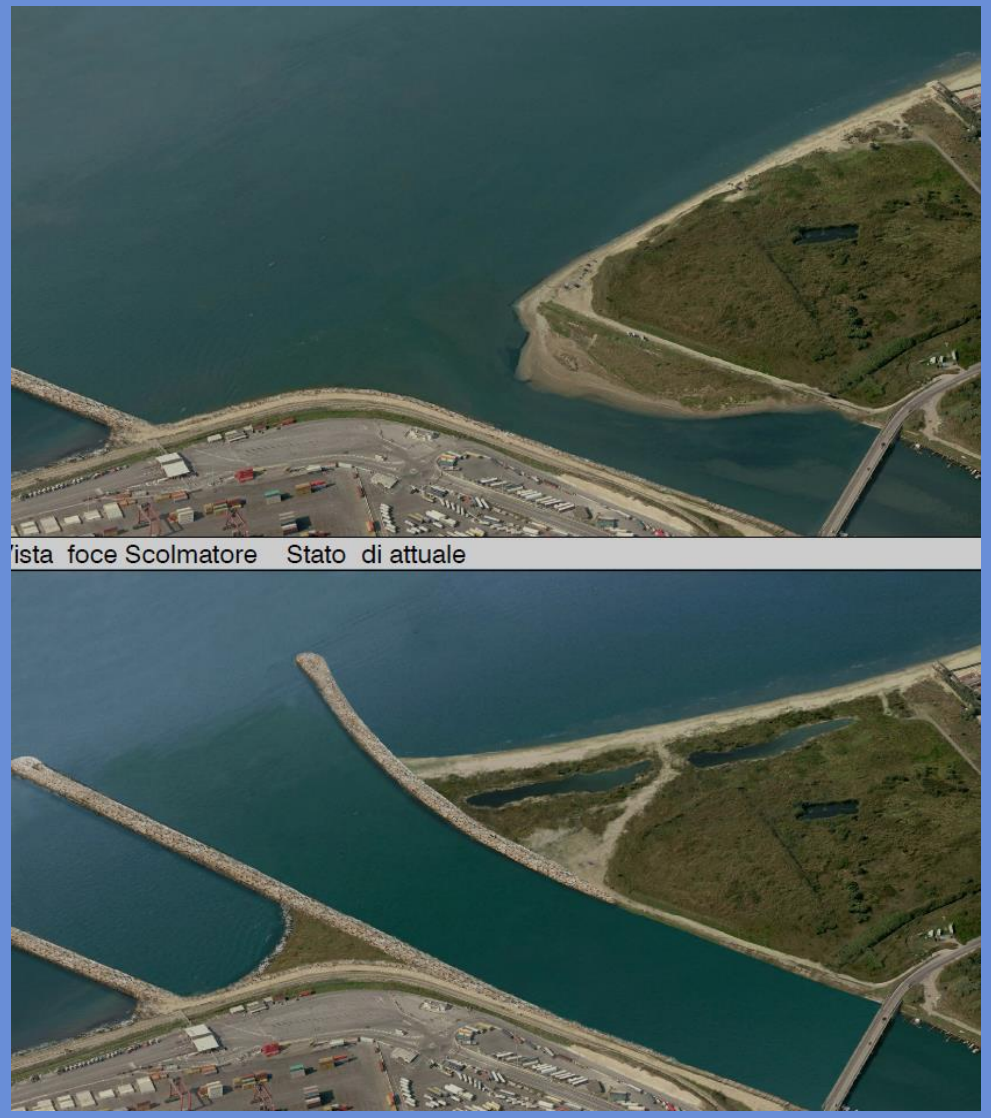
Avanzamento lavori al mese di aprile 2017

LOTTO 2: Adeguamento canale scolmatore

Ripristino di profili arginali alle condizioni originarie di efficienza e adeguamento del fondo alveo nel tratto tratto SS “Aurelia” - SRT n. 206 “Emilia”

Costo: **circa 37 mln di euro** di cui 15 mln finanziati dalla Regione Toscana. E' in corso un approfondimento con il Ministero per il finanziamento della restante parte.

Ente attuatore: Regione Toscana



Confronto tra stato attuale e stato di progetto (rendering)