

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

LIVORNO

PIOMBINO

PORTOFERRAIO



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale

GLI SCALI DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE



Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia Isola – rappresentano insieme uno dei maggiori sistemi portuali italiani per quantità di traffico totale (oltre 42 milioni di tonnellate di merce e 9 milioni di passeggeri movimentati annualmente). I sei porti di AdSP MTS, costituita a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 169 del 4 agosto 2016, contribuiscono per oltre il 14% del traffico portuale italiano di merci varie (Ro-Ro, Contenitori e General Cargo) e detengono il primato nazionale nel comparto del traffico rotabile in termini di tonnellate movimentate e numero di mezzi commerciali.

Sistema di riferimento non solo per i rotabili, ma anche per i prodotti forestali e le auto nuove, l'AdSP MTS si colloca nel range portuale Tirreno-Ligure (o del Nord-Tirreno), il più importante a livello italiano per la movimentazione complessiva di merci varie ed è la piattaforma logistica naturale della Toscana.

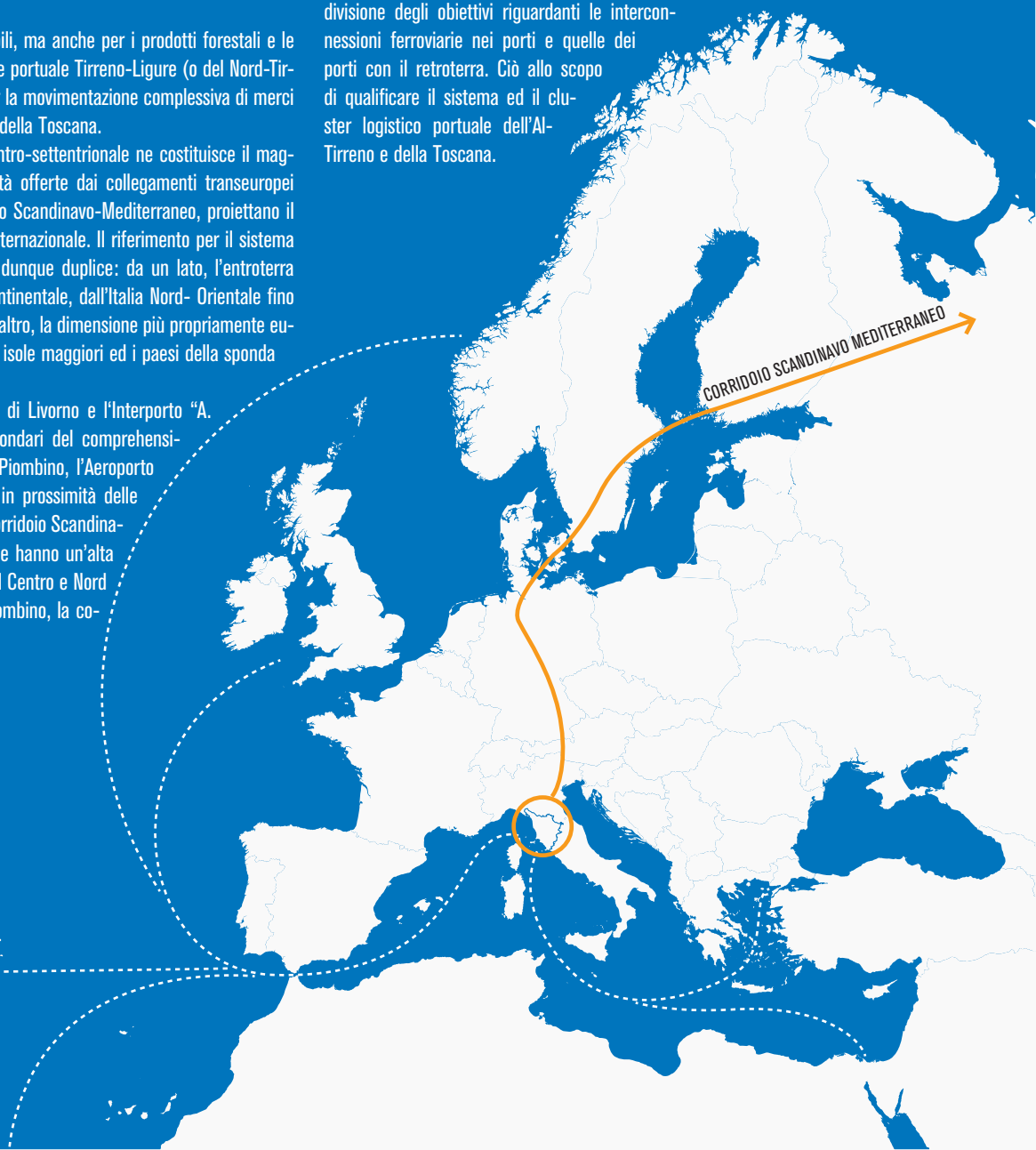
La vicinanza ai ricchi mercati dell'Italia centro-settentrionale ne costituisce il maggiore punto di forza, mentre le opportunità offerte dai collegamenti transeuropei delle reti TEN-T, in particolare dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, proiettano il nodo dell'Alto Tirreno in una dimensione internazionale. Il riferimento per il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale è dunque duplice: da un lato, l'entroterra europeo con i mercati core dell'Europa continentale, dall'Italia Nord- Orientale fino alle produttive regioni centro-europee; dall'altro, la dimensione più propriamente euro-mediterranea, con i collegamenti con le isole maggiori ed i paesi della sponda sud del Mediterraneo.

I nodi primari del sistema (come il Porto di Livorno e l'Interporto "A. Vespucci"), bene integrati con i nodi secondari del comprensive network, quali ad esempio il Porto di Piombino, l'Aeroporto di Pisa e l'Interporto di Prato, si trovano in prossimità delle interconnessioni stradali e ferroviarie del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo lungo l'asse Pisa-Firenze e hanno un'alta capacità di penetrazione verso i mercati del Centro e Nord Europa. Per quanto riguarda il Porto di Piombino, la co-

erenza delle sue proposte con gli atti di indirizzo dell'UE in tema di rete e trasporti è amplificata dalla rispondenza a quanto previsto dalla Commissione Europea con l'Action Steel Plan, il Piano d'azione per una siderurgia europea competitiva e sostenibile, e dal Regolamento (UE) n. 1257/2013 relativo al riciclaggio delle navi.

Le ipotesi di sviluppo degli scali del Mar Tirreno Settentrionale sono ormai pensate nell'ottica

di complementarità delle proposte progettuali e di condivisione degli obiettivi riguardanti le interconnessioni ferroviarie nei porti e quelle dei porti con il retroterra. Ciò allo scopo di qualificare il sistema ed il cluster logistico portuale dell'Alto Tirreno e della Toscana.



I TRAFFICI

UN SISTEMA PORTUALE POLIFUNZIONALE



CONTAINERS

Fin dagli anni '80, il porto di Livorno si è imposto all'attenzione internazionale come porto di rilievo per i traffici containerizzati.

Il Terminal Darsena Toscana, il più importante terminal container dello scalo, gestisce ogni anno oltre il 75% della movimentazione complessiva dei contenitori a Livorno. È dotato di una superficie di circa 400 mila mq, 1,5 km di banchine, terminal ferroviario e prese frigo, zona P.I.F. e area visite, torri faro, 8 portainer di nuova generazione, 14 transtainer e numerosi mezzi di sollevamento.

I container vengono movimentati anche in altre aree del porto, come il Terminal Lorenzini, attrezzato con circa 90 mila mq di piazzale, prese elettriche, semoventi e mezzi meccanici, pressa per containerizzazione stracci, P.I.F. ed area visite. Una parte di TEU viene movimentata presso altre aree operative come il Terminal Porto Commerciale.



PRODOTTI FORESTALI

Principale scalo italiano per i prodotti forestali, destinati soprattutto alle industrie cartarie toscane e nazionali, ogni anno Livorno movimentata, solo in break-bulk oltre 1,5 milioni di tonnellate di prodotti forestali (cellulosa, rotoli e carta kraft, legname).

I principali terminal dedicati a questa tipologia di traffico sono il Terminal C.I.L.P., il Terminal Neri ed il Terminal Tozzi. Una parte di prodotti forestali è movimentata anche presso l'area del Terminal Silos e Magazzini del Tirreno.



AUTO NUOVE

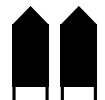
Grazie alle ampie aree portuali e retroportuali disponibili per questa tipologia di merce, Livorno è tra i porti di riferimento per i produttori, ricevitori ed armatori internazionali. Oltre 600.000 auto nuove transitano dal porto ogni anno: l'80% è movimentato in sbarco e viene scaricato e parcheggiato negli ampi piazzali disponibili in diverse zone operative dentro e fuori i confini portuali. Molte vetture raggiungono il vicino Interporto "A. Vespucci" di Guasticce o l'Autoparco "Il Faldo", dove si provvede anche alle operazioni accessorie per immettere gli autoveicoli sul mercato.



MERCI VARIE

Nato e sviluppatosi come porto polifunzionale, Livorno offre aree portuali, magazzini e moderni mezzi meccanici, oltre alle più esperte professionalità per il carico e lo scarico di innumerevoli tipologie di merci.

La vocazione commerciale del porto di Piombino è invece strettamente connessa al settore industriale, in particolar modo siderurgico, che occupa prevalentemente l'area nord del porto, utilizzata per i traffici da e per le aziende siderurgiche, che si svolgono presso il pontile ex ILVA.



PRODOTTI AGROALIMENTARI

Il porto di Livorno dispone di magazzini a temperatura controllata e di numerosi impianti con prese elettriche per i prodotti della catena del freddo.

Il Livorno Reefer Terminal dispone di un ampio e moderno magazzino di 11 mila mq provvisto di impianti di ultima generazione. A pieno regime la struttura può arrivare a movimentare oltre 300 mila tonnellate di merce fresca e refrigerata.



AUTOSTRADE DEL MARE: RO-RO E RO-PAX

Livorno è uno dei più importanti porti italiani per i traffici Ro-Ro e Ro-Pax, confermandosi come scalo primario per le Autostrade del Mare e lo Short Sea Shipping. Le merci su rotabili rappresentano il principale traffico dello scalo labronico con un peso percentuale, sulla totalità del traffico, che supera il 40%.

Principali operatori del settore delle Autostrade del Mare sono LTM, Sintermar, SDT. Il traffico totale dei mezzi rotabili, guidati e non, supera i 400 mila mezzi, per oltre 5 milioni di metri lineari.

Linee dirette, molte delle quali plurigiornaliere, per la Sardegna (Olbia, Golfo Aranci e Cagliari), la Corsica (Bastia), la Tunisia e il Marocco, la Spagna, la Sicilia e Capraia, sono operate dai principali armatori del settore: Moby S.p.A., Grimaldi Group Napoli, Tirrenia, Corsica e Sardina Ferries.

Il segmento Ro-Ro e Ro-Pax occupa una posizione primaria anche per i traffici del porto di Piombino, fondamentale interfaccia per le isole dell'Arcipelago Toscano, che necessitano di navi Ro-Ro/Pax per merci e passeggeri e Ro-Ro per tutto il traffico delle merci trasportate su semirimorchi e camion. La rotta da Piombino verso la Sardegna e la Corsica costituisce un percorso sicuro per garantire a queste isole il costante approvvigionamento delle merci.



RINFUSE SOLIDE E LIQUIDE

Livorno rappresenta il porto di riferimento per le merci solide alla rinfusa dirette soprattutto agli impianti industriali per la produzione della ceramica.

Vengono movimentate oltre 700 mila tonnellate di rinfuse, tra cui cereali, minerali, sabbie e argilla, concimi e fertilizzanti. Il terminal di riferimento, per questa tipologia, è il T.C.O.. Gli altri terminal dedicati alle rinfuse solide sono Grandi Molini Italiani e Silos e Magazzini del Tirreno.

Livorno è un importante scalo per i prodotti petroliferi, vista la vicinanza degli impianti di raffinazione. La Darsena Petroli e parte del Canale Industriale sono dedicati alle navi che trasportano merci liquide (derivati dal petrolio e non). I principali operatori del settore sono ENI, Costieri D'Alesio, Costiero Gas Livorno, Neri Depositi Costieri, Masol Biofuel, Solvay Solutions Italia, Depositi Costieri del Tirreno, Toscopetrol e Trinseo Italia.

Tra i traffici portuali di Piombino, le merci solide costituiscono una voce di rilievo, collegata ai lavorati in acciaio e ad altre rinfuse (laminati piatti zincati e verniciati, tubi per impianti idrotermosanitari e per il settore petrolifero), prodotti da aziende controllate da gruppi multinazionali tra i più importanti al mondo come La Magona d'Italia S.p.A., del gruppo Arcelor-Mittal e Tenaris Dalmine, del gruppo Techint. A tali attività sono dedicate apposite infrastrutture: le banchine T. Tabani e G. Perini, i due accosti del pontile Magona e la Banchina Marinali d'Italia.



PASSEGGIERI

Il Porto di Livorno è oggi protagonista, nel panorama nazionale ed internazionale, anche per il settore passeggeri, sia per il traffico traghetti da e per le isole (Sardegna, Corsica, Sicilia e Capraia), che come scalo di transito delle più importanti compagnie di navigazione a livello mondiale per il traffico delle crociere.

Porto di Livorno 2000, la società che gestisce i tre terminal passeggeri, si estende attualmente su una superficie complessiva di circa 110 mila mq. Due terminal sono localizzati in prossimità del Porto Mediceo (Cruise Terminal Porto Mediceo e Ferry Terminal) e l'altro presso la Galata Alto Fondale (Cruise Terminal Alto Fondale).

I passeggeri che ogni anno transitano nel porto di Livorno sono quasi 3 milioni, dei quali circa 700 mila sono croceristi.

Per Piombino il traffico passeggeri risponde a una vocazione storica, strettamente connessa al settore traghettistico (collegamenti con Elba, Corsica e Sardegna). L'espansione del traffico passeggeri è in gran parte conseguenza dello sviluppo turistico dell'Isola d'Elba e del notevole interscambio di traffici Ro-Ro con la Sardegna. Il porto è dotato di un moderno Ferry Terminal.

Al tradizionale segmento dei traghetti si è affiancato nel tempo il traffico croceristico, che ha conosciuto recentemente una forte espansione, sia a Piombino (Tuscany Terminal-Banchina G. Pecoraro), sia a Portoferraio, principale scalo portuale dell'Isola d'Elba (Molo Alto Fondale).

I passeggeri che transitano annualmente da Piombino e dai porti dell'Isola d'Elba gestiti dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (Portoferraio, Rio Marina e Cavo) sono circa 6 milioni. I croceristi sono oltre 30 mila, in arrivo a bordo di navi prestigiose e di nuovissima generazione.

Il porto di Capraia Isola è coinvolto esclusivamente dal traffico passeggeri ed approvvigionamento merci per le strutture turistico-ricettive in partenza dal porto di Livorno.

PORTO DI LIVORNO

LIVORNO: AL CENTRO DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

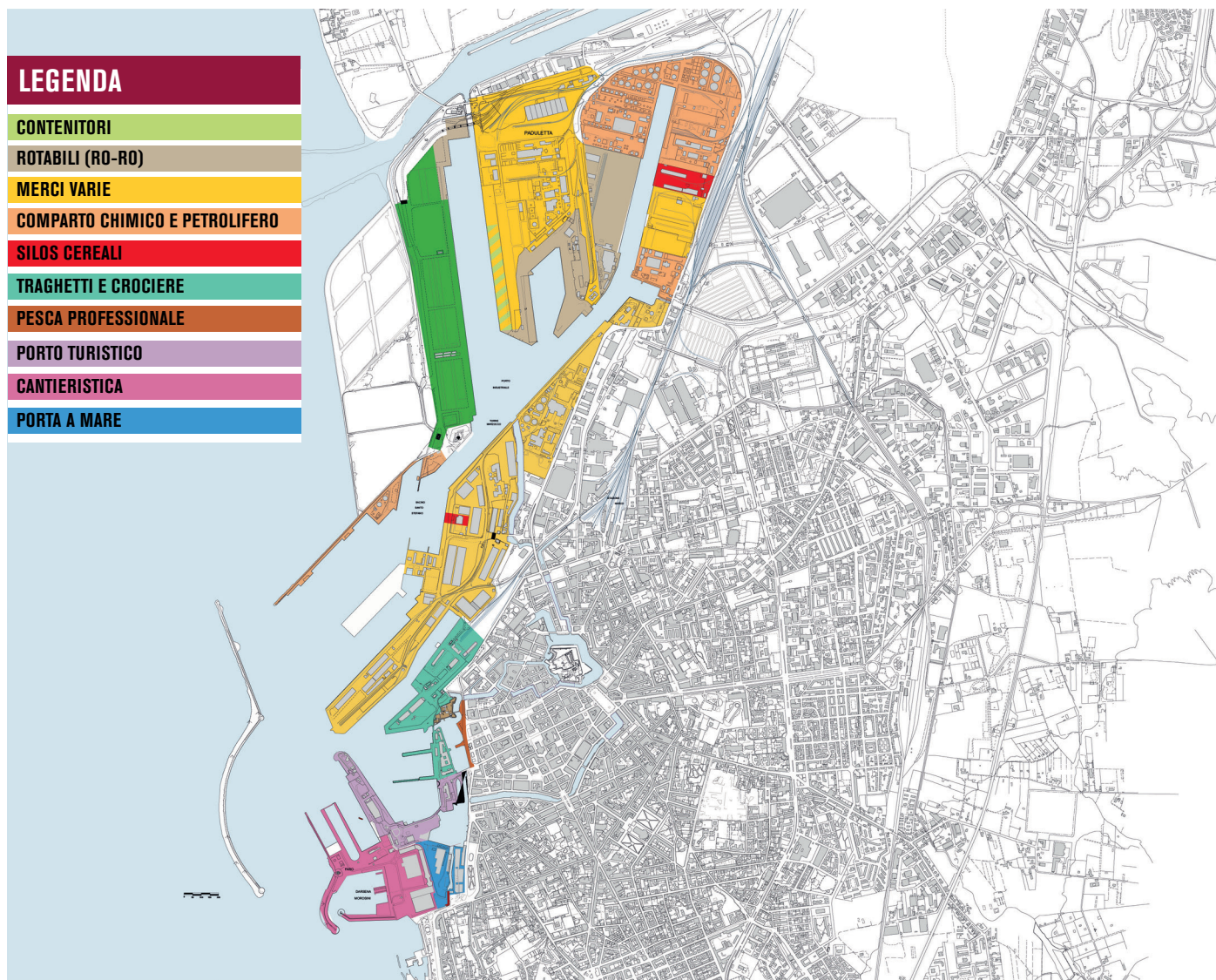


Il Porto di Livorno si affaccia sul Mar Tirreno, sulla costa occidentale italiana. Situato a 43° 33' di latitudine Nord e a 10° 18' di longitudine Est, ha una collocazione geografica che gli conferisce un ruolo strategico al centro del Mediterraneo orientale. Inserito dalla Commissione UE nel Core Network della rete infrastrutturale europea TEN-T, Livorno è tra i primi scali nazionali per quantità di merci movimentate e si è imposto all'attenzione mondiale come porto polifunzionale. Oggi si sviluppa su una

superficie di oltre 2,5 milioni mq e vanta circa 90 accosti, 21 km di banchine e una profondità che arriva fino a 13 m.

Le alte maree alle congiunzioni sono di 0,46 m e alle quadrature di 0,34 m.

Il porto vanta impianti e mezzi ad elevata tecnologia e movimentata ogni anno oltre 30 milioni di tonnellate merci e oltre 3 milioni di passeggeri, di cui circa 700 mila croceristi.



INFRASTRUTTURE E MEZZI MECCANICI DI BANCHINA E MARITTIMI



2

bacini galleggianti:
"Mediterraneo" per navi fino a
180 metri e "Ercolino II"
per navi fino a 100 mt.



1

Una Stazione marittima per
traghetti di 3.600 mq con circa
20.000 mq di parcheggio



1

Un terminal crociere (Porto
Mediceo) di 3.600 mq dotato
di elevati confort e delle più
moderne misure di sicurezza con
9.500 mq di parcheggio



1

Un terminal crociere (Alto
Fondale) di 3.000 mq con
11.000 mq di parcheggio



Binari ferroviari
Porto Nuovo - Porto Vecchio:
circa 10 Km
Tratta elettrificata terminal
Darsena Toscana: (Km 2,5)



8

Portainers



12

Gru mobili di varie
tipologie e portata



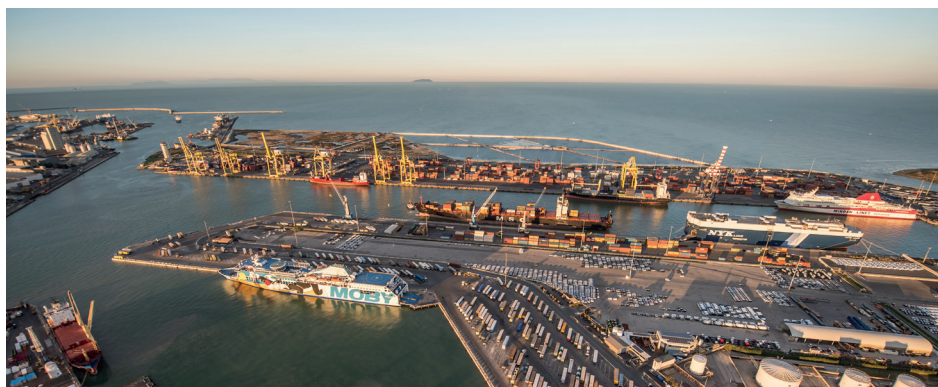
2

Gru su binario (Silos)



Numerosi cantieri e officine
meccaniche per le costruzioni e
le riparazioni navali

IL PORTO IN NUMERI



TOTALE SVILUPPO DI BANCHINA

21.000 metri lineari
banchine



2.300
METRI LINEARI

Banchine destinate al traffico container

2.000
METRI LINEARI

Banchine destinate al traffico RO-RO

SERVIZI TECNICO-NAUTICI

10 rimorchiatori, certificati RINA, con doppia propulsione di tipo azimutale e capacità di antincendio (FiFi-1), con potenza da 2100 a 7000 Bhp

Il porto dispone anche di pontoni di sollevamento in particolare, il pontone ITALIA (1.000 tons), chiatte ed altri rimorchiatori operanti nei servizi di salvataggio, rimorchio costiero, recupero, antinquinamento marino, sollevamento di strutture a mare, costruzioni di moli e banchine.

Sono inoltre operativi H24 per 365 giorni all'anno i servizi di pilotaggio e ormeggio, ed un servizio di bunkeraggio.



L'ADSP MAR TIRRENO SETTENTRIONALE: LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL CENTRO E NORD ITALIA

Sviluppo dei traffici, grande progettazione, collegamento con l'entroterra hanno portato a rafforzare il concetto di piattaforma logistica integrata della Toscana, che vede aree portuali, interporto, autoparco, terminal ferroviari e aeroporti internazionali di Pisa e di Firenze come un unico grande sistema integrato.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sta puntando a consolidare le proprie basi logistiche di riferimento, con l'obiettivo di ampliare il proprio ruolo di promotore e protagonista di atti di intesa e di coordinamento sulle principali direttrici del commercio nazionale e internazionale.

Se le aree di Pisa, Livorno e Collesalveti, rappresentano un potenziale terreno di sviluppo per l'offerta di servizi di logistica integrata, i fronti che l'AdSP MTS ha aperto con l'interporto di Padova e con quello di Bologna proiettano ben oltre i nuovi assi di sviluppo di un sistema portuale che intende porsi al centro dell'Europa. Oggi Livorno e Padova usano la stessa piattaforma digitale per facilitare e ottimizzare il cambio modale ferrovia-mare e contribuire allo scambio efficace della documentazione di accompagnamento dei carichi, mentre con l'interporto di Bologna sono operativi accordi di collaborazione volti, nell'ambito delle rispettive competenze, ad incrementare tra i due nodi logistici il traffico containerizzato e il traffico intermodale non containerizzato.

Quanto al porto di Piombino, le ampie superfici retro-portuali offrono un notevole potenziale di sviluppo, nell'ottica di diventare la piattaforma logistica del Centro e Nord Italia.

L'INTERPORTO TOSCANO "A. VESPUCCI" E L'AUTOPARCO "IL FALDO"

L'Interporto "A. Vespucci" e l'Autoparco "Il Faldo" svolgono un ruolo fondamentale per decongestionare le aree portuali, rappresentando ad oggi un polo di enorme potenzialità e uno snodo logistico ideale per i mercati italiani e mondiali.

Il primo può contare su un'ampia superficie di oltre 2.000.000 di mq dotata di magazzini coperti specializzati e di terminal ferroviario. Collocato a pochi km dal porto di Livorno, al centro della piattaforma costiera toscana, in posizione strategica grazie ai collegamenti con le principali reti viarie nazionali e internazionali, l'Interporto "A. Vespucci" gode di una posizione logistica baricentrica rispetto ai poli industriali italiani, vicina ai distretti toscani dei settori conciario, cartario, lapideo, chimico e agroalimentare.

Anche l'Autoparco "Il Faldo" occupa una posizione strategica tra il porto e l'entroterra e costituisce un vero e proprio polmone in espansione per i traffici di auto nuove. Può ospitare oltre 30 mila unità, il cui imbarco e sbarco, grazie a banchine connesse alle zone retroportuali, avviene con fluidità e in totale sicurezza. Inoltre, offre operazioni accessorie di finitura per l'immissione dei veicoli sul mercato.

PORTO DI PIOMBINO

PIOMBINO: NEL CUORE DELLA COSTA TOSCANA

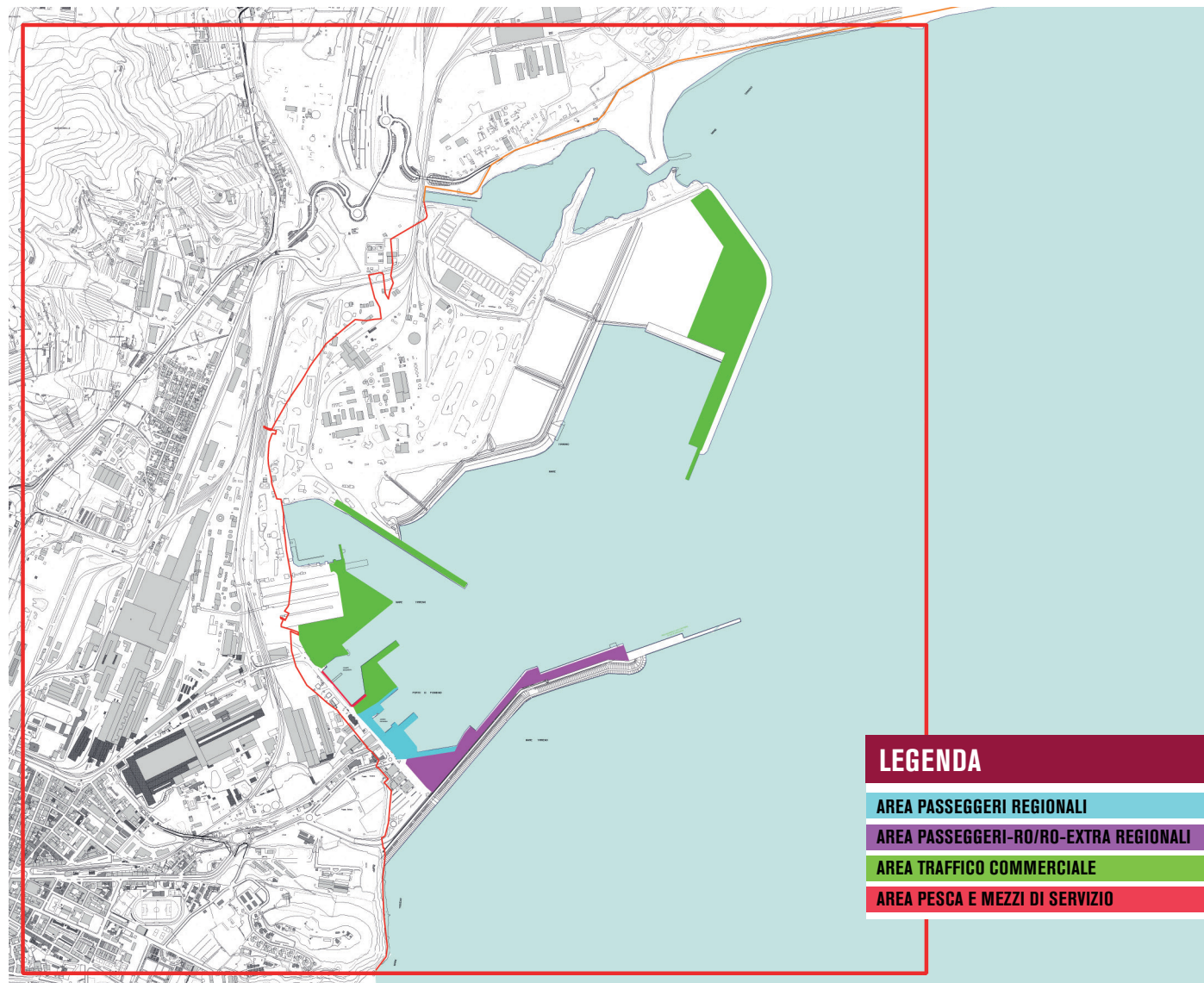


Il territorio di Piombino è una zona di antica tradizione industriale e portuale. L'attuale assetto funzionale dello scalo di Piombino (situato a 41° 55' di latitudine Nord e a 10° 33' di longitudine Est) è storicamente condizionato dalla presenza delle grandi industrie siderurgiche che sono sorte alla fine dell'Ottocento e che si sono sviluppate nel secolo scorso nelle zone limitrofe al porto. La produzione metallurgica e siderurgica risale a ben 2700 anni fa, quando l'antica metropoli etrusca Pupluna (Populonia), unica importante città etrusca sul mare, segnò la fortuna di queste

zone legandola ai giacimenti di ferro, rame ed argento presente nelle vicine Colline Metallifere e all'Isola d'Elba (Ilva).

Il porto oggi si sviluppa su una superficie di circa 400 mila mq e offre circa 3,5 Km di banchine con fondali che variano dai 6 ai 20 m.

Il porto movimentata ogni anno circa 5 milioni di tonnellate di merci e oltre 3,3 milioni di passeggeri (traffico Ro-Ro, Ro-Pax del settore traghetti e navi da crociera).



INFRASTRUTTURE E MEZZI MECCANICI DI BANCHINA E MARITTIMI



1

Una Stazione marittima per traghetti con circa 30 mila mq di parcheggio.



1

Un scalo ferroviario dedicato ai passeggeri. I traffici merci sono attualmente collegati ai vari siti industriali presenti sul territorio con assi ferroviari di penetrazione che si innestano su circa 50 Km di binari dedicati ai vari traffici.



Gru semoventi e una su binario di portata 20/40 ton.



IL PORTO IN NUMERI

SERVIZI TECNICO-NAUTICI

3 rimorchiatori, certificati RINA di cui due con doppia propulsione di tipo azimutale e capacità di antincendio (FiFi-1), con potenza da 2100 a 7000 Bhp

Sono inoltre operativi H24 per 365 giorni all'anno i servizi di pilotaggio e ormeggio, ed un servizio di bunkeraggio (1 bettoline).



PORTO DI PORTOFERRAIO

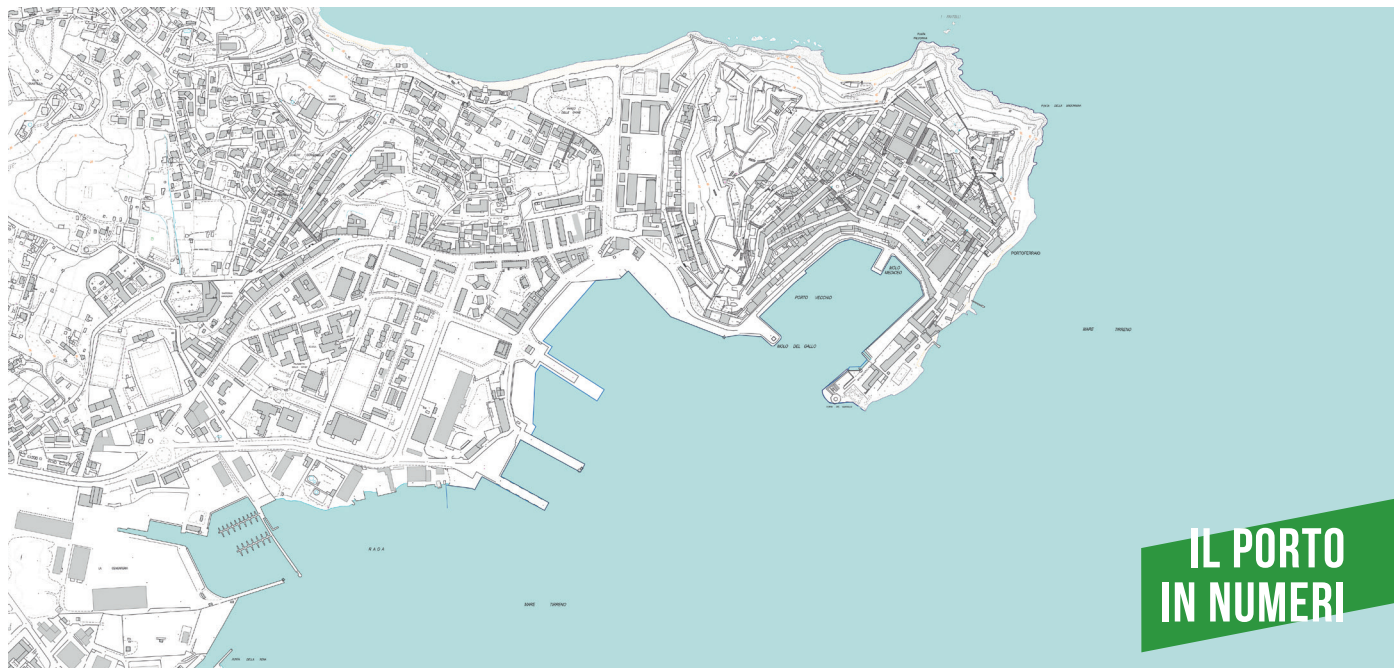
PORTOFERRAIO: AL CENTRO DELL'ISOLA D'ELBA



Il porto di Portoferraio, situato sulla costa settentrionale dell'isola d'Elba, all'interno dell'ampia omonima baia in posizione ben protetta, è il principale approdo dell'isola, situata a Sud-Ovest del promontorio di Piombino, da cui dista circa 6 miglia. Isola con notevole estensione (223.5 kmq), terza fra le isole italiane dopo la Sicilia e la Sardegna, presenta circa 147 Km di coste. Il porto di Portoferraio è composto da due parti distinte: il porto vero e proprio e la rada, il cui bacino è largo 2000 m ed è ben protetto in situazioni di avverse condizioni meteo. Il suo utilizzo è strettamente legato al traffico traghetti di linea con Piombino, al traffico crociere e al traffico da diporto. Oltre la Darsena Medicea, punto privilegiato d'approdo per unità da diporto (circa 150 posti barca), lo scalo comprende la Calata Depositi e la banchina Alto Fondale

che, grazie all'ubicazione in pieno centro storico, all'attiguo ampio piazzale adibito a parcheggio pullman e a spazi che possono accogliere navi di notevoli dimensioni, costituisce l'ormeggio preferenziale per le navi da crociera.

L'Alto Fondale, tramite una banchina di raccordo, si unisce, senza soluzione di continuità, alla Calata Italia che si estende sino all'estremo Sud della zona portuale. Destinata ai traghetti che collegano l'Isola con il porto di Piombino, quest'area del porto può ricevere anche navi da crociera, nei casi in cui l'Alto Fondale sia occupato. Oggi Portoferraio si sviluppa su una superficie di circa 50.000 mq ed offre circa 800 m di banchine con fondali che variano dai 5 ai 10 m.



IL PORTO IN NUMERI

INFRASTRUTTURE E MEZZI MECCANICI DI BANCHINA E MARITTIMI

1 Una Stazione marittima in corso di progettazione in accordo con il Comune di Portoferraio con circa 10 mila mq di piazzali di attesa per l'imbarco sul fronte.

SERVIZI TECNICO-NAUTICI

Sono operativi H24 per 365 giorni all'anno i servizi di pilotaggio e ormeggio.





RIO MARINA

Il porto di Rio Marina, secondo dopo Portoferraio tra i porti elbani di arrivo per i traghetti, offre una banchina che può essere usata per il traffico commerciale ed è anche un porto turistico. Deve la sua nascita allo sfruttamento delle miniere ferrifere dell'Elba e fu il più sfruttato per l'imbarco di quasi tutti i minerali di ferro elbani.

Si tratta di un bacino protetto da una diga foranea a forma di "L", banchinata all'interno ad un'altezza di 1 m sul livello del mare, che incorpora nella sua parte terminale un isolotto roccioso sormontato da una torretta, ai piedi del quale è ricavata una piccola sala d'aspetto. A partire dalla scogliera si trova una parte banchinata per 70 m, provvista di scivolo per l'alaggio delle barche, ed una spiaggia, effetto naturale dell'interramento del porto. Al termine della spiaggia, inizia

la diga foranea, nella cui parte iniziale trovano ormeggio imbarcazioni da diporto (per un totale di ca. 100 posti).

Lo scalo assolve oggi solamente alla funzione di ricezione delle navi traghetto in collegamento con il porto di Piombino che trovano ormeggio nell'ultima parte della diga, lunga circa 80 m.

Oggi Rio Marina si sviluppa su una superficie di circa 12.000 mq con fondali di circa 6 m.

A disposizione dei passeggeri una Sala di attesa con servizio bar e light lunch con 1.500 mq di piazzale di attesa per l'imbarco sul fronte. Il servizio di pilotaggio è garantito dalla Corporazione dei Piloti di Portoferraio e l'ormeggio è garantito dal Gruppo Ormeggiatori e Barcaiooli dell'Elba (sono operativi H24 per 365 giorni all'anno).



CAVO

Il porto di Cavo è costituito da tre moli dedicate prevalentemente al traffico con Piombino e ad alcune funzioni commerciali. Ospita l'accosto per gli aliscafi di linea destinati alla rotta Piombino-Cavo-Portoferraio e nel periodo estivo l'accosto delle navi traghetto nel servizio di linea Piombino-Cavo. È caratterizzato poi dal traffico derivante dalla nautica da diporto, per un totale di circa 200 posti barca. Il pontile a giorno, di lunghezza complessiva pari a circa 180 m, largo nel tratto terminale 12 m, ha uno

scivolo operativo di 20 m per l'accosto di navi traghetto ed un accosto sul lato opposto per i mezzi veloci (aliscafo).

I fondali variano da -4,5 a -7 m.

A disposizione dei passeggeri una Sala di attesa con servizio bar e light lunch con circa 1.500 mq di piazzale di attesa per l'imbarco sul fronte. Il servizio di pilotaggio è garantito dalla Corporazione dei Piloti di Portoferraio e l'ormeggio è garantito dal Gruppo Ormeggiatori e Barcaiooli dell'Elba (sono operativi H24 per 365 giorni all'anno).

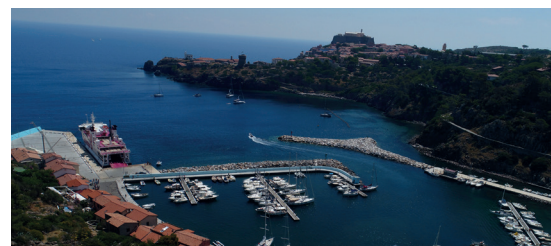


CAPRAIA ISOLA

Il porto di Capraia si trova in un'insenatura abbastanza riparata sulla costa Nord-Orientale dell'isola, articolata in un susseguirsi di insenature dalla profondità variabile, tra la Punta di Porto Vecchio a Nord e la Punta del Fanale a Sud Est. Dal 1873 al 1986 è stata presente sull'isola una colonia penale e il bacino portuale veniva utilizzato prevalentemente per i traffici commerciali necessari per l'approvvigionamento della colonia. Al momento della dismissione della colonia, si è sviluppata la nautica da diporto, che si è aggiunta alle funzioni legate alla pesca e al traffico passeggeri e approvvigionamenti per le strutture turistico-ricettive.

L'approdo turistico "Marina di Capraia" è gestito dalla società SO.PRO.TUR. che utilizza 4 pontili galleggianti e comprende un totale di 103 posti barca. Nella parte Est della rada è presente anche un campo boe per imbarcazioni da diporto.

A disposizione una banchina destinata al traffico passeggeri di circa 115 metri lineari con un piazzale d'imbarco che misura 3.750 mq.



IL FUTURO DI LIVORNO



Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
Image © 2016 TerraMetrics

LIVORNO GUARDA AL FUTURO: LA PIATTAFORMA EUROPA

3 km di nuove banchine, 2 milioni di mq di piazzali, con fondali a -18 m e una nuova imboccatura in grado di sostenere la sfida del gigantismo navale. Si tratta della Darsena Europa, un'opera di espansione e riqualificazione prevista dal nuovo P.R.P. adottato nel marzo 2015, che permetterà a Livorno di competere con porti di livello internazionale. Il progetto, che implica investimenti dell'ordine di circa 1 miliardo di Euro, prevede la realizzazione di due nuovi grandi terminal. I piazzali e le banchine di maggiori dimensioni saranno destinati al traffico contenitori (1a fase: A), mentre la seconda parte dell'infrastruttura (2a fase: B) sarà dedicata alle Autostrade del Mare, segmento di traffico con performance significative nel porto di Livorno.

La Piattaforma Europa, che sarà interamente costruita a mare grazie alla realizzazione di vasche di colmata, oggi in fase di completamento, triplicherà le attuali zone operative e sarà dotata di alti fondali, raccordi stradali e ferroviari di collegamento diretto alla grande viabilità nazionale ed europea. Una volta ultimato il progetto, Livorno sarà in grado di offrire ampi spazi e strutture all'avanguardia, sia per i nuovi traffici che per consolidare quelli esistenti.

Il progetto comporterà inoltre la delocalizzazione di attività impattanti che attualmente insistono nel porto storico, con sostanziali benefici dal punto di vista ambientale.



IL FUTURO DI PIOMBINO



IL PORTO DI PIOMBINO E IL SUO FUTURO

Il PRP del porto di Piombino, definitivamente approvato nel luglio del 2013, individua le strategie per la nuova programmazione dello sviluppo portuale. Successivi documenti programmatici ed Intese Istituzionali (D.L. n. 43 del 2013 e APQ del 2014), volti a fronteggiare la crisi industriale delle principali aziende siderurgiche della zona, hanno collocato il porto di Piombino e le infrastrutture di collegamento in una fase di rilancio economico e produttivo grazie alle nuove potenzialità portuali e alle opportunità derivanti dall'esistenza di un territorio vocato alla grande industria, che può essere riorganizzato, ammodernato, riconvertito e diversificato.

Gli interventi previsti sono relativi a nuove banchine portuali con destinazione aree ed accosti per demolizione e refitting navale, logistica industriale, terminal rinfuse destinate al commodity hinterland, terminal prodotti siderurgici, porto pubblico con aree retroportuali demaniali marittime con aree logistiche etc. Previsti anche interventi infrastrutturali a carattere ambientale per la costruzione della darsena Nord e relativo piazzale, nonché l'allestimento di un'area logistica industriale. Progetti distinti, ma in linea con la vocazione e la specializzazione del porto di Piombino e rispondenti alla logica di sistema, con particolare riferimento al porto di Livorno.



INTERFACCIA PORTO CITTÀ

L'INTERFACCIA PORTO/CITTÀ

L'ente preposto alla gestione dei principali porti toscani ha un'attenzione particolare anche verso i territori ai quali apre le vie del mare. Uno degli obiettivi dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale è conquistare un nuovo equilibrio fra il ruolo di volano economico del porto, in grado di adeguare costantemente servizi e infrastrutture in modo ecosostenibile, e l'esigenza di rimuovere le barriere di accesso al territorio attraverso la creazione di presidi culturali e iniziative di apertura in corrispondenza del waterfront, inteso come linea di contatto e non come barriera. Ciò è possibile grazie all'intensa attività di apertura dei porti alla città.

PORTO APERTO

Con PORTO APERTO, i porti di AdSP MTS si mettono a disposizione dei visitatori per svelare i propri segreti: le zone inaccessibili, i protagonisti, i meccanismi che li regolano, ma anche il linguaggio e gli stili di vita che li contraddistinguono e che hanno finito per permeare i territori cittadini e retroportuali. Visite guidate, concorsi letterari, talk show televisivi, eventi culturali e di svago per la cittadinanza: PORTO APERTO vuole intrattenere, incuriosire, stimolare i cittadini, ma anche i turisti, avvicinandoli fisicamente e idealmente al porto.

IL LIVORNO PORT CENTER

Il Livorno Port Center, inaugurato nel 2015, è una struttura ideata come area di raccordo tra la cittadinanza e le realtà professionali del porto e della logistica. Ha sede nella Palazzina del Capitano, presso la Fortezza Vecchia di Livorno, all'interno del Terminal Passeggeri del porto di Livorno.

La vocazione didattica del Livorno Port Center lo accredita innanzitutto come luogo di scambio e di confronto con le comunità studentesche: oltre ad accogliere quotidianamente scolaresche in visita al centro espositivo multimediale e al Magazzino ex FS che ospita l'Esposizione delle Imbarcazioni Storiche (il navicello "Pilade", la motovedetta "Marzocco" e la "Teresa", motobarca da pesca legata alla storia cittadina e al Palio Marinaro di Livorno, mentre la Motonave "Bruno Gregoretti" è ormeggiata presso la Darsena Vecchia del porto), la struttura, in convenzione con gli istituti di istruzione superiore locali, accoglie gruppi di studenti in alternanza scuola-lavoro.

Il Livorno Port Center svolge inoltre attività di networking internazionale attraverso l'adesione al Port Center Network, rete di collaborazione transnazionale ed ha siglato la Carta delle Missioni di un Port Center, stilata dall' AIVP (Association Internationale Villes et Ports), che definisce un quadro di missioni identificate e condivise, sulla cui base ogni Port Center sviluppa il proprio programma di attività in funzione della storia e della situazione socio-economica di ogni città-porto.

LA FORTEZZA VECCHIA

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, dal 1° agosto 2013, è ente gestore della Fortezza Vecchia in virtù delle concessioni temporanee sottoscritte con l'Agenzia del Demanio e con la Camera di Commercio, gli Enti proprietari, e auspicata ancor prima dai principali attori politico-economici locali, territoriali e regionali. La concessione iniziale è stata prorogata per il quadriennio 2016-2020.

Grazie ad interventi di manutenzione ordinaria e messa in sicurezza, di ripristino, recupero e restauro, la Fortezza, massima testimonianza storica di ingegneria e architettura della città di Livorno, è stata resa accessibile e finalmente visitabile gratuitamente sei giorni su sette. Spazi fino ad oggi abbandonati sono stati riportati a nuova vita: le gallerie nord, la sala Ferretti, i cortili, i piazzali e i percorsi lungo i bastioni.

L'AdSP promuove inoltre una programmazione culturale in costante sviluppo, ospitando decine di eventi culturali.

Il fine perseguito è quello di contribuire alla valorizzazione e all'arricchimento del waterfront, del suo paesaggio definito a ragion veduta urbano e portuale, diventando un landmark del territorio livornese.



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Web: www.portialtotirreno.it

Email: adsp@pec.portialtotirreno.it

Sede: Scali Rosciano 6/7, 57123 Livorno – Tel. +39 0586 249411

Ufficio territoriale di Piombino

P.Le Premuda 6/A - 57025 Piombino (LI) – Tel. +39 0565 229210

Email: adsp@pec.portialtotirreno.it