



*Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,  
Portoferraio, Rio Marina,  
Cavo, Capraia Isola

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE



Porti di Livorno, Piombino,  
Capraia Isola, Portoferraio,  
Rio Marina, Cavo



## ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALI

### PORTO DI PORTOFERRAIO

Pag. 1 | 6

Sede Centrale :  
Scali Rosciano, 6  
57123 Livorno, Italia  
+39 0586 249411

Uffici di Piombino :  
Piazzale Premuda 6/a  
57025 Piombino, (LI)  
+39 0565 229210

C.F. 92130540492  
P.I. 01884020494  
adsp@pec.portialtotirreno.it  
www.portialtotirreno.it





*Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,  
Portoferraio, Rio Marina,  
Cavo, Capraia Isola

## Sommario

1. Premessa .....	3
2. Descrizione degli Interventi.....	5
3. Non contrasto con gli strumenti urbanistici.....	6
4. Previsione di Spesa .....	6
5. Contenuti elaborati redatti a corredo della proposta .....	6



*Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,  
Portoferraio, Rio Marina,  
Cavo, Capraia Isola

## 1. Premessa

L'entrata in vigore del Decreto 7 Luglio 1999 pubblicato sulla G.U. del 17 Luglio 1999, ha esteso, a partire dalla data del 1° gennaio 2000, la circoscrizione territoriale di questa Autorità di Sistema Portuale anche al Porto di Portoferraio.

Nell'ambito di tali nuove competenze, allo scopo di conoscere l'attuale situazione del suddetto scalo e al fine di poter programmare le opere e i lavori da eseguire, era stato possibile rilevare che il P.R.P. vigente risaliva al lontano 1959. Tale P.R.P. aveva subito nel corso degli anni alcune revisioni tra cui in ultimo la variante parziale approvata con Decreto Interministeriale n° 4300 in data 12 Febbraio 1968, la quale prevedeva, fra le varie modifiche per il riordino dell'ambito portuale, un avanzamento dell'intero filo banchina della Calata Italia, sia per la parte compresa tra il Pontile Massimo e il Pontile n° 3 e sia per quella compresa tra il Pontile Massimo e il piazzale di imbarco del Molo Alto Fondale, il tutto nell'intento di evitare la promiscuità a livello viario tra i traffici dei veicoli in sbarco e/o imbarco dalle navi traghetto e i traffici cittadini, prendendo come dato a conforto di tale tesi, il notevole aumento dei traffici turistici dal 1959 al 1967, nonché le modifiche apportate alla viabilità esistente a seguito dell'attuazione del nuovo P.R.G. dell'epoca del Comune di Portoferraio.

Le opere sopra citate, che si rendevano necessarie nell'immediato susseguirsi dell'approvazione della variante al P.R.P. erano fondate sul fatto che le stesse nel 1967 risultavano le minime indispensabili per sopperire ad un traffico di autoveicoli in imbarco e sbarco di circa 400.000 unità annue, mentre nel 1999, con un traffico di veicoli in imbarco/sbarco di circa 750.000 unità, risultava quantomeno insostenibile. In seguito a tali considerazioni questa Autorità predispose nell'anno 2000 un primo adeguamento tecnico funzionale relativo alla rimodulazione dei due piani di calata in questione ed al prolungamento del Pontile G. Massimo, al fine di proporre una realizzazione di opere di grande infrastrutturazione quantomeno più adeguate alle esigenze del momento.

Quindi, furono attivate tutte le procedure volte ad ottenere l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale in questione, il quale fu approvato definitivamente con voto n. 181 del 3 Maggio 2000 da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Sulla base dell'Adeguamento Tecnico Funzionale di cui sopra questa Autorità aveva provveduto ad appaltare i lavori relativi al 1° banchinamento del piano di calata tra il Pontile G. Massimo e il Pontile n. 3 lato Nord (denominata in seguito banchina Vecchi Alti Forni) e i lavori relativi alla ristrutturazione e prolungamento

P a g . 3 | 6

Sede Centrale :  
Scali Rosciano, 6  
57123 Livorno, Italia  
+39 0586 249411

Uffici di Piombino :  
Piazzale Premuda 6/a  
57025 Piombino, (LI)  
+39 0565 229210

C.F. 92130540492  
P.I. 01884020494  
adsp@pec.portialtotirreno.it  
www.portialtotirreno.it





*Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,  
Portoferraio, Rio Marina,  
Cavo, Capraia Isola

dello stesso Pontile G. Massimo entrambi completati.

Per quanto riguarda invece il 2° banchinamento del piano di calata previsto nell'ATF del 2000 lo stesso fu oggetto di un'attenta valutazione in fase progettuale preliminare e dalla quale scaturirono le seguenti considerazioni:

- nella predisposizione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale precedente era stata valutata la necessità di ampliare quest'ultima banchina al fine di dotare il porto di piazzali di imbarco adeguati ai traffici di veicoli in imbarco/sbarco, che rispetto al 1967 erano aumentati da 400.000 unità fino a 750.000 unità nell'anno 1999;
- rispetto alla data di redazione dell'ATF del 2000 nell'anno 2007 i traffici di veicoli in imbarco/sbarco si attestavano ad oltre 840.000 unità

Sulla base di tali considerazioni fu pertanto redatto ed approvato favorevolmente dal C.S.LL.PP. con voto n. 209 del 29 marzo 2007 un nuovo A.T.F. n.2 nel quale era stato previsto quanto segue:

- una revisione del filo banchina del piano di calata impostato precedentemente alla quota esistente della Calata Italia (+ 1,00 mt.), prevedendo una linea congiungente ideale parallela alla calata esistente, ad una distanza di circa 32 mt. dalla stessa. Con questa modifica, oltre ad aumentare il filo banchina da 127 mt. a 150 mt. ed a garantire un fondale di minimo 5 mt., si aumentava la superficie del piazzale di imbarco dai 3.200 mq precedenti a circa mq. 4.250, indispensabili per dividere il traffico cittadino da quello portuale;
- il prolungamento del Pontile n° 1 di circa 22,5 mt., da realizzare con la stessa tipologia strutturale del pontile esistente, in modo di ottenere due accosti utili di almeno 125 mt. su ogni lato, lunghezza peraltro già esistente su entrambi i lati dell'adiacente Pontile n. 3 ed in fase di avanzata realizzazione per il Pontile G. Massimo, ed in grado pertanto di garantire l'ormeggio in sicurezza dei traghetti facenti scalo nel porto e le cui caratteristiche sia di tonnellaggio che di lunghezza dal 1959 al 2007 risultavano aumentate notevolmente (lunghezza minima Mn/Traghetto circa 100 mt.).

Sulla base dell'ATF n.2 di cui sopra questa Autorità aveva provveduto pertanto ad appaltare i lavori relativi al banchinamento del piano di calata tra il Pontile Massimo lato Nord e il piazzale di imbarco della banchina Alto Fondale (alla data odierna completati e denominata banchina Elbani nel Mondo) mentre i lavori relativi al prolungamento del Pontile n°1 non sono ancora stati realizzati.

Alla data odierna i traffici di veicoli in imbarco/sbarco si sono attestati globalmente sulla cifra di circa 840.000 unità in transito ma la difficoltà e la pericolosità degli sbarchi si è intensificata in virtù del fatto che i traghetti di oggi sono sempre più grandi e quindi necessitano di imbarcare/sbarcare ad ogni attracco un maggior



numero di passeggeri e di mezzi nello stesso tempo comunque previsto con i traghetti precedenti di dimensioni ridotte. Questo ha reso necessario provare ad ottimizzare gli spazi dei piazzali esistenti in prossimità delle banchine in modo da non intralciare la viabilità cittadina che soprattutto in estate risulta molto congestionata. Le dimensioni dei nuovi traghetti, la cui lunghezza va dai 110 m ai 170 m, ha evidenziato comunque l'inadeguatezza della banchina Alto Fondale, la cui lunghezza utile essendo di circa 117 mt. risulta insufficiente ad accogliere le nuove flotte che solitamente fanno scalo in Porto.

Tutto ciò premesso, questa Autorità di Sistema Portuale ha ritenuto indispensabile effettuare un'attenta analisi sulle opere necessarie nel prossimo futuro nel Porto di Portoferraio, individuando una soluzione che rende fondamentale definire un nuovo adeguamento tecnico funzionale al P.R.P. vigente, con la realizzazione delle opere di seguito descritti

## **2. Descrizione degli Interventi**

### *1. Prolungamento della banchina Alto Fondale*

Premesso che la banchina Alto Fondale è l'unico ormeggio disponibile, con fondale e lunghezza sufficienti per l'accosto dei nuovi traghetti di lunghezza fino a 170 m nel porto di Portoferraio, è da rilevare l'esigenza del prolungamento della banchina stessa che con l'adeguamento tecnico funzionale proposto sarebbe prolungata di circa mt. 64, creando così un accosto con una lunghezza finale di banchina di circa 180 mt contro gli attuali 116 mt. (vedi elaborati grafici), consentendo l'accosto in sicurezza dei mezzi navali.

La proposta prevede di conseguenza un diverso dimensionamento della successiva Calata Depositi, già attualmente non utilizzabile per gli accosti delle navi traghetto data la mancanza del dente di attracco e la ridotta lunghezza della stessa di circa 105 mt., che avrà una lunghezza finale inferiore all'attuale di soli 30 mt. grazie al riallineamento con il successivo tratto di banchina di raccordo con il molo del Gallo, che determinerebbe un ampliamento degli spazi a terra per una superficie pari a circa 1.500 mq., utilizzabile per agevolare tutte le procedure di sbarco e imbarco dei veicoli senza intralciare la viabilità locale oltremodo congestionata. Tali aree sarebbero di vitale importanza come emerso peraltro nel corso delle varie riunioni, indette dalla Prefettura di Livorno e svoltesi per disciplinare i traffici veicolari nel Porto medesimo durante i periodi estivi.

Le modalità di realizzazione dell'opera saranno le stesse previste per la banchina Elbani nel Mondo di cui al precedente A.T.F. e cioè con opere idonee a garantire un sufficiente effetto antirisacca.

### *2. Ampliamento piazzale di imbarco alla radice del Pontile n.1 lato Sud*



*Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,  
Portoferraio, Rio Marina,  
Cavo, Capraia Isola

Così come argomentato sopra anche per le aree di sbarco alla radice del Pontile 1 si rende necessario prevedere ulteriori spazi che permettano un'agevole procedura di sbarco e imbarco dei nuovi traghetti. Tali aree devono garantire degli spazi minimi per garantire gli incolonnamenti dei veicoli prima dell'imbarco senza andare ad interferire con il traffico locale, così come avviene peraltro già oggi sul piazzale già esistente e di dimensioni adeguate a servizio del lato Nord del pontile in questione. Per eliminare le possibili interferenze con il traffico cittadino, che ovviamente si accentua in modo evidente nei mesi estivi si propone pertanto di realizzare un ampliamento del piazzale di imbarco alla radice del pontile n.1 lato Sud che porterebbe ad avere 1.600 mq di nuovi piazzali indispensabili per consentire lo stoccaggio e l'imbarco in sicurezza dei mezzi sui traghetti ivi destinati.

Gli interventi oggetto dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al P.R.P. vigente sopra descritti, vengono meglio evidenziati negli elaborati grafici allegati alla presente relazione tecnica (Tav. 1 – 2 – 3 - 4) quali parti integranti e sostanziali.

### **3. Non contrasto con gli strumenti urbanistici**

Il Comune di Portoferraio ha inviato il parere di non contrasto per l' Adeguamento tecnico funzionale proposto in questa relazione il giorno 25/06/2019, protocollo n. 21158.

### **4. Previsione di Spesa**

L'onere complessivo dei lavori relativi ai due interventi di adeguamento sopra richiamati si prevede possano ammontare a complessivi € 6.000.000,00 (diconsi Seimilioni/00 euro)

### **5. Contenuti elaborati redatti a corredo della proposta**

Tav.1 Stato Attuale

Tav.2 P.R.P. Vigente

Tav.3 Stato Sovrapposto P.R.P. e A.T.F.

Tav. 4 Stato Finale

Tav. 5 Ipotesi sistemazione nuovi piazzali