

REGIONE  
TOSCANA



---

# INTERPORTI E VIE NAVIGABILI

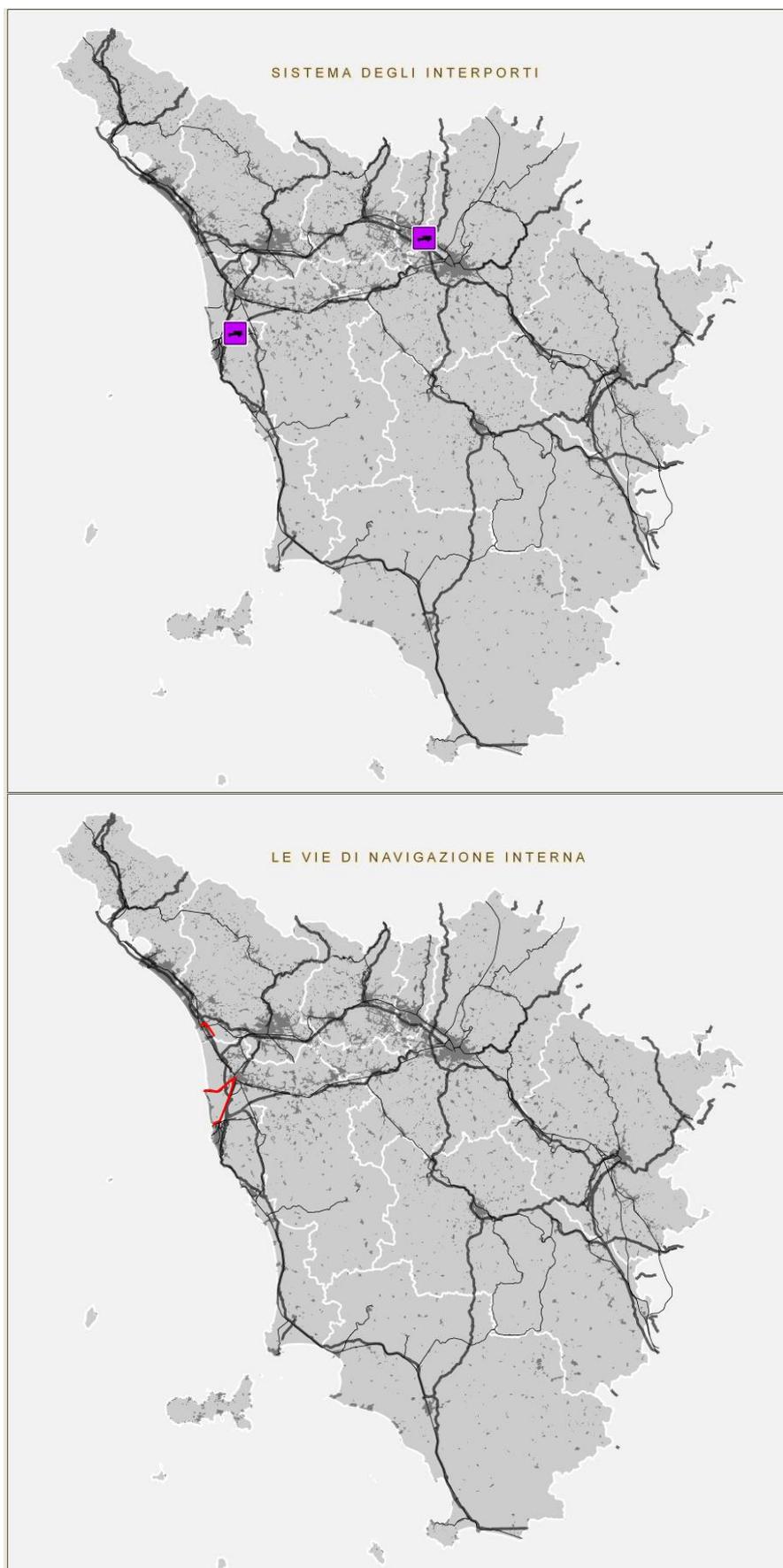
---

Versione aggiornata a NOVEMBRE 2012

## INDICE

1	CARTE DI SINTESI .....	3
2	INTRODUZIONE ALLA NORMATIVA .....	4
2.1	LA DISCIPLINA IN MATERIA DI INTERPORTI .....	4
2.2	LA DISCIPLINA IN MATERIA DI VIE NAVIGABILI .....	6
3	DOTAZIONE E CLASSIFICAZIONE.....	7
3.1	INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI DI GUASTICCE .....	7
3.2	INTERPORTO TOSCANA CENTRALE DI PRATO.....	9
3.3	LE VIE DI NAVIGAZIONE INTERNA.....	11
4	INTERVENTI IN CORSO O PROGRAMMATI.....	13
4.1	GLI INTERPORTI .....	14
4.2	LE VIE DI NAVIGAZIONE INTERNA.....	24
5	TEMATICHE DI RILIEVO.....	32
5.1	CONSOLIDAMENTO CANALE DEI NAVICELLI.....	32

# 1 CARTE DI SINTESI



## 2 INTRODUZIONE ALLA NORMATIVA

### 2.1 LA DISCIPLINA IN MATERIA DI INTERPORTI

L'idea che presiede alla costruzione di interporti è scaturita da **un'esigenza di modernizzazione generale del sistema distributivo** del Paese. In tal senso essa è stata recepita a livello istituzionale anche dal **Piano Generale dei Trasporti** per rispondere, attraverso l'ottimizzazione dei processi, alla competizione prodotta dall'unificazione europea e dalla globalizzazione.

Gli interporti sono strutture complesse, nate per promuovere ed implementare il **trasporto intermodale**, ovvero l'integrazione di almeno due differenti modalità di trasporto delle merci. Oggi, però, a quasi 20 anni dal varo della Legge Quadro sul settore, sempre più essi assumono un ruolo di completamento del sistema distributivo, divenendo così elemento di cerniera nella realizzazione di un network logistico integrato.

Con Interporto si definisce un complesso organico di strutture e di servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione ex art.1 L. 4 agosto 1990 n.240.

Il preesistente regime giuridico (L. n. 245/1984, Piano Generale dei Trasporti del 1986, art. 9 della L. 4.8.90 n.240 e primo Piano degli interporti: delibera CIPET del 31 marzo 1992) prevedeva la realizzazione di una rete interportuale basata su interporti di primo livello e nodi intermodali di secondo livello, composti indicativamente da 10-15 stazioni.

La legge 4 Agosto 1990 n.240 denominata *Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità*, è ad oggi la legge quadro sugli interporti ha fornito una definizione giuridica e assegnato le competenze in materia di programmazione, organizzazione e gestione. Uno dei suoi elementi più qualificanti è costituito dalla conservazione allo Stato, attraverso i Ministeri dei Trasporti e dei Lavori Pubblici, dei compiti di promozione, programmazione e controllo sulla realizzazione e conseguente gestione delle infrastrutture, in funzione della tutela degli interessi pubblici e del perseguimento di quelle finalità di carattere sociale.

La Legge prevedeva l'adozione di un Piano quinquennale degli Interporti che disegna ancora una volta una rete di interporti di primo e secondo livello, in cui i nodi fondamentali sono nove interporti di primo livello affiancati da una serie di interporti di secondo livello, individuati per ogni realtà regionale. Criteri fondamentali per la definizione di questa rete sono la localizzazione delle infrastrutture in prossimità di rilevanti bacini di traffico delle merci e di importanti corridoi plurimodali e la possibilità di razionalizzazione e di integrazione di una serie di servizi collegati al trasporto.

Con Delibera del 7 Aprile 1993 del CIPET Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica dei Trasporti, istituito nel 1991, di approvazione di un nuovo Piano quinquennale degli Interporti, viene superata la distinzione tra interporti di primo e secondo livello e vengono definiti invece i presupposti in base ai quali un interporto possa considerarsi o meno di rilevanza nazionale. Essi sono di tipo organizzativo, economico e strategico.

La Legge 30 Maggio 1995 n.204 denominata *Interventi urgenti in materia di trasporto*, modifica sostanzialmente la precedente Legge 240/90 e specifica ulteriori disposizioni cui gli interporti devono adeguarsi. Vengono indicate le condizioni essenziali di servizio ed i requisiti che ogni infrastruttura dovrà possedere per potere essere sovvenzionata dallo Stato, tra cui l'essere inclusa nei Piani regionali dei trasporti e insistere su aree il cui uso sia conforme agli strumenti urbanistici in vigore.

In particolare l'art. del 6 comma 3 del D.L. 1.4.1995 n.98, convertito in L. 30.05.95 n.204, in adesione al nuovo orientamento espresso dalla deliberazione del CIPET del 7 aprile 1993 (recante il nuovo Piano quinquennale degli interporti) ha sostituito la tradizionale distinzione tra interporti di primo e di secondo livello, prevedendo la individuazione di interporti di rilevanza nazionale, definiti, in base all'art. 2 novellato della L. 4.8.90 n.240 dal piano generale dei trasporti e ai successivi aggiornamenti .

I piani dei trasporti regionali hanno poi introdotto altre sub classificazioni, definite secondo le caratteristiche tecniche della stazione.

L'art. 24, comma 1 della l. 5 marzo 2001, n. 57 ha stabilito infine che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di riordino della materia ivi previsto, sono abrogate le disposizioni concernenti il piano quinquennale degli interporti.

L'attuale (e provvisoria) classificazione, adottata in attuazione dell'art.1 della citata L. n.240/90 distingue, dunque, gli interporti secondo rilevanza nazionale o locale, prevedendo in relazione ai primi, la sussistenza dei seguenti requisiti (ex art.6 *Interporti* del D.L. 1 Aprile 1995 n.98 convertito in legge 30 Maggio 1995 n. 204 *Interventi urgenti in materia di trasporti* ).

- a) dar vita ad una rete che riequilibri la dotazione interportuale nazionale in un contesto di rete logistica che faccia riferimento agli scambi con la rete comunitaria e con Paesi terzi;
- b) essere previsti nei rispettivi piani regionali dei trasporti;
- c) svolgere le funzioni e i servizi di cui alla deliberazione CIPET del 7 aprile 1993, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1993;
- d) insistere su aree il cui utilizzo sia conforme agli strumenti urbanistici vigenti, escludendo comunque le aree tutelate dalla convenzione internazionale di Ramsar del 2 febbraio 1971 sulle zone umide di importanza internazionale, nonché le aree sottoposte ai vincoli di cui alle leggi 1° giugno 1939, n. 1089, e 29 giugno 1939, n. 1497, e successive modificazioni. Sono altresì escluse le aree individuate come meritevoli di tutela dai piani paesistici attuati in esecuzione del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431;
- e) insistere su aree per le quali sia prevista la presenza di una infrastruttura ferroviaria intermodale e in cui si sia accertata l'esistenza di spedizionieri e vettori.

Invero, la deliberazione CIPET del 7 aprile 1993 richiamata dall'art.6 citato., già delimitava (punto 1) in termini analoghi, i parametri tecnici delle stazioni interportuali, prevedendo, in merito a funzioni e servizi, che:

- a) le funzioni e i servizi insediati nell'interporto dovranno corrispondere, fin dalla fase iniziale di messa in servizio dell'impianto, almeno a quelli individuati come minimi nell'elaborato tecnico allegato alla presente delibera, della quale forma parte integrante, e dovranno essere predisposti, ove possibile, per il funzionamento nell'ambito di una rete logistica nazionale; in particolare occorre che siano previsti gli impianti base per l'esercizio del trasporto combinato e la movimentazione dei containers, nonché le sedi degli operatori del trasporto e della logistica, e che siano individuate tutte le aree necessarie alla sosta e alla mobilità dei veicoli stradali e ferroviari;
- b) le aree sulle quali è programmato l'insediamento dell'interporto dovranno essere libere da vincoli e destinate, negli strumenti urbanistici vigenti del comune interessato (o dei comuni interessati), ad attività terziarie e di servizi o di altre attività comunque compatibili con l'insediamento interportuale;
- c) l'interporto, nella dimensione proposta, dovrà essere economicamente compatibile con il bacino di traffico di gravitazione, dal punto di vista delle funzioni e dei servizi insediati e dal punto di vista della domanda acquisibile, anche tenendo conto di eventuali altri impianti analoghi presenti o progettati nella stessa zona di gravitazione del traffico: la domanda su cui è dimensionato l'interporto deve essere sufficiente a garantire l'investimento sul piano finanziario ed avere caratteristiche merceologiche specifiche per l'intermodalità;
- d) l'interporto dovrà essere attivo nei confronti degli operatori del settore; dovrà essere, quindi, prevista la presenza di infrastrutture ferroviarie intermodali delle Ferrovie dello Stato o di sua partecipata, ovvero di altro vettore ferroviario e dovrà essere accertata l'esistenza di spedizionieri e/o vettori disponibili a trasferire la loro attività nell'interporto;
- e) l'interporto dovrà essere inserito nel piano regionale dei trasporti prevedendo (punto 3) l'allacciamento degli impianti alla rete logistica nazionale e la necessaria finalizzazione degli stessi impianti ad alcuni servizi minimi:

- sistema di incontro domanda offerta;

- sistema di controllo e monitoraggio delle flotte e dei carichi;
- sistema di interscambio dati;
- sistemi di teleprenotazione;
- sistemi di informazione.

L'art.40 della L. 01.08.02 n.166 (G.U. 3.8.02 n.181, SO n.158) recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti prevede, inoltre, che gli interporti siano dotati di adeguato supporto di cavidotti per reti di comunicazione.

Queste le caratteristiche tecniche che il vigente contesto normativo individua tuttora ai fini della definizione di interporto di rilevanza nazionale.

## **2.2 LA DISCIPLINA IN MATERIA DI VIE NAVIGABILI**

Con il R.D. 11 Luglio 1913 n.959 – Testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione e sulla fluitazione al Capo I viene definita la classificazione delle linee navigabili suddividendo, ai sensi dell'art. 1 della legge 2 gennaio 1910 n.9, i fiumi, i laghi e canali, atti alla navigazione in quattro classi di cui appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione interna presenta un prevalente interesse di difesa militare, alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati tra fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono a capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio, alla terza classe quelli che, sebbene manchino dei precedenti requisiti, giovano al movimento commerciale di centri abitati considerevoli per industrie e prodotti agricoli, alla quarta tutti gli altri. Già con D.Lgs. 31 maggio 1917 n.1536 vengono individuate in seconda classe il canale navigabile da Pisa a Livorno “Canale Navicelli” e la via navigabile Viareggio – Vecchiano composta dal canale Burlamacco, dal porto di Viareggio allo sbocco del canale Venti, dal canale Venti fino allo sbocco del Malfante e da quest'ultimo. Le funzioni amministrative sono state successivamente disciplinate con il Codice della Navigazione Capo II dell'amministrazione della navigazione interna approvato con R.D. 30 marzo 1942 n.327 e dal relativo Regolamento di attuazione per la navigazione interna approvato con DPR n.631 del 28 giugno 1949.

Successivamente vengono trasferite alle Regioni le funzioni amministrative concernenti la navigazione lacuale e fluviale, i porti lacuali e di navigazione interna, con l'esclusione di quelle relative alla sicurezza della navigazione da diporto e interna (DPR n.5 del 14 gennaio 1972, DPR 24 Luglio 1977 n.616 e D.Lgs 112/98).

Con LR 42/98 vengono trasferite alle province tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di navigazione interna, ad esclusione di quelle relative alla navigazione sul “Canale Navicelli” attribuite con LR 88/98 al Comune di Pisa.

La LR 55 /2011 di istituzione del PRIIM stabilisce che alla Regione sono riservate le funzioni di classificazione, ai fini della programmazione nell'ambito del PRIIM, dei porti di interesse regionale e delle vie fluviali e dei laghi di interesse regionale ai fini della navigabilità e che la Regione partecipa alla realizzazione degli interventi infrastrutturali nei porti di interesse regionale e nelle vie navigabili nell'ambito del PRIIM.

### 3 DOTAZIONE E CLASSIFICAZIONE

Nel territorio toscano, sono presenti due Interporti di interesse regionale e classificati di rilevanza nazionale, secondo la Legge 4 agosto 1990, n. 240, l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guasticce, in Comune di Collesalveti (Livorno), le cui procedure per la creazione sono databili alla seconda metà degli anni 70, e l'Interporto Toscana Centrale di Prato, i cui lavori di costruzione, iniziati nel 1991, si sono conclusi sostanzialmente nel 2010. Entrambi gli interporti sono gestiti da una società per azioni con la partecipazione di enti pubblici e soggetti privati ed il concorso di risorse derivate e proprie, pubbliche e private.

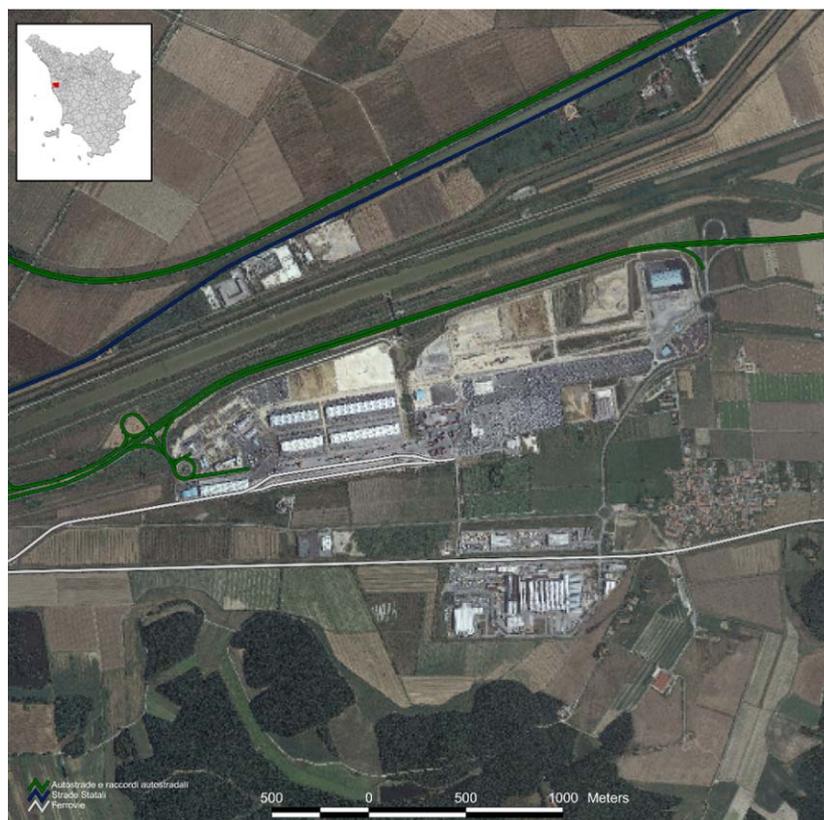
#### 3.1 INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI DI GUASTICCE

*L'interporto A. Vespucci di Guasticce*, ubicato nel Comune di Collesalveti (LI), ricade in un contesto caratterizzato da un'ottima dotazione infrastrutturale viaria essendo collegato al porto di Livorno (distante appena 4 km) mediante la bretella livornese della strada di grande comunicazione Firenze – Pisa – Livorno e da un secondo ramo di accesso costituito dalla SS 555 di collegamento tra la SS 206 in corrispondenza dell'abitato di Vicarello con la SS1 nei pressi di Stagno.

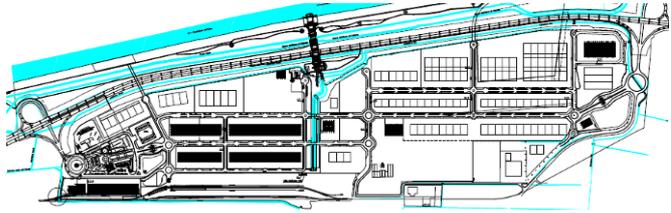
Nell'area logistica, che si estende su di una superficie di 2.500.000 mq circa, sorgono numerosi magazzini di varie dimensioni per lo stoccaggio e la movimentazione della merce. I due gates, Est e Ovest, rappresentano le porte di ingresso all'area logistica ed operativa dell'interporto e svolgono un controllo puntuale su tutti i mezzi in ingresso ed in uscita, applicando un moderno sistema di rilevamento transiti con rappresentazione su base geografica. L'Interporto è dotato di un terminal ferroviario di ampie dimensioni che si estende su una superficie di circa 150.000 mq, che si avvale di 2 binari per le prese in consegna più 2 binari per l'operatività ed è servito da una gru da 40 tonnellate.

L'interporto, già caratterizzato dal terminal ferroviario e dalle uscite alla SGC Firenze Pisa Livorno, ha importanti prospettive di sviluppo legate alla piattaforma logistica toscana con le connessioni con il porto di Livorno.

**Figura 3.1 - Interporto Toscano Amerigo Vespucci (Guasticce, Livorno)**



## Caratteristiche interporto

<i>Superficie complessivamente destinata</i>	2.500.000 mq circa La realizzazione procede a lotti funzionali e attualmente le opere realizzate corrispondono a circa 1/3 delle aree disponibili.	
<i>Piattaforma logistica</i>	<i>Magazzini per spedizionieri, corrieri ed operatori della gestione delle merci</i>	N°27 Operatori all'Interporto, con vari magazzini per un totale di 92'000 mq. di coperto con relativi 367'000 mq. di piazzali
	<i>Edifici multifunzionali</i>	N°3 palazzine uffici per complessivi 10.200 mq
	<i>Prestivaggio autocarri, rimorchi, semirimorchi con o senza veicolo trattore</i>	Piazzale con servizi e foresteria per complessivi 60.000 mq
<i>Terminal ferroviario</i>	<i>Terminal container, fasci binari per la manovra, raccordi vari, aree per i servizi complementari</i>	148.500 mq. di piazzale con n°2 fasci binari di manovra e gru Transtainer
<i>Servizi di supporto generali (banche, ufficio postale, ristorazione, distributore di carburante)</i>	<i>Uffici direzionali</i>	All'interno dell'Interporto sono presenti: Stazione Carburanti mq. 10'000 Sportello Bancomat H.24 Autogrill mq. 500 Officina mezzi Officina gru portuali
<i>Servizi di supporto specifici (dogana, servizi telematici)</i>	<i>Magazzini doganali</i>	n°3 magazzini doganali per complessivi 25.000 mq di Coperto
	<i>Dogana</i>	Ufficio distaccato Agenzia delle Dogane di Livorno Dotazione di scanner mobile per containers
	<i>Servizi telematici</i>	Collegamento telematico tra tutti gli operatori in fibra ottica
	<i>Fitosanitario Uffici e laboratori</i>	Controlli sui prodotti agroalimentari in ingresso. AGE control
		

### 3.2 INTERPORTO TOSCANA CENTRALE DI PRATO

L'Interporto della Toscana Centrale si estende su un'area di oltre 800.000 mq, con magazzini, uffici direzionali e un terminal ferroviario, di circa 80.000 mq, con fasci di binari e raccordi vari, in grado di dare una offerta di trasporto ferroviario completo, integrando alla funzione intermodale quella del trasporto a carro e dei magazzini raccordati. L'interporto è ubicato nel Comune di Prato (PO).

E' situato in posizione intermedia tra il nucleo urbano di Prato e le infrastrutture di comunicazione principali, in un'area caratterizzata da una elevata densità di insediamenti abitativi, produttivi e commerciali.

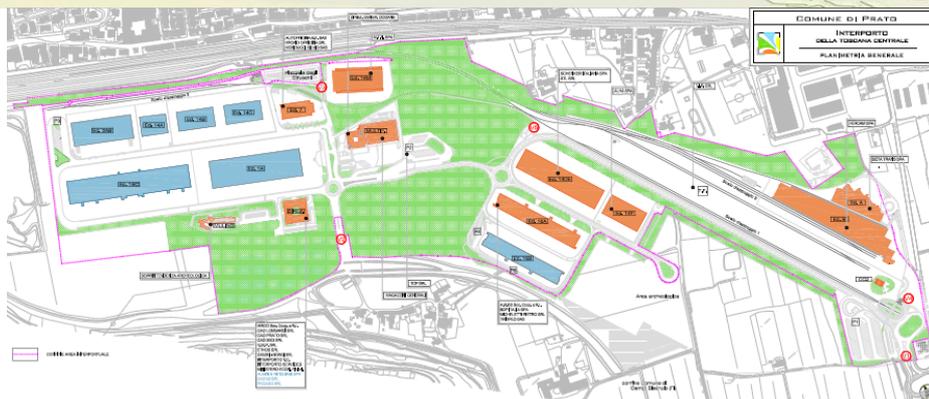
L'accesso alla rete autostradale è assicurato dai caselli di Prato Est (A11) e Prato cadenzano (A1). La sua posizione geografica rende la struttura una piattaforma logistica a servizio dell'area metropolitana di Firenze, oltre che del distretto pratese, anche grazie all'interconnessione con la linea ferroviaria AV Milano-Napoli.

Figura 3.2 - Interporto Toscana Centrale (Prato)



## Caratteristiche interporto

<i>Superficie complessivamente destinata</i>	800.000 mq circa La realizzazione procede a lotti funzionali e attualmente le opere realizzate corrispondono a circa 1/3 delle aree disponibili.	
<i>Piattaforma logistica</i>	<i>Magazzini per spedizionieri, corrieri ed operatori della gestione delle merci</i>	91.000 mq
	<i>Edifici multifunzionali</i>	Circa 7.500 mq per Dogana e Magazzini Generali
	<i>Prestivaggio autocarri, rimorchi, semirimorchi con o senza veicolo trattore</i>	50 stalli
<i>Terminal ferroviario</i>	<i>Terminal container, fasci binari per la manovra, raccordi vari, aree per i servizi complementari</i>	83.000 mq
<i>Servizi di supporto generali</i> (banche, ufficio postale, ristorazione, distributore di carburante)	<i>Uffici direzionali</i>	Circa 6.000 mq
<i>Servizi di supporto specifici</i> (dogana, servizi telematici)	<i>Magazzini doganali</i>	2.400 mq
	<i>Dogana</i>	2.600 mq uffici e 800 mq magazzino
	<i>Servizi telematici</i>	Collegamento telematico tra tutti gli operatori in fibra ottica passaggio di dati/informazioni ad una velocità di 20 mb/sec
		Servizio di Sicurezza Integrata con centro di controllo integrato



### 3.3 LE VIE DI NAVIGAZIONE INTERNA

Il sistema delle vie navigabili di interesse regionale presente sul territorio toscano è costituito da:

- o Canale Navicelli;
- o Canale Burlamacca;
- o Fiume Arno dalla città di Pisa alla foce.

**Tabella 3.1 - Caratteristiche vie navigabili**

Canale	Canale Navicelli	Canale Burlamacca	Fiume Arno
Lunghezza (km)	16	7,5	11
Larghezza media (m)	35	20	140
Sezione			
Profondità max (m)	3,5		
Strutture			
Attività prevalente	cantieristica navale grossa carpenteria turistica	turistica	turistica commerciale

Nell'ambito della creazione della Piattaforma Logistica Toscana le vie navigabili assumono una funzione strategica interna molto importante; quella di percorsi dedicati per il trasporto delle merci fra i poli logistici toscani (porti, interporti, aeroporti) contribuendo allo sviluppo dell'offerta multimodale e al decongestionamento del traffico stradale.

Le vie di navigazione interna del territorio toscano presentano e sono costituite dal Canale Navicelli, di lunghezza pari a circa 16 km, di collegamento tra Pisa e Livorno, che ha inizio dalla Darsena Pisana e termina nella Darsena Toscana nel Porto di Livorno e dal Canale Burlamacca, di lunghezza pari a circa 7,5 km, che ha origine dal Lago di Massaciuccoli, attraverso i canali Malfante e Venti, raggiunge il Porto di Viareggio, separato idraulicamente da due conche di navigazione.

Mentre il Burlamacca ha funzioni prevalentemente turistiche o legate alla pesca, il Canale dei Navicelli ha da sempre una valenza produttiva in quanto presso le sue rive, in particolare nella sua parte terminale a Pisa, denominata appunto Darsena Pisana, sono siti numerosi stabilimenti e cantieri nautici che lo utilizzano per l'immissione in mare delle imbarcazioni diportistiche prodotte.

Lungo il Canale Navicelli sono presenti ben otto darsene di diverse dimensioni. Le principali sono la Darsena Pisana, denominata anche Porto Pisano e la Nuova Darsena a sud di essa in grado di ospitare fino a 30 grandi imbarcazioni ed attività di refitting. Sul lato nord del Canale è presente un bacino di carenaggio sul quale opera un travel lift con portata pari a 670 ton. Presso la Darsena Cantieri, posta tra le due Darsene suddette, è presente un travel lift da 300 ton. Presso i Cantieri Arno, in loc. Tombolo opera un travel lift da 700 ton.

Attualmente, negli oltre 100 ha di superficie, sono insediate oltre 20 aziende di cui 9 produttori di megayacht (imbarcazioni in vetroresina fino a 45 m ed in alluminio oltre i 60 m). Possono essere individuati tre differenti raggruppamenti produttivi: l'area della darsena Pisana, dove sono insediati la maggior parte dei cantieri produttori di megayacht, l'area di Tombolo dove sono ubicati pochi cantieri ma di dimensioni elevate e l'area di Calambrone, nella quale si trovano per lo più cantieri di piccole dimensioni di riparazione e rimessaggio.

L'area dei Navicelli lungo il canale verso Livorno è interessata da nuove aree di sviluppo con previsione di 50 nuovi insediamenti che andranno ad aumentare sensibilmente il numero degli addetti quotidianamente impiegati presso i cantieri.

Attualmente il canale è gestito dalla società pubblica Navicelli S.p.A. , che si occupa di curare la logistica relativa ai diversi insediamenti industriali presenti e dello sviluppo e manutenzione del canale stesso, mentre il Burlamacca è gestito dalla Provincia di Lucca che oltre ad effettuare il controllo dello stato manutentivo, gestisce gli interventi di tutela e messa in sicurezza del canale nonché il relativo sviluppo.

In corso la classificazione come via navigabile anche del Fiume Arno nel tratto dalla città di Pisa allo sbocco a mare, per una lunghezza di circa 11 km.

Successivamente alla realizzazione dei lavori di apertura dell'incile da parte della società OLT S.p.A. il tratto navigabile del Fiume Arno sarà collegato con il Canale Navicelli.

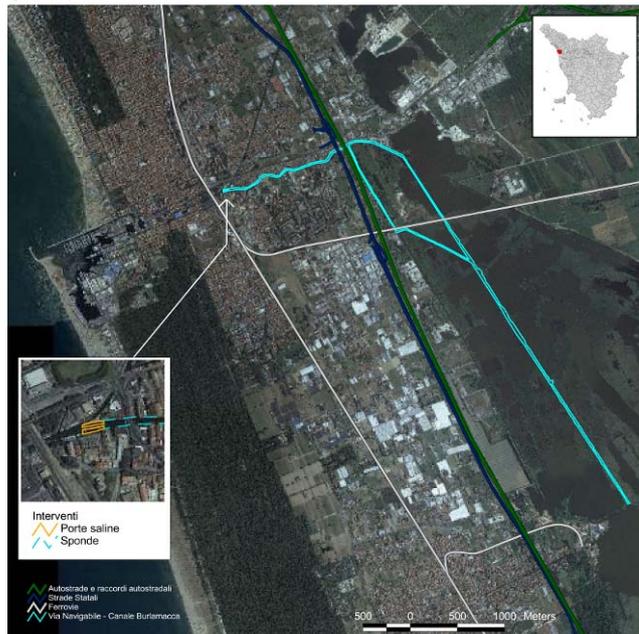
E' infine in progetto il raggiungimento della condizione di navigabilità del tratto terminale del Canale Scolmatore d'Arno, e della piena funzionalità idraulica dello stesso, che si sviluppa in sinistra idrografica dell'Arno fino a sfociare in mare circa 1 km a nord del porto di Livorno.

**Figura 3.3: le vie navigabili nel territorio toscano**

Canale Navicelli



Canale Burlamacca



Fiume Arno dalla città di Pisa alla foce



## **4 INTERVENTI IN CORSO O PROGRAMMATI**

Gli interporti toscani sono stati catalogati attraverso schede sintetiche che riportano le informazioni relative alle caratteristiche, alla descrizione dei servizi di supporto e allo stato di attuazione e previsione degli interventi e delle previsioni pianificatorie. Per la costruzione delle schede sono stati utilizzati dati forniti direttamente dal Settore Porti Commerciali, Interporti e Porti e Approdi Turistici, tranne che per i porti di interesse nazionale i cui dati provengono dalle singole Autorità portuali.

Anche le vie di navigazione interna sono state catalogate attraverso schede sintetiche che riportano le informazioni relative alle caratteristiche e allo stato di attuazione e previsione degli interventi e delle previsioni pianificatorie.

Per la costruzione delle schede sono stati utilizzati dati forniti direttamente dal Settore Porti Commerciali, Interporti e Porti e Approdi Turistici.

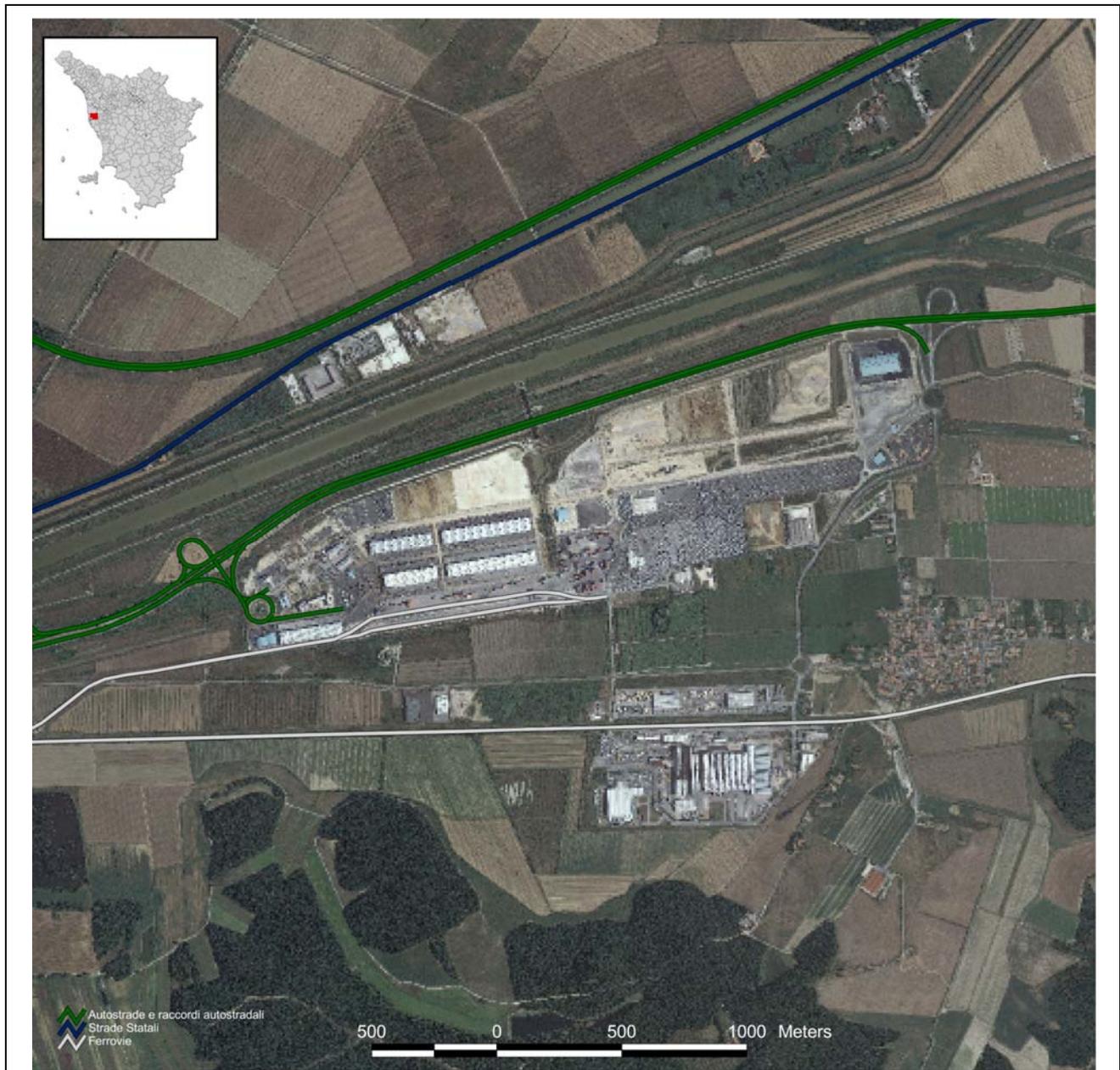
L'ubicazione degli interporti regionali e delle vie di navigazione interna è riportata in Tavola C3.

## 4.1 GLI INTERPORTI



Interporti

Amerigo Vespucci



<i>Tipo infrastruttura</i>	Interporto di rilevanza nazionale ai sensi della Legge 4 agosto 1990, n. 240 “Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell’intermodalità”. Forma giuridica società per azioni con la partecipazione di enti pubblici e soggetti privati ed il concorso di risorse derivate e proprie, pubbliche e private.
<i>Comuni interessati</i>	Comune di Collesalvetti

<i>Piattaforma logistica</i>	<i>Magazzini per spedizionieri, corrieri ed operatori della gestione delle merci</i>	N° 27 operatori nell'Interporto, con vari magazzini per un totale di 92.000 mq. di superficie coperta e 367.000 mq. di piazzali
	<i>Edifici multifunzionali</i>	N° 3 palazzine di uffici per complessivi 10.200 mq
	<i>Prestivaggio autocarri, rimorchi, semirimorchi con o senza veicolo trattore</i>	Piazzali con servizi e foresteria per complessivi 60.000 mq
<i>Terminal ferroviario</i>	<i>Terminal container, fasci binari per la manovra, raccordi vari, aree per i servizi complementari</i>	148.500 mq. di piazzale con n° 2 fasci binari di manovra e gru Transtainer
<i>Servizi di supporto generali (banche, ufficio postale, ristorazione, distributore di carburante)</i>	<i>Uffici direzionali</i>	All'interno dell'Interporto sono presenti: Stazione Carburanti mq. 10.000 Sportello Bancomat h.24 Autogrill mq. 500 Officina mezzi Officina gru portuali
<i>Servizi di supporto specifici (dogana, servizi telematici)</i>	<i>Magazzini doganali</i>	N° 3 magazzini doganali per complessivi 25.000 mq di superficie coperta
	<i>Dogana</i>	Ufficio distaccato Agenzia delle Dogane di Livorno con dotazione di scanner mobile per containers
	<i>Servizi telematici</i>	Collegamento telematico tra tutti gli operatori in fibra ottica
	<i>Fitosanitario Uffici e laboratori</i>	Controlli sui prodotti agroalimentari in ingresso, AGE control
<i>Strumenti di attuazione</i>	<i>Comune di Collesalvetti(LI)</i>	Piano Particolareggiato Interporto
		
<i>Dati generali</i>	Le procedure per la creazione di un interporto nell'ambito del comprensorio Pisa - Livorno ebbero inizio nella seconda metà degli anni 70, ma solo nel 1990 l'interporto di Livorno Guasticce venne inserito, in sede di revisione del Piano Generale dei Trasporti (D.P.C.M. del 10aprile	

	<p>1986 aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991), tra gli interporti di 1° livello del Paese.</p> <p>Dal punto di vista della localizzazione geografica, l'interporto di Livorno Guasticce è ubicato in posizione baricentrica rispetto alle città di Pisa e Livorno (la distanza da entrambe è di circa 15 km). Ricade in un contesto territoriale caratterizzato da un'ottima dotazione infrastrutturale e risulta collegato in maniera agevole al porto di Livorno (da cui dista appena 4 km) mediante la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno con due dedicati svincoli alle estremità orientale ed occidentale dell'area interportuale. Un secondo ramo di accesso al sistema della viabilità nazionale è costituito dalla SS n. 555 che collega la SS n. 206 all'altezza di Vicarello con la SS n. 1 nei pressi di Stagno. Le principali strutture aeroportuali della regione, situate a Pisa e a Firenze, distano dall'interporto, rispettivamente 12 e 80 km.</p> <p>Il tronco ferroviario Livorno-Collesalveti, posizionato a monte dell'abitato di Guasticce, garantisce l'interconnessione con la rete ferroviaria nazionale.</p> <p>La superficie complessivamente destinata ad area interportuale è di circa 2.500.000 di mq.</p> <p>La realizzazione procede a lotti funzionali e attualmente le opere realizzate corrispondono a circa 1/3 delle aree disponibili.</p> <p>All'interno dell'interporto si prevede due tipi di funzioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. funzioni cosiddette principali, direttamente connesse al trattamento, alla manipolazione ed al trasferimento delle merci;</li> <li>2. funzioni cosiddette accessorie, che comprendono i servizi alle imprese, ai mezzi di trasporto e alle persone.</li> </ol>		
<p><i>Descrizione e opere</i> DOCUP Obiettivo 2 Toscana anni 2000/2006</p>	<p>La misura ha avuto come obiettivo specifico la razionalizzazione e l'incremento del trasporto delle merci e quindi il potenziamento delle infrastrutture per i sistemi produttivi. L'azione prevedeva la realizzazione e il completamento delle strutture intermodali specializzate regionali (Interporti di Prato-Gonfienti e Livorno-Guasticce), e la realizzazione di opere di ristrutturazione e di adeguamento dei servizi nelle principali aree portuali della regione (Livorno, Carrara e Piombino), con la finalità di dotare i principali centri di traffico della Toscana delle strutture idonee per la razionalizzazione e l'incremento del trasporto merci, in un'ottica di riequilibrio modale che privilegi le modalità alternative al trasporto su gomma.</p> <p>In coerenza con gli orientamenti e le indicazioni previste dagli strumenti della programmazione territoriale e settoriale sia di livello nazionale (Piano Generale dei Trasporti), che regionale (Piano Regionale dei Trasporti, Accordo di programma quadro in attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma Stato-Regione Toscana).</p>		
<p><i>Stato di attuazione e previsione interventi</i> DOCUP Obiettivo 2 Toscana anni 2000/2006</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td data-bbox="545 1601 1069 1973"> <p>Realizzazione interventi riguardanti magazzini, piazzali, viabilità interna e strutture logistiche e di servizio per il trasporto merci.</p> <p>Beneficiario società di gestione interporto - Realizzazione del magazzino generale di logistica area nord – ovest con relative opere di urbanizzazione e sistemazioni esterne costo rendicontato 11.703.458 euro contributo 5.946.873 euro</p> </td> <td data-bbox="1069 1601 1433 1973"> <p><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</p> </td> </tr> </table>	<p>Realizzazione interventi riguardanti magazzini, piazzali, viabilità interna e strutture logistiche e di servizio per il trasporto merci.</p> <p>Beneficiario società di gestione interporto - Realizzazione del magazzino generale di logistica area nord – ovest con relative opere di urbanizzazione e sistemazioni esterne costo rendicontato 11.703.458 euro contributo 5.946.873 euro</p>	<p><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</p>
<p>Realizzazione interventi riguardanti magazzini, piazzali, viabilità interna e strutture logistiche e di servizio per il trasporto merci.</p> <p>Beneficiario società di gestione interporto - Realizzazione del magazzino generale di logistica area nord – ovest con relative opere di urbanizzazione e sistemazioni esterne costo rendicontato 11.703.458 euro contributo 5.946.873 euro</p>	<p><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</p>		
<p><i>Descrizione e opere</i> “Area di prestivaggio e</p>	<p>Il progetto di “Area di prestivaggio e terminal ferroutage per mezzi movimentati dalle Autostrade del Mare del Porto di Livorno” si inserisce</p>		

terminal ferroutage per mezzi movimentati dalle Autostrade del Mare del Porto di Livorno”

art 1 comma 1044 della L. 296/06 (Legge finanziaria)

in un’ampia programmazione nazionale e regionale comprendendo un insieme organico di interventi tesi a realizzare un sistema logistico qualificato ed integrato con le reti europee per soddisfare i fabbisogni di mobilità delle merci., ad aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, a minimizzare l’uso dei mezzi su gomma e ad incrementare la capacità di trasporto.

L’Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A ha presentato un’idea progettuale al MIT proponendo l’eliminazione del "collo di bottiglia" del sistema logistico rappresentato dall’attuale assetto portuale per i traffici RO-RO (AdM - Autostrade del Mare) concretizzando a tal fine il miglioramento della interconnessione funzionale fra l’hub portuale di Livorno e l’interporto, anche nell’ottica di favorire le connessioni ferroviarie in linea con gli obiettivi degli atti di pianificazione e programmazione regionale. Gli interventi programmati decongestioneranno le banchine del porto di Livorno dedicate alle AdM verso le isole Sardegna e Sicilia e le principali aree portuali mediterranee. Il progetto si propone inoltre di favorire l’intermodalità di detti flussi gommati, mediante la realizzazione di un terminal ferroviario destinato alla movimentazione “ferroustage”. La proposta è stata accolta dal MIT finanziando il 50% dell’intero programma, ed in data 6 novembre 2008 è stata sottoscritta la Convenzione tra il MIT, la Regione Toscana e l’Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A., il programma è composto di due interventi “YA” e "YB":

- 1) “YA” finanziato totalmente dal MIT per €5.500.000,00;
- 2) "YB" finanziato con risorse dall’Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A. per €5.500.000,00.

Nell’intervento “YA” è previsto la realizzazione di un’area di prestivaggio per mezzi movimentati dalle AdM, la superficie complessiva copre mq. 73.750 ed offre una sistemazione organica per circa 300 stalli di parcheggio per mezzi pesanti soddisfacendo contemporaneamente il pieno carico di due navi RO-RO. L’area è corredata di servizi a supporto della sosta dei mezzi, con gates di ingresso/uscita, sistemi tecnologici di informazione sulla mobilità da e verso il Porto di Livorno.

Nell’intervento “YB” era previsto inizialmente un consolidamento delle dotazioni ferroviarie del terminal esistente con la realizzazione di un nuovo binario che si diramava dal fascio di presa in consegna del terminal dell’Interporto di Guasticce direttamente con la stazione di Livorno/Calambrone. L’Interporto Amerigo Vespucci S.p.A. in considerazione di nuovi ed interessanti traffici di merci refrigerate viaggianti in container e in considerazione della dislocazione esterna al territorio regionale dei depositi doganali (specializzati nel settore ortofrutta e prodotti chimici per l’agricoltura, un deposito doganale è presente nella città di Ferrara e l’altro nella città di Genova) ha elaborato una proposta progettuale diversa, proponendo due nuovi depositi doganali refrigerati e un laboratorio fitosanitario di controllo di qualità dell’ortofrutta.

<p><i>Descrizione e opere in attuazione</i></p> <p>“Deliberazione n. 911 del 03-12-2007 e Deliberazione n. 1200 del 29-12-2008”</p>	<p>In considerazione del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica vigente e allo sviluppo delle connessioni con le reti nazionali ed europee (reti TEN-T), la Giunta Regionale Toscana con le Deliberazione n. 911/2007 e n. 1200/2008 ha destinato risorse pari ad €1.000.000 per anno per cofinanziare il 50% di interventi legati alla infrastrutturazione interna. Con la Deliberazione n. 911/2007 si destinano all’Interporto €500.000,00 per realizzare l’azione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– gate Est e informatizzazione dei due gates, piattaforma tecnologica, costo complessivo delle opere €1.000.000,00;</li> </ul> <p>Con la Deliberazione n. 1200/2008 si destinano al interporto €500.000,00 per realizzare l’azione :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– “Logistica e qualità ambientale”, costo complessivo delle opere € 1.000.000,00;</li> </ul>	
<p><i>Stato di attuazione e previsione interventi</i></p> <p>“quadro di sintesi delle fasi e dei lavori effettuati del programma di attuazione YA e YB”</p>	<p>Con Decreto Dirigenziale n ° 3688 del 23 Luglio 2009 la Regione Toscana, in attuazione della convenzione sottoscritta in data 6 novembre 2008 ed in considerazione dell’avvenuto inizio dei lavori del Programma “YA” e della consegna della Fidejussione a favore della Regione Toscana a garanzia dei lavori, ha liquidato all’Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A. la somma di €2.750.000,00 pari al 50% del finanziamento del MIT. La percentuale dei lavori conclusi sul totale delle opere è pari al 40% del totale.</p>	<p><i>Stato di attuazione</i></p> <p>Programma di attuazione YA. Intervento finanziato con risorse statali con fondi di cui all’articolo 1 comma 1044 legge 296/06</p>
<p><i>Stato di attuazione e previsione interventi</i></p> <p>“quadro di sintesi delle fasi e dei lavori effettuati del programma di attuazione Deliberazione di GRT n. 911 del 03-12-2007 Deliberazione di GRT n. 1200 del 29-12-2008”</p>	<p>La percentuale dei lavori conclusi sul totale delle opere è pari al 40% del totale.</p>	<p><i>Stato di attuazione</i></p> <p>programma di attuazione YB Intervento finanziato con risorse proprie</p>
<p><i>Stato di attuazione e previsione interventi</i></p> <p>“quadro di sintesi delle fasi e dei lavori effettuati del programma di attuazione dell’Accordo di Programma Quadro (APQ) per il</p>	<p>Magazzino per celle frigo a bassa temperatura in area doganale € 903.089,22 L'utilizzo delle economie è stato autorizzato dal Ministero Sviluppo Economico e dal MIT</p>	<p><i>Stato di attuazione</i></p> <p>Progettazione preliminare</p>

<p>Settore Infrastrutture di Trasporto. Utilizzo economie di spesa”</p>	
<p><i>Stato di attuazione, previsioni pianificatori e intese programmate</i></p>	<p>Nel 2008 la Regione Toscana ha stipulato un Protocollo d'intesa per lo sviluppo della logistica regionale e la promozione di sinergie tra gli interporti della Toscana, testo approvato con delibera n. 33 del 21.1.2008, con gli obiettivi di promozione e sinergia, integrazione e coordinamento regionale, formazione e ricerca per perseguire la competitività del sistema infrastrutturale toscano con quello italiano ed europeo.</p> <p>L'intesa stabilisce la sinergia delle azioni tra enti firmatari: coordinamento e integrazione di azioni da parte della Regione e la promozione di sinergie per l'integrazione degli interporti e delle strutture logistiche (a partire dal potenziamento e dall'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari e della valorizzazione di quelli via mare) da parte dei tre comuni,</p> <p>La Regione e gli altri soggetti si impegnano anche a promuovere opportune azioni per il sostegno e la valorizzazione delle attività di formazione e ricerca in materia logistica con il supporto delle Università toscane, presenti sia a Livorno che a Prato. Inoltre si impegnano al fine che i due interporti possano diventare soggetti operativi per l'elaborazione di progetti sulle tematiche della city logistic, sulla logistica intra distrettuale e sull'individuazione di nuovi collegamenti di importazione – esportazione delle merci verso il nord ed est Europa, sentite le categorie economiche interessate e verificate le fattibilità tecnico-economiche delle iniziative.</p> <p>In data 16 giugno 2011 è stato siglato l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Stato e Regione. Vengono confermati e assunti gli impegni per la realizzazione degli interventi di viabilità, per complessivi € Mil 26,08 approvati dal CIPE i cui lavori avviati nel luglio 2009 sono ultimati. Per quanto riguarda l'opera di scavalco della linea Tirrenica nell'ambito del collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce, inserita nella suddetta Intesa, l'Interporto A. Vespucci ha in corso lo studio di fattibilità per l'utilizzo del vecchio ponte della linea ferroviaria leggera Livorno–Tirrenia-Marina di Pisa dismessa.</p>



## Interporti

### Gonfienti



<i>Tipo infrastruttura</i>	Interporto di rilevanza nazionale ai sensi della Legge 4 agosto 1990, n. 240 “Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell’intermodalità”. Forma giuridica società per azioni con la partecipazione di enti pubblici e soggetti privati ed il concorso di risorse derivate e proprie, pubbliche e private.	
<i>Comuni interessati</i>	Comune di Prato e Comune di Campi Bisenzio	
<i>Piattaforma logistica</i>	<i>Magazzini per spedizionieri, corrieri ed operatori della gestione delle merci</i>	91.000 mq di superficie coperta

	<i>Edifici multifunzionali</i>	Circa 7.500 mq per Dogana e 1.000 mq di Magazzini Doganali e 2.400 mq di Magazzini Generali
	<i>Prestivaggio autocarri, rimorchi, semirimorchi con o senza veicolo trattore</i>	50 stalli
<i>Terminal ferroviario</i>	<i>Terminal container, fasci binari per la manovra, raccordi vari, aree per i servizi complementari</i>	83.000 mq di superficie del lotto
<i>Servizi di supporto generali (banche, ufficio postale, ristorazione, distributore di carburante)</i>	<i>Uffici direzionali</i>	Circa 6.000 mq di superficie utile
<i>Servizi di supporto specifici (servizi telematici)</i>	<i>Servizi telematici</i>	Collegamento telematico tra tutti gli operatori in fibra ottica passaggio di dati/informazioni ad una velocità di 20 mb/sec
		Servizio di Sicurezza Integrata con centro di controllo integrato
<i>Strumenti di attuazione</i>	<i>Comune di Prato (PO)</i>	<i>Piano di Utilizzo</i>
	<i>Comune di Campi Bisenzio (FI)</i>	<i>PMU Piano di massima unitario</i>



<i>Dati generali</i>	<p>Il P.G.T. (D.P.C.M. del 10 aprile 1986 aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991) ha costituito il primo documento ufficiale riguardante la realizzazione dell'interporto di Prato, successivamente finanziato dal Ministero dei trasporti nei primi anni 90. I lavori di costruzione, iniziati nel 1991 si sono conclusi sostanzialmente nel 2010.</p> <p>L'interporto è situato in posizione intermedia (su un'area di 80 ettari circa) tra il nucleo urbano di Prato e le infrastrutture di comunicazione principali, in un'area caratterizzata da una elevata densità di insediamenti</p>
----------------------	---

	<p>abitativi, produttivi e commerciali, per cui non è al momento prevedibile una espansione della superficie dedicata alle attività interportuali. La struttura risulta collocata ad Est rispetto al nucleo urbano di Prato; ha per limite Nord la ferrovia Firenze-Lucca e per limite Sud il corso del fiume Bisenzio. L'accesso alla rete autostradale è assicurato dai caselli di Prato est (A11 Firenze-Mare) e Prato Calenzano (A1, Milano-Napoli).</p> <p>La posizione geografica rende la struttura una piattaforma logistica a servizio dell'area metropolitana di Firenze, oltre che del distretto produttivo pratese e grazie all'interconnessione con la linea ferroviaria Alta Velocità Milano-Napoli consente, un rapido collegamento con le aree industriali del Nord e del Sud Italia.</p> <p>Il terminale ha iniziato la sua attività nei primi mesi dell'anno 2000.</p>				
<p><i>Descrizione e opere</i> Deliberazioni di GRT n. 911 del 03-12-2007 Deliberazioni di GRT n. 1200 del 29-12-2008”</p>	<p>In considerazione del Piano Regionale della Mobilità e della Logistica vigente e allo sviluppo delle connessioni con le reti nazionali ed europee (reti TEN-T), la Giunta Regionale Toscana con le Deliberazione n. 911/2007 e n. 1200/2008 ha destinato risorse pari ad € 1.000.000 per anno per cofinanziare il 50% di interventi legati alla infrastrutturazione interna.</p> <p>Con la Deliberazione di GRT n. 911/2007 sono stati destinati all'interporto € 500.000,00 per realizzare il sistema di controllo degli accessi all'area interportuale con un costo complessivo delle opere pari a € 1.000.000,00.</p> <p>Con la Deliberazioni di GRT n. 1200/2008 sono stati destinati all'interporto €420.000,00 per realizzare il miglioramento degli accessi al terminal ferroviario e una diversa distribuzione della viabilità interna, tramite la realizzazione di una nuova rotatoria fra i varchi 1 e 4 , con un costo complessivo delle opere pari a € 840.000,00.</p>				
<p><i>Stato di attuazione e previsione interventi</i> “quadro di sintesi delle fasi e dei lavori effettuati del programma di attuazione Deliberazioni di GRT n. 911 del 03-12-2007 Deliberazioni di GRT n. 1200 del 29-12-2008”</p>	<table border="1" data-bbox="555 1153 1445 1478"> <tr> <td data-bbox="555 1153 1069 1310"> <p>Interamente liquidato in quanto concluso nell'anno 2010</p> </td> <td data-bbox="1075 1153 1445 1310"> <p><i>Stato di attuazione</i> Deliberazioni di GRT n. 911 del 03-12-2007 Intervento concluso</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 1332 1069 1478"></td> <td data-bbox="1075 1332 1445 1478"> <p><i>Stato di attuazione</i> Deliberazioni di GRT n. 1200 del 29-12-2008 Opere concluse</p> </td> </tr> </table>	<p>Interamente liquidato in quanto concluso nell'anno 2010</p>	<p><i>Stato di attuazione</i> Deliberazioni di GRT n. 911 del 03-12-2007 Intervento concluso</p>		<p><i>Stato di attuazione</i> Deliberazioni di GRT n. 1200 del 29-12-2008 Opere concluse</p>
<p>Interamente liquidato in quanto concluso nell'anno 2010</p>	<p><i>Stato di attuazione</i> Deliberazioni di GRT n. 911 del 03-12-2007 Intervento concluso</p>				
	<p><i>Stato di attuazione</i> Deliberazioni di GRT n. 1200 del 29-12-2008 Opere concluse</p>				
<p><i>Stato di attuazione, previsioni pianificatori e intese programmate</i></p>	<p>Nel 2008 la Regione Toscana ha stipulato un Protocollo d'intesa per lo sviluppo della logistica regionale e la promozione di sinergie tra gli interporti della Toscana, testo approvato con delibera n. 33 del 21.1.2008, con gli obiettivi di promozione e sinergia, integrazione e coordinamento regionale, formazione e ricerca per perseguire la competitività del sistema infrastrutturale toscano con quello italiano ed europeo.</p> <p>L'intesa stabilisce la sinergia delle azioni tra enti firmatari: coordinamento e integrazione di azioni da parte della Regione e la promozione di sinergie per l'integrazione degli interporti e delle strutture logistiche (a partire dal potenziamento e dall'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari e della valorizzazione di quelli via mare) da parte dei tre comuni,</p> <p>La Regione e gli altri soggetti si impegnano anche a promuovere opportune azioni per il sostegno e la valorizzazione delle attività di formazione e ricerca in materia logistica con il supporto delle Università toscane, presenti sia a Livorno che a Prato. Inoltre si impegnano al fine</p>				

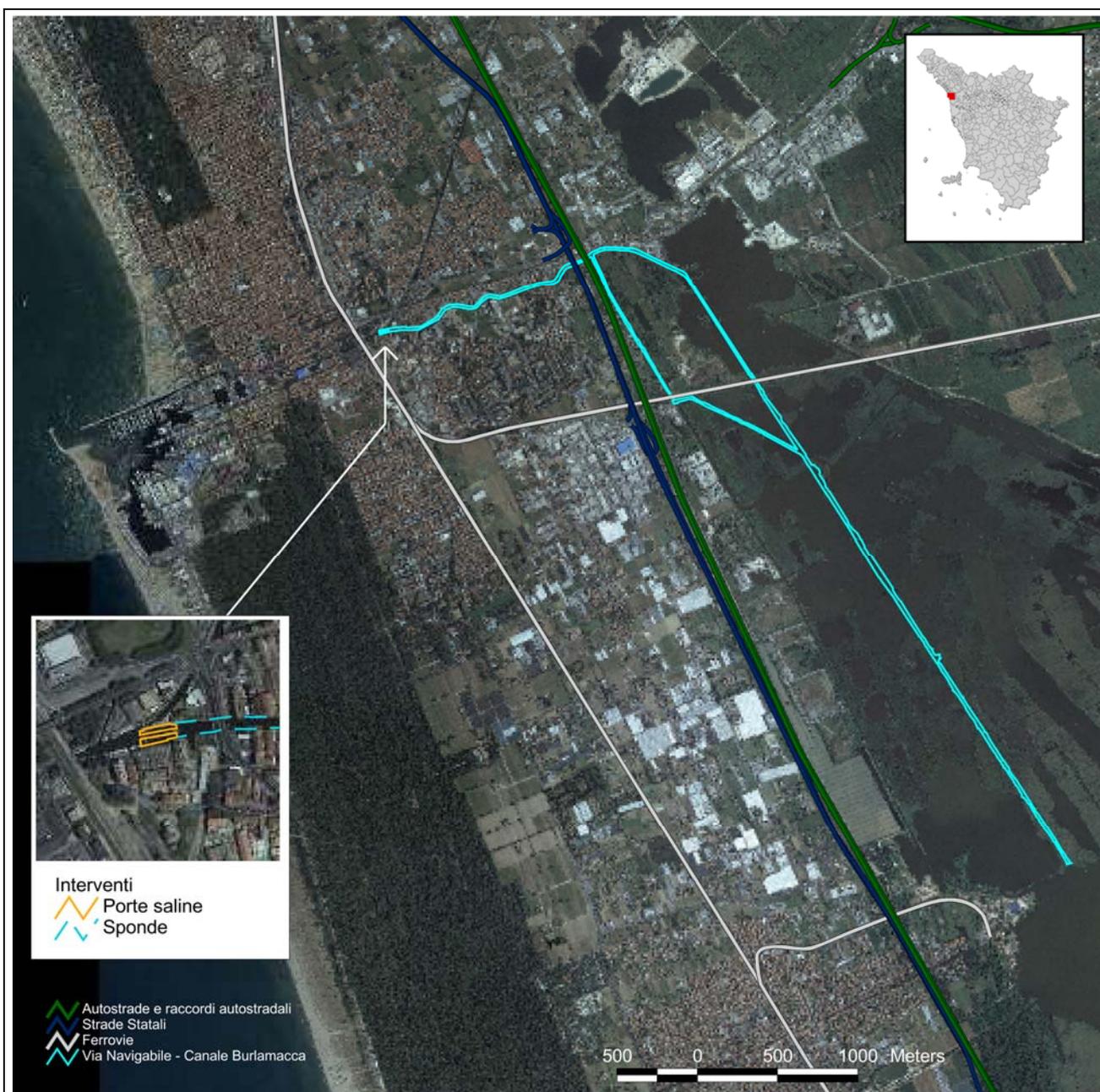
	<p>che i due interporti possano diventare soggetti operativi per l'elaborazione di progetti sulle tematiche della city logistic, sulla logistica intra distrettuale e sull'individuazione di nuovi collegamenti di importazione – esportazione delle merci verso il nord ed est Europa, sentite le categorie economiche interessate e verificate le fattibilità tecnico-economiche delle iniziative.</p> <p>In data 16 giugno 2011 è stato siglato l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Stato e Regione per l'integrazione delle infrastrutture dove si conferma la necessità, per un aumento della competitività, di migliorare i collegamenti ferroviari e il servizio ferroviario per la fruizione dell'Interporto di Gonfienti quale nodo di scambio delle merci di interesse nazionale nonché migliorare i collegamenti viari con la "Declassata" e con la rete Autostradale.</p>
--	--

## 4.2 LE VIE DI NAVIGAZIONE INTERNA



Vie Navigabili

**Burlamacca**



<i>Tipo infrastruttura</i>	Via Navigabile
<i>Comuni interessati</i>	Comune di Massarosa Comune di Viareggio
<i>Lunghezza</i>	~ 7,5 Km
<i>Larghezza media</i>	~ 20 m
<i>Attività</i>	Turistica - Pesca Linea di collegamento tra il porto di Viareggio ed il lago Massaciuccoli
<i>Breve descrizione</i>	Il Canale Burlamacca è un antico canale storicamente utilizzato o realizzato dalla casa dei Burlamacchi dal quale prende nome.

	<p>Questa via d'acqua, collega il porto di Viareggio con il lago di Massaciuccoli percorrendo il canale di Viareggio.</p> <p>Si accede al canale per mezzo di porte vinciane che delimitano due conche di navigazione, passando successivamente un tratto di canale che si biforca con il canale Malfante e il canale Venti i quali si ricongiungono in una vasta zona lacustre che si collega idricamente con il lago di Massaciuccoli.</p> <p>Il Canale è gestito dalla Provincia di Lucca che oltre ad effettuare il controllo dello stato manutentivo, gestisce gli interventi di tutela e messa in sicurezza del canale nonché il relativo sviluppo.</p>																
<i>Interventi</i>	<p>Gli interventi di mantenimento del canale si racchiudono fondamentalmente nella tutela e miglioramento delle strutture del canale come i muri di sponda e le conche di navigazione atte a regolare il deflusso delle acque sulla via navigabile anche denominata Viareggio-Vecchiano e ad impedire l'intrusione delle acque marine (cuneo salino), specie nel periodo estivo, all'interno del lago di Massaciuccoli.</p> <p>La Regione Toscana ha inserito il progetto della chiusa sul Burlamacca tra le azioni previste nell'ambito del Piano di tutela delle acque, in cui il lago di Massaciuccoli è stato indicato come zona critica.</p>																
<i>Stato di attuazione e previsione interventi</i>	<table border="1"> <tr> <td>Ricostruzione muri di sponda loc. Italmaco</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td>Ricostruzione muri di sponda loc. Ponte Maghetto</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td>Manutenzione straordinaria porte vinciane</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td>Lavori di ripristino di Via Alzaia del Canale di Burlamacca a seguito di svuotamento dietro il muro di sponda nella zona fra Ponte Maghetto Superstrada per m. 190</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td>Manutenzione straordinaria muri di sponda tra Italmaco e Ponte Maghetto</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Lavori in corso</td> </tr> <tr> <td>Diga mobile</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td>Ripristino del muro di sponda del Varignano ovest dell'area portuale 3</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Lavori in corso</td> </tr> <tr> <td>Ricostruzione del muro di sponda del Varignano principale della zona portuale n.3 della via navigabile Viareggio – Vecchiano</td> <td><i>Stato di attuazione</i> Presentato il progetto definitivo</td> </tr> </table>	Ricostruzione muri di sponda loc. Italmaco	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Ricostruzione muri di sponda loc. Ponte Maghetto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Manutenzione straordinaria porte vinciane	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Lavori di ripristino di Via Alzaia del Canale di Burlamacca a seguito di svuotamento dietro il muro di sponda nella zona fra Ponte Maghetto Superstrada per m. 190	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Manutenzione straordinaria muri di sponda tra Italmaco e Ponte Maghetto	<i>Stato di attuazione</i> Lavori in corso	Diga mobile	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Ripristino del muro di sponda del Varignano ovest dell'area portuale 3	<i>Stato di attuazione</i> Lavori in corso	Ricostruzione del muro di sponda del Varignano principale della zona portuale n.3 della via navigabile Viareggio – Vecchiano	<i>Stato di attuazione</i> Presentato il progetto definitivo
Ricostruzione muri di sponda loc. Italmaco	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso																
Ricostruzione muri di sponda loc. Ponte Maghetto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso																
Manutenzione straordinaria porte vinciane	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso																
Lavori di ripristino di Via Alzaia del Canale di Burlamacca a seguito di svuotamento dietro il muro di sponda nella zona fra Ponte Maghetto Superstrada per m. 190	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso																
Manutenzione straordinaria muri di sponda tra Italmaco e Ponte Maghetto	<i>Stato di attuazione</i> Lavori in corso																
Diga mobile	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso																
Ripristino del muro di sponda del Varignano ovest dell'area portuale 3	<i>Stato di attuazione</i> Lavori in corso																
Ricostruzione del muro di sponda del Varignano principale della zona portuale n.3 della via navigabile Viareggio – Vecchiano	<i>Stato di attuazione</i> Presentato il progetto definitivo																
<i>Stato di attuazione e previsioni pianificatorie</i>																	



## Vie Navigabili

### Navicelli



<i>Tipo infrastruttura</i>	Via Navigabile
<i>Comuni interessati</i>	Comune di Livorno Comune di Pisa
<i>Lunghezza</i>	~ 16 Km
<i>Larghezza media</i>	~ 35 m
<i>Fondale max</i>	~ 3,5 m
<i>Attività</i>	Cantieristica navale Grossa carpenteria Turistica
<i>Breve descrizione</i>	Il Canale dei Navicelli è un canale realizzato fra il 1563 e il 1575 che collega Pisa con il porto di Livorno. Esso prende il nome dai cosiddetti

	<p>navicelli, caratteristiche imbarcazioni toscane di modeste dimensioni con le quali venivano trasferite attraverso il canale merci provenienti dalla pianura pisana, dal Lago di Bientina e dall'area di Empoli.</p> <p>Attualmente il canale è gestito dalla società pubblica Navicelli S.p.A. , che si occupa di curare la logistica relativa ai diversi insediamenti industriali presenti e dello sviluppo e manutenzione del canale stesso.</p> <p>Il vecchio Canale dei Navicelli, oggi classificato come via navigabile, si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 16 km, è largo mediamente circa 35 metri ed ha un pescaggio massimo di circa 3,50 metri. La velocità di crociera massima consentita è di 6 nodi.</p> <p>Ha un andamento rettilineo per circa 6 miglia nautiche, da Pisa alla curva dello Scolmatore, al quale si affianca piegando ad angolo retto verso il mare, per poi confluire passando attraverso lo stesso Scolmatore e le porte vinciane, nel porto di Livorno, dove attraverso il porto labronico e lambendo le banchine della Darsena Toscana e l'antica Torre del Marzocco, è possibile accedere al mare.</p> <p>Lungo le sponde del canale, insistono alcuni cantieri navali e di grossa carpenteria metallica che, grazie alla vicinanza della via d'acqua, possono trasportare i grossi manufatti (serbatoi-distillatori) fino al porto di Livorno.</p> <p>Lo stato attuale del Canale dei Navicelli, a seguito dei bombardamenti relativi alla seconda guerra mondiale non consente più l'accesso diretto al Fiume Arno, condizione che tende a limitare le funzionalità del canale e conseguentemente le sue potenzialità.</p>
<p><i>Interventi</i></p>	<p>Lo sviluppo logistico funzionale del Canale dei Navicelli è legato fortemente allo stato manutentivo delle sue opere tra cui in particolar modo quelle di difesa di sponda.</p> <p>L'affluenza nel canale stesso di numerosi altri canali e fossi, comporta la costante rimozione dei detriti che conseguentemente affluiscono nell'alveo del canale e tendono a limitarne il relativo pescaggio.</p> <p>L'impossibilità di accedere direttamente al Fiume Arno, limita fortemente le potenzialità turistiche e produttive del Canale dei Navicelli.</p> <p>Il Canale Navicelli riveste una importanza strategica in quanto collega la Darsena Toscana nel porto di Livorno alla Darsena Pisana e riveste una importanza strategica dal punto di vista logistico in quanto connesso o in prossimità delle principali infrastrutture dell'area.</p> <p>Al fine di garantire il completo adeguamento del canale si è confermata, nell'integrazione all'atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 alla intesa generale quadro per l'integrazione delle infrastrutture strategiche siglato dal Governo e dalla Regione Toscana il 16 giugno 2011, la necessità di provvedere una serie di interventi per complessivi 25 milioni di euro.</p> <p>Gli interventi manutentivi del Canale dei Navicelli sono fondamentalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidamento dei muri di sponda;</li> <li>- Dragaggio del canale e stoccaggio del materiale in vasche di fitodepurazione.</li> </ul> <p>Gli interventi di potenziamento del canale, sono invece:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifica dell'imboccatura con lo Scolmatore e accesso al Porto di Livorno;</li> <li>- Realizzazione dell'incile per il collegamento con il Fiume Arno.</li> </ul>

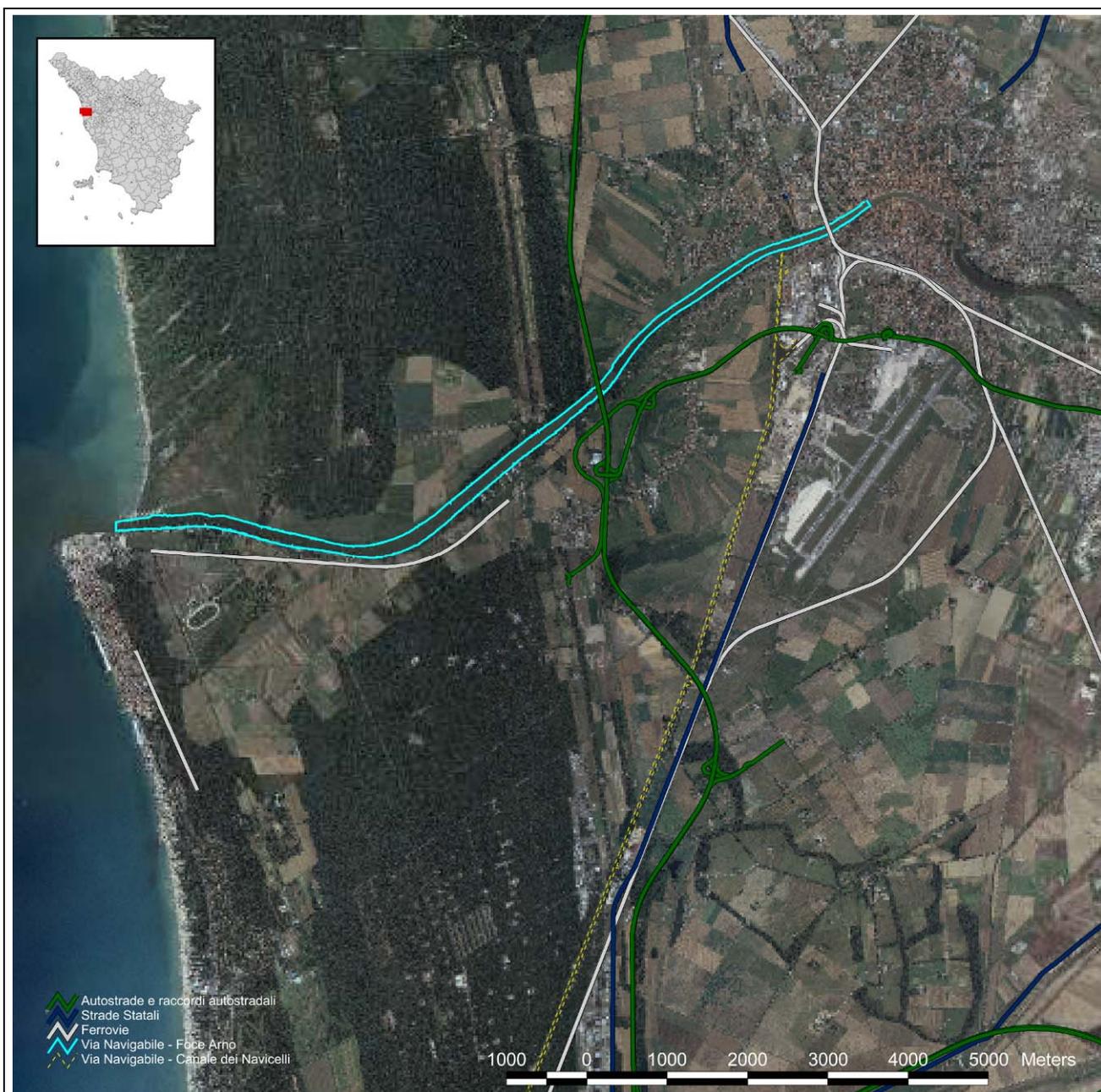
<p><i>Descrizione e opere</i> DOCUP Obiettivo 2 Toscana anni 2000/2006</p>	<p>La misura ha avuto come obiettivo specifico la razionalizzazione e l'incremento del trasporto delle merci e quindi il potenziamento delle infrastrutture per i sistemi produttivi. L'azione prevedeva la realizzazione e il completamento delle strutture intermodali specializzate regionali (Interporti di Prato-Gonfienti e Livorno-Guasticce), e la realizzazione di opere di ristrutturazione e di adeguamento dei servizi nelle principali aree portuali della regione (Livorno, Carrara e Piombino), con la finalità di dotare i principali centri di traffico della Toscana delle strutture idonee per la razionalizzazione e l'incremento del trasporto merci, in un'ottica di riequilibrio modale che privilegia le modalità alternative al trasporto su gomma.</p> <p>In coerenza con gli orientamenti e le indicazioni previste dagli strumenti della programmazione territoriale e settoriale sia di livello nazionale (Piano Generale dei Trasporti), che regionale (Piano Regionale dei Trasporti, Accordo di programma quadro in attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma Stato-Regione Toscana).</p>													
<p><i>Stato di attuazione e previsione interventi</i> DOCUP Obiettivo 2 Toscana anni 2000/2006</p>	<p>Progetto di sviluppo del Canale dei Navicelli-via navigabile tra il porto di Livorno ed il porto di Pisa. Beneficiario Comune di Pisa - Ripristino e consolidamento statico delle sponde dei Navicelli - I e III lotto costo rendicontato 8.739.732 euro contributo 3.159.732 euro</p>	<p><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</p>												
<p><i>Stato di attuazione e previsione interventi</i></p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="552 1081 1064 1176">Consolidamento delle sponde – I lotto</td> <td data-bbox="1077 1081 1437 1176"><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td data-bbox="552 1184 1064 1279">Consolidamento delle sponde – II lotto</td> <td data-bbox="1077 1184 1437 1279"><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td data-bbox="552 1288 1064 1382">Consolidamento delle sponde – III lotto</td> <td data-bbox="1077 1288 1437 1382"><i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso</td> </tr> <tr> <td data-bbox="552 1391 1064 1579">Consolidamento delle sponde – IV lotto Autorizzato dal MISE e dal MIT il riutilizzo delle economie derivanti dagli APR relativi al II e III lotto per complessivi 1,6 milioni di €circa</td> <td data-bbox="1077 1391 1437 1579"><i>Stato di attuazione</i> Progettazione preliminare.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="552 1588 1064 1776">Consolidamento delle sponde – V lotto Autorizzato dal MISE e dal MIT il riutilizzo delle economie derivanti dagli APR relativi al II e III lotto per complessivi 1,6 milioni di €circa</td> <td data-bbox="1077 1588 1437 1776"><i>Stato di attuazione</i> Progettazione preliminare.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="552 1785 1064 2022">Consolidamento delle sponde – VI lotto</td> <td data-bbox="1077 1785 1437 2022"><i>Stato di attuazione</i> Ultimata progettazione esecutiva. In corso procedura di gara. Importo stimato € 2.400.000,00.</td> </tr> </table>	Consolidamento delle sponde – I lotto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Consolidamento delle sponde – II lotto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Consolidamento delle sponde – III lotto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso	Consolidamento delle sponde – IV lotto Autorizzato dal MISE e dal MIT il riutilizzo delle economie derivanti dagli APR relativi al II e III lotto per complessivi 1,6 milioni di €circa	<i>Stato di attuazione</i> Progettazione preliminare.	Consolidamento delle sponde – V lotto Autorizzato dal MISE e dal MIT il riutilizzo delle economie derivanti dagli APR relativi al II e III lotto per complessivi 1,6 milioni di €circa	<i>Stato di attuazione</i> Progettazione preliminare.	Consolidamento delle sponde – VI lotto	<i>Stato di attuazione</i> Ultimata progettazione esecutiva. In corso procedura di gara. Importo stimato € 2.400.000,00.	
Consolidamento delle sponde – I lotto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso													
Consolidamento delle sponde – II lotto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso													
Consolidamento delle sponde – III lotto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso													
Consolidamento delle sponde – IV lotto Autorizzato dal MISE e dal MIT il riutilizzo delle economie derivanti dagli APR relativi al II e III lotto per complessivi 1,6 milioni di €circa	<i>Stato di attuazione</i> Progettazione preliminare.													
Consolidamento delle sponde – V lotto Autorizzato dal MISE e dal MIT il riutilizzo delle economie derivanti dagli APR relativi al II e III lotto per complessivi 1,6 milioni di €circa	<i>Stato di attuazione</i> Progettazione preliminare.													
Consolidamento delle sponde – VI lotto	<i>Stato di attuazione</i> Ultimata progettazione esecutiva. In corso procedura di gara. Importo stimato € 2.400.000,00.													

	Consolidamento delle sponde – VII lotto	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso
	Consolidamento delle sponde – VIII lotto – Il Comune di Pisa ha presentato un progetto di 6,5 milioni di € per il consolidamento e il dragaggio tra la Darsena Pisana e l'Incile d'Arno. – i lotto -1,375 milioni di €	<i>Stato di attuazione</i> Progetto preliminare
	Dragaggio e Vasche di fitodepurazione. Il Comune di Pisa e la Navicelli S.p.A. hanno rappresentato la necessità di eseguire il dragaggio di ulteriori tratti del canale, relativamente all'apertura dell'incile e conseguentemente la realizzazione di un'ulteriore vasca di stoccaggio e fitodepurazione	<i>Stato di attuazione</i> Intervento concluso
	Dragaggio di un tratto del canale di collegamento tra il fiume Arno ed il Canale dei Navicelli e della darsena "Panchetti"	<i>Stato di attuazione</i> Progetto approvato e finanziato in parte dalla Regione Toscana con le economie derivanti dal precedente intervento di dragaggio e dalla Società Navicelli SpA per un costo complessivo di 149.250,00 €
	Apertura dell'incile sul Fiume Arno	<i>Stato di attuazione</i> È in corso l'approvazione del progetto definitivo. L'ente attuatore è OLT S.p.A.
<i>Stato di attuazione e previsioni pianificatorie</i>		



## Vie Navigabili

### Foce Arno



<i>Tipo infrastruttura</i>	In corso la classificazione come via navigabile
<i>Comuni interessati</i>	Comune di Pisa
<i>Lunghezza</i>	~ 11 Km
<i>Larghezza media</i>	~ 140 m
<i>Attività</i>	Turistica Commerciale
<i>Breve descrizione</i>	Il tratto terminale del fiume Arno metterà in collegamento la città di Pisa con la foce e con il porto turistico a Bocca d'Arno in corso di ultimazione e, successivamente alla realizzazione dei lavori di apertura dell'incile da parte della società OLT S.p.A. con il Canale Navicelli.

<i>Interventi</i>	Da individuare.	
<i>Stato di attuazione e previsione interventi</i>		<i>Stato di attuazione</i>
		<i>Stato di attuazione</i>
<i>Stato di attuazione e previsioni pianificatorie</i>	La Provincia di Pisa ha elencato una serie di interventi di sistemazione ed investimento per complessivi €470.000,00.	

## **5 TEMATICHE DI RILIEVO**

La definizione di soluzioni progettuali efficaci per garantire l'integrazione operativa tra porto di Livorno, canale Scolmatore d'Arno e canale dei Navicelli, in collegamento con la darsena Pisana, costituisce azione strategica per la competitività del porto di Livorno, così come individuata dall'Accordo Procedimentale del 10 Luglio 2008 tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Livorno ed Autorità Portuale di Livorno. Lo sviluppo del canale dei Navicelli riveste tematica di rilievo in tale ambito, riconosciuta l'importanza strategica dal punto di vista logistico nella rete infrastrutturale costiera.

### **5.1 CONSOLIDAMENTO CANALE DEI NAVICELLI**

Il consolidamento del canale dei Navicelli quale infrastruttura strategica per il sistema economico costiero si raggiunge oltre che con il consolidamento delle sponde e l'adeguamento dei fondali necessari per i traffici sempre più numerosi dovuti alla presenza dei numerosi cantieri lungo tutto il tratto, anche con il completamento di alcuni interventi prioritari di seguito elencati:

- gestione dell'opera di disconnessione rappresentata dalle porte vinciane posizionate nel tratto terminale del canale prima dell'immissione in Darsena Toscana nel porto di Livorno;
- la realizzazione dei lavori dell'incile d'Arno da parte dell'OLT SpA che consentiranno di collegare la Darsena Pisana con il tratto terminale del fiume Arno per un percorso alternativo al transito delle imbarcazioni e dei natanti fino allo sbocco a mare ed al porto turistico in riva sinistra di Marina di Pisa in fase di ultimazione.

Per quanto riguarda la gestione delle porte vinciane affinché le stesse vengano mantenute in posizione normalmente chiuse per evitare problemi di interrimento della Darsena Toscana per il flusso di sedimenti provenienti dallo Scolmatore d'Arno, è in corso di stipula uno specifico Accordo che prevede risorse aggiuntive per il triennio 2012-2014 di 1,35 M€ rispetto all'importo di 51,6 M€ dell'Accordo di Programma tra gli Enti territoriali competenti per la realizzazione di un primo stralcio funzionale relativi alla messa in sicurezza idraulica e della foce armata dello Scolmatore siglato in data 11 gennaio 2012.

Per quanto attiene la realizzazione dei lavori dell'incile d'Arno si è conclusa la conferenza dei servizi decisoria per l'autorizzazione alla Società OLT SpA.

L'intervento dovrà essere integrato dai lavori di adeguamento nel tratto del canale dei Navicelli immediatamente a monte di quest'ultimo fino alla Darsena Pisana al fine di costituire una via navigabile alternativa all'attuale percorso di entrata/uscita dal porto di Livorno ed il cui importo è stimato in 6,5 milioni di €.

La strategicità della riapertura dell'incile a seguito dello sviluppo, lungo il canale dei Navicelli, delle attività cantieristiche, è stata individuata nel Protocollo di Intesa tra la Regione Toscana, il Comune di Pisa, la Provincia di Pisa e l'Ente Parco Regionale Migliarino – San Rossore per la riqualificazione della golenia in sinistra del fiume Arno nel tratto tra il ponte del CEP e lo sbocco a mare, stipulato nel 2009.

In coerenza con quanto espresso, il Piano prevede la classificazione del tratto di fiume Arno da Pisa al mare come via navigabile anche in considerazione che l'intera area sarà valorizzata dal Porto turistico di Marina di Pisa in corso di ultimazione.