

INVESTIMENTI E RIFORME DEL PNRR PER LA PORTUALITA'

Finanziato dall'Unione europea
NextGenerationEU

Mims
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

5 I PROGETTI SELEZIONATI





ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

PORTO DI NAPOLI - POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DEL PORTO DI NAPOLI DESTINATE AL TRAFFICO PASSEGGERI

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Napoli**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**26,000 mln €**

Lo sviluppo e la crescita dei traffici passeggeri richiedono l'adeguamento e il potenziamento dei terminal, nonché della viabilità e dei parcheggi. Il terminal passeggeri rappresenta una delle tre porte di accesso alla città di Napoli: Aeroporto internazionale di Capodichino, Stazione ferroviaria di Napoli Centrale, Terminal passeggeri del Porto di Napoli per il trasporto marittimo. La rete metropolitana, in fase di realizzazione, collegherà i tre accessi alla città. L'intervento proposto riguarda il riassetto delle aree del piazzale Angioino. In relazione alla riorganizzazione funzionale e qualitativa dell'area del Piliero, la realizzazione dei parcheggi di servizio per un piano interrato, potrebbe sia consentire la riduzione dei parcheggi a raso nel p. le Angioino (consentendone una maggiore qualificazione come piazza) e nella stessa area della Calata Piliero sul fronte cittadino, e sia dotare dei parcheggi necessari le nuove funzioni che si andranno a prevedere nell'edificio ex MM. GG. Inoltre l'intervento consentirebbe di avviare la prevista riqualificazione di tutta l'area della Calata Piliero (tra p. le Angioino e p.le Immacolatella Vecchia), anche a servizio dei crocieristi e dei passeggeri, qualificando notevolmente questa parte dell'Area Monumentale del porto, oggi degradata da un utilizzo confuso di parcheggi a raso e priva di percorsi pedonali adeguati tra i due Terminal per il cabotaggio (Beverello e Porta Massa). Nel merito, il finanziamento potrebbe consentire la realizzazione di un piano interrato di parcheggi nell'area frontaliera all'edificio dei MM. GG. e parallela alla via Marina, come stralcio del progetto definitivo già redatto, per un totale di circa 650-700 p.a. e opere di sistemazione esterna connesse.



- Il progetto consentirà l'adeguamento delle aree portuali che rappresentano un punto nevralgico di accesso alla città.
- Il progetto in esame oltre a creare un bene pubblico consentirà di razionalizzare le aree del Piazzale Angioino con un miglioramento dell'impatto ambientale
- Inoltre, l'intervento consente di avviare la prevista riqualificazione di tutta l'area della Calata Piliero anche a servizio dei crocieristi e dei passeggeri, qualificando notevolmente questa parte dell'Area.







ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

PORTO DI NAPOLI- PROLUNGAMENTO E RAFFORZAMENTO DELLA DIGA DUCA D'AOSTA

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Napoli**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**150,000 mln €**

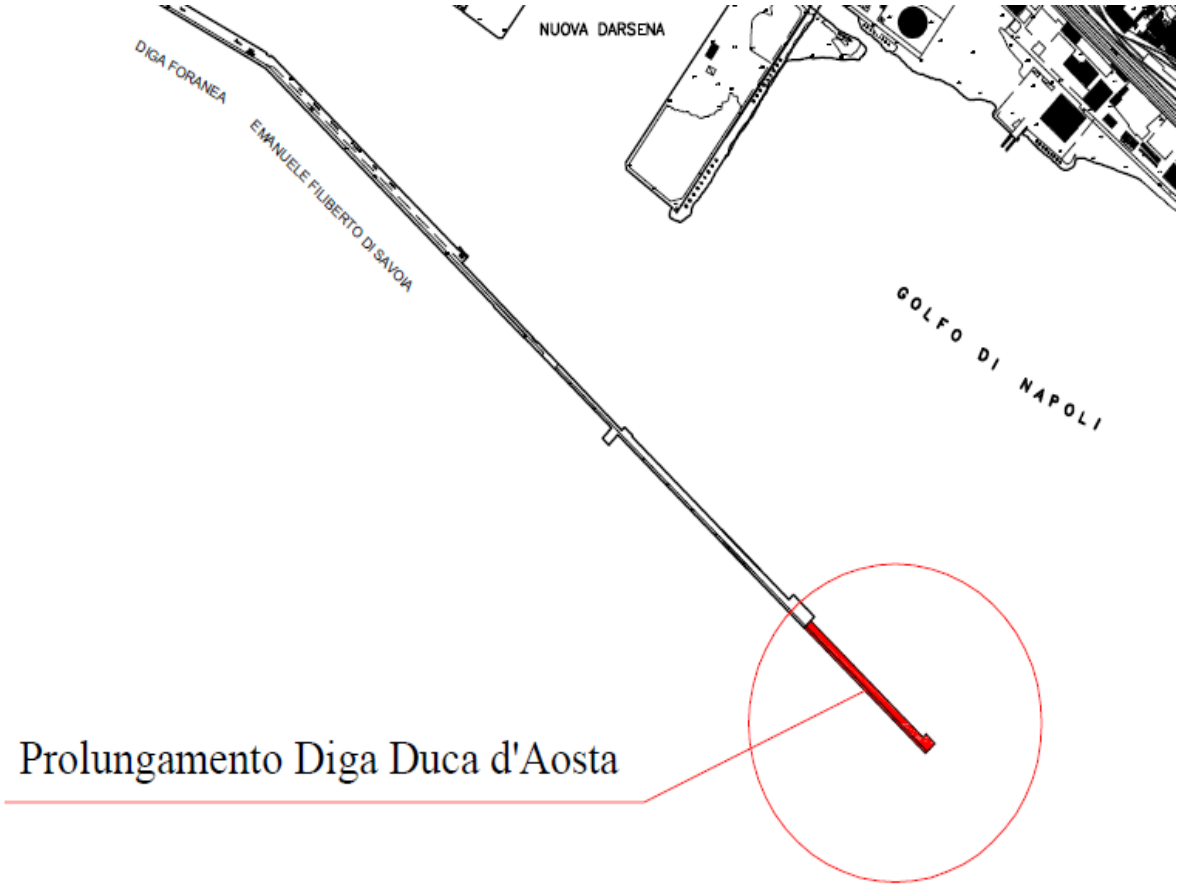
L'intervento prevede il potenziamento delle opere di difesa, con il prolungamento della diga Duca d'Aosta, in direzione est-ovest, di circa ulteriori 150 m, recependo le esigenze di espansione verso levante, migliorandone la protezione dal moto ondoso e le condizioni di sicurezza e di fruibilità del porto. Inoltre, poiché a seguito delle eccezionali mareggiate del dicembre 2020, la diga foranea del porto ha subito ingenti danni, nella parte di più remota realizzazione, costituiti da falle passanti, crollo della parte sommitale del muro paraonde e formazioni di sgrottature nella parte sommersa, il progetto in argomento, prevede opportuni interventi di rafforzamento, protezione, consolidamento e ripristino strutturale della diga, tali da garantire la sicurezza della navigazione nello specchio acqueo portuale in condizioni meteomarine avverse.

Il progetto definitivo del prolungamento prevede partendo dall'ultimo cassone I Stralcio (da realizzare per circa 105 m), un ulteriore prolungamento di circa 150 m.

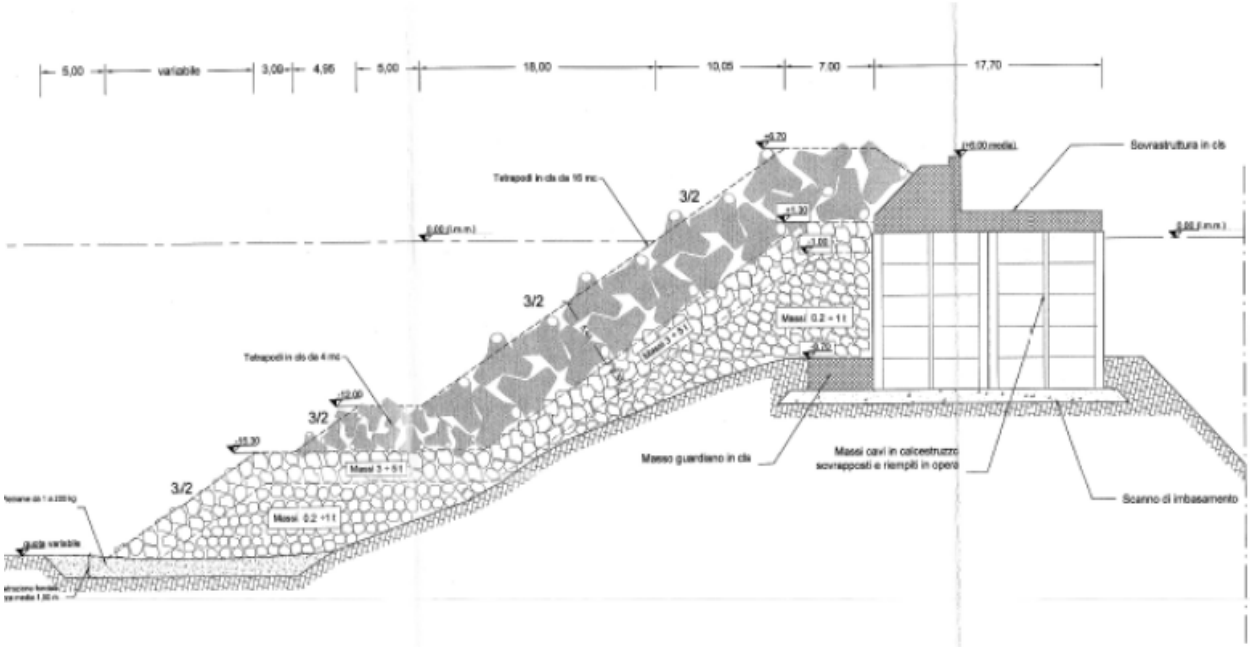
Il rafforzamento prevede per la messa in sicurezza la realizzazione di un'opera a gettata.



- Scopo del progetto è il potenziamento delle opere di difesa, con il prolungamento e rafforzamento della diga Duca d'Aosta, recependo le esigenze di espansione verso levante, migliorandone la protezione dal moto ondoso e le condizioni di sicurezza e di fruibilità del porto.



SITUAZIONE DI PROGETTO







ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

DRAGAGGIO DEL PORTO COMMERCIALE DI SALERNO E DEL CANALE DI INGRESSO – FASE 2

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Salerno**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**40,000 mln €**

I fenomeni di globalizzazione e l'evoluzione dei trasporti marittimi comportano la necessità di sostanziali adeguamenti infrastrutturali del Porto di Salerno, per consentire allo Scalo di consolidare i traffici del sistema economico dell'Europa e per garantire l'attuazione della politica dell'Unione Europea nel settore dell'intermodalità.

L'intervento di dragaggio riveste un ruolo fondamentale per il Porto di Salerno, in quanto, è strumentale a consentire l'accesso delle nuove tipologie di navi dalle maggiori dimensioni (grandi navi da crociera, portacontainers, unità ro-ro e general cargo).

Il progetto prevede un volume complessivo da scavare, con immersione in mare dei sedimenti dragati, di circa 2,48 milioni di metri cubi oltre over-dredging.

L'Adeguamento Tecnico prevede, in particolare, l'approfondimento dei fondali portuali per il raggiungimento delle seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali:

a) m –17,00 nel canale di accesso;
b) m –16,00 nel bacino di evoluzione;
c) m –15,00 all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente;
d) m –11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi.

Con i lavori di dragaggio della fase 1 (primo stralcio dell'intervento previsto dall'ATF) sono state raggiunte le seguenti batimetrie riferite al livello medio delle basse maree sizigiali:

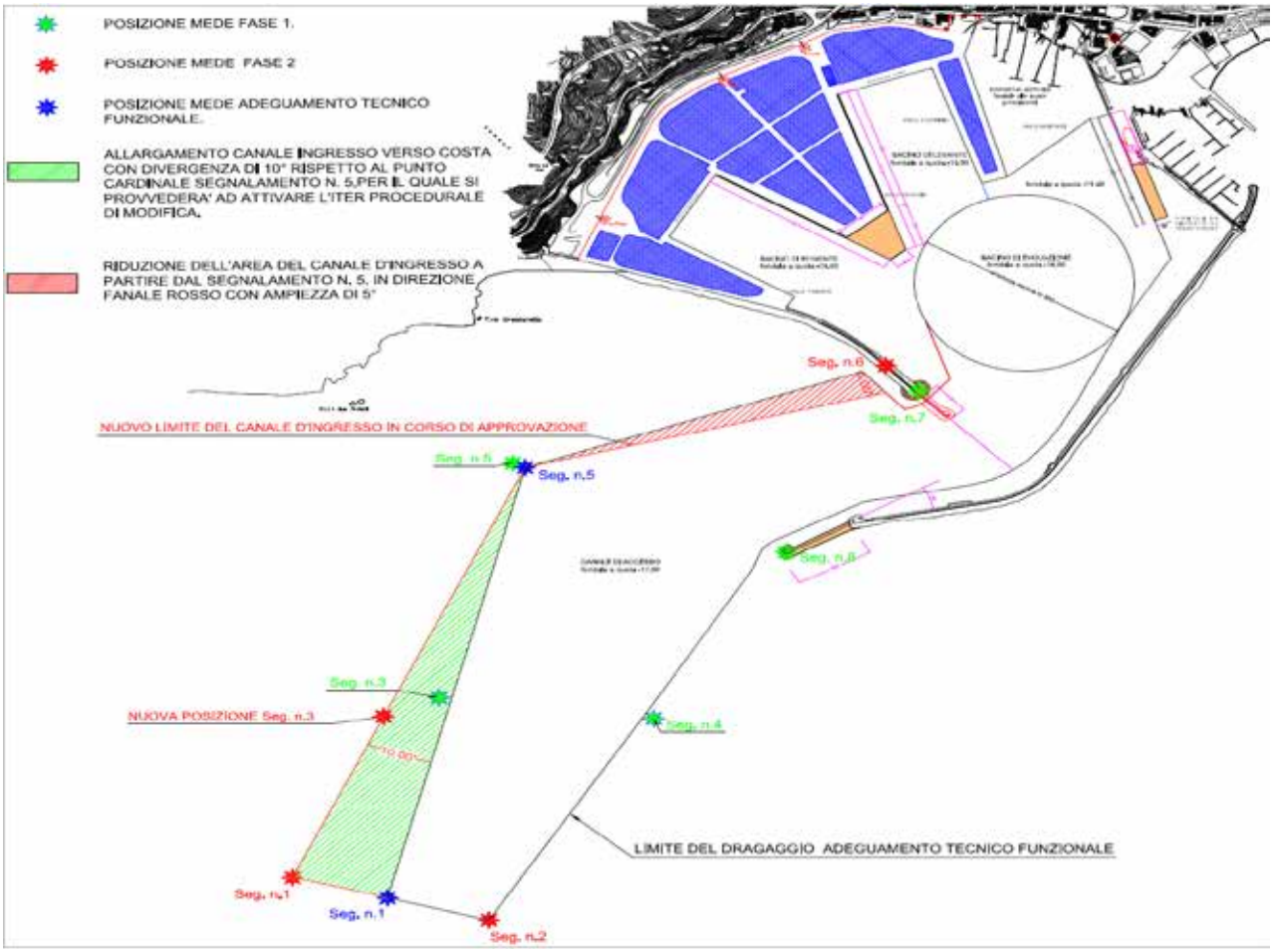
- m –14,50 nel canale di accesso;
- m –14,50 nel bacino di evoluzione;
- m –14,50 all'interno della darsena centrale;
- m –14,50 all'interno della darsena di Ponente;
- m –11,50 nei restanti specchi acquei fino alla testata del Molo 3 Gennaio ed alla linea che individua il prolungamento del Molo Manfredi.
- m – 10,00 lungo la Banchina Rossa per una fascia di m 20,00 dal ciglio banchina.
- batimetria attuale lungo le banchine non consolidate (Molo di Ponente, Molo 3 Gennaio) per una fascia di m 20,00 dal ciglio banchina.

Occorre pertanto procedere alla seconda fase del dragaggio, per il raggiungimento delle batimetrie previste dall'ATF:

a) –17,00 m l.m.b.m.s. nel canale di accesso;
b) –16,00 m l.m.b.m.s. nel bacino di evoluzione;
c) –15,00 m l.m.b.m.s. all'interno della darsena centrale e di quella di Ponente.



- L'intervento è finalizzato ad adeguare lo Scalo agli standards dimensionali delle navi che attualmente compongono la più ampia parte della flotta internazionale, le cui dimensioni - in termini di lunghezza f.t., stazza e pescaggio - appaiono incompatibili con le attuali infrastrutture del Porto di Salerno.


POSIZIONE MEDE FASE 1.
POSIZIONE MEDE FASE 2
POSIZIONE MEDE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE.
ALLARGAMENTO CANALE INGRESSO VERSO COSTA CON DIVERGENZA DI 10° RISPETTO AL PUNTO CARDINALE SEGNALAMENTO N. 5,PER IL QUALE SI PROVVEDERA' AD ATTIVARE L'ITER PROCEDURALE DI MODIFICA.
RIDUZIONE DELL'AREA DEL CANALE D'INGRESSO A PARTIRE DAL SEGNALAMENTO N. 5, IN DIREZIONE FANALE ROSSO CON AMPIEZZA DI 5°
Seg. n.6
Seg. n.7
NUOVO LIMITE DEL CANALE D'INGRESSO IN CORSO DI APPROVAZIONE
Seg. n.5
Seg. n.5
Seg. n.8
Seg. n.3
NUOVA POSIZIONE Seg. n.3
Seg. n.4
LIMITE DEL DRAGAGGIO ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE
Seg. n.1
Seg. n.1
Seg. n.2





ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

PROLUNGAMENTO DEL MOLO MANFREDI

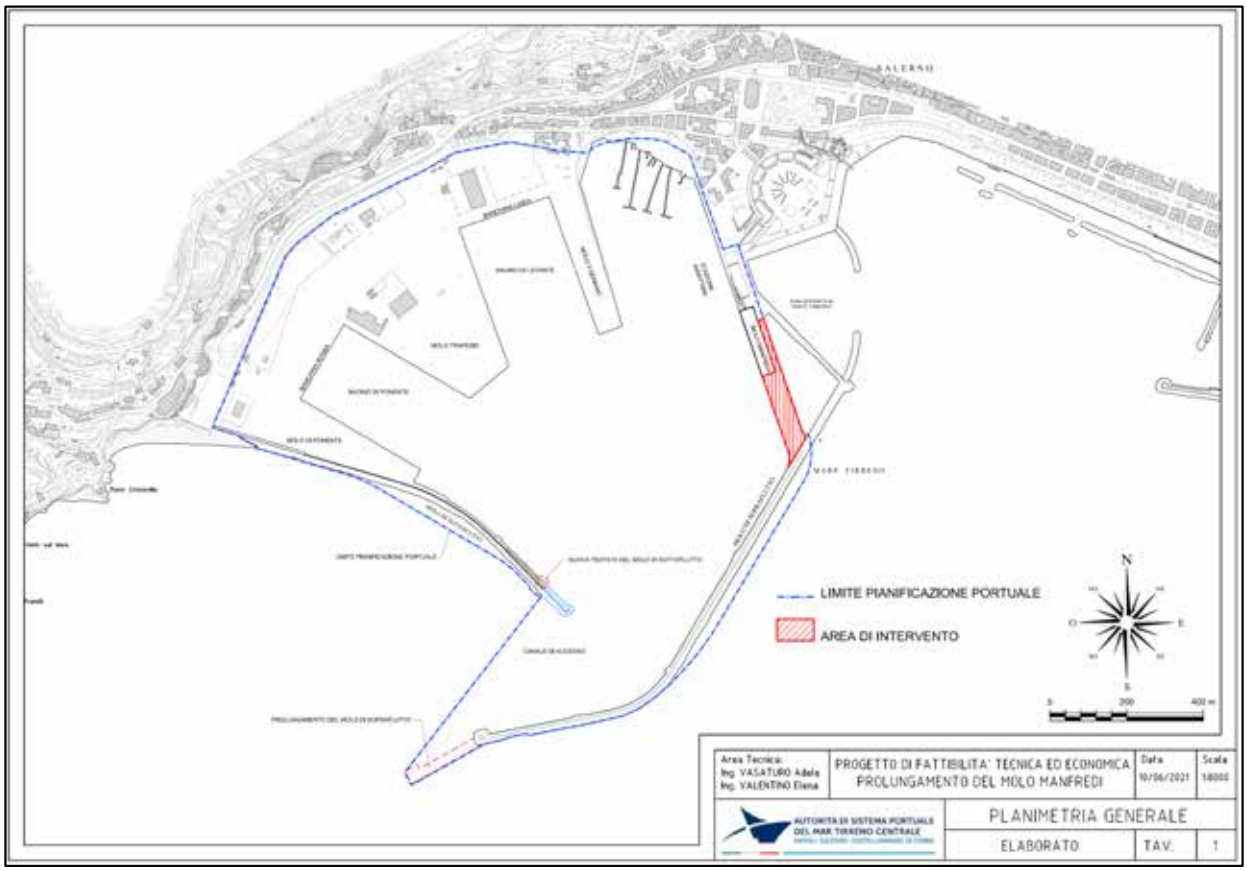
Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Salerno**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**15,000 mln €**

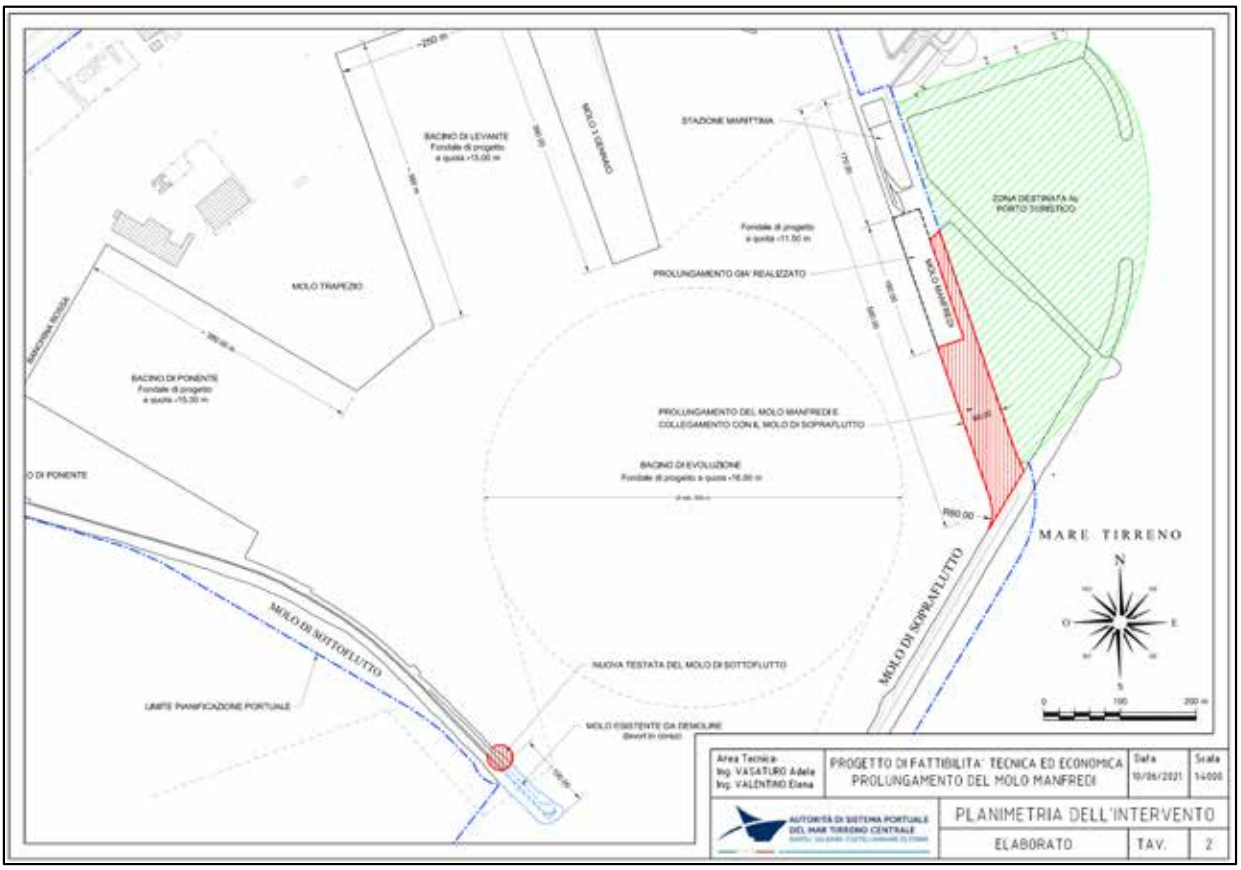
L'intervento consiste nell'ulteriore prolungamento del Molo Manfredi per circa 220 metri lineari rispetto all'attuale testata, sino alla sua intersezione con l'attuale diga foranea del Porto Commerciale di Salerno (già prefigurata in una proposta di variante al vigente PRP dell'anno 2010 ed approvata dal Comitato Portuale dell'A.P.SA nel 2014), con allargamento costante della sezione trasversale del molo stesso fino a 50 m. La superficie banchinata che se ne ricaverà sarà destinata esclusivamente al traffico crocieristico (realizzazione del nuovo "Polo Crocieristico di Salerno"), al netto di ulteriori 10 m di larghezza da destinare al futuro porto di Santa Teresa.
A lavori ultimati, l'infrastruttura di che trattasi avrà, quindi, larghezza complessiva e costante di 60 m.
L'argomentato intervento s'inserisce organicamente nel generale riassetto formale e funzionale del Molo Manfredi, i cui lavori sono attualmente in corso di realizzazione e riguardano le aree circostanti, la Stazione Marittima di Zaha Hadid e l'intero Molo Manfredi, dal varco d'ingresso, sino alla zona del fronte meridionale della Stazione Marittima stessa.

L'intervento in oggetto, pertanto, è anch'esso funzionale alla riqualificazione della corrispondente parte di waterfront cittadino: un contesto urbano-portuale che richiede un'ampia e significativa pianificazione dello sviluppo del Porto di Salerno volta alla razionalizzazione della sua parte più spiccatamente turistica.
Il PRP 2016 prevede l'infrastruttura portuale in oggetto e ne contempla il corrispondente onere economico all'interno del computo metrico estimativo sommario di tutti gli interventi previsti dal PRP medesimo.
Per effettuare detto prolungamento è stata scelta (in analogia al primo tratto di 180 m realizzato nel 2016 da questo Ente) una soluzione a "cofferdam", con paratie metalliche vincolate mutuamente tramite tiranti di ancoraggio orizzontali a barre e con riempimento, tra le paratie, costituito da materiale arido di cava selezionato. Le paratie sono composte da elementi portanti in profilati tipo "H" alternati ad elementi di tenuta con profilo cosiddetto a "Z".
Il costo dell'intervento di prolungamento del Molo Manfredi sino alla diga di sopraflutto è stato valutato dal progettista del PRP 2016 in € 25.000.000,00.



- La tendenza al gigantismo navale del traffico containers e del traffico crocieristico ha comportato e comporta la necessità di adeguare le infrastrutture portuali, soprattutto in termini di pescaggi e ormeggi, onde consentire a vettori di maggiori dimensioni di operare in condizioni di piena funzionalità e sicurezza.
- Per rispondere a tali esigenze, l'Autorità a febbraio 2010, ha predisposto una proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale, coerente con il vigente P.R.P. Tale proposta, prevede la realizzazione del prolungamento del Molo Manfredi di m 180, per realizzare un ormeggio di lunghezza complessiva pari a 350 m, idoneo all'attracco delle moderne navi da crociera.


SALERNO
MARE TIRRENO
LIMITE PIANIFICAZIONE PORTUALE
AREA DI INTERVENTO
N
O
E
S
Area Tecnica:
Ing. VASATURO Adele
Ing. VALENTINO Elena
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
PROLUNGAMENTO DEL MOLO MANFREDI
Data
10/06/2021
Scala
1:4000
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
PLANIMETRIA GENERALE
ELABORATO
TAV.
1


BACINO DI LEVANTE
Fondale di progetto a quota -15,00 m
MOLO FORANEO
STAZIONE MARITTIMA
ZONA DESTINATA AL PORTO TURISTICO
MOLO TRAPEZIO
PROLUNGAMENTO GIA' REALIZZATO
MOLO MANFREDI
BACINO DI PONENTE
Fondale di progetto a quota -15,00 m
PROLUNGAMENTO DEL MOLO MANFREDI E COLLEGAMENTO CON IL MOLO DI SOPRAFLUTTO
BACINO DI EVOLUZIONE
Fondale di progetto a quota -16,00 m
R80,00
MARE TIRRENO
MOLO DI SOPRAFLUTTO
MOLO DI SOTTOFLUTTO
NUOVA TESTATA DEL MOLO DI SOTTOFLUTTO
LIMITE PIANIFICAZIONE PORTUALE
MOLO ESISTENTE DA DEMOLIRE
N
O
E
S
Area Tecnica:
Ing. VASATURO Adele
Ing. VALENTINO Elena
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
PROLUNGAMENTO DEL MOLO MANFREDI
Data
10/06/2021
Scala
1:4000
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
PLANIMETRIA DELL'INTERVENTO
ELABORATO
TAV.
2





ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

CONSOLIDAMENTO ED ADEGUAMENTO FUNZIONALE DEL MOLO 3 GENNAIO LATO PONENTE (PP.OO. 8-9-10) E DI PARTE DEL MOLO DI PONENTE (M 150 – PP.OO. 22-23)

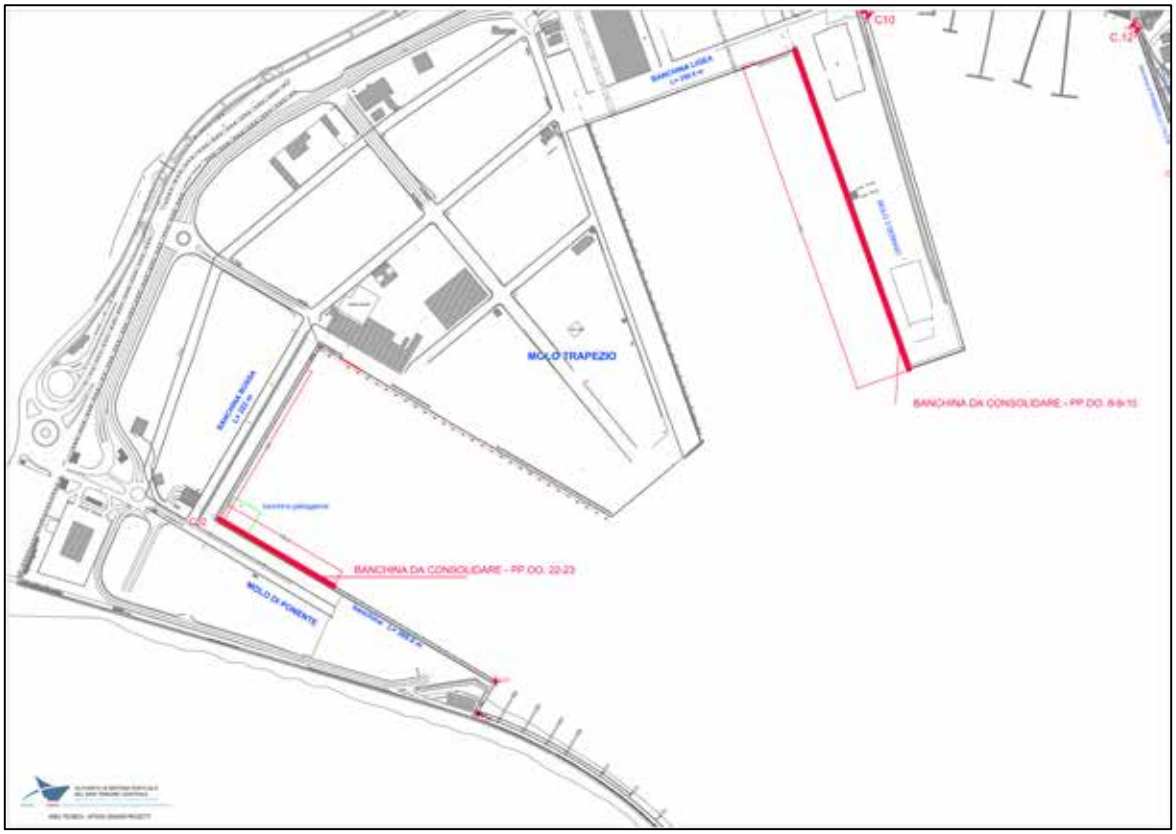
Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Salerno**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**40,000 mln €**

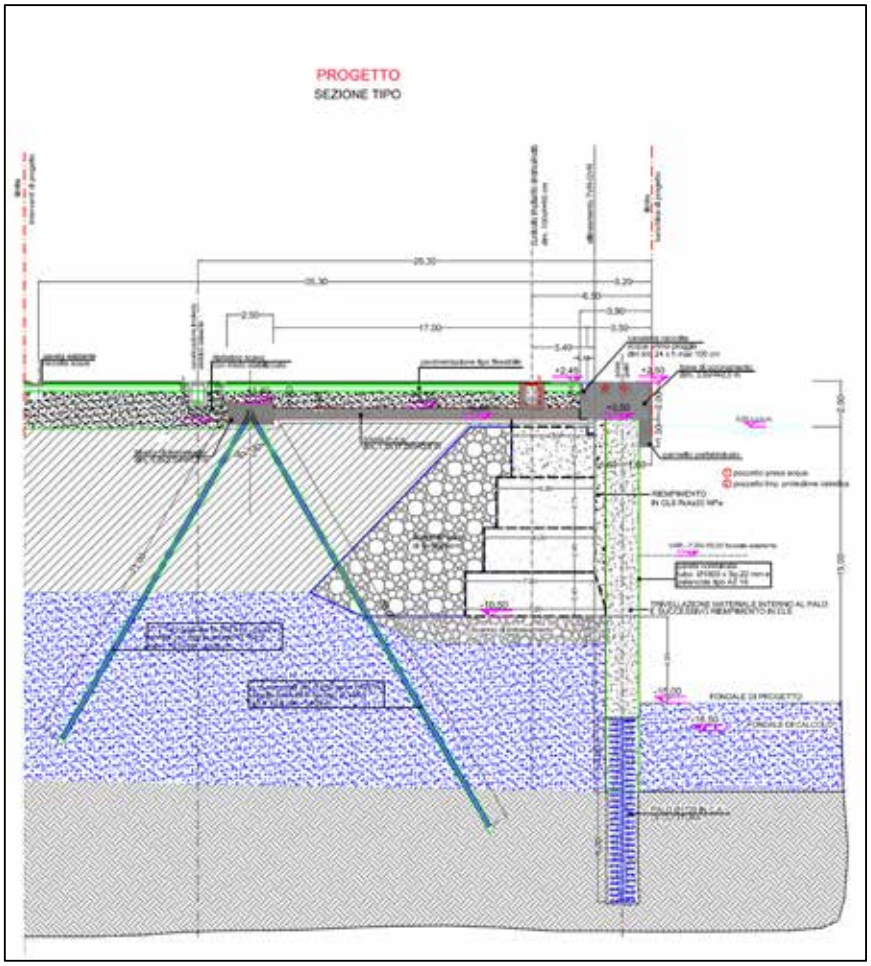
In analogia agli interventi di consolidamento già realizzati (intero Molo Trapezio, banchina Ligea, testata del Molo 3 Gennaio, testata del Molo Manfredi) le strutture di progetto previste per il consolidamento del Molo 3 Gennaio lato Ponente (lunghezza 375 m) e parte del Molo di Ponente (m 150) constano in paratie verticali, vincolate in testa con tiranti di ancoraggio, composte da pali metallici tubolari di grande diametro che realizzano gli elementi strutturali principali, alternati a palancole metalliche con profilo a forma di "zeta" con cui si ottiene la chiusura tra gli elementi principali. Nella parte sommitale della paratia si prevede la realizzazione di una robusta trave di correa in conglomerato cementizio armato sulla quale vengono ubicate una serie di predisposizioni impiantistiche e classici arredi di banchina quali: bitte di ormeggio, parabordi e scalette di risalita alla marinara. L'intervento comprende tutti gli impianti tecnologici necessari alla fruizione in perfetta sicurezza della nuova infrastruttura ossia gli impianti di protezione catodica, di monitoraggio, di raccolta e regimentazione delle acque piovane, oltre al trattamento delle acque di prima pioggia provenienti dai piazzali di banchina. L'intervento di consolidamento proposto persegue le seguenti finalità:

- Riempire le eventuali sgrottature presenti, in modo da ripristinare l'uniformità delle sollecitazioni sui terreni di fondazione;
- Consolidare i terreni di imposta dei muri di sponda, consentendo quindi il trasferimento dei carichi e sovraccarichi indotti dalle banchine ad un volume di terreno più profondo di quello attuale, in modo da adeguare le banchine alle vigenti norme sismiche ed ai maggiori carichi conseguenti all'incremento dei traffici portuali;
- Eliminare per il futuro il problema dello scalzamento al piede delle banchine;
- Consentire, in condizioni di sicurezza, il programmato approfondimento dei fondali;
- Eliminare il problema del dilavamento del terrapieno che fuoriesce attraverso le fessure presenti tra i massi costituenti i muri di sponda.



- Il traffico navale, sia commerciale che turistico, risulta attualmente molto sostenuto e si prevede che sia destinato ad intensificarsi nei prossimi anni. Inoltre l'evoluzione dei trasporti marittimi comporta la necessità nel prossimo futuro di dover consentire l'ingresso, il transito e l'attracco in sicurezza anche a navi con dimensioni e pescaggio maggiore di quello delle navi che attualmente fanno scalo a Salerno.
- Al fine di garantire lo sviluppo dei traffici, è stato predisposto un piano progressivo di interventi in grado di consentire sia il consolidamento statico e l'adeguamento funzionale delle banchine, sia la possibilità di procedere all'approfondimento dei fondali.


C10
C12
BANCHINA LUNGA
MOLO TRAPEZIO
BANCHINA DA CONSOLIDARE - PP.OO. 8-9-10
C02
BANCHINA DA CONSOLIDARE - PP.OO. 22-23
MOLO DI PONENTE


PROGETTO
SEZIONE TIPO





AUMENTO SELETTIVO DELLA CAPACITÀ PORTUALE

PORTO DI NAPOLI – AMPLIAMENTO E COMPLETAMENTO DELLA DARSENA DI LEVANTE

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Napoli**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**20,000 mln €**

L'intervento consiste nel ripristino di una parte della cassa di colmata di Vigliena realizzata dal Commissario di Governo per l'Emergenza Bonifiche a est del molo di Levante nel Porto di Napoli, danneggiata da una mareggiata verificatasi nella prima decade di Marzo 2010. L'evento eccezionale si è protratto per alcuni giorni provocando il danneggiamento del palancolato di chiusura della vasca che avrebbe dovuto contenere i fanghi derivanti dal dragaggio dei fondali del porto. Le aree della cassa di Vigliena erano destinate originariamente a servizio di Porto Fiorito (porto turistico). Nel 2018, a seguito della revoca formale della concessione per la realizzazione di Porto Fiorito, l'AdSP ha ritenuto di prevedere una espansione commerciale a levante del porto in luogo di quella turistica, destinando quindi le aree della cassa di Vigliena al completamento della Darsena di Levante quale terminal container. Le maggiori aree della cassa di Vigliena contribuiranno ad incrementare i traffici commerciali e a rendere più efficiente il terminal della Darsena di Levante riducendo l'impatto ambientale in conseguenza della più razionale movimentazione dei container all'interno del terminal stesso. L'ampliamento consente di disporre anche di una idonea area per stoccare, nella cassa di colmata, i materiali derivanti dalla bonifica del sito di Bagnoli. La revisione progettuale tiene conto dell'esistenza del cosiddetto "Sporgente est" realizzato nell'ambito dei lavori della Darsena di Levante ultimati nel 2017, nonché della necessità di eseguire ulteriori attività di dragaggio nelle aree portuali con conseguente refluimento in cassa.
Il ripristino della cassa di Vigliena rappresenta una prima fase del più ampio progetto di ampliamento del porto di Napoli verso levante.



- Il progetto riguarda il ripristino della cassa di colmata realizzata a levante del porto di Napoli in località Vigliena e parzialmente danneggiata da un'eccezionale mareggiata nel 2010, nonché l'escavo di una parte dei fondali del Porto di Napoli con il conseguente refluimento in cassa nonchè la realizzazione dello strato di fondazione del piazzale a completamento della stessa. Il ripristino della cassa di Vigliena rappresenta una prima fase del più ampio progetto di ampliamento del porto di Napoli verso levante.


AREA DI INTERVENTO





ULTIMO/PENULTIMO MIGLIO FERROVIARIO/STRADALE

PORTO DI NAPOLI – RIASSETTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO E DELLA RETE VIARIA PORTUALE

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Napoli**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**20,000 mln €**

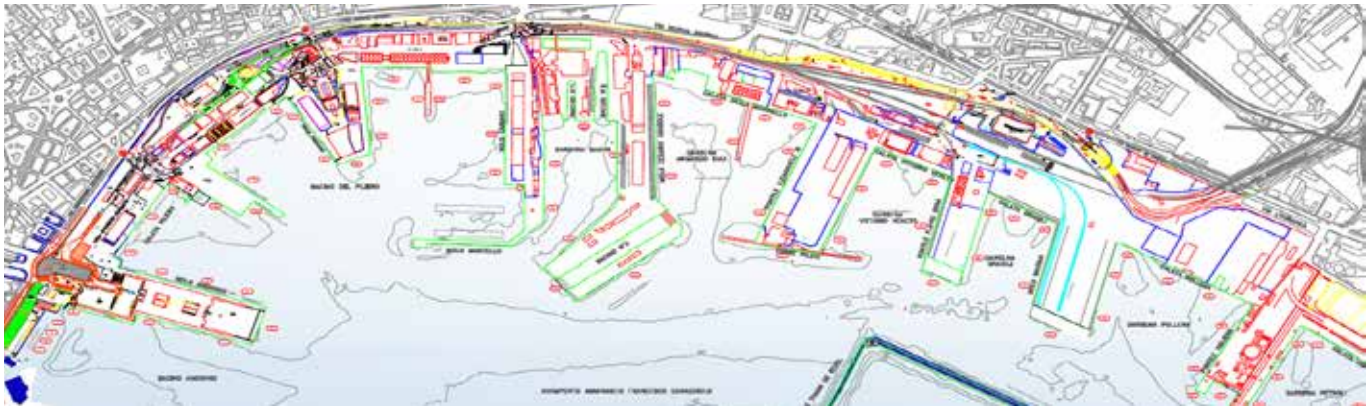
Il progetto mira a potenziare i collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio a servizio delle infrastrutture portuali esistenti e di quelle in fase di realizzazione. Con l'ultimazione e la messa in esercizio del nuovo terminal contenitori alla Darsena di Levante, si prevede di incrementare il volume di traffico contenitori del Porto di Napoli dagli attuali 700.000 TEU a 1.000.000 TEU a regime. Pertanto, risulta necessario programmare interventi di miglioramento e potenziamento sia della viabilità che della rete ferroviaria esistente oltre alla realizzazione del nuovo collegamento stradale con la Darsena di Levante oggetto di altro appalto. Si prevede di intervenire sul piazzale ferroviario potenziandone la funzionalità e contestuale ripavimentazione per realizzare aree con funzione di "buffering" dedicate al pre-accumulo del trasporto containers su gomma diretti verso i terminal commerciali.

Si prevede, inoltre, di creare nuovi varchi in uscita dalle aree doganali per ridurre puntualmente i flussi e facilitare il controllo con sistemi di ultima generazione, mediante la realizzazione di opere impiantistiche consequenziali (raccolta delle acque, elettriche e illuminazione). Nel complesso sono previsti due macrointerventi:

1) la bonifica infrastrutturale dei principali assi di collegamento interni utilizzati per il trasporto su gomma nelle movimentazioni interne del porto;
2) Il ripristino e l'efficientamento del sistema ferroviario al fine di incrementare gli scambi intermodali tra la rete stradale portuale e la rete ferroviaria nazionale. Inoltre, gli interventi previsti comportano un sicuro beneficio anche dal punto di vista ambientale (riduzione delle emissioni di rumore e gas di scarico).



- Scopo del progetto è la realizzazione di interventi funzionali alla gestione dei flussi merci in ingresso ed in uscita all'area doganale del Porto di Napoli. Gli obiettivi principali del progetto sono rappresentati dall'abbattimento dei tempi doganali per i flussi su gomma oltre ad un incremento delle caratteristiche di multimodalità legate ad un aumento degli scambi su ferro. Inoltre, gli interventi previsti comportano un sicuro beneficio anche dal punto di vista ambientale (riduzione delle emissioni di rumore e gas di scarico).







ULTIMO/PENULTIMO MIGLIO FERROVIARIO/STRADALE

REALIZZAZIONE DEL 2° LOTTO DEL 1° STRALCIO DELL'INTERVENTO "PORTA OVEST" DI SALERNO. INTEGRAZIONE DEL FINANZIAMENTO

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Salerno**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**10,000 mln €**

L'intervento nel complesso è finalizzato a risolvere le criticità causate dalla promiscuità del traffico commerciale da e per il porto che si incrocia con quello urbano in entrata e in uscita dalla città di Salerno o in direzione della Costiera Amalfitana, prestando particolare attenzione alla creazione di una efficace connessione del Porto con l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e Salerno-Napoli.

La tipologia dei veicoli in transito (autoarticolati, autosnodati, ecc.), connessa con le caratteristiche geometriche e funzionali delle strade e dei nodi di connessione con la SS 18 e con l'autostrada A3 (bassi raggi di curvatura, limitate corsie di accumulo, forti pendenze, ecc.), dà luogo a livelli di servizio insostenibili da parte dell'utenza, con notevoli ripercussioni sia sulla circolazione (elevati tempi di transito, code di notevoli lunghezze in corrispondenza degli incroci con rigurgiti verso monte, forti pendenze, unica corsia per senso di marcia, scarse condizioni di sicurezza e numerosi incidenti stradali, ecc.), sia sull'ambiente (inquinamento acustico ed atmosferico, consumi di carburante, ecc.) L'intervento è dunque finalizzato a:

- realizzazione di un più efficiente, funzionale e sicuro collegamento del porto (via Ligea) con lo svincolo autostradale (zona Cernicchiara), prevalentemente in galleria, distinto da quello per il collegamento della parte alta del centro storico della città e della Costiera Amalfitana,
- riqualificazione urbanistica e ambientale della viabilità urbana, sgravandola dai carichi di traffico di attraversamento (flussi provenienti dal porto e diretti all'autostrada A3 e viceversa),
- risoluzione di criticità puntuali (nodi di traffico e colli di bottiglia),
- realizzazione degli interventi senza interruzione dell'esercizio delle infrastrutture esistenti,
- favorire lo sviluppo economico del territorio ed incrementare il livello occupazionale.

A causa delle complesse vicende che hanno caratterizzato l'appalto, le somme a disposizione del quadro economico del progetto sono divenute insufficienti per far fronte alle maggiori spese dovute alla prima variante, alle verifiche, accertamenti ed indagini (monitoraggi), consulenze e supporti al RUP, maggiori costi legati alla redazione della seconda perizia di variante, maggiore costo attività della commissione di collaudo, nomina Collegio Consultivo Tecnico ed eventuali accordi bonari.

Pertanto, occorre una integrazione del finanziamento al fine di adeguare le somme a disposizione del quadro economico del progetto appaltato alle nuove esigenze.

STATO DEL PROGETTO: Progetto appaltato in corso di esecuzione

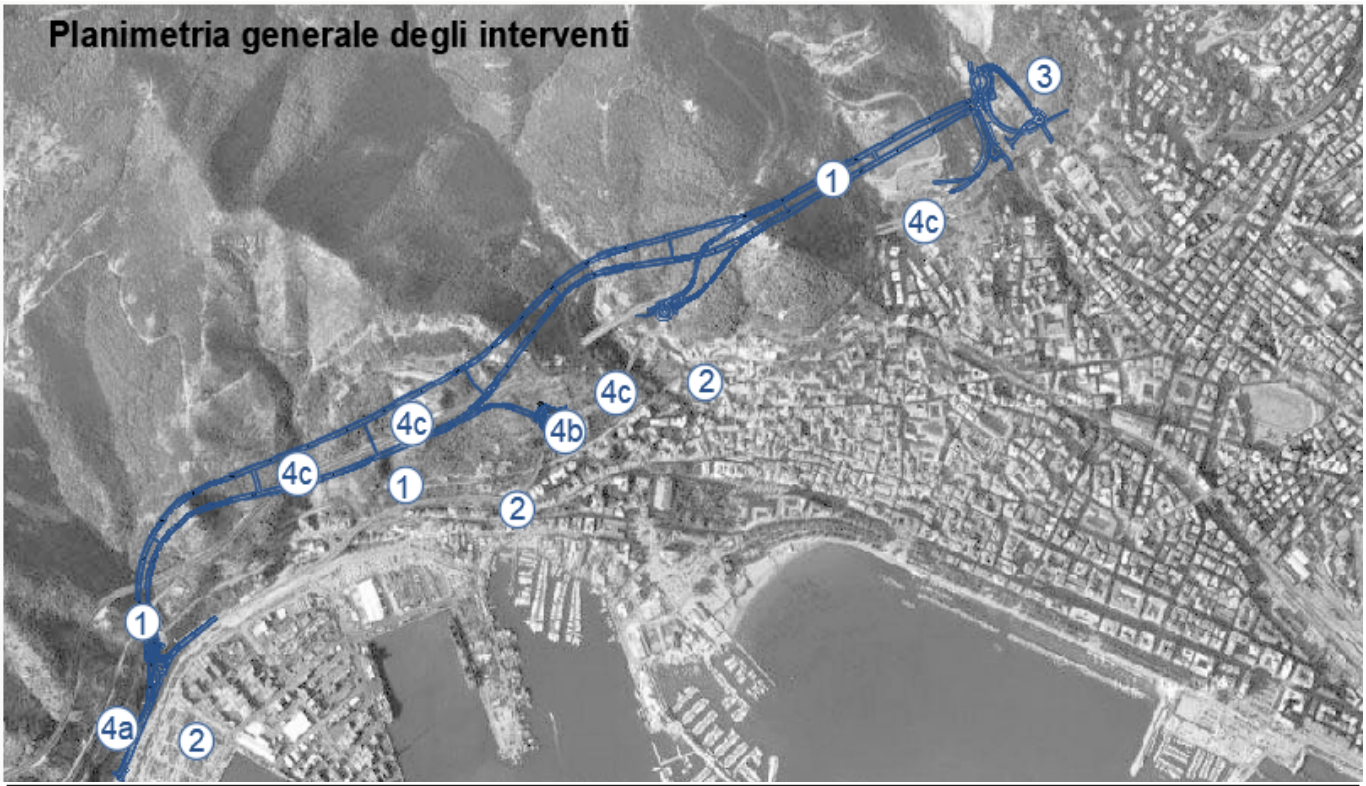
Importo complessivo Quadro economico progetto di variante 147.600.000,00

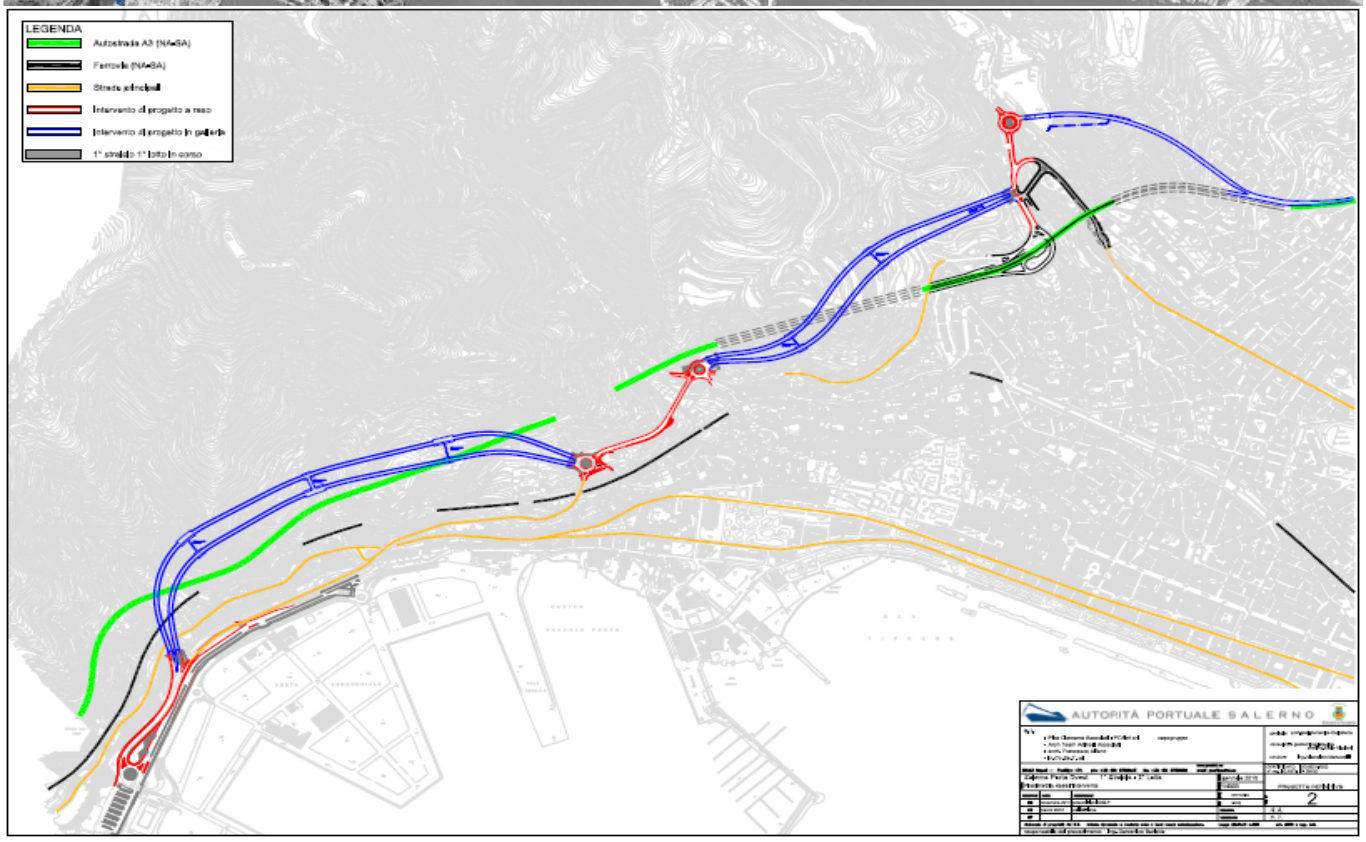
Finanziamenti:

L'importo totale dello stralcio n.1 pari ad € 147.600.000,00 risulta finanziato con fondi PON Reti e Mobilità 2007-2013, 2014-2020 e fondi PAC – Piano di Azione Coesione) e per € 1.000.000,00 con fondi propri di questa AdSP.

RISULTATI ATTESI

- L'intervento nel complesso è finalizzato a risolvere le criticità causate dalla promiscuità del traffico commerciale da e per il porto che si incrocia con quello urbano in entrata e in uscita dalla città di Salerno o in direzione della costiera amalfitana, prestando particolare attenzione alla creazione di una efficace connessione del Porto con l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e Salerno-Napoli.









ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (COLD IRONING)

PORTO DI NAPOLI - COLD IRONING

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Napoli**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**25,000 mln €**

L'area portuale di Napoli è fortemente integrata all'interno del tessuto urbano della città. È noto che il trasporto marittimo rappresenti uno dei settori più inquinanti. Le emissioni di una nave da crociera ormeggiata, oltre all'anidride carbonica che presenta un rischio ambientale su scala globale consistono anche in altre emissioni che presentano, invece, effetti locali sulla qualità dell'aria. Oltre agli inquinanti della nave, i generatori di bordo, costituiti da grandi motori a combustione interna, producono rumore e vibrazioni.

I sistemi di elettrificazione delle banchine (Cold Ironing) rappresentano il sistema che consente a una nave ormeggiata in porto di spegnere i motori e connettersi ad una fonte di energia elettrica in banchina, riducendo dunque inquinamento ambientale e acustico. Questa soluzione garantisce continuità nell'erogazione dei servizi a bordo, con abbattimento di emissioni inquinanti, o addirittura azzeramento qualora il sistema sia totalmente alimentato da fonti rinnovabili.

Grazie all'elettrificazione delle banchine, infatti, è possibile alimentare i servizi di bordo da terra, tramite un collegamento elettrico, mantenendo i generatori ausiliari delle navi inattivi durante l'intera sosta in porto. In questo modo si risolvono i problemi legati all'inquinamento sonoro, alle vibrazioni e si ottiene un forte abbattimento dell'emissione dei principali agenti inquinanti.

L'intervento previsto nel Porto di Napoli contempla la fornitura di energia su 2 punti di attracco nell'area di ormeggio delle navi da crociera.

La potenza complessiva stimata è pari a 30 MWA (2*15MWA).



- Scopo del progetto è quello di creare un sistema di elettrificazione delle banchine (Cold Ironing) con il quale alimentare i servizi di bordo delle navi da terra mantenendo inattivi i generatori delle navi durante la sosta in porto.
- In virtù della configurazione del porto di Napoli fortemente integrato con la città, ciò consentirà un forte abbattimento dell'emissione dei principali inquinanti ambientali ed acustici con un conseguente beneficio per la città.


FABBISOGNO ENERGETICO PORTO DI NAPOLI





ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE (COLD IRONING)

COLD IRONING SMART GREEN PORT SALERNO

Autorità di Sistema Portuale	**Mar Tirreno Centrale**
Porti	**Salerno**
Missione	**M3C2**
Fonte Finanziamento	**PNC**
Importo Finanziamento	**15,000 mln €**

Il porto di Salerno è compreso nella rete centrale TEN-T di cui all'allegato II del Reg. UE 1315/13 per la loro rilevanza a livello nazionale ed internazionale nel settore del traporto marittimo, dei collegamenti stradali e ferroviari nonché aeroportuali.
Sulla scorta degli impegni assunti in sede europea e della sempre maggiore attenzione alla sostenibilità delle attività economiche, la riforma del Sistema Portuale Italiano, che ha l'obiettivo primario di migliorare la competitività, sta indirizzando il settore verso la ricerca di soluzioni che rendano meno impattanti le attività nelle aree portuali, individuando nel miglioramento ambientale uno dei fattori di competitività dei porti.
Ai fini dell'implementazione delle infrastrutture necessarie a funzionalizzare le banchine con i presidi per il Cold Ironing è previsto che vengano realizzati:

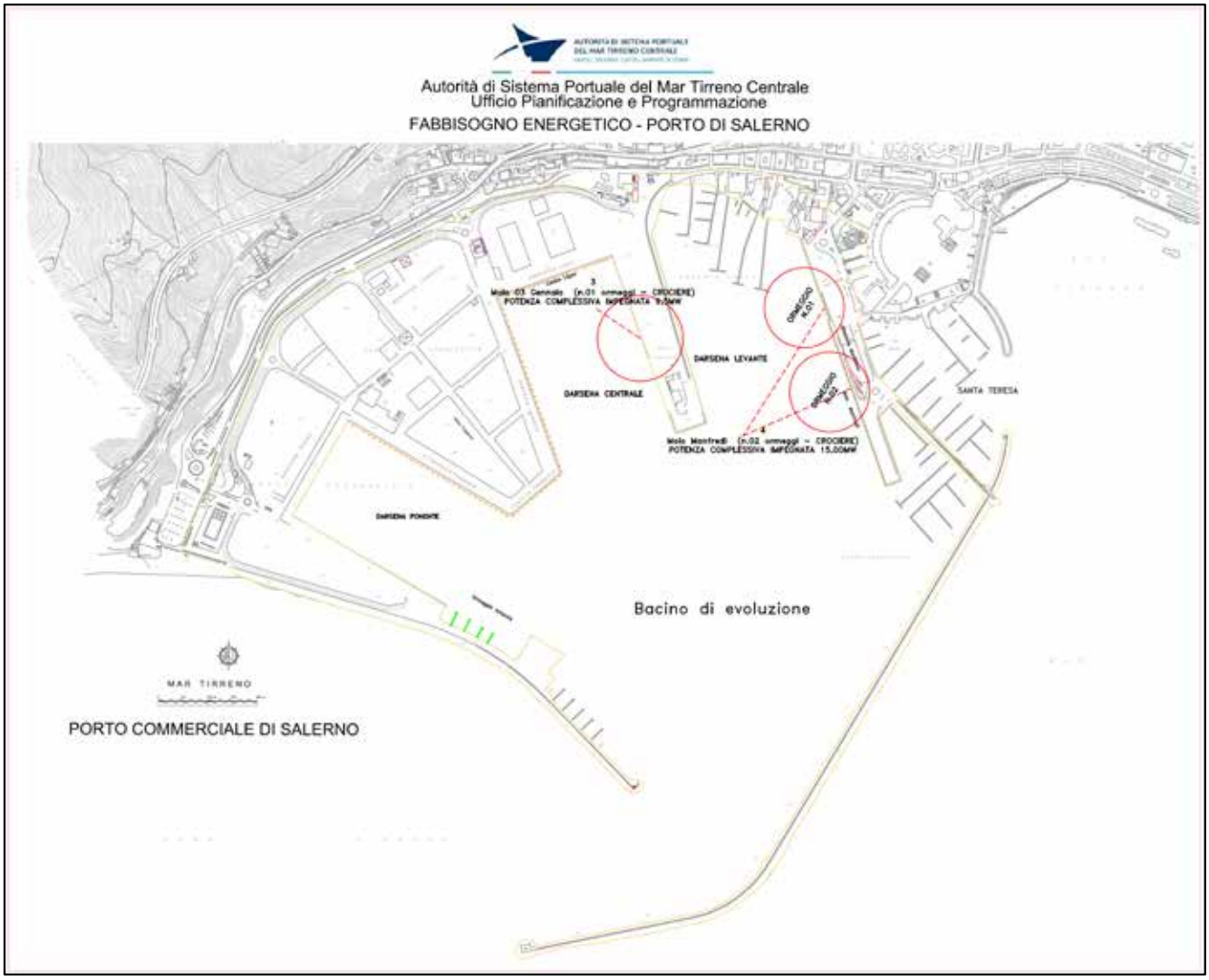
- un nuovo elettrodotto dalla cabina primaria ad Alta Tensione "Salerno Porto", ubicata a via Ligea, ad una nuova cabina in Media Tensione, che sarà posizionata in zona baricentrica del porto;
- la suddetta nuova cabina.

Il manufatto dovrà contenere:

- le apparecchiature a cui si attesteranno i circuiti di alimentazione primaria MT 20 kV provenienti dalla cabina primaria, i trasformatori riduttori di tensione, i dispositivi in MT per la protezione e distribuzione dei circuiti;
- le terminazioni di banchina a 6,6 kV e 11 kV, situate in almeno due punti per ogni banchina del porto di Salerno;
- un parco di apparecchiature mobili di prossimità per l'adattamento della tensione/frequenza e per il raggiungimento del sistema di connessione a bordo nave;
- un sistema di supervisione e telecontrollo, incluso il dispacciamento con soluzioni di contabilizzazione dei flussi di energia.



- L'ADSP è promotrice, insieme al Comune di Salerno, all'Università degli Studi di Salerno, TERNA S.p.A. ed E-Distribuzione di un protocollo d'intesa per la realizzazione di un collegamento a 220 kV tra la città e la rete di trasporto nazionale ad alta tensione, per alimentare una costruenda Cabina Primaria (CP) di E-Distribuzione in prossimità dell'area portuale di Salerno.
- L'opera consta nella realizzazione di un doppio circuito a 220 kV per alimentare in entra-esci la CP in modo da garantire continuità di esercizio anche nel caso di guasti su uno dei circuiti di alimentazione. La CP avrà una potenza installata di 126 MVA (2 trasformatori da 63 MVA) e servirà il porto di Salerno, l'area portuale e la città.


Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale
Ufficio Pianificazione e Programmazione
FABBISOGNO ENERGETICO - PORTO DI SALERNO
DARSENA LEVANTE
DARSENA CENTRALE
SANTA TERESA
DARSENA PONENTE
Bacino di evoluzione
MAR TIRRENO
PORTO COMMERCIALE DI SALERNO