EMAS
GESTIONE AMBIENTALE VERIFICATA
Reg.n.IT-000249

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Porti di Livorno - Piombino - Portoferraio - Rio Marina - Cavo - Capraia



DICHIARAZIONE AMBIENTALE 2021 – 2024 Aggiornamento 2023

Dati aggiornati al 31/12/2022

Rev.1 del 28 Giugno 2023

CERTIQUALITY S.r.l.
VIA GAETANO GIARDINO 4 – 20123 MILANO

CONVALIDA CONFORMITA'
DELLA DICHIARAZIONE AMBIENTALE
AL REGOLAMENTO CE N. 1221/09
ACCREDITAMENTO CODICE EU N. IT –V-0001
N. 60112
IL PRESIDENTE - CESARE PUCCIONI
MILANO 29/06/2023

Per informazioni e contatti per ricevere la Dichiarazione Ambientale rivolgersi a:

ADSP-MTS Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Direzione Sicurezza Ambiente e Dragaggi
Piazza del Portuale, 4 – 57123 LIVORNO

Dott.ssa Francesca Mela
Tel. +39 0586 249411
e-mail: f.mela@portialtotirreno.it

Il presente documento è stato redatto in accordo al Regolamento 1221/2009 come modificato dal 1505/2017 e rappresenta la nuova redazione della Dichiarazione Ambientale per il triennio 2021-2024.

L'Ente si impegna a presentare annualmente l'aggiornamento della presente dichiarazione e a redigerne una nuova nel 2024.

Il presente documento è convalidato dal verificatore ambientale accreditato Certiquality srl, Numero di Accreditamento IT-V-0001 e costituisce l'aggiornamento annuale, con i dati aggiornati al 31/12/2022, della Dichiarazione Ambientale 2021-2024 – rev. 1 del 22/06/2021, convalidata RINA Services S.p.A., Gruppo Registro Italiano Navale, via Corsica 12, 16128 Genova- Numero di Accreditamento IT-V-0002.
Le informazioni ambientali contenute in questo documento sono state convalidate dal suddetto Ente di Certificazione.

Sommario

1. PREMESSA 5
2. L'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E IL SUO CONTESTO 7
2.1. Struttura dell'ente 12
2.2. Le sedi 14
2.2.1. Palazzo Rosciano 14
2.2.2. Sede interna al Porto di Livorno 14
2.2.3. Sede Porto di Capraia 14
2.2.4. Sede di Piombino 14
2.3. I porti 15
2.3.1. Il Porto di Livorno 15
2.3.2. Il Sito di Interesse Nazionale di Livorno 16
2.3.3. Il porto di Piombino 18
2.3.4. Il Sito di Interesse Nazionale di Piombino 19
2.3.5. Il Porto di Portoferraio 21
2.3.6. Il porto di Rio Marina 22
2.3.7. L'approdo di Cavo 23
2.3.8. Il Porto di Capraia 23
2.4. Traffici 24
2.5. Progetti strategici 28
2.5.1. Progetti relativi all'innovazione 28
2.5.1. Progetti relativi alle infrastrutture 28
2.5.2. Programma PNRR Green Ports 30
3. DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE 32
4. ASPETTI AMBIENTALI 33
4.1. Valutazione di significatività degli aspetti ambientali diretti 33
5. ASPETTI AMBIENTALI INDIRETTI 34
5.1. Valutazione degli aspetti ambientali indiretti (mediati e territoriali) 34
6. ASPETTI AMBIENTALI DIRETTI 35
6.1. ENERGIA 35
6.1.1. Energia elettrica 36
6.1.2. Metano 40
6.1.3. Carburanti per veicoli 42
6.1.4. Consumo complessivo di energia 43
6.2. EMISSIONI IN ATMOSFERA 44
6.3. SOSTANZE LESIVE PER L'OZONO – GAS AD EFFETTO SERRA 45

6.4. CONSUMO DI RISORSE IDRICHE 46
6.5. SCARICHI IDRICI 48
6.6. RIFIUTI 49
6.7. CONSUMO CARTA – ACQUISTI VERDI 52
7. ASPETTI AMBIENTALI INDIRETTI MEDIATI 54
7.1. CONSUMI IDRICI 54
7.2. RIFIUTI AREA PORTUALE 56
7.3. EMISSIONI IN ATMOSFERA 60
7.4. AMBIENTE MARINO 61
7.5. ENERGIA 62
7.6. SOSTANZE PERICOLOSE 62
8. ASPETTI AMBIENTALI INDIRETTI TERRITORIALI 63
8.1. EMISSIONI IN ATMOSFERA 63
8.2. ENERGIA 63
8.3. RISORSE IDRICHE 63
8.4. SCARICHI IDRICI 63
8.5. RUMORE 63
8.6. AMBIENTE IDRICO 63
8.7. SUOLO E SOTTOSUOLO 63
8.8. RIFIUTI 64
9. STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AMBIENTALE 65
10. PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2021 - 2024 67

1. PREMESSA

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ADSP-MTS) pone la gestione razionale dell'ambiente come elemento centrale delle proprie scelte istituzionali impegnandosi a condividere con tutti i soggetti operanti in ambito portuale la propria politica ambientale e le strategie di sviluppo sostenibile individuate per il porto.

La presente Dichiarazione Ambientale è parte integrante del Sistema di Gestione Ambientale dell'ADSP-MTS in quanto rappresenta anche un contributo fattivo al monitoraggio e alla successiva divulgazione dello stato dell'ambiente. In tal senso, infatti, questo documento:

- è stato redatto secondo quanto previsto dal Reg. 1221/2009 come modificato dal Reg. (CE) n. 1505/2017;
- costituisce un punto di raccolta ragionata ed integrata di dati ambientali, economici e sociali che, in maniera metodica e sistematica, fornisce informazioni utili riguardanti lo stato dell'ambito portuale;
- è uno strumento di supporto alle decisioni che possono trovare concretezza operativa nel Piano Operativo Triennale;
- contribuisce alla definizione ottimale degli strumenti urbanistici e strategici;
- riguarda i processi di monitoraggio e controllo del territorio, con particolare riferimento alle attività istituzionali dell'Autorità di Sistema Portuale;
- rappresenta uno strumento di divulgazione e sensibilizzazione, in maniera concreta e mirata, verso le parti sociali operanti nella realtà portuale;
- rappresenta uno strumento di verifica che l'evoluzione dell'ambiente, dell'economia e dei fenomeni sociali, siano coerenti con i principi della Politica Ambientale adottata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Informa dipendenti, clienti, fornitori, autorità competenti, opinione pubblica, concessionari e tutte le utenze portuali in merito alle azioni attivate dall'ADSP-MTS per la tutela dell'ambiente.

La presente Dichiarazione Ambientale è stata aggiornata tenendo conto dell'estensione del Sistema di gestione Ambientale conforme ad EMAS a tutte le sedi e a tutti i Porti di competenza, ovvero alle sedi di Livorno, Piombino e Capraia ed ai porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio marina, Cavo e Capraia.

Le prestazioni ambientali dell'Ente saranno valutate in questo documento prendendo come riferimento l'anno 2019, in quanto nell'anno 2020 a causa della pandemia l'operatività degli uffici e dei porti è stata anomala.

2. LA POLITICA AMBIENTALE

A partire dalla approvazione del Piano Nazionale della Portualità e della Logistica e della riforma portuale del 2016, con la quale sono state istituite, il ruolo e la missione delle Autorità di Sistema Portuale risultano di fatto ampliate. La nuova rotta da seguire ha messo decisamente l'accento sul "Sistema", sulla necessità di operare con una mentalità nuova che richiede di considerare non solo le ristrette logiche lineari ma la circolarità dei fenomeni, predilige quindi una visione di insieme delle problematiche portuali su cui si innestano i molteplici elementi che ne caratterizzano la complessità. Inoltre, sulla base degli indirizzi nazionali il ruolo delle AdSP si è evoluto e si sta sempre più caratterizzando come quello di un ente promotore di sviluppo.
In questo contesto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, responsabile di una delle principali aree portuali dell'area mediterranea, intende promuovere uno sviluppo che fa riferimento ai principi della sostenibilità della Agenda 2030 dell'ONU e considera prioritaria la tutela dell'ambiente allo scopo di contribuire in modo attivo alla gestione sostenibile delle risorse energetiche e di quelle naturali.
L'ADSP-MTS, ha sviluppato un proprio Sistema di Gestione Ambientale conforme ai requisiti del Regolamento Comunitario EMAS e della norma UNI EN ISO 14001 che è applicato a tutte le azioni nella propria diretta responsabilità e che si impegna a diffondere presso tutte le attività presenti in ambito portuale per le sedi ed i porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo.
Allo scopo di concretizzare tale impegno l'ADSP-MTS procederà:

- **All'identificazione, alla promozione e al sostegno di tutte le azioni e le iniziative compatibili con la tutela dell'ambiente, sia che queste vengano attuate direttamente, sia che vengano realizzate dai soggetti istituzionali, sociali ed economici con i quali l'ADSP-MTS intrattiene relazioni.**
  Ciò si concretizzerà:
  - attraverso l'inserimento di obiettivi di tutela ambientale in tutti i processi pianificatori e decisionali;
  - attraverso l'analisi e la valutazione sistematica delle attività, dei prodotti e dei servizi sviluppati in ambito portuale per escludere che possano influire negativamente sull'ambiente;
  - favorendo l'informazione e la formazione degli operatori portuali sulle problematiche ambientali dell'area portuale, incentivando la condivisione, la cooperazione e la ricerca di obiettivi e soluzioni comuni;
  - promuovendo e supportando concretamente gli operatori portuali per iniziative volte allo sviluppo sostenibile dell'area portuale anche attraverso adeguati e mirati incentivi;
- **Alla conduzione delle proprie attività in modo da minimizzare l'impatto diretto sull'ambiente**
  Ciò si concretizzerà:
  - controllando e riducendo gli impatti ambientali connessi con le attività svolte direttamente dalla propria Organizzazione;
  - utilizzando la migliore tecnologia disponibile per la gestione dei rifiuti prodotti in area portuale e promuovendone la raccolta differenziata;
  - incentivando il risparmio idrico, monitorando la qualità delle acque sotterranee e di superficie;
  - promuovendo il risparmio energetico e favorendo l'utilizzo di fonti energetiche alternative;
  - controllando le emissioni in atmosfera e ricercando soluzioni che minimizzino l'impatto negativo delle attività produttive e del traffico sulla qualità dell'aria;
  - monitorando il livello di rumore identificando situazioni critiche e adottando misure idonee di contenimento;
  - caratterizzando il suolo al fine di adottare adeguate misure di bonifica e ripristino ambientale laddove necessarie;
  - adottando iniziative di "green public procurement" e favorendo i fornitori di opere, beni e servizi che operano nel rispetto dell'ambiente.
- **Al rispetto di tutte le norme applicabili e degli altri impegni in materia ambientale sottoscritti;**
- **Ad attribuire specifici compiti e responsabilità ai propri dipendenti, sostenendone l'azione con risorse adeguate e attivando iniziative di formazione e sensibilizzazione finalizzate allo sviluppo di una cultura ambientale e delle competenze e abilità professionali necessarie al raggiungimento degli obbiettivi di miglioramento ambientale prefissati.**

La presente Politica Ambientale, mantenuta attiva attraverso il processo di miglioramento continuo del Sistema di Gestione Ambientale, è stata adottata da tutto il personale dell'ADSP-MTS ed è resa pubblica e diffusa in tutte le aree portuali.

Livorno, li 19/06/2023

Il Presidente
Luciano Guerrieri

2. L'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E IL SUO CONTESTO

Il d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 203 del 31 agosto 2016 ed in vigore con decorrenza 15 settembre c.a. ha profondamente innovato il sistema di amministrazione dei porti di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i., sostituendo le Autorità Portuali con le Autorità di Sistema Portuale (ADSP-MTS).

Ai sensi dell'art. 7 del succitato decreto legislativo – che modifica l'art. 6 della legge n. 84/1994 – è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che accorpa le Autorità Portuali di Livorno e Piombino. Il nuovo Ente include quindi i Porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno è definita dalla legge quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, i cui compiti istituzionali sono definiti dall'art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i.

La gestione contabile e finanziaria di ciascuna ADSP-MTS è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'AdSP, deliberato dal Comitato di gestione e approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Con DM 4 marzo 2021, n. 88.del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la durata di un quadriennio il dott. Luciano Guerrieri.

L'ADSP-MTS pianifica le linee di sviluppo del porto sia dal punto di vista strategico che da quello dell'assetto e dell'organizzazione del territorio.

Inoltre svolge la sua attività ordinaria attraverso strumenti decisionali quali Delibere, adottate dal Comitato Portuale, Provvedimenti (presidenziali, segretariali e dirigenziali) e Ordinanze.

L'organizzazione applica il sistema di gestione ambientale descritto nel presente Manuale alla totalità delle attività svolte da ADSP-MTS:

Indirizzo politico, programmazione, amministrazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, progettazione, realizzazione e manutenzione delle relative opere infrastrutturali, inclusi gli specchi acquei, e servizi correlati.

Progettazione ed erogazione di servizi di formazione professionale e continua in ambito portuale relativa ad operazioni portuali.

Le attività svolte dall'Ente sono attualmente individuabili, nella classificazione europea delle attività (Catalogo NACE), con i seguenti codici:

- 84.13: "Attività dell'amministrazione pubblica rivolta alla regolamentazione di attività di carattere economico"
- 85.59: "Istruzione per adulti, corsi di formazione ed altri servizi di istruzione".

Tali attività vengono espletate per il Porto di Livorno, oggetto della Registrazione EMAS presso le sedi:

- la sede principale (sede legale): ubicata a Livorno in Scali Rosciano 6;
- la sede interna al Porto: ubicata in P.zza del Portuale 4;
- la sede Porto di Capraia: ubicata presso l'Isola di Capraia in via dell'Assunzione 105
- la sede di Piombino: interna al Porto, ubicata in Piazzale Premuda
- sala d'attesa di Portoferraio: interna al Porto, ubicata in Calata Italia
- area portuale di Rio Marina: ubicato in Calata dei Voltoni
- pontile di Cavo: ubicato nell'area denominata Pontile di Cavo

Con il rinnovo della certificazione UNI EN ISO 14001 e della registrazione EMAS, contestualmente all'adeguamento del sistema alle nuove edizioni delle norme, viene effettuata l'estensione della Registrazione EMAS anche alle sedi relative ai porti di Piombino, Portoferraio, Rio marina e Cavo, già gestite secondo un sistema di gestione ambientale certificato UNI EN ISO 14001 dal 2007.

L'ADSP-MTS ha effettuato, in conformità alle richieste della nuova norma Uni EN ISO 14001:2015 e del nuovo Regolamento EMAS 1505/2017, l'Analisi del Contesto e delle parti interessate, individuando i fattori interni ed esterni che nei vari ambiti del contesto influenzano i processi dell'ente e le istanze rilevanti delle parti interessate presenti.

Riportiamo di seguito un breve riepilogo, ma il documento integrale relativo alla Analisi del Contesto e delle Parti interessate è disponibile per la consultazione sul sito web dell'Ente.

TIPOLOGIA	FATTORI INTERNI	FATTORI ESTERNI	PARTI INTERESSATE
Contesto organizzativo	Struttura organizzativa, politiche e strategie, processi decisionali, propensione al rischio, propensione all'innovazione, know-how, capacità di comunicazione interna, aspettative dei dipendenti, disponibilità di risorse	Elementi da tenere presente in gestione della security portuale, fattori politici, rapporti con altre Autority, rapporti con gli stakeholder	Direzione (presidente e Segretario generale) Comitato di gestione Personale Partecipate Sindacati
Contesto infrastrutturale	Situazione dei fondali, disponibilità degli accosti, vincoli ambientali, stato della pianificazione territoriale, realizzazione opere, stato di manutenzione infrastrutture	Aree retroportuali, vie di collegamento porto-terra, aree urbane adiacenti ai porti, rapporti con pianificazione territoriale sovraordinata o limitrofa	Concessionari Operatori marittimi Terminalisti Amministrazioni comunali locali Associazioni di categoria Referenti altre strutture del nodo intermodale
Contesto ambientale	Presenza di aree contaminate, gestione sedimenti, gestione vasche di colmata, presenza di attività portuali con impatti significativi, emissioni da traffico veicolare e navale, impatto acustico da attività portuali	scarichi in acque portuali, qualità dell'aria nelle aree urbane adiacenti ai porti, impatto acustico da vie di comunicazione, emissioni da traffico navi e traghetti	Operatori economici dislocati nelle aree portuali Turisti e fruitori del territorio Operatori economici delle aree esterne al porto Associazioni e ONLUS operanti sul territorio Enti sovraordinati e enti di controllo Residenti aree limitrofe
Contesto socio economico	Domanda di concessioni, offerta di accosti, servizi portuali disponibili nei porti, gestione degli appaltatori	Presenza di aziende dedite a import export, presenza di attrazioni turistiche che attraggono passeggeri e crociere	Operatori marittimi Cittadini Passeggeri Banche associazioni di categoria Attività commerciali e turistiche del territorio Partner in progetti di innovazione e sviluppo
Contesto normativo	Legislazione nazionale che regolamenta la gestione portuale Normativa in materia di appalti pubblici e di gestione del demanio	Normativa ambientale Convenzioni internazionali per traffici marittimi Accordi volontari sottoscritti	Enti sovraordinati e enti di controllo Amministrazioni comunali sedi di porti Ente di Certificazione Altre ADSP Comunità europea
Contesto strategico	Disponibilità di risorse Competenza Propensione all'innovazione	Presenza di infrastrutture di collegamento dei porti con gli hub economici e industriali del nord Consolidamento nodo infrastrutturale locale Partecipazione a progetti di innovazione europea	Operatori marittimi Cittadini Passeggeri Banche associazioni di categoria Attività commerciali e turistiche del territorio Partner in progetti di innovazione e sviluppo

Sono state quindi analizzate le istanze delle parti interessate rilevanti e sono state individuate le istanze da tenere presente nella definizione degli obiettivi e nella impostazione del SGA

PARTE INTERESSATA RILEVANTE		Bisogni ed aspettative rilevanti
Direzione : Presidente e Segretario generale	Il Presidente e il Segretario generale, ognuno per le parti di competenza, adottano tutti gli atti idonei al raggiungimento degli obiettivi e delle finalità dell'ente nel quadro degli indirizzi politico e amministrativo generali ed in attuazione degli atti fondamentali approvati dal comitato di gestione, salvo quelli espressamente attribuiti ad altri organi.	• conseguimento obiettivi strategici, del POT e della pianificazione delle opere • attrazione di investimenti e di traffici nei porti di competenza • tutela dell'ambiente e mantenimento certificazione ambientale
Comitato di gestione	Il Comitato di gestione è composto da rappresentanti dell'Ente, da rappresentanti della regione, dei Comuni, dal direttore marittimo e da un rappresentante dell'autorità marittima competente e un rappresentante di ciascun porto. Le competenze sono definite dall'art. 9 della legge 84/94 e s.m.i.	• soddisfazione degli operatori portuali in relazione alle attività e ai servizi di ADSP-MTS • incremento di traffici • attrazione di investimenti sul territorio • ricerca sponsor e partnership per interventi di promozione territoriale • tutela dell'ambiente e mantenimento certificazione ambientale • tutela delle attività economiche presenti sul territorio per il mantenimento dell'offerta di posti di lavoro
Personale	E' portatore di esigenze specifiche in merito alle proprie condizioni di lavoro (sicurezza, garanzia del posto di lavoro, stabilità economica, ambiente di lavoro sereno e non discriminatorio).	• Tutela delle condizioni di lavoro • Decoro e sicurezza delle sedi
Cittadini dei territori limitrofi	I cittadini sono una parte interessate estremamente rilevante. Le istanze esplicite e implicite dei cittadini vengono analizzate e, ove possibile, accolte.	• -Tutela del territorio e dell'ambiente locale • Sviluppo ecosostenibile che non rechi danno all'ambiente e alle risorse naturale, contribuendo nel contempo ad innalzare la qualità della vita dell'intera comunità • servizi efficienti e accessibili • Mantenimento in buono stato di manutenzione delle aree di competenza • Possibilità di accedere con piccole imbarcazioni alle dighe foranee • Riduzione traffico veicoli in ingresso al porto in occasione dei traghetti estivi
Fornitori	L'affidabilità nel rispetto delle condizioni di fornitura hanno impatto sull'operatività ente (qualità dei prodotti/servizi approvvigionati, rispetto dei tempi di consegna dei materiali/di esecuzione delle prestazioni, condizioni di pagamento). La gestione dei fornitori e dei contratti è disciplinata dalla normativa nazionale	• Pagamenti puntuali • Affidamenti trasparenti

PARTE INTERESSATA RILEVANTE		Bisogni ed aspettative rilevanti
Concessionari **Operatori marittimi** **Terminalisti** **Operatori economici dislocati nelle aree portuali**	Le attività economiche presenti sul territorio sono una parte interessata rilevante, in quanto consentono al porto di offrire servizi agli operatori marittimi e nel caso di imprese di produzione e di logistica, generano traffici	• Tutela del territorio e dell'ambiente locale • Servizi efficienti e accessibili • Mantenimento in buono stato di manutenzione delle aree portuali demaniali • viabilità scorrevole ed efficace ai varchi • supporto nella promozione internazionale del porto • tariffe a basso costo • disponibilità di accosti • fondali adeguati alle navi previste dal mercato • trasparenza e correttezza nelle procedure di affidamento di contratti e concessioni
Partecipate	ADSP –MTS ha alcune società partecipate che costituiscono elementi essenziali per la gestione e la promozione di molti servizi ai cittadini e all'utenza turistica con le quali è necessario operare in partnership per l'efficienza dei vari servizi offerti.	• Supporto economico • Disponibilità di locali e aree per le loro attività • Partecipare alla costruzione di percorsi comuni con la PA
Passeggeri e turisti	I passeggeri e i turisti sono parte interessata molto rilevante soprattutto per i porti delle isole e per quello di Piombino, ma anche sul Porto di Livorno il traffico passeggeri ed i flussi di turisti provenienti dal traffico crocieristico è rilevante; pertanto, le istanze ritenute rilevanti di questi stakeholders sono tenuti in considerazione nella pianificazione del sistema.	• Mantenimento in buono stato delle aree portuali • Presenza di trasporti pubblici o comunque accessibili per spostarsi dal porto alle aree turistiche • eventi e manifestazioni per integrare l'offerta turistica degli operatori • punti di ristoro e servizi igienici accessibili • offerta turistica locale
Amministrazioni comunali dei territori in cui sono situati i porti	Le amministrazioni locali sono considerate parte interessata per varie ragioni sia per la gestione comune di alcuni servizi sia per il comune interesse verso una tutela globale del territorio e verso la necessità di uno sviluppo sostenibile che garantisca benessere nel rispetto delle risorse naturali e paesaggistiche.	• Tutela delle risorse naturali e paesaggistiche • Creazione percorsi turistici comuni
Attività commerciali e turistiche del territorio esterne all'area portuale	Le attività commerciali e turistiche locali costituiscono la destinazione dei turisti che transitano con i traghetti e possono essere una valida attrazione anche per i passeggeri delle crociere in partenza e/o in transito.	• Agevolare l'accesso dei passeggeri delle crociere alle aree commerciali e turistiche • Attivazione di servizi di trasporto dei turisti e dei passeggeri dalle aree portuali alle aree cittadine, commerciali e turistiche
Enti sovraordinati e enti di controllo	L'ADSP-MTS fa parte di un sistema amministrativo nel quale è connesso e subordinato dal punto di vista della normativa ambientale e non solo agli enti sovraordinati tra i quali in particolare la Comunità Europea e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. E' inoltre in stretto rapporto con gli enti di controllo in materia ambientale soprattutto per i procedimenti di bonifica, realizzazione o manutenzione straordinaria opere pubbliche e dragaggi, quali ARPAT, ASL, VVF, etc.	• Tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico, naturale, storico-architettonico • Rispetto normativa vigente • Prevenzione inquinamento • Miglioramento qualità acque portuali • Riduzione impatto su aria di emissioni di navi e traghetti

PARTE INTERESSATA RILEVANTE		Bisogni ed aspettative rilevanti
Ente di Certificazione e ACCREDIA	L'Ente ha scelto il percorso della certificazione ambientale pertanto ricomprende tra le proprie parti interessate anche l'ente di certificazione e, di conseguenza, l'organismo di accreditamento e il Comitato EMAS	• Rispetto regolamento di certificazione

2.1. Struttura dell'ente

.

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili in data 4 marzo 2021 n. 88, il Dott. Luciano Guerrieri è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, succedendo all'Ing. Stefano Corsini, a decorrere dal 14 marzo 2021.

Il Segretario Generale, capo della segreteria tecnico operativa, Avv. Matteo Paroli, è stato nominato dal Comitato di Gestione con delibera n. 17 del 29 luglio 2021; ha assunto il ruolo con decorrenza 1° settembre 2021, al posto del Dott. Provinciali, rimasto in carica fino al 31 agosto dello stesso anno.

Alla data del 31.12.2022 l'organico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno settentrionale è composto da n. 149 dipendenti, escluso il Segretario Generale. Dei dipendenti in servizio presso l'Ente, n. 110 oltre al SG, sono impiegati nelle sedi di Livorno, mentre n. 36 sono destinati all'Ufficio territoriale di Piombino.

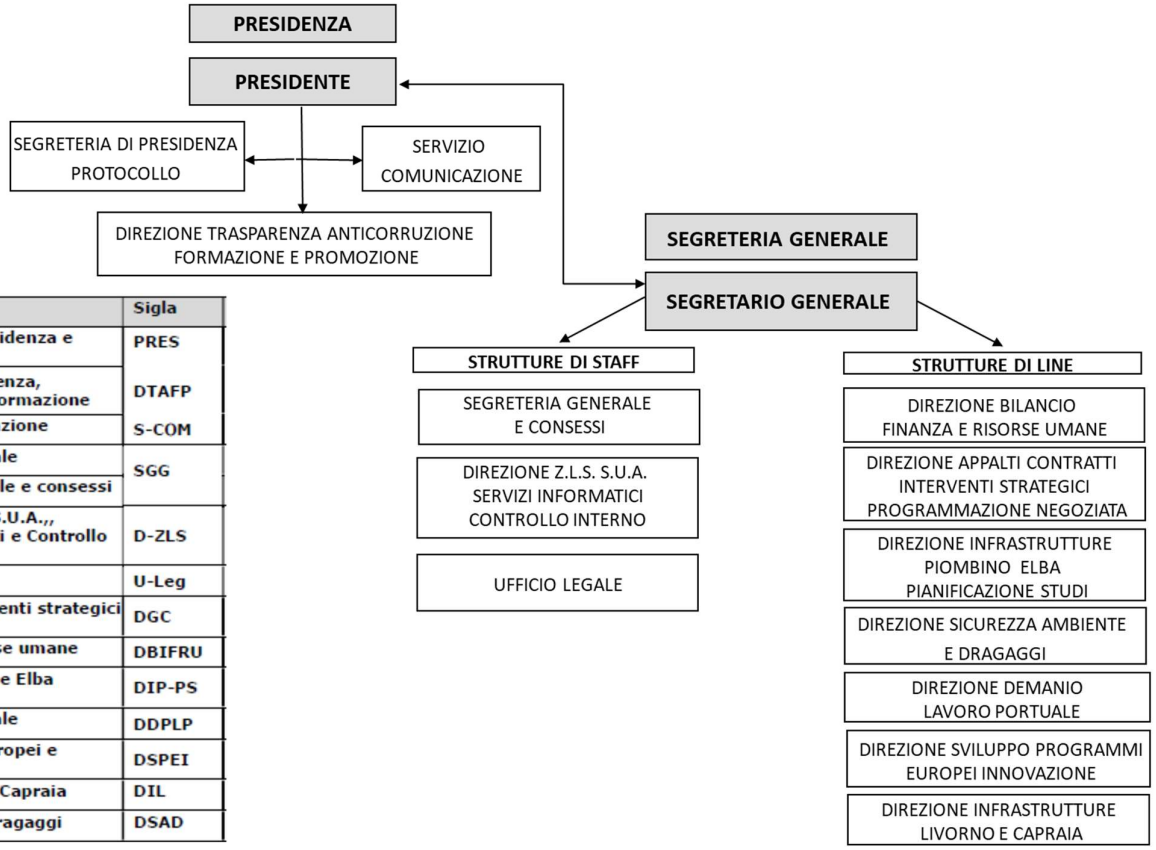
Gli indicatori ambientali risultano calcolati non solo sui dipendenti ma su tutti gli addetti compresi tirocinanti, stagisti e personale in somministrazione per un totale di 153 di cui 73 per la sede di Palazzo Rosciano e 41 per la sede di Piazza del Portuale a Livorno (compresi il segretario ed esclusi gli addetti in aspettativa), mentre su Piombino sono calcolati su 39 addetti.

Nei porti situati nelle Isole non sono presenti uffici con presenza stabile di personale dell'ADSP-MTS.

Al 31 dicembre 2022, la struttura organizzativa dell'AdSP MTS, approvata con Provvedimento presidenziale n. 102 del 17 giugno 2022, risulta suddivisa in n. 9 Direzioni come illustrato nell'organigramma di seguito riportato, affiancato dalla legenda delle abbreviazioni utilizzate per identificare le direzioni stesse

sede	Totale addetti*
Palazzo Rosciano	73
Piazza del Portuale	41
Piombino	39

*ai fini degli indicatori ambientali



Area		Sigla
PRESIDENZA	Segreteria di Presidenza e Protocollo	PRES
	Direzione trasparenza, anticorruzione e formazione	DTAFP
	Servizio comunicazione	S-COM
SEGRETERIA GENERALE	Segretario Generale	SGG
	Segreteria generale e consessi	
	Direzione Z.L.S., S.U.A.,, Servizi Informatici e Controllo Interno	D-ZLS
	Ufficio Legale	U-Leg
Direzione appalti, contratti, interventi strategici e programmazione negoziata		DGC
Direzione bilancio, finanza e risorse umane		DBIFRU
Direzione infrastrutture Piombino e Elba pianificazione e studi		DIP-PS
Direzione demanio e lavoro portuale		DDPLP
Direzione sviluppo, programmi europei e innovazione		DSPEI
Direzione infrastrutture Livorno e Capraia		DIL
Direzione sicurezza, ambiente e dragaggi		DSAD

Infortuni sul lavoro

Nel corso degli anni si sono verificati sporadici infortuni sul lavoro, tutti di lieve entità.

L'ultimo, in ordine di tempo, si è verificato nel corso dell'anno 2022 ed ha comportato un'assenza del dipendente interessato dall'ambiente lavorativo di 11 giorni.

2.2. Le sedi

2.2.1. Palazzo Rosciano

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata nel 2021

2.2.2. Sede interna al Porto di Livorno

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata nel 2021

2.2.3. Sede Porto di Capraia

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata nel 2021

2.2.4. Sede di Piombino

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata nel 2021

2.3. I porti

2.3.1. Il Porto di Livorno

Il porto di Livorno si affaccia sull'Alto Tirreno e si trova nella parte Nord-Occidentale della Toscana. È principalmente interno alla linea di costa, ben protetto dai venti del quadrante sud ed ovest.

Il porto di Livorno, classificato come Core all'interno delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T) è uno scalo polivalente, dotato cioè di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica ed ogni tipologia di traffico (LO-LO, rotabile RO-RO, rinfuse liquide e solide, auto nuove, crociere, ferries, prodotti forestali, macchinari, ecc.). La dotazione infrastrutturale del Porto permette la connessione alle principali arterie stradali e ferroviarie nazionali ed alle zone aeroportuali di Pisa e Firenze. Grazie al suo hinterland piuttosto ampio, formato principalmente da Toscana, Emilia Romagna, Umbria e Marche, molto attivo dal punto di vista imprenditoriale ed industriale, il Porto di Livorno movimenta un elevato quantitativo di merci.


Veduta porto di Livorno

Il porto di Livorno è caratterizzato da importanti testimonianze monumentali e storiche delle quali si deve tener conto nello studio e nella pianificazione degli sviluppi futuri del porto ai fini di una loro ulteriore valorizzazione ed integrazione. Infatti sia nel porto vecchio (ad es. porto Mediceo, Fortezza Vecchia, diga Curvilinea) che nel porto nuovo (ad esempio Torre del Marzocco) numerosi sono i segni che testimoniano il grande passato del porto.

2.3.2. Il Sito di Interesse Nazionale di Livorno

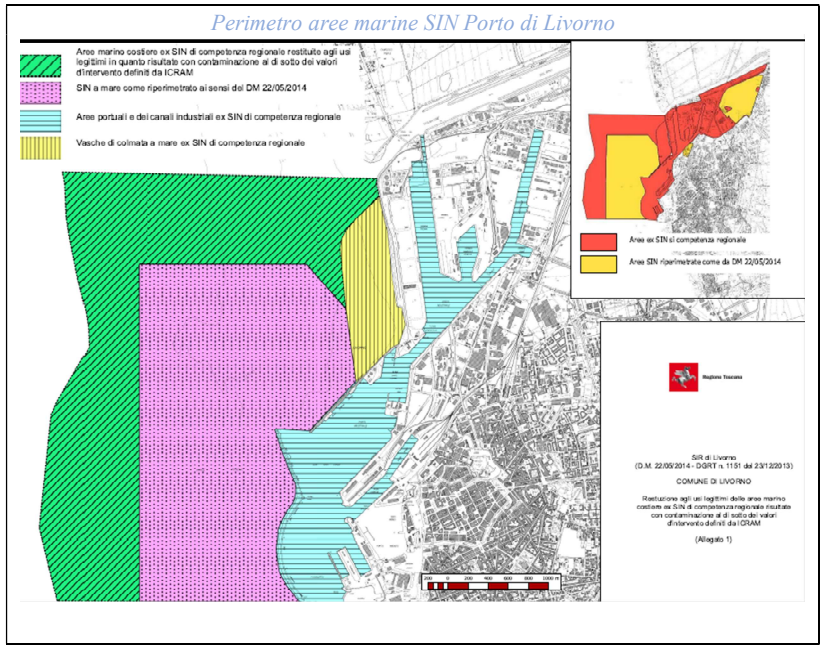
Il SIN di Livorno è stato definito inizialmente con D.M. del 24 febbraio 2003[1]. Il SIN comprendeva:

- l'area industriale di Livorno;
- l'area marina antistante al Sito, delimitata a Nord dalla foce del Canale dello Scolmatore e a Sud dal Faro di Livorno.

La quasi totalità dell'area del SIN di Livorno ricadeva all'interno del comune medesimo; una piccola parte, ubicata a Nord del Torrente Ugione, era ricompresa nel Comune di Collesalvetti.

Con Decreto Ministeriale del 22 maggio 2014 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha ridefinito il perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Livorno così come riportato nella tavola che segue e limitato alle seguenti aree a terra: area centrale ENEL ed aree di competenza della società ENI (queste ultime limitatamente a quelle indicate nella tavola); nonché alle aree marino-costiere (ubicate all'esterno delle dighe foranee e fino a circa 3 km dalla costa) che, dalle indagini di caratterizzazione eseguite da ICRAM, non sono risultate sotto i valori di intervento.

Perimetro aree marine SIN Porto di Livorno



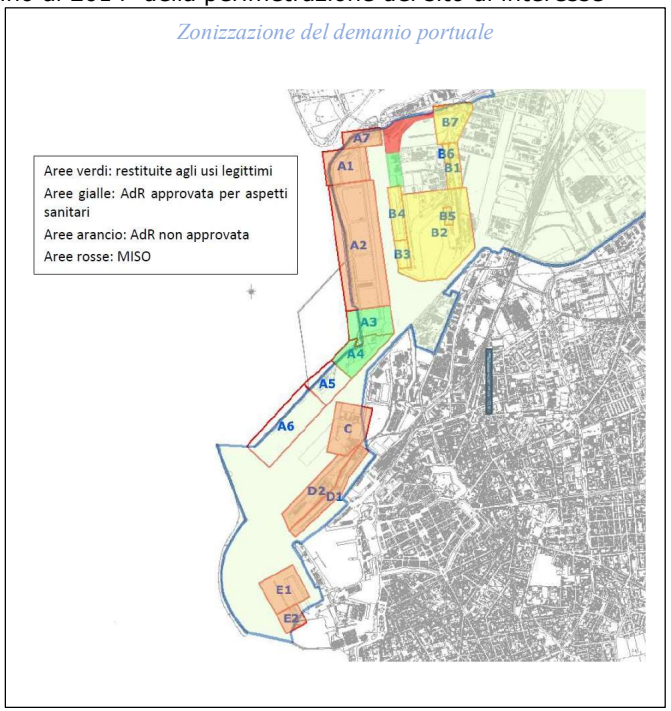
[1] (https://bonifichesiticontaminati.mite.gov.it/sin-36/).

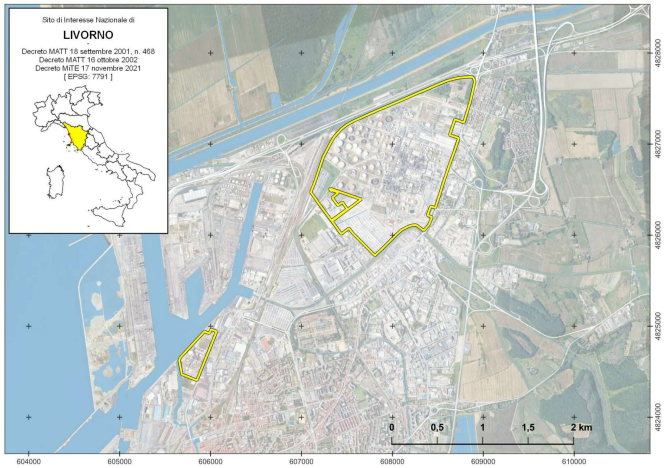
Ai sensi dell'art. 2 del suddetto Decreto Ministeriale, per tutte le aree a terra ricomprese fino al 2014 della perimetrazione del sito di interesse nazionale di bonifica di Livorno la Regione Toscana è subentrata al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nella titolarità del relativo procedimento ai sensi dell'art. 242 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con istituzione quindi di un S.I.R. (sito di interesse regionale di bonifica).

Per quanto riguarda le aree demaniali comprese nel SIR, ad oggi sono state restituite agli usi legittimi alcune aree tra cui un'area posta sulla sponda est della Darsena Toscana del Porto di Livorno – Sito LI287 SISBON e le sub aree A3 ed A4 (site in testata della Darsena Toscana, vedi foto), l'area delle due vasche di colmata del Porto di Livorno confermando per questa la necessità di prosecuzione del monitoraggio già elaborato da ICRAM in accordo con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Per quanto attiene gli altri ambiti demaniali a terra l'istruttoria è ancora in corso.

Zonizzazione del demanio portuale





Attuali aree SIN (ENEL e Raffineria ENI)

Fonte https://bonifichesiticontaminati.mite.gov.it/sin-36/

Le aree a mare sono state deperimetrate dalle aree del SIN con il decreto del Ministro per la Transizione Ecologica del 17 novembre 2021, che lascia nel SIN esclusivamente le aree a terra di ENEL e Raffineria ENI.

2.3.3. Il porto di Piombino

Il porto di Piombino (42° 55' Lat. Nord; 10°33' Long. Sud) è un porto polifunzionale, dedicato al traffico di merci alla rinfusa, destinate ai mercati interni e internazionali ed al traffico passeggeri/commerciale. L'assetto funzionale attuale dello scalo è storicamente condizionato dalla presenza delle grandi industrie siderurgiche che sono sorte alla fine dell'Ottocento e sviluppatesi nel secolo scorso nelle zone limitrofe al porto. L'altra vocazione storica del porto è strettamente connessa al settore traghettistico (Elba, Corsica e Sardegna), per l'elevato numero di passeggeri, conseguenza dello sviluppo turistico dell'Isola d'Elba e per il notevole interscambio di traffici ro/ro con la Sardegna.

Strutturalmente il porto ha un bacino delimitato a Sud-Est dal molo sopraflutto, detto Batteria, ed a Nord-Est dalla nuova diga di sottoflutto all'interno della quale sono stati realizzati due nuovi banchinamenti denominati Banchina Est e Banchina Nord rispettivamente di lunghezza 330 m e 300 m.



Le imprese che operano nei porti di Piombino, Portoferraio e Rio Marina

- 2 concessionari con concessione cointestata (elenco concessioni 2019 – art.18 legge 84/94)
- 8 imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali (MOBY S.P.A., COMPAGNIA PORTUALI S.C., LIBERTY MAGONA S.R.L.., PIOMBINO LOGISTICS S.P.A., TUSCANY TERMINAL S.R.L., S.ME.P.P. S.P.A., SALES S.P.A. PERMARE S.R.L.)
- 5 imprese autorizzate allo svolgimento di servizi portuali (COMPAGNIA PORTUALI S.C., S.ME.P.P. S.P.A., MOBY S.P.A., LIBERTY MAGONA S.R.L., TUSCANY TERMINAL S.R.L.)
- 132 imprese (dati aggiornati 2019 ex art.68 C.d.n.)

L'area nord del porto è utilizzata per i traffici da e per le aziende siderurgiche, che si svolgono al pontile c.d. ex ILVA (Sud 470 mt. e Nord 270 mt.) nonché per altre tipologie di traffici commerciali presso i nuovi banchinamenti (Banchina Este e Nord). Il fondale massimo è di mt. 20. Altri traffici portuali, soprattutto lavorati di acciaio ed altre rinfuse, vengono svolti presso la banchina Tabani, con accosto di 250 mt. e fondale a –13 mt., la Banchina Perini con accosto di 200 mt. e fondale a –13 mt, i il pontile Magona, con due accosti di 105 mt. a nord e 155 mt. a sud; la Banchina Mariani d'Italia di 125 mt.. Al traffico passeggeri sono destinati il c.d. Dente Capitaneria (85 mt.), il pontile Elba (75 mt.) ed il piazzale Premuda, la banchina Trieste (135 mt.), nonché il molo Batteria (285 mt.), su quest'ultimo attracco prevalentemente per il traffico ro –ro e passeggeri con la Sardegna. Per il traffico/croceristico viene utilizzata la Banchina Pecoraro con accosto di 320 m e un fondale di – 11 mt e sono inoltre utilizzabili per la stessa tipologia di traffici i due prolungamenti della diga di sopraflutto (220 m + 220 m).

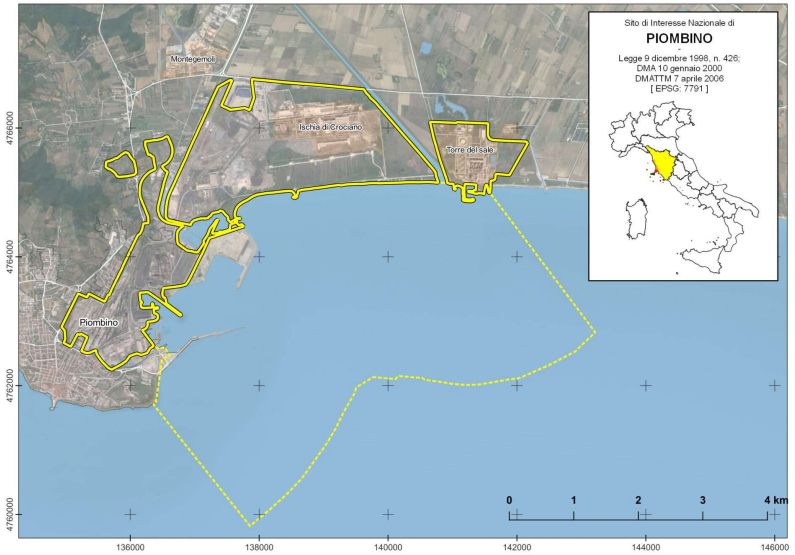
Come da specifici studi effettuati dalla Regione Toscana, la zona di Piombino è caratterizzata da una intensa attività di pesca. A questo fenomeno si associa anche un rilevante mercato del pesce sulla terraferma, particolarmente sviluppato sia a Piombino che a Portoferraio.

Per quanto riguarda il porto di Piombino, la Darsena Magona è il punto di approdo generalmente utilizzato della flottiglia stanziale e delle barche da pesca di passaggio che, nei mesi primaverili e estivi, sbarcano il pesce azzurro derivante dall'attività di pesca d'altura.

2.3.4. Il Sito di Interesse Nazionale di Piombino

Il sito di Piombino è stato individuato come sito di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1, comma 4, della Legge 426/98, perimetrato con Decreto del Ministro dell'Ambiente del 10/01/2000 e successiva modifica per ampliamento del perimetro con il D.M. 07 aprile 2006 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 147 del 26 giugno 2006 (fig. 1). L'area marina perimetrata è compresa nel tratto di costa che va da "Punta del Semaforo" (a sud-est del Promontorio di Piombino) a "Torre del Sale", ad Est della foce del fiume Cornia, comprensiva dell'area portuale e di una zona di arenile, spingendosi al largo per circa 3 km, per una superficie a mare complessiva di circa 1900 ha.

Figura 1 Perimetrazione del SIN di Piombino



All'interno del perimetro del sito di interesse nazionale di Piombino, definito dal Decreto del Ministro dell'Ambiente, sono presenti:

- un polo industriale di notevoli dimensioni, che per ragioni storiche si estende verso il centro urbano della città e sul quale sono state effettuate diverse attività produttive, tra cui attività siderurgiche a ciclo integrale, centrali termoelettriche, produzione di laminati zincati e/o verniciati;
- aree di riempimento e colmata con materiali di riporto e discariche di rifiuti prevalentemente industriali;
- l'area marina antistante compresa l'area portuale.

Le aree industriali in attività e dismesse hanno una estensione complessiva di circa 236 ha mentre le aree di colmata circa 567 ha e le discariche circa 48 ha.

Alle attività industriali, si aggiunge, in termini di impatto ambientale, l'attività portuale caratterizzata da notevole traffico di materie prime destinate alle attività industriali e da traffico turistico commerciale di collegamento con le isole.

I principali problemi ambientali connessi con la presenza delle predette attività industriali hanno comportato un inquinamento diffuso in diverse matrici ambientali (suolo, falda, aria, ecc.) nonché la presenza di impianti industriali oramai datati e diversi siti di smaltimento incontrollato di rifiuti.

Nel corso degli anni, inoltre, sia le strutture portuali che quelle industriali si sono ampliate e si sono estese a nord del cosiddetto Porto Vecchio, lungo il litorale di levante, fino alla foce artificiale del fiume Cornia. Qui è presente, nei pressi della torre del Sale, la centrale Enel, oggi in via di dismissione.

Nelle aree a terra ricomprese all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Piombino sono in corso vari interventi di bonifica, per i quali si riporta di seguito lo stato di avanzamento:

Area Variante II: E' in corso il procedimento di approvazione della Analisi di Rischio sito specifica inviata al Ministero dell'Ambiente il 24 Marzo 2017. E' stata effettuata e trasmessa la rielaborazione dell'Analisi di rischio sanitario ed ambientale sito-specifica ai sensi dell'art.242, comma 4 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. secondo il format della modulistica di cui al Decreto Direttoriale DG RIA 22 dicembre 2021 n. 269. In merito invece alla gestione delle acque di falda, l'ARPAT ha trasmesso via PEC in data 19/12/2022 prot. 01.23.07/4.36 il verbale inerente agli esiti del tavolo tecnico istituito con i tecnici dell'ARPAT, Regione Toscana Invitalia e AdSP MTS con la relativa valutazione (se l'area a Terra Variante II possa considerarsi compresa nel progetto di messa in sicurezza della falda superficiale della Macroarea Sud del sito ex- Lucchini) di cui riportiamo la conclusione: "Area a Terra Variante II, pur ricompreso nell'area di intervento di MISO, non è stato oggetto di intervento di messa in sicurezza della falda in quanto l'area non presenta le criticità ambientali previste dalle specifiche di progetto di MISO".

Area ex-Fintecna: effettuata Analisi di Rischio sito specifica presentata nel 2017 e rielaborata nel 2021 sulla base delle prescrizioni ricevute – predisposto un protocollo per la esecuzione degli ulteriori monitoraggi ambientali richiesti. Nel mese di giugno 2022 questa Amministrazione ha provveduto a trasmettere al Ministero dell'Ambiente e agli enti deputati al controllo la documentazione inerente al Protocollo aggiornato per l'esecuzione dei test di cessione per la verifica dei requisiti di cui all'art. 41 della L.98/13 come richiesto ed impartito dagli Enti deputati al controllo. L'esecuzione dei test di cessione verrà effettuata nel corso dell'anno 2023.

"Settore demaniale costiero compreso tra la foce fosso vecchia Cornia ed il fiume Cornia": per l'area denominata "Chiusa – I stralcio di intervento", nel 2014, a seguito di un intervento di bonifica eseguito dall'allora Autorità Portuale di Piombino, la Provincia di Livorno ha rilasciato la certificazione di avvenuta bonifica. Nel corso dell'anno 2022 questa Amministrazione ha eseguito la caratterizzazione dell'area a mare in oggetto i cui risultati sono stati trasmessi al Ministero nel mese di dicembre 2022. Alla luce dell'esito della caratterizzazione questa Amministrazione sta predisponendo il progetto di dragaggio aggiornato.

Caratterizzazione vasche di colmata – I stralcio

Nessuna variazione rispetto a quanto riportato nella Dichiarazione Ambientale aggiornata a dicembre 2021: siamo tuttora in attesa del parere definitivo da parte del Ministero dell'Ambiente per la restituzione delle aree agli usi legittimi.

.

2.3.5. Il Porto di Portoferraio

Il porto è situato sulla costa settentrionale dell'isola d'Elba, all'interno dell'ampia omonima baia ed è composto da due parti distinte: il porto vero e proprio e la rada. E' accessibile 24 ore su 24 con ogni condizione di tempo ed ha la particolarità che le navi che entrano in porto devono tenere la sinistra e dare la precedenza a quelle che escono. Attualmente i 3 pontili di cui dispone il porto, il n. 1, il n. 3 ed il pontile G. Massimo, la lunghezza dei quali va dai 130 mt. ai 102, sono destinati al traffico delle navi traghetto, particolarmente intenso nel periodo estivo. All'Alto Fondale, posizionato in pieno centro storico, ormeggiano sia navi traghetto che navi da crociera. Proseguendo verso sud si arriva alla Darsena Medicea, una porzione della quale, in concessione al Comune, ospita imbarcazioni da diporto ed un'altra ospita invece i natanti delle Forze dell'Ordine e della Capitaneria. Il bacino della rada, largo 2000 metri e ben protetto dal maltempo, è delimitato a Nord dalla congiungente P.ta Falcone – P.ta Falconaia ed in esso possono trovare sicuro ancoraggio navi di ogni dimensione e pescaggio.



Veduta porto di Portoferraio

La Darsena Medicea risulta essere oggi il punto privilegiato d'approdo per le unità da diporto. L'area della Darsena destinata all'approdo delle imbarcazioni da diporto per un totale di circa 150 posti barca. L'approdo turistico è gestito dal Comune di Portoferraio attraverso la società specifica di gestione "Cosimo de Medici".

Successivamente alla Darsena Medicea si incontra la Calata Depositi e la banchina Alto Fondale, che, grazie all'ubicazione in pieno contro storico, all'attiguo ampio piazzale per parcheggio dei pullman adibiti alle escursioni e alle notevoli dimensioni delle navi che vi possono attraccare, costituisce l'ormeggio preferenziale per le navi da crociera.

L'Alto Fondale, tramite una banchina di raccordo, si unisce, senza soluzioni di continuità, alla Calata Italia che si estende sino all'estremo Sud della zona portuale e dalla quale si dipartono tre pontili: Pontile G. Massimo, Pontile n. 3 e Pontile n. 1, destinati a terminal per i traghetti che collegano l'Isola con il porto di Piombino, ma ai quali, nei casi in cui l'Alto Fondale sia occupato, possono trovare adeguato ormeggio anche navi da crociera.

2.3.6. Il porto di Rio Marina

Il Porto di Rio Marina è un Porto turistico, con alcune funzioni commerciali ed è collegato alla rete stradale locale provinciale dell'isola. L'accessibilità al porto è garantita da collegamenti su gomma con i principali centri urbani dell'isola.



Veduta porto di Rio Marina

Il porto è costituito da un bacino di circa 30.000 mq., protetto da una diga foranea a forma di "L", banchinata all'interno ad un'altezza di 1 mt. 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 nord l'imboccatura è limitata da un molo di sottoflutto, costituito da una scogliera artificiale, che è stato allungato nel 2001 di 25 mt., in modo da rendere lo specchio acqueo interno più sicuro.

A partire dalla scogliera si trova una parte banchinata per 70 mt., 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.

Lo scalo assolve oggi solamente alla funzione di terminal per le navi traghetto in collegamento con i porti di Piombino e di Porto Azzurro, che trovano ormeggio nell'ultima parte della diga, lunga circa 80 mt.

2.3.7. L'approdo di Cavo

Il Pontile di cavo è un Porto turistico, con alcune funzioni commerciali. L'approdo di Cavo, infatti, ospita l'accosto per gli aliscafi di linea destinati alla rotta Piombino-Cavo-Portoferraio. Tali aliscafi approdano al pontile esistente, il quale è la sola area di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito del complesso d'approdo.


Veduta approdo di Cavo

L'Approdo di Cavo è caratterizzato poi dal traffico derivante dalla nautica da diporto. Gli approdi sono gestiti dal Circolo Nautico Cavo e dal Comune di Rio Marina, per un totale di circa 200 posti barca.

Il porticciolo è costituito da un molo a gomito lungo circa 230 m, da un pennello lungo circa 40 m e da un altro molo a gomito di 160 m che difende la darsena interna

Il Pontile è collegato alla rete stradale locale provincia le dell'isola e l'accessibilità al porto è garantita anche da collegamenti su gomma con i principali centri urbani dell'isola.

Per il porto di Cavo non si è a conoscenza dell'esistenza di un piano regolatore portuale ma di un esclusivo piano delle opere presentate dal Comune di Rio Marina per il tramite dell'Ufficio del G.C.OO.MM. di Roma approvato dall'Assemblea Generale del C.S.LL.PP. in data 10 marzo 1955 relativo alla costruzione di un pontile nella rada di Cavo destinato all'approdo dei postali in servizio per l'Isola d'Elba. Nel 2004 l'Autorità Portuale di Piombino ha redatto il progetto di ristrutturazione e adeguamento del pontile di Cavo che in seguito è stato approvato con voto n. 113 in data 19 maggio 2004 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

2.3.8. Il Porto di Capraia

Capraia è per estensione la terza isola dell'Arcipelago Toscano con una superficie di 19,3 kmq. E' fra le realtà insulari più marittime, trovandosi a ben 54 km dalla costa continentale situata ad est. Il porticciolo dell'isola di Capraia è racchiuso tra due moli: il molo Nord di circa 140 m ed il molo Sud di circa 100 m. Il molo Nord e la riva ad esso prospiciente sono interamente banchinati. L'attracco è possibile lungo tutto il banchinamento del porto ad eccezione del molo Sud che non è banchinato e del tratto compreso tra il pennello e lo scalo d'alaggio. Piccole imbarcazioni possono trovare riparo presso l'approdo Fiumarella.


Veduta porto di Capraia

Il porto dispone di 200 posti barca: per imbarcazioni a motore fino a 38 m per le imbarcazioni a vela fino a 26 m.

Dispone inoltre di un campo boe, realizzato nel 2006, che dà la possibilità a circa 40 barche aventi lunghezza massima pari a 20 metri, di ormeggiare in sicurezza nella rada antistante l'ingresso del porto.

2.4. Traffici

I numeri registrati nell'anno appena trascorso ufficializzano la buona capacità di resilienza del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che grazie alle buone prestazioni di Piombino e dei porti elbani (Portoferraio, Rio Marina e Cavo) si proietta con rinnovata energia verso il 2023 nonostante una situazione economica generale difficile, caratterizzata dall'incremento dei costi energetici e di trasporto e dalle incertezze di uno scenario caratterizzato da un tasso di inflazione elevato.



I dati sui traffici passeggeri certificano meglio di altri la sostanziale uscita dei porti di competenza di questa AdSP dal biennio della crisi pandemica. La somma dei volumi movimentati registra un più 20,5 per cento rispetto al 2021, con numeri prossimi alle 10 milioni di unità, di cui 2.811.322 di passeggeri ferry nel solo porto di Livorno (+26,3%).

Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un +691% sull'anno precedente, raggiungendo quota 468 mila passeggeri, di cui 437mila nel solo scalo labronico (+676,9%). In risalita anche il traffico traghetti, con 9 milioni di passeggeri e una crescita su base annuale del 15,5%.

AdSP del Mar Tirreno Settentrionale	2021 GEN. - DIC.	2022 GEN. - DIC.	Δ 2022/2021
Total traffic (ton)	**41.295.482**	**39.118.620**	**-5,3%**
Liquid Bulk	7.412.153	6.409.230	-13,5%
Dry Bulk	2.107.550	1.859.502	-11,8%
Containerized Cargo	8.750.492	7.789.718	-11,0%
Ro-Ro	21.130.900	20.789.065	-1,6%
Other General Cargo	1.894.387	2.271.105	19,9%
Vessels Number	**33.031**	**35.540**	**7,6%**
GT	286.552.444	326.710.342	14,0%
Containers (TEU)	**791.356**	**751.872**	**-5,0%**
Passengers (units)	**7.856.929**	**9.471.354**	**20,5%**
Ferry	7.797.791	9.003.491	15,5%
Cruise	59.138	467.863	691,1%
Ro-Ro units	**672.952**	**649.963**	**-3,4%**
Commercial vehicles (units)	**467.338**	**491.159**	**5,1%**

I dati registrano la sostanziale tenuta per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 39.118.620 tonnellate (circa 32 milioni nel porto di Livorno) e una flessione del 5,3% sull'anno precedente.

Nel dettaglio, le rinfuse liquide hanno chiuso con un meno 13,5% sull'anno precedente, a 6.409.230 tonnellate di merce. In calo anche le rinfuse solide, dell'11,8% sul 2021, a quota 1.859.502 tonnellate di merce.

In tenuta il traffico rotabile, che ha archiviato l'anno con un -3,4% sul 2021, a quota 649.963 mezzi rotabili movimentati, di cui 480.873 a Livorno (-5,7%).

In lieve calo anche il traffico containerizzato. Nei 12 mesi appena trascorsi, sono stati movimentati complessivamente 751.872 container, di cui 751.811 imbarcati/sbarcati nel solo porto di Livorno.

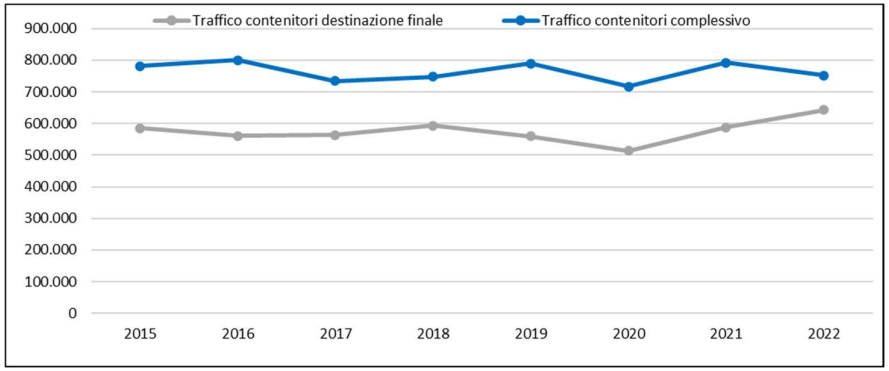


Grafico 1- - Andamento traffico contenitori

Quantunque le movimentazioni siano complessivamente calate del 5%, l'analisi sulla movimentazione dei container al netto del trasbordo restituisce un dato positivo.

Tra gennaio e dicembre sono infatti transitati dalle banchine livornesi 469.288 contenitori pieni, 35.529 in più rispetto all'anno precedente (+8,2%); 173.442 i vuoti (+13,2% su base annuale). Al netto delle attività di transhipment, le movimentazioni da/per l'hinterland sono complessivamente aumentate del 9,5%.

I numeri del 2022 registrano poi una lieve ripresa del traffico delle auto nuove: a Livorno sono stati movimentati 491.159 veicoli, il 5,1% in più rispetto ai 463.338 mezzi dell'anno passato. Crescita a doppia cifra per i prodotti forestali che hanno registrato un nuovo record di merce sbarcata/imbarcata nello scalo labronico, confermando il trend di crescita positiva nonostante la crisi pandemica. Il traffico ha chiuso l'anno con un aumento del 19,2% sul 2021, a 2.131.105 tonnellate di merce.

L'analisi per porti evidenzia anche la tenuta in lieve aumento dello scalo piombinese, che ha archiviato l'anno con 4.277.748 tonnellate di merce e un +1,2% su base annuale. Un dato importante alla luce della situazione di difficoltà delle principali industrie.

In lieve aumento tutti i principali parametri di traffico, a cominciare dai rotabili, che hanno raggiunto quota 85.114 unità (+3,6%) e dai passeggeri ferry, cresciuti nel complesso del 10,8%, a 3.167.093 unità. In ripresa il traffico crocieristico: nel 2022 sono transitati dalle banchine del porto 14.514 passeggeri, con un aumento del 736,1% rispetto al precedente anno. Bene anche il traffico dei veicoli privati (+5,2%).

Per quanto riguarda i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo, il 2022 si è chiuso con un dato generale di 2.931.383 tonnellate di merce movimentata, in crescita del 7,7% sul 2021.

Complessivamente sono stati movimentati 83.976 mezzi rotabili, di cui 41.195 allo sbarco e 42.781 all'imbarco, con una crescita su base annuale del 3,9%.

Il traffico passeggeri restituisce una crescita dell'11,5% sul 2021, a 3.025.076 unità, mentre le navi da crociera hanno fatto segnare un incremento del 660%, a con 15.679 unità.

TRAFFICO GENERALE ADSP-MTS	2018	2019	2020	2021	2022	DIFFERENZA 2022-2021 (t/TEU/m)	DIFFERENZA % 2022-2021
Traffico globale (ton)	44.081.063	44.973.226	37.657.055	41.295.482	39.118.620	-2.176.862	-5,3%
Merce in contenitore(ton)	8.538.918	9.142.346	8.306.073	8.750.492	7.789.718	-960.774	-11,0%
Merce in colli (ton)	1.759.830	1.757.059	1.726.799	1.894.387	2.271.105	376.718	19,9%
Ro Ro(ton)	22.171.749	21.782.019	18.380.341	21.130.900	20.789.065	-341.835	-1,6%
Rinfuse liquide(ton)	9.562.275	9.108.839	7.047.012	7.412.153	6.409.230	-1.002.923	-13,5%
Rinfuse solide (ton)	2.048.291	3.183.955	2.196.830	2.107.550	1.859.502	-248.048	-11,8%
Contenitori in TEU[1] trasbordi inclusi	748.024	789.833	716.233	791.356	751.872	-39.484	-5,0%
Traffico ro ro (n. mezzi movimentati)	728.655	713.609	620.441	672.952	649.963	-22.989	-3,4%
Numero navi in generale	35.309	35.299	27.265	32.747	35.540	2.509	7,6%

[1]TEU (acronimo di twenty-foot equivalent unit), è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali

Tabella 1 - Traffico navale generale ADSP-MTS

TRAFFICO PASSEGGERI ADSP MTS	2018	2019	2020	2021	2022	DIFFERENZA 2022-2021 (t/TEU/m)	DIFFERENZA % 2022-2021
Passeggeri traghetti	8.949.223	8.898.302	5.921.630	7.797.791	9.003.491	1.205.700	15,5%
Passeggeri crociere	825.310	888.346	19.430	59.138	467.863	408.725	691,1%
Navi crociera	354	477	12	70	355	285	407,1%

Tabella 2 - Dati numerici traffici passeggeri

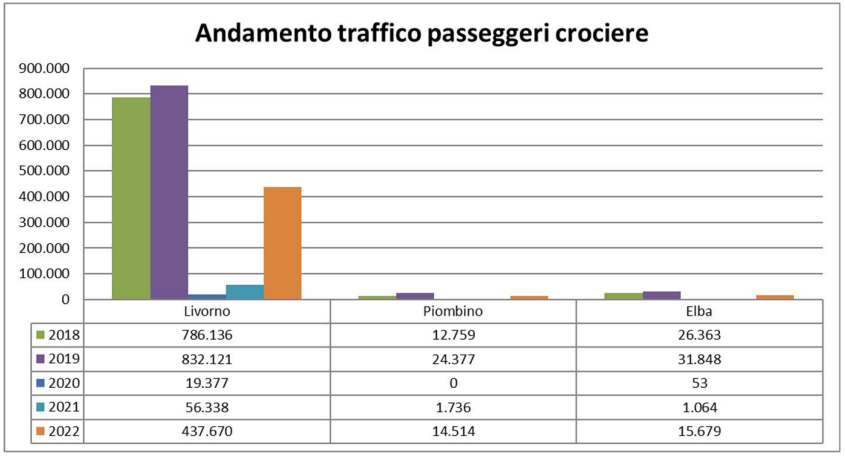


Grafico 2- - andamento traffico passeggeri crociere

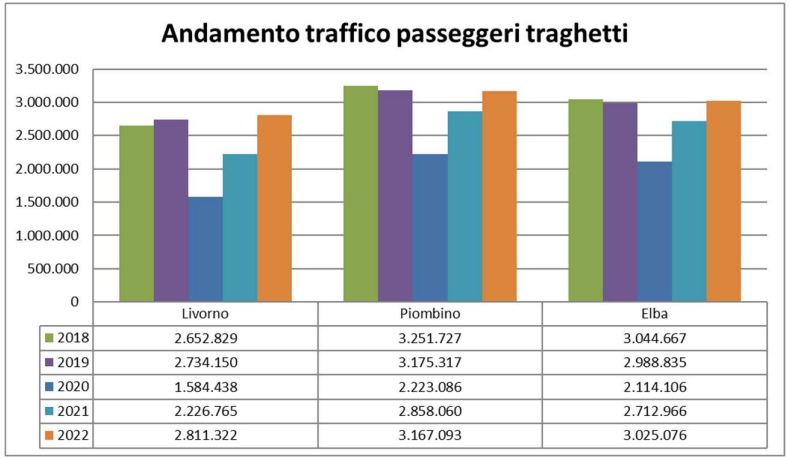


Grafico 3 - andamento traffico passeggeri traghetti

2.5. Progetti strategici

2.5.1. Progetti relativi all'innovazione

In particolare, negli ultimi tre anni l'AdSP – MTS ha partecipato a numerosi progetti europei per la realizzazione di importanti obiettivi di innovazione e sostenibilità ambientale, che appartengono a diversi assi di lavoro.

Numerosi progetti mirano specificamente alla sostenibilità ambientale dei porti, tra i quali, in particolare, un "pacchetto di progetti" tra loro coordinati (IT-FR Marittimo e CEF) per studi sulla possibilità di utilizzare l'uso di combustibili marittimi alternativi.

Un altro gruppo di progetti è volto alla digitalizzazione dei porti e dell'Ente e comprende realizzazione e implementazione di piattaforme digitali per l'interfaccia con l'utenza e per il monitoraggio ambientale del porto di Livorno (piattaforma e applicativi MONICA, GTS3,…)

In particolare, i progetti relativi alla piattaforma MONICA hanno consentito di introdurre e testare sensoristica ambientale innovativa per la misurazione di rumore, emissioni, inquinamento delle acque portuali, condizioni meteo-marine, condizioni dei fondali, ecc.

I test e pilota effettuati hanno consentito di individuare le soluzioni e le tecnologie più adatte al contesto operativo dei porti di sistema (ad esempio con gli "smart Totem" a Portoferraio), aprendo la strada alla programmazione ed all'investimento nella sensorizzazione capillare dei sedimi portuali e dei relativi specchi acquei. Inoltre grazie all'integrazione di MONICA e del *Tuscan Port Community System* (TPCS) è stato possibile digitalizzare la maggior parte delle operazioni del ciclo di carico/scarico e, in generale del processo logistico di accesso/uscita delle merci dal porto. Gran parte degli sviluppi e delle evolutive è stata finanziata dall'Unione Europea, con progetti e risultati che hanno fatto di Livorno una best practice a livello mediterraneo ed europeo.

AdSP-MTS aderisce inoltre a progetti relativi alla pianificazione sostenibile. In particolare, a partire dal 2021, l'AdSP è Coordinatore di un importante progetto, LIFE4MEDECA, del tipo "*preparatory project*", volto cioè a supportare dal punto di vista tecnico, giuridico, della regolazione e della governance, l'avvio di azioni o policy di livello europeo. In particolare, LIFE4MEDECA traguarda l'instaurazione di una "Emission Control Area" del Mediterraneo, in prima battuta per quanto concerne le emissioni di zolfo (c.d. SECA) ed in prospettiva anche per le emissioni di ossidi di azoto (c.d. NECA) derivanti dalle navi.

2.5.1. Progetti relativi alle infrastrutture

L'AdSP-MTS ha elaborato un Piano di Interventi diretti attualmente riferiti ad una programmazione triennale 2022-2024 pari a circa

1.231.528.000,00 EURO DI INVESTIMENTI*

**Tale importo è stato aggiornato solo parzialmente a seguito dei rincari dei prezzi dovuti alla attuale fase inflazionistica*

L'Autorità di Sistema si sta adoperando affinché tale importo venga speso per quanto possibile entro la data di riferimento del 2026-2027. Il Programma delle opere, infatti include le necessarie manutenzioni e, contemporaneamente, risponde alle principali esigenze di bilancio delle attività economiche di riferimento attraverso l'adeguamento degli spazi portuali, i fondali, l'accessibilità, l'intermodalità e le connessioni. Gli interventi si caratterizzano fortemente per l'orientamento rivolto a governare e favorire una fase di ripresa, attivare un processo di crescita resiliente e perseguire il necessario cambiamento per trasferire il nostro sistema portuale in una realtà sempre più sostenibile.

La progettualità principale del sistema – sintesi

Come dimostrano gli importi del Piano Triennale delle opere ed i dati di Bilancio, l'AdSP-MTS è impegnata in un'ingente attività di programmazione, progettazione e quindi di prossima realizzazione. In questa sede ci limitiamo a riportare notizie sintetiche dei principali interventi la cui realizzazione è strettamente calata sulla peculiare lettura del modello territoriale di sviluppo portuale confacente alle proprie vocazioni, puntando ad acquisire i fattori di competitività e di sostenibilità tali da rendere il nostro sistema portuale e le aree retroportuali luoghi logisticamente connessi ed ideali per l'insediamento di nuove attività marittime e produttive e/o per lo sviluppo di quelle esistenti:

Il Grande Progetto di Sviluppo del porto di Livorno denominato Darsena Europa;

1. La realizzazione della Banchina Nord nel porto di Piombino per completare la nuova Darsena Est del nuovo PRP;
2. Il Piano del Ferro per i porti di Livorno e Piombino, in connessione con il Progetto "Scavalco della Linea Ferroviaria Tirrenica e con il Progetto Raccordo;
3. L'ottimizzazione della viabilità stradale attraverso la Progettualità della Nuova Viabilità di Cintura del Porto di Livorno e la realizzazione della nuova viabilità di collegamento diretto del porto di Piombino (prolungamento SS398 fino al porto).
4. Il netto miglioramento dell'accoglienza passeggeri nei porti di Piombino e di Livorno con il refitting energetico – paesaggistico-funzionale della stazione marittima di Piombino e la progressiva riqualificazione del Porto Passeggeri e Crocieristico di Livorno. Gli interventi di riqualificazione nei porti elbani di Portoferraio e Rio Marina.
5. Il reperimento di nuove aree retroportuali a Livorno e Piombino e lo sviluppo dell'Interporto.
6. Il GREEN PORT, con la realizzazione del Cold Ironing a Livorno, Piombino, Portoferraio e con i 15 progetti di efficientamento energetico e di produzione da Fonti rinnovabili

2.5.2. Programma PNRR Green Ports

Nel 2021 sono state approfondite e sviluppate proposte progettuali, in gran parte richiamate del DEASP, e condivise con il Ministero della Transizione Ecologica (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), in risposta alla "Pubblicazione dell'Invito a manifestare interesse per richiedere il finanziamento di interventi nell'ambito del PNRR- "Green Ports".

Tali proposte, ritenute ammissibili al finanziamento, sono volte all'efficientamento energetico delle strutture e infrastrutture, all'implementazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, allo sviluppo e implementazione della produzione e utilizzo di idrogeno, che prevedono complessivamente la riduzione delle emissioni equivalenti per oltre 4600 t CO2 eq risparmiata e la produzione di circa 5,2 GWp di energia elettrica.

Nello specifico si tratta di 13 progetti di seguito riportati:

1. Sensorizzazione torri faro: Realizzazione di un sistema di controllo delle torri faro da remoto per la gestione automatica delle fasi ON/OFF e per il controllo dell'intensità luminosa emessa.
2. Natante ad idrogeno: Realizzazione di un'imbarcazione alimentata ad idrogeno per svolgere attività di monitoraggio ambientale, campagne batimetriche, verifiche in-situ, attività di security e di soccorso.
3. Green cars - Auto ad alimentazione elettrica e idrogeno per i porti di Livorno e Piombino: Acquisto 6 veicoli elettrici, di tipologia citycar ed utilitaria e un veicolo ad idrogeno come auto di rappresentanza in sostituzione degli attuali mezzi alimentati a combustibili fossili da rottamare.
4. Relamping impianti di illuminazione pubblica porti di Livorno e Piombino: Sostituzione di lampade tradizionali con corpi illuminanti di tipo LED consentendo risparmio energetico, allungamento della vita utile dei corpi illuminanti e una diminuzione dei costi di manutenzione per torri faro.
5. Green Energy - Impianto fotovoltaico porto di Piombino - Mitigazione paesaggistica: Realizzazione impianto fotovoltaico innovativo applicato su strutture tubolari per la mitigazione del waterfront nel Porto di Piombino (molo Batteria e molo Nord) per una potenza nominale di 2 MWp.700 KWp
6. Green Energy - Impianto eolico Porto di Livorno: Realizzazione di un sistema di impianti eolici per una potenza totale di circa 200 kW esposto ai venti predominanti a servizio del Porto di Livorno.
7. Colonnine ricarica elettrica porti di Livorno, Piombino, Portoferraio: Installazione colonnine di ricarica per le auto elettriche nei Porti di Livorno (n.5), Piombino (n.2), Portoferraio (n.1).
8. Produzione, stoccaggio e distribuzione di Idrogeno Green nel porto di Livorno: Realizzazione di un impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno costituito da un sistema containerizzato di elettrolisi per il rifornimento di mezzi a idrogeno.



9. Green Energy - Impianto fotovoltaico Porto di Piombino: Realizzazione impianti fotovoltaici per circa 685 kWp su pensiline auto da installare sui parcheggi nel Porto di Piombino in località Poggio Batteria.
10. Efficientamento energetico Stazione Marittima Porto di Piombino: Riqualificazione energetica (impianto climatizzazione invernale/estiva, infissi, coibentazioni, illuminazione LED, fotovoltaico, schermature solari, domotica) della Stazione Marittima di Piombino.
11. Sistema di Distribuzione chiuso (SDC): Costituzione di un sistema elettrico di distribuzione chiuso per il Porto di Livorno consentendo il controllo, la gestione e la pianificazione della rete elettrica portuale. L'art. 9 del decreto Energia/Aiuti pubblicato di recente in Gazzetta Ufficiale introduce la possibilità per le Autorità di Sistema Portuale di costituire una o più comunità energetiche rinnovabili estendendo l'accesso agli incentivi previsti dal dl n. 199 del 2021 anche agli impianti di potenza superiore a 1 MW, la cui implementazione verrà valutata nel prossimo futuro, rappresentando un'opportunità complementare ai progetti sopracitati.
12. Green Energy - Impianto fotovoltaico – Livorno: Realizzazione impianti fotovoltaici per circa 2 MWp con sistema di accumulo da 1 MW a servizio del Porto di Livorno.
13. Efficientamento energetico Palazzo Rosciano Livorno: Riqualificazione energetica (impianto climatizzazione invernale/estiva, coibentazioni, illuminazione LED, domotica) della sede istituzionale AdSP di Scali Rosciano 6 a Livorno.

Nel corso del 2022 sono state inviate al Ministero competente le informazioni richieste e le schede di approfondimento, soprattutto in tema "aiuti di stato", in relazione alla lista dei progetti sopramenzionati. Gli interventi, ad oggi dichiarati "non aiuti", sono stati finanziati con Decreto direttoriale (Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare) n°489 del 13 dicembre 2022 sono i seguenti.

- 1 - Sensorizzazione torri faro
- 2 - Natante a idrogeno
- 3 - Green cars - Auto ad alimentazione elettrica e idrogeno per i porti di Livorno e Piombino
- 4 - Relamping impianti di illuminazione pubblica porti di Livorno e Piombino
- 7 - Colonnine ricarica elettrica porti di Livorno, Piombino, Portoferraio
- 13 - Efficientamento energetico Palazzo Rosciano Livorno

3. DESCRIZIONE DEL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

4. ASPETTI AMBIENTALI

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

4.1. Valutazione di significatività degli aspetti ambientali diretti

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

5. ASPETTI AMBIENTALI INDIRETTI

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

5.1. Valutazione degli aspetti ambientali indiretti (mediati e territoriali)

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

6. ASPETTI AMBIENTALI DIRETTI

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

6.1. ENERGIA

All'interno delle sedi istituzionali dell'Autorità di Sistema Portuale vengono utilizzate le fonti di energia elencate nella tabella

Fonte	Utilizzo
Energia elettrica (tutte)	alimentazione sistemi di illuminazione, condizionamento, impianti sollevamento e apparecchiature uffici
Metano (P. Rosciano, sede porto Livorno e sede porto Piombino)	impianti termici ad uso civile
Gasolio (P. Rosciano, sede porto Livorno e sede porto Piombino)	Veicoli ad uso del personale
Solare termico (sede Piombino)	Acqua calda sanitaria

Tabella 3 – utilizzo energia nelle sedi dell'Autorità di Sistema Portuale

Per la sede distaccata dell'isola di Capraia, invece, si ha solo consumo di energia elettrica per l'alimentazione dei sistemi di illuminazione e per l'impianto per il condizionamento estivo ed invernale dell'ufficio.

A Piombino è stata integrata la produzione di acqua calda sanitaria con un sistema solare, al fine di favorire il risparmio energetico sfruttando l'energia del sole per ridurre il consumo di metano dei locali CISP: sono stati predisposti pannelli solari con orientamento Sud/Sud-Est ed inclinazione di 45°, oltre ad installare termostati e circolatore che inducano il movimento dell'acqua nei serbatoi in modo da poter sfruttare l'acqua calda solare nel momento in cui è scarso l'irraggiamento.

6.1.1. Energia elettrica

Nelle tabelle e grafici seguenti vengono riportati i consumi di energia elettrica aggiornati al 31.12.2022 per le utenze di Palazzo Rosciano e per le sedi nel porto di Livorno, Piombino, Portoferraio Rio Marina e Capraia, sia per l'utilizzo di energia finalizzata all'illuminazione delle aree portuali comuni mediante le torri faro. I consumi relativi a Portoferraio e Rio marina sono riferiti alla sala d'attesa e ai locali per passeggeri, mentre a Cavo non è presente la sala d'attesa.

Consumo energia elettrica uffici (MWh)	2018	2019	2020	2021	2022
Palazzo Rosciano	262,056	261,308	245,223	275,728	313,60
Sede Distaccata Livorno	98,593	106,699	123,465	127,398	127,50
Sede Distaccata Capraia	0,111	0,000	0,000	0	
TOT	**361**	**368**	**369**	**403**	**441**
Sede Piombino	49,122	47,781	49,910	51,419	50,96
Portoferraio	21,466	15,977	30,564	48,297	59,83
Rio marina	19,929	19,472	20,180	16,953	19,57
TOT	**91**	**83**	**101**	**117**	**130,35**
TOTALE CONSUMO SEDI (MWh)	**451**	**451**	**469**	**520**	**571**

Tabella 4 - Consumi annui energia elettrica

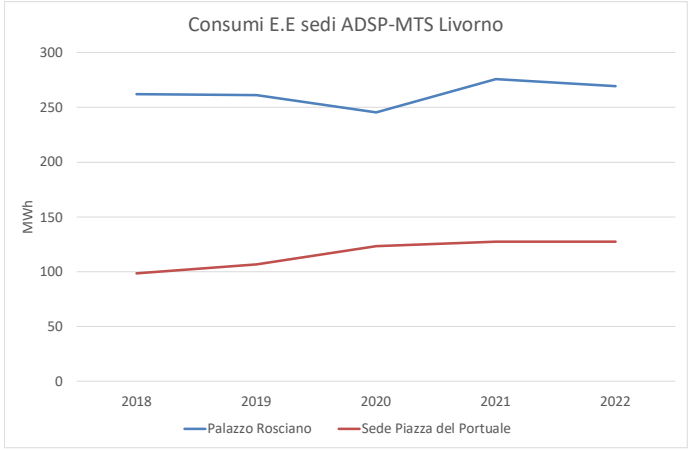


Grafico 4 – *Consumo di energia elettrica delle sedi di Livorno*

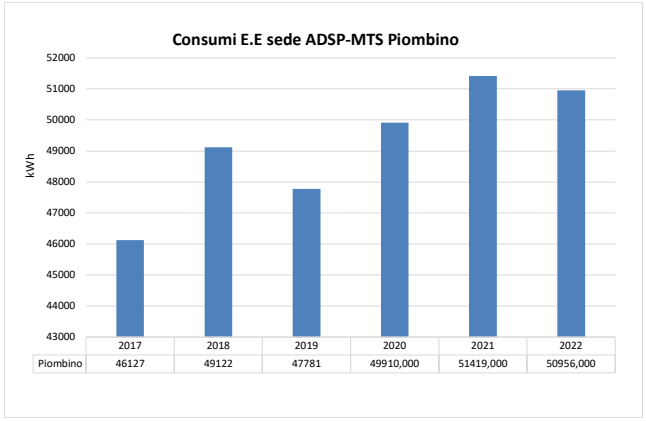


Grafico 5 - *Consumo di energia elettrica della sede di Piombino*

Da un confronto dei consumi per sede si vede che l'incidenza maggiore è rappresentata dal Palazzo Rosciano mentre i consumi registrati presso la sede di Capraia sono praticamente ininfluenti, in quanto presso tale sede non è previsto un presidio fisso da parte di personale dell'AdSP e l'ufficio viene utilizzato solo in caso di particolari esigenze operative, inoltre la sede è di proprietà della Amministrazione Comunale di Capraia, che risulta intestataria anche dell'utenza di fornitura dell'energia elettrica

I consumi di energia sono incrementati a Palazzo Rosciano, in seguito all'incremento delle postazioni di lavoro.

Si osserva invece una diminuzione nella sede di Piombino, che è già stata oggetto di interventi di efficientamento energetico.

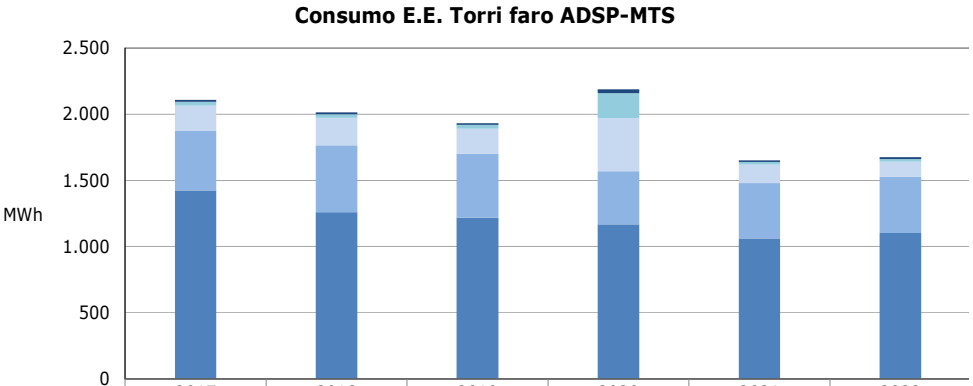
Sui porti dell'Isola d'Elba invece non sono presenti uffici dell'Ente ma solo locali a servizio del traffico passeggeri, oltre alla illuminazione delle aree portuali. A Piombino la sede è situata in un palazzo, denominato CISP, che ospita altre attività, in concessione e che è dotato di vari servizi comuni, tra cui ascensori, scale mobili e parcheggi.

Il consumo di energia elettrica delle varie aree è riepilogato nella tabella seguente.

Tabella 5 *- Consumi annui energia elettrica delle aree pubbliche dei Porti di Piombino, Portoferraio e Rio Marina (KWh) escluse torri faro*

CONSUMI PIOMBINO ELBA area portuale	2018	2019	2020	2021	2022
CISP	612.351	599.453	504.897	552.774	510.312
parcheggi-aree esterne	173.973	167.000	166.821	162.120	165.449
altre aree comuni	3.707	4.559	7.461	5.333	4.540
sala attesa Portoferraio	21.466	15.977	30.564	48.297	59.826
sala attesa Rio Marina	19.929	19.472	20.180	16.953	19.572

Per quanto riguarda i consumi legati alla rete di illuminazione delle aree portuali, costituita da Torri faro e palificate, i dati sono relativi ai Porti di Livorno, Piombino ed Elba, presso i quali sono situati gli impianti. Sulle aree comuni del porto di Capraia la gestione e la manutenzione dell'impianto di illuminazione è stata affidata al Comune con convenzione del 12/03/2012. Il leggero incremento dei consumi su Livorno è dovuto al ripristino del funzionamento di una torre.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cavo	15,77	14,01	11,30	29	11	15
Rio marina	26,96	26,31	29,02	189	20	20
Portoferraio	191,26	208,73	188,61	402	140	114
Piombino	451,96	503,48	483,92	402	418	424
Livorno	1.422	1.260	1.218	1.167	1.061	1.103

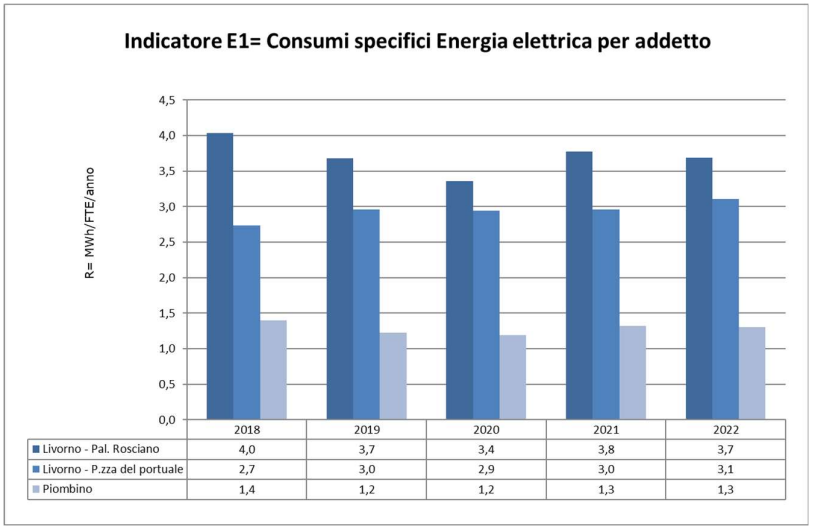
Grafico 6 - *Consumo di energia elettrica delle per le torri faro dei vari porti*

In conformità al Regolamento CE 1221/2009, come modificato dal Regolamento UE 1505/2017, e in linea con le indicazioni di cui alla Decisione UE/2019/61, sono stati individuati alcuni indicatori di prestazione energetica:

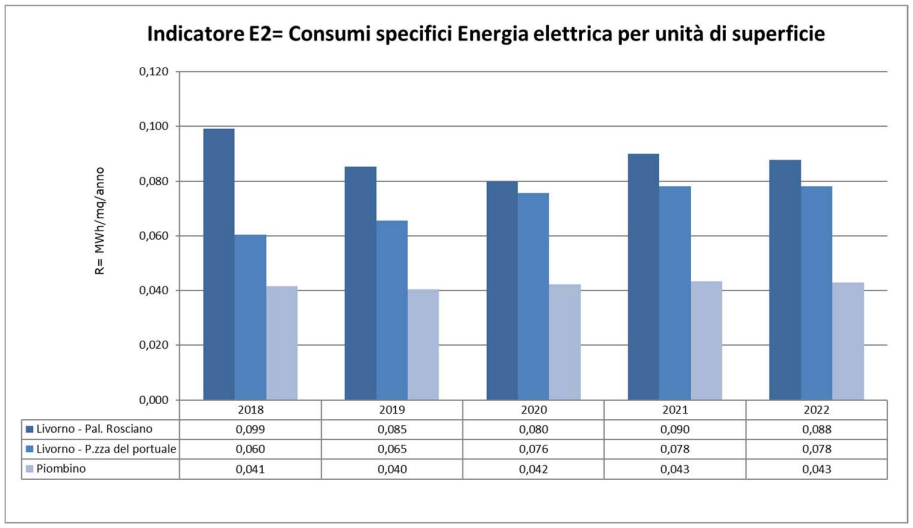
E.1. consumo per dipendente equivalente a tempo pieno, determinato come kWh/FTE/anno

E.2. consumo per unità di superficie (mq) degli uffici interessati, determinato come kWh/mq/anno

- E.1. consumo per dipendente equivalente a tempo pieno, determinato come MWh/FTE/anno
- E.2. consumo per unità di superficie (mq) degli uffici interessati, determinato come Mwh/mq/anno



	2018	2019	2020	2021	2022
Livorno - Pal. Rosciano	4,0	3,7	3,4	3,8	3,7
Livorno - P.zza del portuale	2,7	3,0	2,9	3,0	3,1
Piombino	1,4	1,2	1,2	1,3	1,3



	2018	2019	2020	2021	2022
Livorno - Pal. Rosciano	0,099	0,085	0,080	0,090	0,088
Livorno - P.zza del portuale	0,060	0,065	0,076	0,078	0,078
Piombino	0,041	0,040	0,042	0,043	0,043

Grafico 7 - Consumi specifici di energia elettrica per dipendente sedi 2018-2022

Grafico 8 - Consumi specifici di energia elettrica per unità di superficie sedi 2018-2022

In relazione alla BEMP (migliori pratiche di gestione ambientale) di cui alla Decisione UE/2019/61 l'ente ha avviato

- per tutte le sedi, con eccezione di Capraia (sede in affitto): Monitoraggio costante dei dati sul consumo energetico
- per la sede di Piombino e per adiacente stazione marittima: Monitoraggio costante dei dati sul consumo energetico suddivisi per area dell'edificio.

Il consumo di energia elettrica complessivo dell'ente, comprensivo sia delle sedi che delle aree esterne è comunque diminuito dal 2019 ad oggi (l'anno 2020 non è considerato significativo a causa della ridotta funzionalità di uffici e aree passeggeri in conseguenza della pandemia), come si evince dai dati sotto riportati:

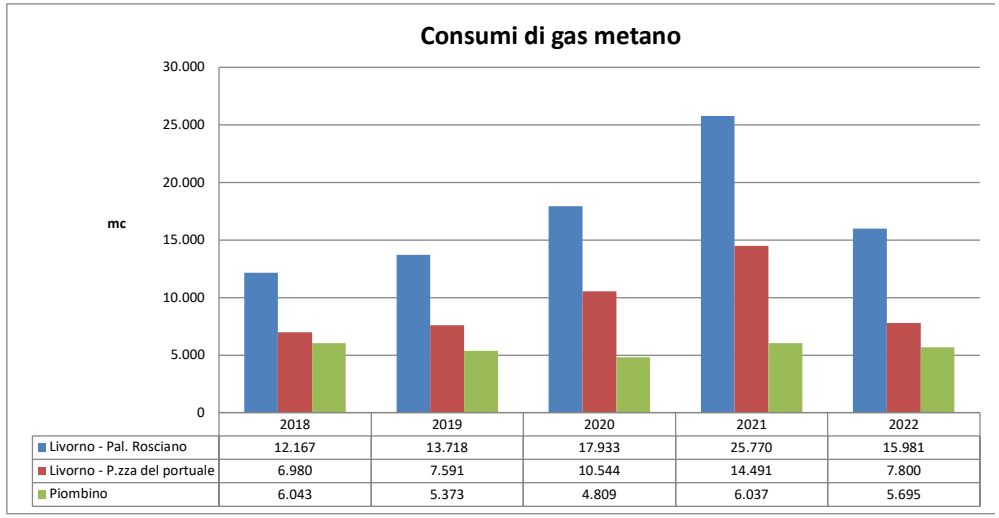
CONSUMO GENERALE ENERGIA ELETTRICA				
Anno	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
KWh	3.153.558	2.923.009	2.994.828	3.007.017
TEP	590	547	560	562

Tabella 6 *- Consumi annui energia elettrica**

**Rispetto alla Dichiarazione Convalidata e all'aggiornamento effettuato nel 2022, sono stati corretti i dati relativi al consumo di energia elettrica in TEP, a causa di un errore nell'algoritmo di calcolo*

6.1.2. Metano

Il consumo di metano per le attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale di seguito riportato è relativo alle Centrali termiche per il riscaldamento stagionale delle sedi di Livorno e Piombino, mentre per la sede di Capraia e per l'isola d'Elba non c'è consumo di metano. Tutte le sedi di Livorno e Piombino dell'Autorità di Sistema portuale, vengono servite direttamente da metanodotto pubblico gestito a Livorno dalla società ASA S.p.A. e a Piombino da Toscana Energia.



	2018	2019	2020	2021	2022
Livorno - Pal. Rosciano	12.167	13.718	17.933	25.770	15.981
Livorno - P.zza del portuale	6.980	7.591	10.544	14.491	7.800
Piombino	6.043	5.373	4.809	6.037	5.695

Grafico 9- *Consumi di gas metano distinti confrontati per sede e totali per gli anni 2018-2022*

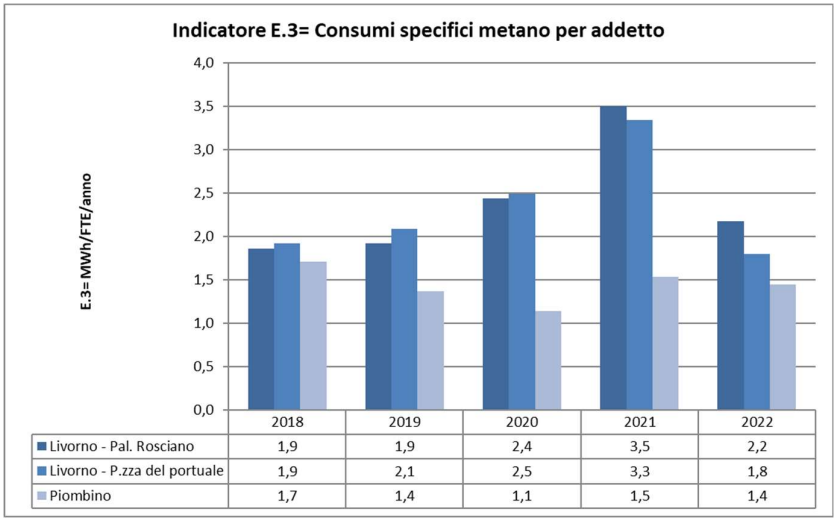
Complessivamente l'andamento dei consumi per le sedi è variabile in quanto legato anche alle condizioni climatiche. Grazie alle politiche e agli interventi attuati per il risparmio energetico nel 2022 si è ottenuto un risparmio complessivo di metano di circa il 20% rispetto all'anno precedente.

In conformità al Regolamento CE 1221/2009, come modificato dal Regolamento UE 1505/2017, e in linea con le indicazioni di cui alla Decisione UE/2019/61, sono stati individuati alcuni indicatori di prestazione energetica:

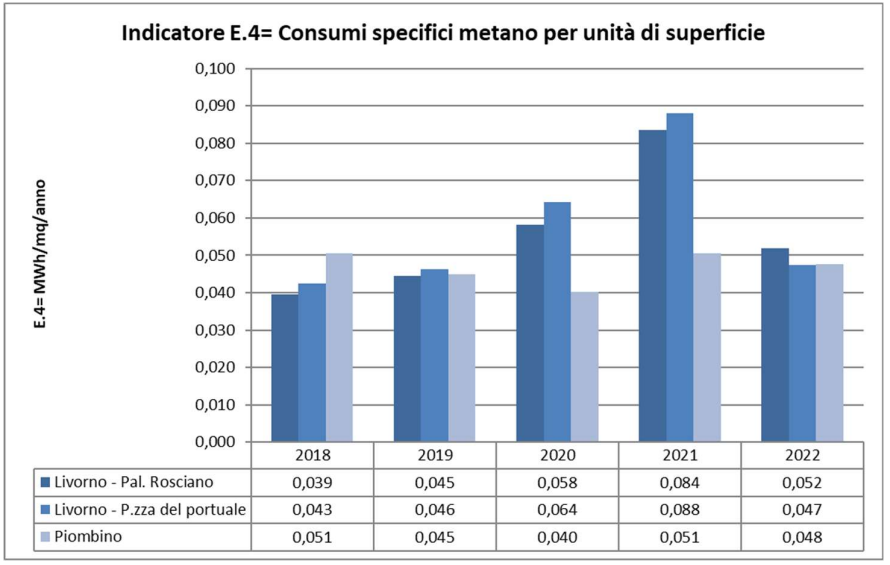
- indicatore consumo di metano sedi

E.3. consumo per addetto equivalente a tempo pieno, determinato come MWh/FTE/anno

E.4 consumo per unità di superficie, determinato come MWh/mq/anno



	2018	2019	2020	2021	2022
Livorno - Pal. Rosciano	1,9	1,9	2,4	3,5	2,2
Livorno - P.zza del portuale	1,9	2,1	2,5	3,3	1,8
Piombino	1,7	1,4	1,1	1,5	1,4



	2018	2019	2020	2021	2022
Livorno - Pal. Rosciano	0,039	0,045	0,058	0,084	0,052
Livorno - P.zza del portuale	0,043	0,046	0,064	0,088	0,047
Piombino	0,051	0,045	0,040	0,051	0,048

Grafico 10- - Consumi specifici per addetto di metano anni 2018-2022

Grafico 11- Consumi specifici per unità di superficie di metano anni 2018-2022

Entrambi gli indicatori E.3 e E.4 risultano in netto miglioramento rispetto al 2021

6.1.3. Carburanti per veicoli

Il parco auto a disposizione del personale dell'ADSP-MTS è composto da n. 5 autovetture alimentate a benzina/metano, 6 autovetture alimentate a benzina/gpl, 3 autovetture a gasolio e 2 a benzina.

Si riportano di seguito i consumi aggiornati di carburante per gli anni 2018-2022

Alimentazione	Numero auto		2018	2019	2020	2021	2022
Benzina Super	2+ 11 ibride	litri	3715,92	4392,72	1608,31	3153,73	5436,86
Gasolio	3	litri	3369,53	3389,10	1286,93	4271,30	3120,66
Metano	5 ibride	kg	444,53	517,03	201,66	308,36	396,24
GPL	6 ibride	litri	1475,65	1350,72	545,16	1813,01	114,31

Tabella 7 - Consumi annui carburante

Come si può osservare dal **Grafico 13** il consumo in TEP di carburanti incrementato, in conseguenza soprattutto della maggiore necessità di spostamenti per il personale dell'ente che ora è articolato su più sedi, distanti tra loro (in particolare Livorno e Piombino).

Grafico 32- Consumi carburante per tipologia

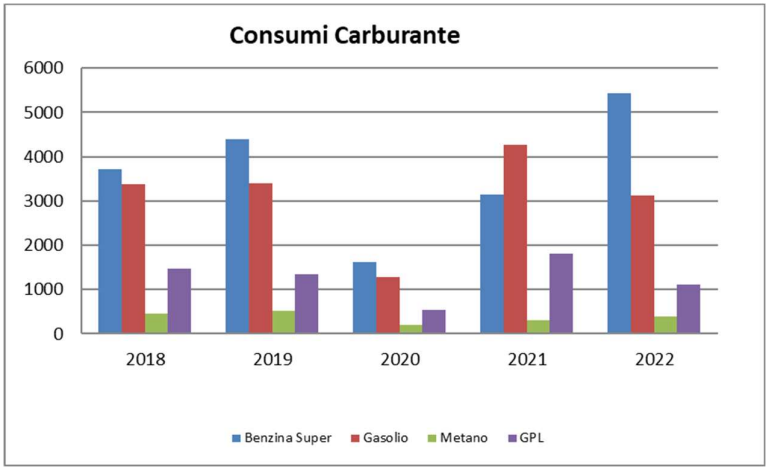
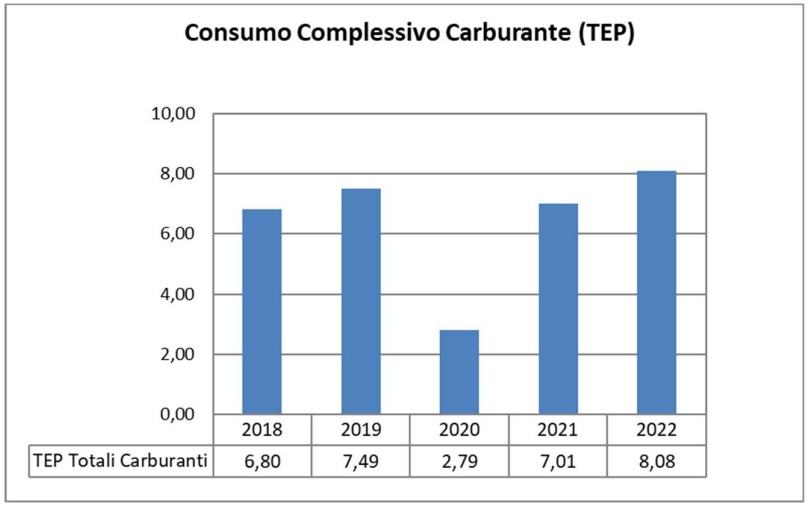


Grafico 43- Consumi carburante (TEP)



INDICATORI CONSUMO PARCO MEZZI	2018	2019	2020	2021	2022
totale km percorsi	123804	137812	97.854	116693	153342
TEP totali carburante	7,70	8,31	3,13	8,12	8,76
E5=TEP/km/Anno	**0,000062**	**0,000060**	**0,000032**	**0,000070**	**0,000057**
addetti	136	146	157	155	150
E5bis=TEP/persona/Anno	0,057	0,057	0,020	0,052	0,058

Tabella 8 *– Consumi complessivi di TEP di carburante*

I TEP consumati per km percorso sono tornati a livelli paragonabili al 2019, con un lieve incremento legato all'aumento di personale, come si evince dall'indicatore E5 bis.

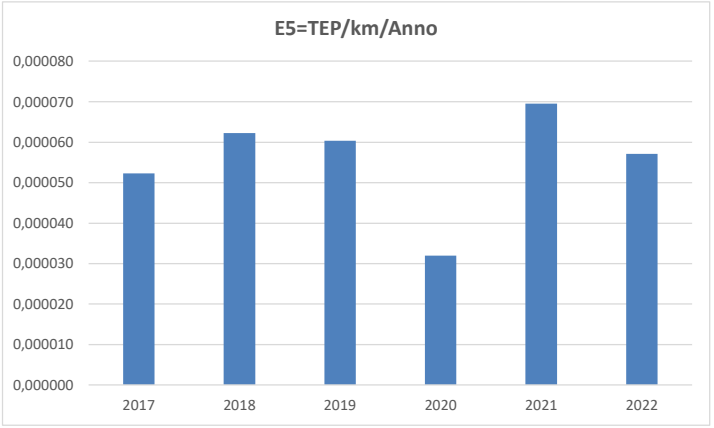


Grafico 14- *Indicatore E5 consumo carburante per km percorso*

6.1.4. Consumo complessivo di energia

Si riportano di seguito i TEP calcolati sulla base dei consumi annui di energia elettrica, metano, benzina e gasolio.

Grazie alla riduzione di consumo di metano per riscaldamento, nonostante il consumo di altri vettori energetici sia incrementato, nel 2022 è stato conseguito un risparmio del 2 % di TEP complessivi rispetto all'anno precedente.

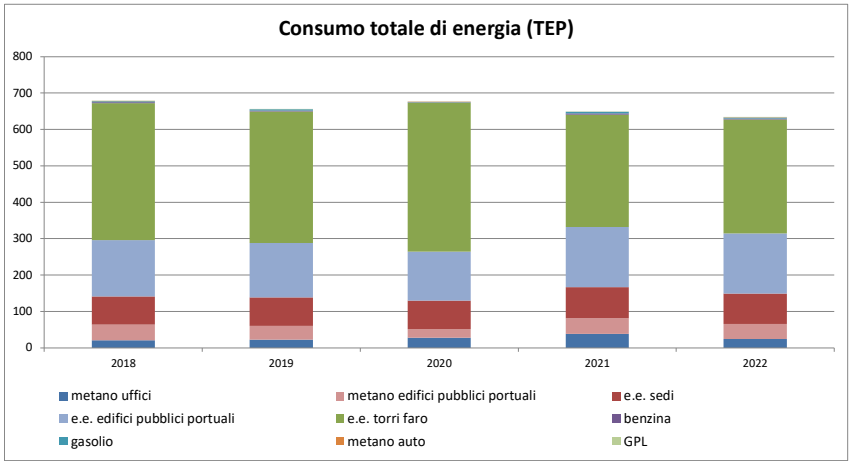


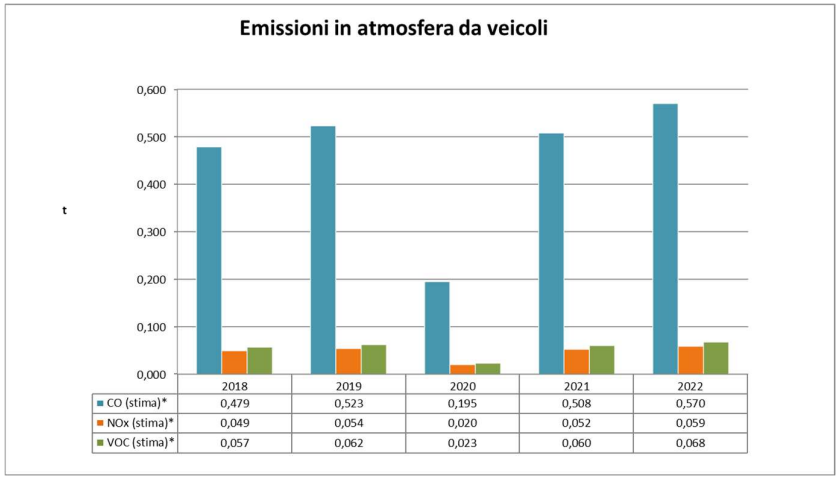
Grafico 55- Consumi di Energia distinti 2018-2022

6.2. EMISSIONI IN ATMOSFERA

Le emissioni in atmosfera derivanti dalle attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale sono riconducibili alle seguenti tipologie:

- emissioni da impianti termici (emissione fumi di combustione):
  per riscaldamento locali e produzione di acqua calda sanitaria sono presenti 2 impianti termici a metano da 170 kW ciascuno a palazzo Rosciano, 1 impianto termico a metano da 167 kW nella sede del porto di Livorno, 3 impianti termici a metano di cui 1 da 233 kW e gli altri 2 da 407 kW ciascuno, presso il palazzo CISP di Piombino, nel quale hanno sede gli uffici locali della ADSP-MTS. A Portoferraio, Rio Marina e Cavo non sono presenti strutture e/o apparecchiature che consumano gas metano.
- emissioni da mezzi di trasporto (vedi paragrafo 6.1.3)

Si riportano di seguito i valori delle emissioni atmosferiche calcolati sulla base dei consumi annui di gasolio e benzina sopra riportati utilizzati dal parco auto dell'ADSP. Le stime delle emissioni in atmosfera generate dalle auto a metano non sono disponibili in quanto poco significative rispetto alle emissioni degli altri 2 combustibili. Come evidenziato dai dati illustrati, rispetto al 2019 si è avuto una diminuzione delle emissioni di VOC, CO e NO_x dovute ad un utilizzo più razionale dei mezzi.



	2018	2019	2020	2021	2022
CO (stima)*	0,479	0,523	0,195	0,508	0,570
NOx (stima)*	0,049	0,054	0,020	0,052	0,059
VOC (stima)*	0,057	0,062	0,023	0,060	0,068

Grafico 16 - Stima emissioni annue veicoli ADSP-MTS Da "EMEP/EEA emission inventory guidebook 2009, updated May 2012"

6.3. SOSTANZE LESIVE PER L'OZONO – GAS AD EFFETTO SERRA

Nelle sedi della ADSP-MTS non sono presenti estintori caricati con sostanze ritenute lesive per la fascia di ozono.

Tabella 9 – elenco impianti climatizzazione

sede	tipologia impianto	tipo refrigerante	carica refrigerante (kg)	tCO2 eq
PALAZZO ROSCIANO	gruppo frigo carrier acqua/acqua matr. 12f012661	R407C	28	81,9
	gruppo frigo carrier acqua/acqua matr. 12e010678	R407C	28	81,9
SEDE PORTO LIVORNO	25 piccoli impianti di condizionamento	R 410	0,9	1,88
	8 piccoli impianti	R32	0,9	0,61
CAPRAIA	1 piccolo impianto	R410A	0,9	1,88
PIOMBINO	refrigeratore ad acqua a pompa di calore	R410A	54 - 32	112,75
	refrigeratore ad acqua a pompa di calore	R407C	22,5 - 29,5	52,33

La gestione ed il controllo delle apparecchiature viene eseguita periodicamente, con le frequenze previste dalla normativa vigente, ed è affidata ad aziende qualificate iscritte al Registro FGAS.

6.4. CONSUMO DI RISORSE IDRICHE

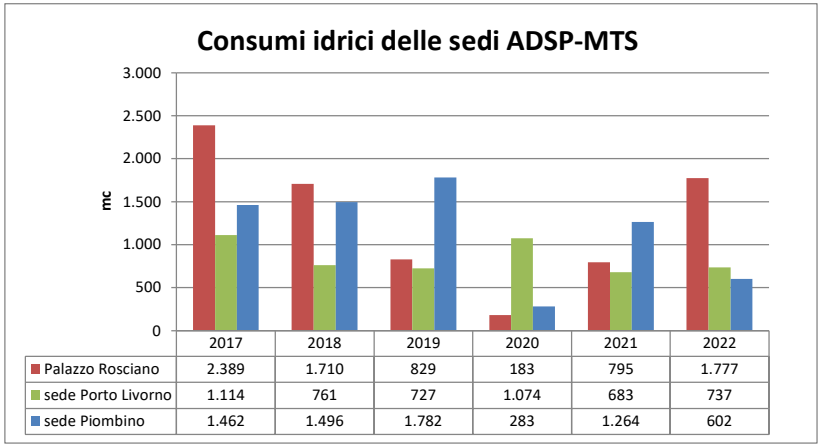
L'approvvigionamento idrico per le sedi ed i porti avviene grazie ad allacciamento diretto con la rete idrica locale, gestita dal gestore unico A.S.A. S.p.a. ed è qualificata come potabile. L'acqua viene impiegata per uso igienico-sanitario in tutte le sedi; a Palazzo Rosciano viene impiegata anche per l'impianto di condizionamento estivo.

Nel Porto di Livorno, inoltre, la risorsa idrica viene utilizzata anche per

1. irrigazione delle aiuole;
2. punto di assistenza ai campers (istituito nel 2008).
3. Servizi igienici situati presso i varchi.

Nel porto di Piombino la risorsa idrica viene utilizzata nell'edificio denominato CISP che comprende sia gli uffici dell'ADSP-MTS sia altri locali, compresi quelli adibiti all'attesa dei passeggeri con un utilizzo legato all'uso igienico-sanitario.
I consumi idrici a Portoferraio sono riconducibili ai soli servizi igienici dei locali passeggeri, peraltro non di proprietà, ma in comodato da parte del Comune.
I consumi della sede di Piombino non sono misurati direttamente, ma rilevati in modo indiretto, attraverso la ripartizione su base millesimale dei consumi complessivi del CISP, pertanto possono essere poco precisi, tenendo conto che nei locali della stazione marittima situata nel CISP sono presenti bagni e docce.

Nei Porti di Rio Marina e Cavo non sono presenti strutture né attrezzature che contribuiscano al consumo idrico. (Le dotazioni antincendio dei Porti sono gestite dalla Capitaneria di Porto).



	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Palazzo Rosciano	2.389	1.710	829	183	795	1.777
sede Porto Livorno	1.114	761	727	1.074	683	737
sede Piombino	1.462	1.496	1.782	283	1.264	602

Grafico17- Consumi idrici sedi della ADSP-MTS

In conformità al Regolamento CE 1221/2009, come modificato dal Regolamento UE 1505/2017, e in linea con le indicazioni di cui alla Decisione UE/2019/61, sono stati individuati alcuni indicatori di prestazione

E.3. consumo per dipendente equivalente a tempo pieno, determinato come mc/FTE/anno

E.4 consumo per unità di superficie, determinato come mc/mq/anno

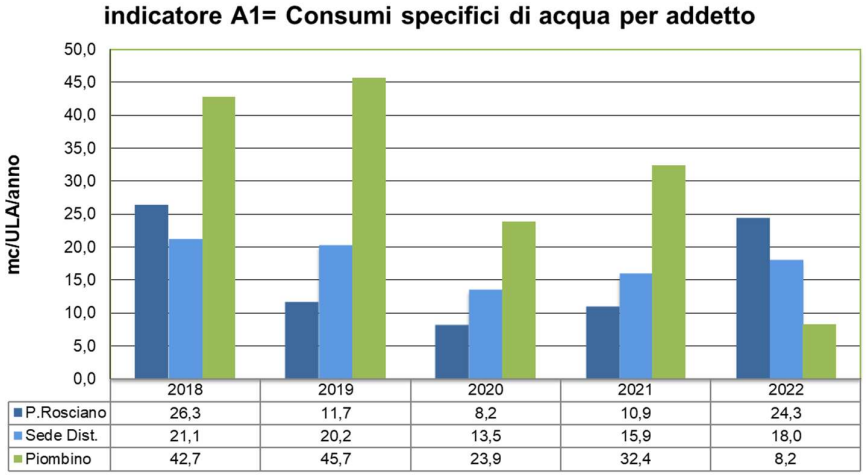


Grafico 18- - Consumi specifici per addetto di acqua potabile anni 2018-2022

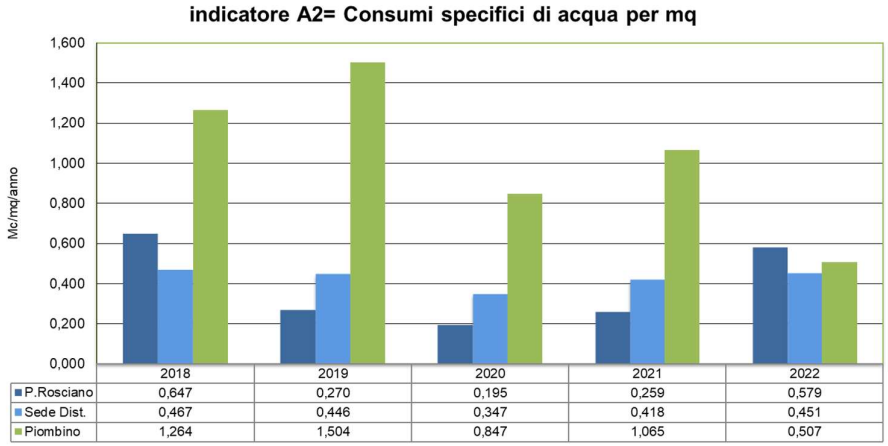


Grafico 19- - Consumi specifici per unità di superficie di acqua potabile anni 2018-2022

I consumi di acqua per addetto sono superiori alla BEMP indicata nella Decisione UE/2019/16, che indica un consumo come esempio di eccellenza pari a 6,4 mc/addetto. In ogni caso, facendo riferimento al 2019, i consumi 2021 per addetto e per unità di superficie sono incrementati nelle sedi di Livorno, ma considerevolmente diminuiti nella sede di Piombino. Nella sede di Palazzo Rosciano si sono verificate due perdite idriche nel 2022, entrambe riparate non appena rilevate (una a marzo e una a dicembre 2022)

6.5. SCARICHI IDRICI

Le attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale all'interno delle sue sedi danno origine a scarichi di acque reflue domestiche (derivanti dai servizi igienici) che vengono convogliate nella rete fognaria pubblica.

Oltre agli scarichi sopra citati, sono sotto il diretto controllo della ADSP-MTS

- Lo scarico ubicato al punto di assistenza per i campers presso Calata Carrara – porto di Livorno recapitante direttamente in fognatura pubblica;

Gli scarichi dei servizi igienici del Varco Valessini e Varco Galvani, porto di Livorno recapitano a seguito di depurazione direttamente in mare. La analisi chimiche effettuate presentano risultati conformi ai limiti imposti dalla vigente normativa.

Gli scarichi idrici derivanti da tali servizi igienici sono autorizzati dalla regione Toscana, in quanto recapitanti in acque superficiali marino costiere. Tali autorizzazioni sono:

- Varco Valessini: Autorizzazione Unica Ambientale, 14357 del 14.09.2018 – scade 13.09.02033

- Varco Galvani: Autorizzazione Unica Ambientale, n.14212 del 26.03.2018 – scade 25.03.02033

I porti di Piombino, Portoferraio, Rio marina, Cavo e Capraia sono collegati alla pubblica fognatura.

6.6. RIFIUTI

La produzione di rifiuti da parte della ADSP-MTS deve essere necessariamente distinta tra quella derivante dall'attività amministrativa e quella riconducibile alla manutenzione di aree portuali non in concessione che, tramite l'intervento occasionale di ditte terze, viene gestito direttamente dalla ADSP.

RIFIUTI PRODOTTI DA ATTIVITA' DIRETTE DI ASDP-MTS		Quantità in ton				
Codici CER	**Descrizione**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
080318	Toner e cartucce stampanti esaurite	0,07	0,12	0,00	0,05	0,05
160213*	Apparecchiature elettroniche fuori uso pericolose	0,09	0,11	0,00	0,00	
160214	Apparecchiature elettroniche fuori uso	0,78	0,00	0,00	0,00	
200301	Rifiuti urbani misti				0,13	
200304	Fanghi delle fosse settiche	21,38	21,66	10,22	34,32	
TOTALE		**22,38**	**21,89**	**10,22**	**34,50**	**0,05**
Totale Pericolosi		**0,15**	**0,11**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale non Pericolosi		**22,23**	**21,78**	**10,22**	**34,50**	**0,05**

Tabella 10 *- Quantitativi rifiuti 2017-2021*

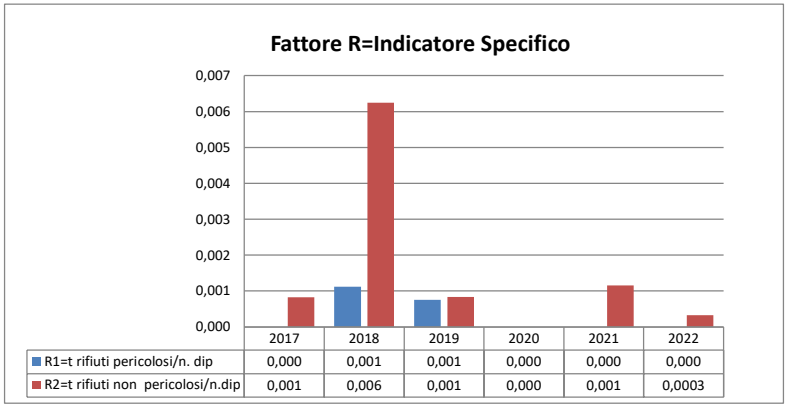
La produzione di rifiuti da parte dell'ADSP nel 2022 si è limitata ai toner esauriti di stampa, in quanto i rifiuti urbani prodotti dalle sedi vengono conferiti al servizio pubblico di raccolta. Nel 2022 inoltre non c'è stata produzione di rifiuti costituiti da apparecchiature elettroniche dismesse.

Per quanto riguarda i rifiuti costituiti da Fanghi delle fosse settiche, prodotti dallo spurgo dei pozzetti relativi agli scarichi idrici, in seguito alla modifica dell'articolo 230, comma 5, del Dlgs 152/2006 con l'entrata in vigore della L. n. 108/2021 si considerano prodotti dal soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva; pertanto, non sono più annoverati tra i rifiuti prodotti da questo ente.

In conformità al Regolamento CE 1221/2009, come modificato dal Regolamento UE 1505/2017, e in linea con le indicazioni di cui alla Decisione UE/2019/61, sono stati individuati due indicatori di prestazione:

- R1 Produzione procapite di rifiuti pericolosi
- R2 Produzione procapite di rifiuti non pericolosi

Dai dati sopra riportati si osserva l'assenza di rifiuti pericolosi prodotti dalle attività amministrative dell'ADSP-MTS, legato essenzialmente al fatto che gli strumenti informatici negli ultimi anni sono stati mantenuti e non rottamati, pertanto non si è verificata la produzione di RAEE pericolosi e una costante diminuzione della produzione di rifiuti per addetto, molto inferiore alla BEMP indicata nella Decisione UE/2019/16 che indica 200 kg/addetto per i rifiuti da attività amministrative.



	2017	2018	2019	2020	2021	2022
R1=t rifiuti pericolosi/n. dip	0,000	0,001	0,001	0,000	0,000	0,000
R2=t rifiuti non pericolosi/n.dip	0,001	0,006	0,001	0,000	0,001	0,0003

Grafico 20- – Andamento indicatore specifico

A carico dell'Autorità di Sistema Portuale sono anche i rifiuti generati a seguito di attività di pulizia extra delle aree portuali a terra non in concessione, con rimozione dei rifiuti abbandonati.

Rifiuti generati a seguito di attività di pulizia extra delle aree comuni (t)

Codici CER	Descrizione	2018	2019	2020	2021	2022
130208*	Altri oli da motori	0,212	0,38	79		
150104	Imballaggi metallici					0,44
150106	Imballaggi in più materiali					0.91
150110*	Imballaggi contenti residui di sostanze pericolose	0,036	0,111	0,767		
160103	Pneumatici fuori uso	5,97	0,74	4,73		
160304	rifiuti inorganici	1,21		1,43	4,58	
160306	Rifiuti organici diversi da quelli di cui alla voce 160305	2,86		3,11		
160601	Batterie al piombo					0.04
170101	Cemento					1.42
170201	Legno	2,18	1,82	7,48		
170203	Plastica		1,37	0,72		
170204	Vetro legno e plastica pericolosi	1,02				
170301	Miscele bituminose contenenti catrame di carbone				3,89	
170405	Ferro e acciaio	5,96	276,17		1972,64	
170504	Terre e rocce	1127,9				
170506	Terra di dragaggio				33,78	
170903*				69,74		
200125	Oli e grassi commestibili					0,31
200201	Rifiuti biodegradabili					3,12
200301	Rifiuti urbani non differenziati					2,96

Tabella 11- Quantitativi rifiuti periodo 2018-2022

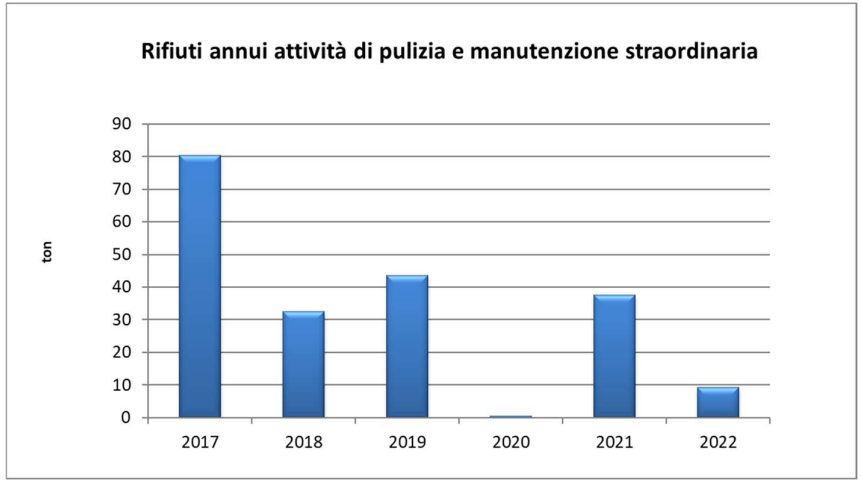


Grafico 21 - *Andamento anni 2018-2022 rifiuti prodotti da attività di pulizia extra delle aree comuni portuali.*

Tale andamento sottolinea come le quantità di rifiuti gestiti direttamente dall'Autorità di Sistema Portuale sono piuttosto variabili e comprendono anche interventi straordinari, non ripetibili.

Lo spazzamento stradale e la raccolta dei rifiuti prodotti dalle attività presenti nelle aree portuali sono affidati al gestore del servizio pubblico di raccolta del Comune di Livorno. Tuttavia, qualora si verifichino abbandoni di rifiuti in queste aree, è necessario un intervento straordinario per la pulizia e la rimozione dei residui, a cura dell'Autorità di Sistema Portuale in quanto soggetto responsabile della manutenzione delle aree demaniali della circoscrizione portuale.

Considerato quanto sopra esposto, l'assegnazione di uno specifico indicatore ambientale relativo a questo specifico aspetto non è possibile.

6.7. CONSUMO CARTA – ACQUISTI VERDI

Dal 2010 l'ADSP-MTS continua ad acquistare il 100% di carta riciclata o certificata FSC.

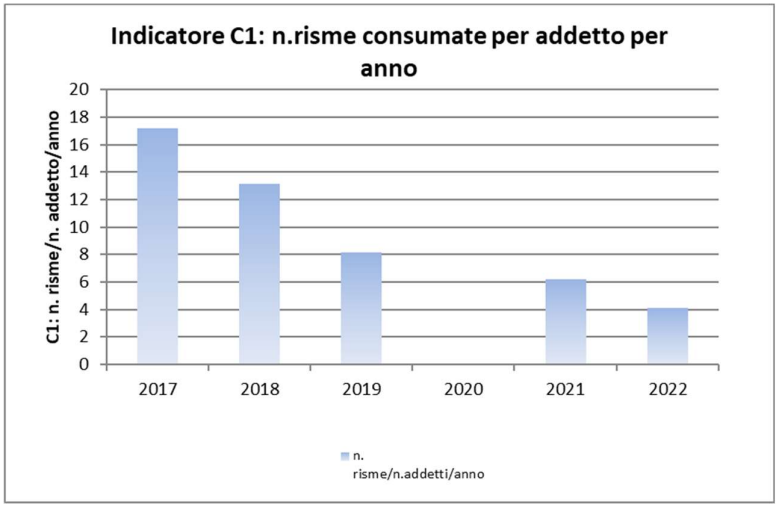


Grafico 62 - *Andamento anni 2017-2022 consumo di carta specifico uso stampa (n.risme / addetto/anno)*

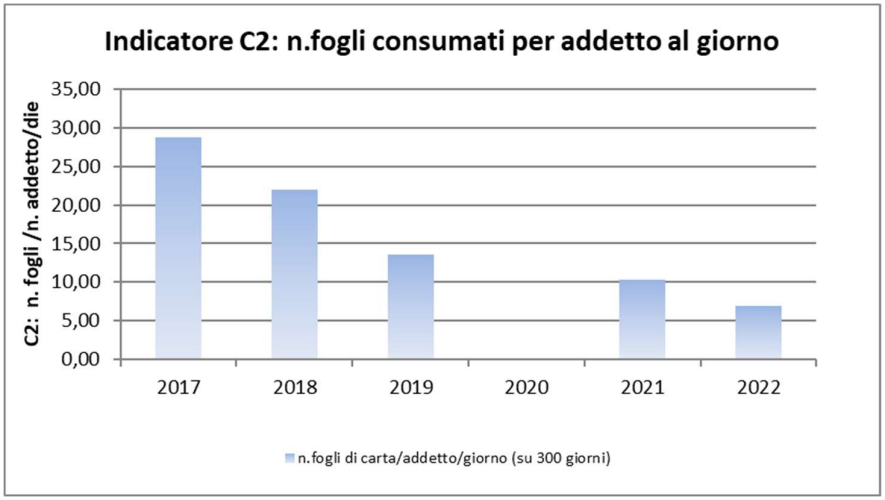


Grafico 7 - *Andamento anni 2017-2022 consumo di carta specifico uso stampa (n.fogli / addetto/giorno)*

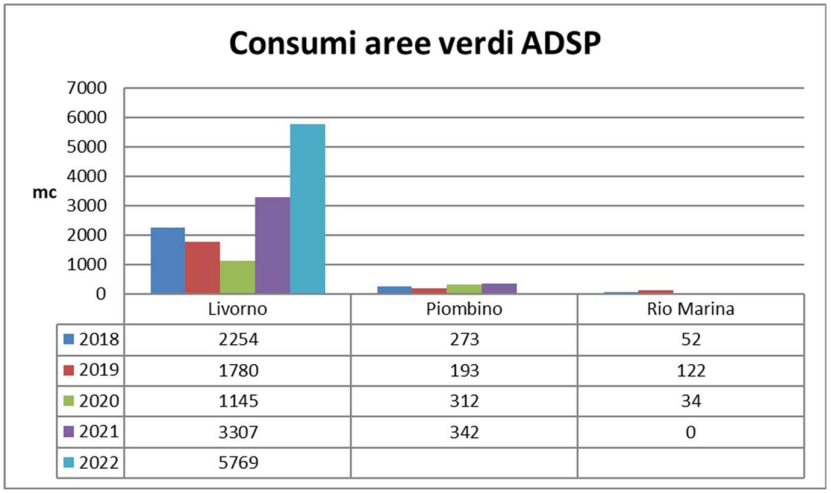
Grazie agli obiettivi relativi alla digitalizzazione del protocollo e alla digitalizzazione dell'area di condivisione documenti dei dipendenti, il consumo di carta è molto diminuito, fino ad arrivare a 6,88 fogli A4/giorno/addetto, superando la BEST di cui alla Decisione UE 2019/61/CE fissata a 15 fogli A4/giorno/addetto.

7. ASPETTI AMBIENTALI INDIRETTI MEDIATI

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

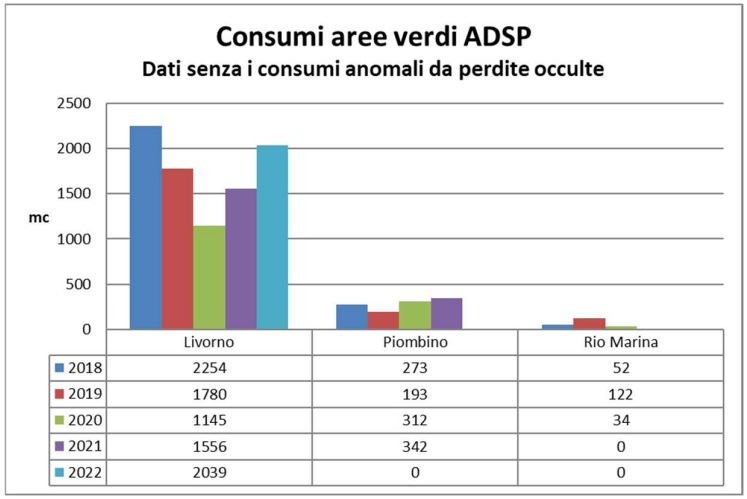
7.1. CONSUMI IDRICI

Si riportano di seguito i dati dei consumi idrici aggiornati a dicembre 2021 per le varie aree portuali.



	Livorno	Piombino	Rio Marina
2018	2254	273	52
2019	1780	193	122
2020	1145	312	34
2021	3307	342	0
2022	5769		

Grafico 24 *– Consumo acqua per aree verdi portuali*



	Livorno	Piombino	Rio Marina
2018	2254	273	52
2019	1780	193	122
2020	1145	312	34
2021	1556	342	0
2022	2039	0	0

Grafico 25*– Consumo acqua per aree portuali*

Nell'ambito dei monitoraggi periodici dei consumi idrici è stata rilevata ad inizio 2022 una perdita occulta su uno dei contatori dell'irrigazione aiuole del Porto di Livorno, che ha portato al consumo anomalo nel secondo semestre 2021 e nel primo trimestre 2022. Il contatore, in attesa della riparazione sulla conduttura, è stato chiuso. Nelle aree verdi di Piombino e Rio Marina, a causa dell'emergenza idrica, nel 2022 non sono stati utilizzati gli impianti di irrigazione.

Grafico 26 *- Andamento consumi punto camper anni 2017-2022*

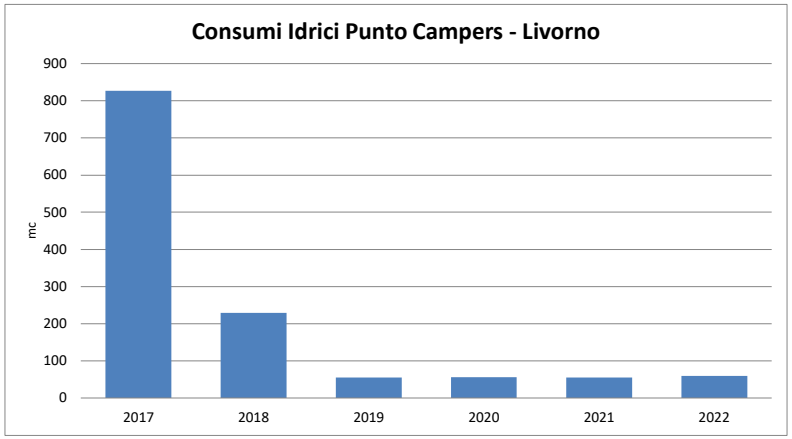
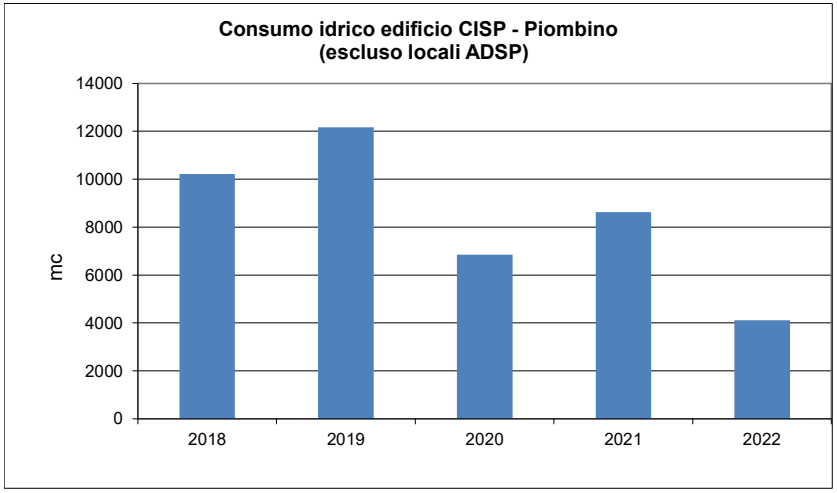


Grafico 27*- Andamento consumi CISP anni 2018-2022*



7.2. RIFIUTI AREA PORTUALE

I rifiuti prodotti dall'area portuale si suddividono in rifiuti prodotti nelle aree comuni, tra le quali si distinguono gli specchi acquei e le aree a terra e i rifiuti prodotti dalle navi.

Sono descritte di seguito le principali attività per la quali l'aspetto rifiuti risulta essere significativo:

- ritiro delle acque di sentina e delle acque nere di origine biologica prodotti dalle navi, dalle imbarcazioni da diporto, pesca e di servizio al porto. Raccolta e trasporto, presso centri autorizzati al recupero e/o smaltimento, dei rifiuti conferiti.
- raccolta dei rifiuti liberamente conferiti presso gli impianti di raccolta a banchina da parte delle imbarcazioni da diporto, pesca e di servizio al porto. Raccolta e trasporto, presso centri autorizzati al recupero e/o smaltimento, dei rifiuti conferiti.
- manutenzione dei dispositivi di conferimento dei liquidi e degli impianti di raccolta posizionati a banchina
- pulizia delle aree comuni a terra e a mare dei Porti e dei locali del CISP di Piombino

Pulizia aree comuni

I rifiuti provenienti dalla pulizia ordinaria di aree comuni a terra quali strade e piazzali sono principalmente rifiuti di natura urbana, e residui della pulizia stradale. Dal secondo semestre 2019 il gestore del servizio per il Porto di Livorno non specifica più il quantitativo di rifiuto indifferenziato derivante dalla raccolta stradale delle aree comuni, che viene invece ricompreso nei quantitativi di rifiuti derivanti in generale dalla raccolta stradale delle aree portuali. Per i porti di Piombino e Portoferraio il servizio è invece affidato ad un soggetto diverso dal gestore del servizio pubblico,

Pulizia specchi acquei

I rifiuti prodotti dall'attività di pulizia degli specchi acquei sono raccolti dal concessionario individuato per i porti di Livorno e Capraia e da un'azienda affidataria di un servizio in appalto per i porti di Piombino, Portoferraio e Rio Marina.

	CER	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Da pulizia specchi	150202			0,25	1,25	0,09	0
acquei	160304	37,78	2,87	69,96	39,03	32,1	26,64
TOTALE		**37,78**	**2,87**	**70,21**	**40,28**	**32.19**	**26,64**

Tabella 12 - *Rifiuti da specchi acquei anni 2018-2022 (ton)*

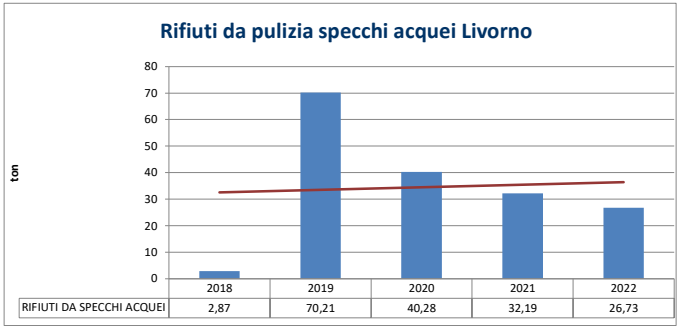


Grafico 28*- Andamento rifiuti anni 2018-2022*

Raccolta di rifiuti da nave

Il servizio di raccolta di rifiuti da nave comporta la produzione di rifiuti sia liquidi che solidi provenienti dalle navi che approdano i Porti di Livorno, Piombino e Portoferraio.

Per il porto di Livorno, l'AdSP durante il 2018 ha espletato le procedure di gara, a seguito delle quali, con emanazione dell'ordinanza n. 25 del 25/09/2018, ha affidato il servizio di concessione alla Soc. Labromare s.r.l. in seguito prorogato fino a settembre 2023.

Nei porti di Piombino e nei porti elbani il servizio è stato affidato in appalto alla società Permare srl e ad oggi sono in corso le procedure per l'affidamento del servizio in concessione (bando di gara pubblicato a settembre 2022).

A dicembre 2021 (Provv. Pres. 189/2022) è stato approvato il Piano di raccolta dei rifiuti delle navi nei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, che riassume ed aggiorna alle disposizioni di cui al D.Lgs. 197/2021, i previgenti Piani.

Di seguito sono riportati in tabella alcuni dei rifiuti più rappresentativi per il periodo 2018-2022.

Rifiuti prodotti da nave	CER	2018	2019	2020	2021	2022
R.S.A.U.	200301	2267,841	2188,112	1010,462	1344,737	1924,45
assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi	150203	0,75	13,31	1,28	2,45	0,69
assorbenti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi contaminati da sost. Pericolose	150202*	95,25	81,60	98,38	68,55	64,77
Rifiuti contenenti olio (solidi e liquidi)	160708	13209,01	8035,33	9,97	14003,07	1,63
Rifiuti di natura inorganica	160304	62,67	56,86	62,69	68,51	89,43
Oli di sentina della navigazione	130403	10088,44	9048,17	9772,00	12836,36	77871,60
Fanghi delle fosse settiche	200304	2192,86	840,55	1534,38	966,33	1038,90
Altri	Vari codici	1119,292	1336,96	8095,82	755,60	7366,99
TOTALE RIFIUTI DA NAVE		**29036,112**	**21775,968**	**20733,671**	**30203,897**	**88417,74**

Tabella 13 - *Rifiuti da nave anni 2018-2022*

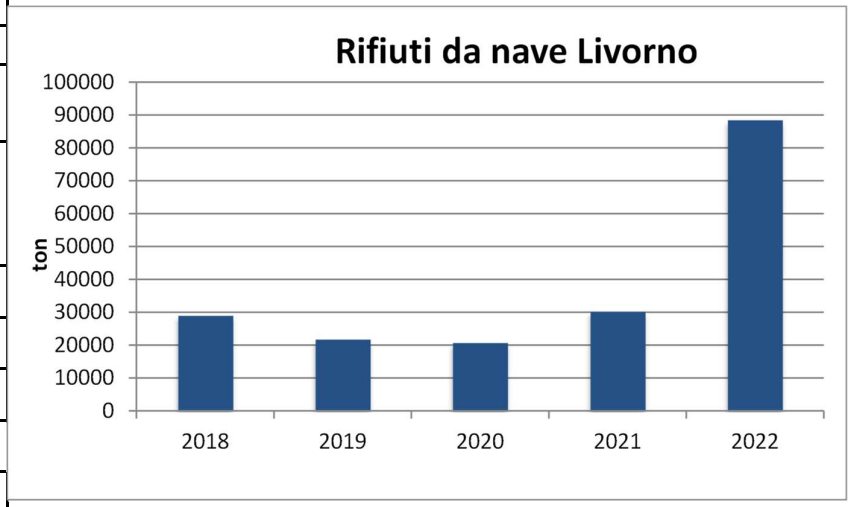
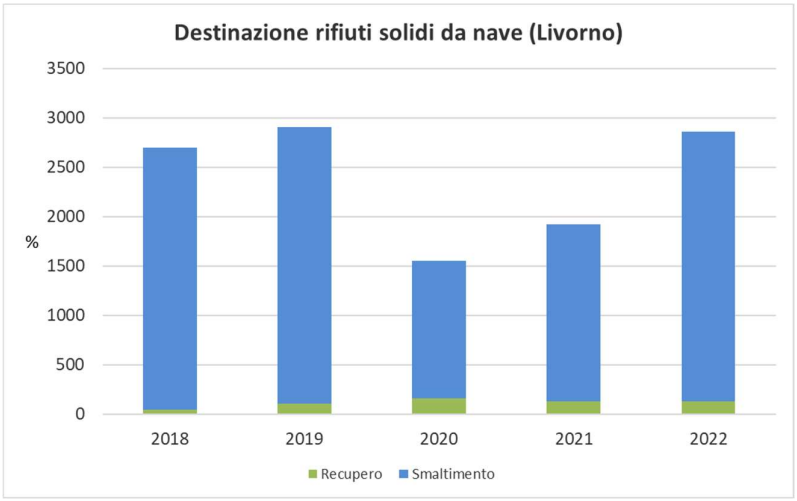
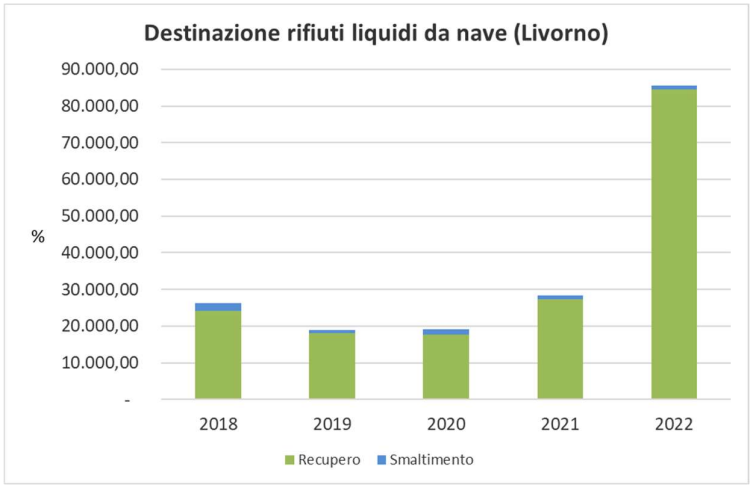


Grafico 29*- Andamento rifiuti da nave Porto di Livorno anni 2018-2022*

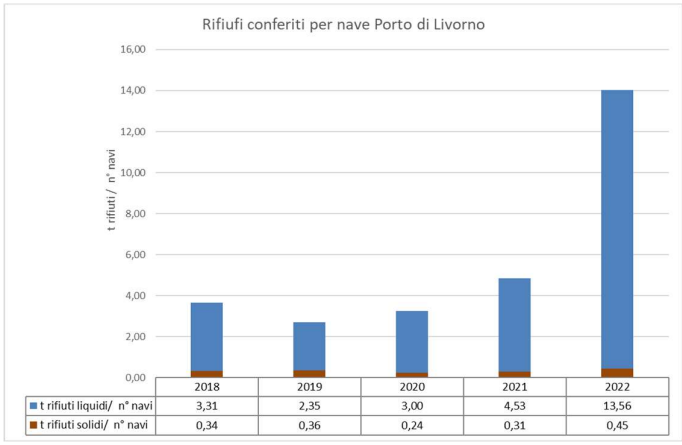
Dal grafico 28 si osserva un significativo incremento nei rifiuti conferiti nel Porto grazie alla ripresa dei traffici.





Grafici 30 a e b - Percentuali rifiuti da nave – Porto di Livorno -destinati a recupero e/o smaltimento anno 2018-2022

Dai grafici sopra riportati relativi ai rifiuti raccolti dalle navi del Porto di Livorno, si osserva come per i rifiuti liquidi siamo a valori intorno all'82% di recupero e tra l'altro la quota parte destinata a smaltimento è relativa ai rifiuti da fosse settiche ritirati principalmente da traghetti e navi passeggeri, ritiro non richiesto negli anni precedenti, introdotto quale servizio importante per ridurre l'eventualità di uno scarico a mare di tali liquami da parte delle navi. Per i rifiuti solidi è sempre alta la percentuale di quelli che vanno allo smaltimento rispetto a quelli che vanno al recupero, influenzata dai rifiuti assimilabili RSAU provenienti da navi di provenienza extra UE o dalla Sardegna, per i quali è necessario effettuare esclusivamente operazioni di smaltimento, previa sterilizzazione. Rispetto agli anni precedenti, i conferimenti di rifiuti sono ampiamente incrementati, in particolare è aumentata la quantità di rifiuti liquidi conferiti per ogni nave.



	2018	2019	2020	2021	2022
t rifiuti liquidi/ n° navi	3,31	2,35	3,00	4,53	13,56
t rifiuti solidi/ n° navi	0,34	0,36	0,24	0,31	0,45

Grafico 31 Indicatore specifico anni 2018--2022
Quantitativo medio di rifiuti conferiti per nave

ORTO	ANNO	Acque di sentina	Altri rifiuti oleosi	Acque di scarico	R.s.a.u.	Altri rifiuti	totale
PIOMBINO	**2018**	1309,34	5455,64	14,1	2150,39	933,57	**9863,04**
	2019	1193,385	605,4	171,92	2117,73	1075,48	**5163,915**
	2020	1247,9	465,75	48,9	2120,94	419,34	**4302,83**
	2021	1342,22	668,13	106,00	3614,91	742,40	**6473,66**
	2022	1525,00	362,10	36,00	3285,00	629,40	**5837,50**
RIO MARINA	**2018**	0	0	0	0	0	**0**
	2019	0	0	0	0	0	**0**
	2020	0	0	0	0	0	**0**
	2021	0	0	0	0	0	**0**
		0	0	0	0	0	**0**
PORTOFERRAIO	**2018**	0	0	0	0	0	**0**
	2019	0	0	0	0	0	**0**
	2020	0	0	0	0	0	**0**
	2021	0	0	0	0	0	**0**
	2022	0	0	0	0	0	**0**

Tabella 14 *Rifiuti raccolti da navi anni 2018-2022 – Porti Piombino, Portoferraio e Rio Marina*

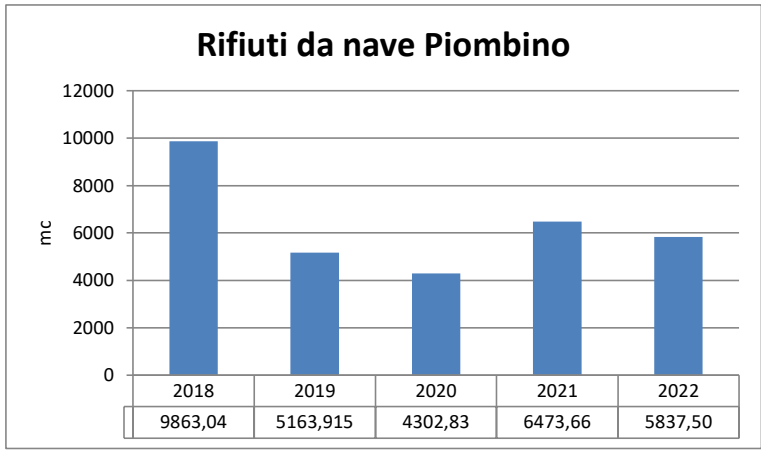


Grafico 32 Produzione rifiuti da navi anni 2018-2022 – Porto Piombino,

La quantità di rifiuti conferiti sul porto di Piombino è in leggera flessione rispetto al 2021, anno nel quale si è registrato un grande traffico passeggeri.

7.3. EMISSIONI IN ATMOSFERA

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

7.4. AMBIENTE MARINO

L'ambiente marino all'interno dell'area portuale risulta fortemente antropizzato data l'entità del porto stesso e della tipologia delle operazioni svolte. Le operazioni di normale esecuzione che più possono influenzare direttamente tale ecosistema sono i movimenti delle navi e saltuariamente le operazioni di dragaggio che determinando principalmente un aumento della torbidità delle acque dei fondali interni all'area portuale. L'incremento di torbidità comporta un decremento delle capacità fotosintetiche di alcuni organismi.

Altre operazioni che possono impattare con tale matrice ambientale sono le situazioni di emergenza che si possono originare durante le operazioni di recupero rifiuti a bordo nave, durante le operazioni di rifornimento di carburante tramite allaccio diretto in banchina o tramite bettolina, e durante le operazioni di recupero di rifiuti pericolosi in ambito portuale presso banchina.

Gestione fondali e dragaggi

Come l'attività di programmazione, la progettazione degli interventi di dragaggio viene sviluppata internamente ad ADSP. L'esecuzione dei progetti, invece, viene affidata a società esterne mediante gare d'appalto.

Porto di Livorno

Nessuna variazione rispetto a quanto riportato nell'aggiornamento 2022 della Dichiarazione Ambientale convalidata.

Area vasche di colmata Livorno

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

Porto di Piombino

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata

Area vasche di colmata Piombino

Nessuna variazione rispetto a quanto riportato nell'aggiornamento 2022 della Dichiarazione Ambientale convalidata.

7.5. ENERGIA

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

7.6. SOSTANZE PERICOLOSE

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8. ASPETTI AMBIENTALI INDIRETTI TERRITORIALI

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8.1. EMISSIONI IN ATMOSFERA

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

.

8.2. ENERGIA

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8.3. RISORSE IDRICHE

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8.4. SCARICHI IDRICI

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8.5. RUMORE

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8.6. AMBIENTE IDRICO

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8.7. SUOLO E SOTTOSUOLO

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

8.8. RIFIUTI

Nessuna variazione rispetto alla Dichiarazione Ambientale convalidata.

9. STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA AMBIENTALE

Il programma ambientale è stato definito a seguito della verifica sullo stato di avanzamento dei progetti assegnati alle Direzioni dell'AP e la valutazione di eventuali ulteriori azioni di miglioramento.

Gli obiettivi di miglioramento sono stati definiti in coerenza con la Politica ambientale dell'organizzazione e in funzione degli aspetti ambientali risultati significativi.

Per ciascun progetto sono stati definiti traguardi intermedi, le risorse economiche assegnate o, in alternativa, il monte ore del personale interno all'organizzazione che sarà responsabile del raggiungimento del risultato.

Di seguito viene riportato lo stato di avanzamento degli obiettivi ambientali del programma di miglioramento 2018-2021.

Obiettivi del Piano di miglioramento AP Livorno 2018-2021

N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Periodicità verifica avanzamento	Scadenza	Risorse assegnate
02-18	Emissioni in atmosfera da navi e lavoro portuale - Consumo energetico porto	Individuazione e progettazione modalità utilizzo efficiente GNL per attività portuali allo scopo di ridurre consumi di combustibili fossili e ridurre emissioni in atmosfera da navi e lavori portuali	DSPEI	C. Realizzazione di una stazione di rifornimento mobile GNL e un isotank per il rifornimento per poter svolgere demo day, formativi ed informativi, sono previsti anche studi propedeutici sulla filiera di rifornimento complessivo del GNL (Progetto GNL_FACILE)	IN CORSO – In fase di realizzazione uno skid per il rifornimento a banchina dei mezzi	semestrale	A causa di ritardi nella procedura di gara, avviata nel 2020, la scadenza è prorogata a dic 2023	€ 629.435,65
04-18	Tutela acque marine – protezione della costa	Progettazione opere di difesa da moto ondoso per rendere sicuro attracco traghetti a Rio Marina	DIP	Realizzazione opera di difesa	IN CORSO – Approvata OdS n. 3 per progettazione definitiva per Realizzazione delle Opere connesse all'ATF Del P.R.P. Porto di Rio Marina (I-II-III fase)	semestrale	A causa di un allungamento delle tempistiche di aggiudicazione dell'Accordo quadro per la progettazione definitiva, scadenza prorogata a dic 2024	€ 6.350.000,00

N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Periodicità verifica avanzamento	Scadenza	Risorse assegnate
06-18	Emissioni in atmosfera da traffico veicolare	a. Realizzazione collegamento ferroviario per il Porto di Piombino	DIP	A. Realizzazione collegamento ferroviario per il Porto di Piombino – diminuzione traffico su gomma e miglioramento qualità dell'aria	SOSPESO - Momentaneamente la procedura di gara per realizzazione opera è posticipata fino a quando non avremmo manifestazioni di interesse da parte di nuovi operatori ed imprese	semestrale	Sospeso	€ 1.840.000
07-18	Emissioni in atmosfera da traffico veicolare	Potenziamento collegamento stradale tra Porto di Piombino e corridoio tirrenico	DIP	Nuova strada di accesso al porto di piombino (stralcio ss 398 dello svincolo terre rosse)	Approvata Variante Migliorativa	semestrale	In seguito alla approvazione della variante migliorativa prorogato a lug 22	€ 13.770.000,00
08-18	Impatti ambiente marino e biodiversità	Progetto LIFE SePosso: Trasferimento e monitoraggio Posidonia oceanica	DIP	Implementare e diffondere sistemi e strumenti per reimpianti Posidonia oceanica	CONCLUSO a marzo 2022	semestrale	prorogato a mar 22	€ 32.000,00
09-18	Monitoraggio aspetti ambientali	Digitalizzazione, Sensorizzazione e Monitoraggio per la Sostenibilità dei processi in porto	DSPEI	Inserimento sensori per determinazione carbon foot print del traffico navale	IN CORSO – sono stati attivati I sensori per dati batimetrici e ondametri	semestrale	A causa di ritardi nella fornitura della strumentazione da installare, prorogato a lug 22	

10. PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2021 - 2024

In coerenza con la politica ambientale e nel perseguimento del miglioramento continuo della gestione degli aspetti ambientali al fine di ridurne gli impatti sull'ambiente, per il triennio 2021-2024 è stato definito il programma ambientale, che ricomprende obiettivi specifici per tutti i porti, definito sulla base della valutazione degli aspetti ambientali, della valutazione dei rischi e delle istanze delle parti interessate.

A questi obiettivi si aggiungono quelli non ancora conclusi del precedente Piano di miglioramento

N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Periodicità verifica avanzamento	Scadenza	Risorse assegnate
21-01	consumo energetico	Efficientamento energetico e illuminotecnico degli impianti di illuminazione delle aree di lavoro	DIL-MAN	Sostituzione dei corpi illuminanti con sistemi a ridotto consumo energetico	IN CORSO	almeno semestrale	dic-24	50.000,00 euro
21-02	consumo energetico	Verifica della possibilità di attuare interventi di efficientamento degli impianti di illuminazione delle aree esterne portuali	DIL-MAN	realizzazione studio di fattibilità-costo-beneficio per efficientamento impianti	IN CORSO	almeno semestrale	dic-24	40.000,00 euro
21-03	consumo risorse naturali - gestione rifiuti	Miglioramento ambientale e risparmio materiale di cava per realizzazione infrastrutture su porto di Piombino – "Interventi connessi al nuovo PRP – Aree per la logistica/industriale Porto di Piombino - Banchina Ovest della Darsena Nord – I Lotto Funzionale	DIP-ps	ampliamento banchina utilizzando volumi di vasca di colmata	IN CORSO – In attesa dell'approvazione conclusiva da parte del MASE della caratterizzazione integrativa	almeno semestrale	Termine lavori slittato a set- 24	41.865.000,00euro
21-04	paesaggio	Acquaticità della Torre del Marzocco nel porto di Livorno	DIL	A. ripristino del bacino d'acqua attorno alla torre del Marzocco	In attesa dell'avvio della procedura di gara	almeno semestrale	dic-23	13.000.000,00 euro
	sicurezza navigazione-competitività porto		DIL	B. resecazione banchina Marzocco		almeno semestrale		
21-05	gestione risorse energetiche - paesaggio	Progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica del porto di Piombino con efficientamento energetico	DIP-ps	realizzazione impianto fotovoltaico verticale da 700 kWp di Potenza su molo Batteria e Molo Nord con mitigazione impatto paesaggistico del waterfront	Progetto modificato come da prescrizioni approvato e in fase di verifica ai fini della validazione.	almeno semestrale	dic-23	7.200.000 euro
21-06	gestione rifiuti portuali	Miglioramento della raccolta dei rifiuti in area portuale per favorire i processi di economia cicolare e la riduzione	DSAD	B. Elaborazione dei Piani d'azione per la gestione dei rifiuti/reflui nei porti	CONCLUSO dic-2022	almeno semestrale	dic-22	100 ore uomo

N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Periodicità verifica avanzamento	Scadenza	Risorse assegnate
		dell'inquinamento da scarico dei rifiuti in mare						
			DSAD	C. Miglioramento gestione ritiro rifiuti da nave per incrementare recupero e riciclo	Prorogato a dic 2023 per conclusione affidamento nuove concessioni	almeno semestrale	dic-22	100 ore uomo
21-07	Sostenibilità Ente	Rendicontazione di sostenibilità dell'Ente	DSAD, DSPEI, DBFRU, DAFT, DDLP	21-07-a Predisposto modello di rendicontazione di sostenibilità dell'Ente	CONCLUSO	almeno semestrale	set-21	60.000 euro
				21-07- b redazione Bilancio di sostenibilità	CONCLUSO	almeno semestrale	set-22	
21-08	difesa della costa	Progettazione opere di difesa da moto ondoso per rendere sicuro attracco navi e traghetti a Piombino e diminuzione apporto dei sedimenti marini nel porto con riduzione di attività di dragaggio – Intervento di rifiorimento della mantellata esterna del primo tratto del Molo batteria del porto di piombino – II Fase	DIP-PS	Lavori avviati a gennaio 2022	IN CORSO – Effettuata proroga al contratto- i lavori dovrebbero concludersi entro luglio 2023	almeno semestrale	A causa di ritardi nella esecuzione dei lavori per emergenza COVID, prorogato a marzo 2023	€ 3.104.338,37
22-01	Efficientamento energetico	Miglioramento ambientale efficientamento energetico – "Progetto definitivo relativo agli impianti e sistemi per la produzione di energia nel porto di Piombino	DIP-PS	Efficientamento energetico e realizzazione impianti fotovoltaici per circa 685 kWp su pensiline auto da installare sui parcheggi nel Porto di Piombino in località Poggio Batteria	Approvato Progetto	almeno semestrale	dic-24	€ 2.700.000,00
22-02	emissioni da navi	Progettazione definitiva degli impianti finalizzati all'elettrificazione delle banchine per i Porti di Livorno, Piombino e Portoferraio	DIP-PS	Realizzazione impianti cold ironing	Progettazione definitiva in corso	almeno semestrale	dic-24	€ 77.500.000,00
22-03	paesaggio	Restauro e consolidamento della galleria dei fucilieri del Forte di Bocca – Porto di Livorno	DIP-PS	Restauro di un bene vincolato ai sensi del D.lgs 42/2004, Decreto VIA del 2009 dell'Accordo di Programma per Porta a Mare 2007	progettazione in corso	almeno semestrale	dic-23	€ 1.200.000,00

N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Periodicità verifica avanzamento	Scadenza	Risorse assegnate
22-04	paesaggio	Restauro e la ricostruzione di una porzione del paramento murario del Fosso Reale, presso gli Scali Olandesi	DIP-PS	Restauro di un bene vincolato ai sensi del D.lgs 42/2004	progettazione in corso	almeno semestrale	dic-23	€ 1.028.775,00
22-05	qualità dell'aria	Condivisione dati delle campagne di rilievo delle emissioni di inquinanti in ambito portuale di ARPAT e degli altri partner di progetto sulla piattaforma MONICA	DSPEI	Monitoraggio in tempo reale emissioni rilevate da centraline posizionate in ambito portuale	RAGGIUNTO	almeno semestrale	lug-23	€ 100.000,00
22-06	qualità dell'aria	Realizzazione modello di calcolo delle emissioni di inquinanti in aria in ambito portuale	DSPEI	realizzazione di modello previsionale	RAGGIUNTO	almeno semestrale	lug-23	€ 100.000,00
22-07	Consumo di risorse	Digitalizzazione pubblica amministrazione – Digitalizzazione degli atti	AP	Digitalizzazione atti interni dell'ente	Al momento attiva la procedura per Ordinanza digitale	almeno semestrale	dic-24	Risorse interne
23-01	Consumo di risorse	Istituzione e implementazione dello Sportello unico amministrativo	DZLS	Attivazione SUA e predisposizione per gestione dei procedimenti amministrativi di competenza (almeno il 60% di quelli individuati)	SUA attivato, attualmente in fase di sviluppo le procedure amministrativo	almeno semestrale	dic-23	Risorse interne
23-02	Consumo di risorse	Digitalizzazione pubblica amministrazione – archivio informatico	AP	Digitalizzazione archivio documenti delle ex Autorità Portuali di Livorno e di Piombino	In corso di elaborazione	almeno semestrale	dic-23	€ 18.000,00
23-03	Consumo di risorse	Digitalizzazione pubblica amministrazione – Integrazione sistema documentale con SUA	AP	Integrazione sistema informatico del protocollo digitale quello del SUA per le varie procedure attivate	In corso di elaborazione	almeno semestrale	dic-23	€ 7.000,00

ALLEGATO VI
al regolamento CE 1221/2009

INFORMAZIONI RICHIESTE PER LA REGISTRAZIONE

1. ORGANIZZAZIONE

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **SCALI ROSCIANO, 6**

Città **LIVORNO**

Codice postale **57123**

Paese/Land/regione/ comunità autonoma **ITALIA /TOSCANA**

Referente **Cinthia De Luca**

Telefono **0586 - 249411**

Fax

E-mail **f.mela@portialtotirreno.it**

Sito web www.portialtotirreno.it

Accesso pubblico alla dichiarazione ambientale
o alla dichiarazione ambientale aggiornata
☐ a) su supporto cartaceo
☒ b) su supporto elettronico **SITO WEB**

Numero di registrazione **IT - 000249**

Data di registrazione **21 OTTOBRE 2004**

Data di sospensione della registrazione

Data di cancellazione della registrazione

Data della prossima dichiarazione ambientale **GIUGNO 2024**

Data della prossima dichiarazione ambientale aggiornata

Richiesta di deroga ai sensi dell'articolo 7
SI☐ – NO ☒

Codice NACE delle attività **84.13 – 85.59**

Numero di addetti 153 (di cui: 114 a Livorno e 39 a Piombino)

Fatturato o bilancio annuo 45 mln

2. SITO n.1

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **SCALI ROSCIANO, 6 -**

Codice postale **57123**

Città **LIVORNO**

Paese/Land/regione/comunità autonoma

SITO n.2

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **P.le del PORTUALE, 4**

Codice postale **57123**

Città **LIVORNO**

Paese/Land/regione/comunità autonoma

SITO n.3

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **VIA DELL'ASSUNZIONE, 105**

Codice postale **57032**

Città **CAPRAIA ISOLA**

Paese/Land/regione/comunità autonoma

SITO n.4

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **PIAZZALE PREMUDA, 6**

Codice postale **57025**

Città **PIOMBINO (LI)**

Paese/Land/regione/comunità autonoma

SITO n.5

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **CALATA ITALIA**

Codice postale **57037**

Città **PORTOFERRAIO ISOLA D'ELBA (LI)**

Paese/Land/regione/comunità autonoma

SITO n.6

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **CALATA DEI VOLTONI**

Codice postale **57038**

Città **RIO - LOC. RIO MARINA ISOLA D'ELBA (LI)**

Paese/Land/regione/comunità autonoma

SITO n.7

Nome **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE**

Indirizzo **PONTILE DI CAVO**

Codice postale **57038**

Città **RIO LOC.CAVO - ISOLA D'ELBA (LI)**

Paese/Land/regione/comunità autonoma

Referente **Cinthia De Luca**

Telefono **0586 - 249411**

Fax

E-mail **f.mela@portialtotirreno.it**

Sito web www.portialtotirreno.it

Accesso pubblico alla dichiarazione ambientale
o alla dichiarazione ambientale aggiornata

☐ a) su supporto cartaceo

☒ b) su supporto elettronico

Numero di registrazione **IT - 000249**

Data di registrazione **21 OTTOBRE 2004**

Data di sospensione della registrazione

Data di cancellazione della registrazione

Data della prossima dichiarazione ambientale **GIUGNO 2024**

Data della prossima dichiarazione ambientale aggiornata

Richiesta di deroga ai sensi dell'articolo 7
SI☐ - NO ☒

Codice NACE delle attività

Numero di addetti

Fatturato o bilancio annuo

3. VERIFICATORE AMBIENTALE

Nome del verificatore ambientale **CERTIQUALITY SRL**

Indirizzo **VIA G. GIARDINO, 4**

Codice postale **20123**

Città **MILANO**

Paese/Land/regione/comunità autonoma **ITALIA**

Telefono **02-8069171**

Fax **02-86465295**

e-mail **certiquality@certiquality.it**

Numero di registrazione dell'accreditamento **IT-V-0001**
o dell'abilitazione
Ambito dell'accreditamento o dell'abilitazione
(codici NACE)
01.1/2/3/4/63/64/7 – 03 – 05 – 06 – 07 – 08 – 09 – 10 – 11 – 12 – 13 – 14 – 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 23 – 24.1/2/3/41/42/43/44/45/5 – 25.1/5/6/9 – 26.11/3/5/8 – 27 – 28.11/22/23/30/49/99 – 29 – 30.1- 30.2 – 30.3 – 30.9 – 31 – 32.5/99 – 33 – 35 – 36 – 37 – 38 – 39 – 41 – 42 – 43 – 46.11/13/14/15/16/17/18/19 – 46.2/3/4/5/6/7/9 – 47 – 47.1/2/4/5/6/7/8/9 - 49 – 52 – 55 – 56 – 58 – 59 – 60 – 62 – 63 - 64 – 65 – 66 – 68 – 69 - 70 – 73 – 74.1/9 – 78 – 80 – 81 – 82 – 84.1 – 85 – 87 – 88 - 90 – 91 – 92 – 93 – 94 – 95 - 96 NACE (rev.2)

Organismi di accreditamento o di abilitazione **COMITATO ECOLABEL - ECOAUDIT SEZIONE EMAS ITALIA**

lì Livorno il 29 / 06 / 2023

Firma del rappresentante dell'organizzazione

Certiquality Srl
Via G. Giardino, 4
20123 Milano - IT
Ph. +39 02 8069171
certiquality.it

C.F. e P.I. 04591610961
R.I. MI 04591610961
R.E.A. MI 1759338
Cap. Soc. € 1.000.000 i.v.
info@certiquality.it

DICHIARAZIONE DEL VERIFICATORE AMBIENTALE SULLE ATTIVITA' DI VERIFICA E CONVALIDA

(Allegato VII del REG. 1221/2009)

Il verificatore ambientale CERTIQUALITY S.R.L., numero di registrazione ambientale EMAS IT – V – 0001, accreditato per gli ambiti

01.1/2/3/4/63/64/7 – 03 – 05 – 06 – 07 – 08 – 09 – 10 – 11 – 12 – 13 – 14 – 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 23 – 24.1/2/3/41/42/43/44/45/5 – 25.1/5/6/99 – 26.11/3/5/8 – 27 – 28.11/22/23/30/49/99 – 29 – 30.1/2/3/9 – 32.5/99 – 33 – 35 – 36 – 37 – 38 – 39 – 41 – 42 – 43 – 46.11/13/14/15/16/17/18/19/2/3/4/5/6/7/9 – 47 – 47.1/2/4/5/6/7/8/9 – 49 – 52 – 55 – 56 – 58 – 59 – 60 – 62 – 63 –64 – 65 – 66 – 68 –69 – 70 – 73 – 74.1/9 – 78 – 80 – 81 – 82 – 84.1 – 85 – 90 – 91 – 92 – 93 – 94 – 95 – 96 NACE (rev.2)

dichiara di avere verificato che il sito / i siti / l'intera organizzazione indicata nella dichiarazione ambientale/dichiarazione ambientale aggiornata dell'Organizzazione AUTORITA' SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

numero di registrazione (se esistente) IT- 000000

risponde (rispondono) a tutte le prescrizioni del regolamento (CE) n. 1221/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 novembre 2009, sull'adesione volontaria delle organizzazioni a un sistema comunitario di ecogestione e audit (EMAS) e s.m.i.

Con la presente CERTIQUALITY S.R.L. dichiara che:

- la verifica e la convalida si sono svolte nel pieno rispetto delle prescrizioni del Regolamento (CE) n. 1221/2009 e s.m.i.,
- l'esito della verifica e della convalida conferma che non risultano elementi che attestino l'inosservanza degli obblighi normativi applicabili in materia di ambiente,
- i dati e le informazione contenuti nella dichiarazione ambientale/dichiarazione ambientale aggiornata dell'organizzazione/sito forniscono un'immagine affidabile, credibile e corretta di tutte le attività dell'organizzazione/del sito svolte nel campo d'applicazione indicato nella dichiarazione ambientale.

Il presente documento non è equivalente alla registrazione EMAS. La registrazione EMAS può essere rilasciata unicamente da un organismo competente ai sensi del regolamento (CE) n. 1221/2009. Il presente documento non è utilizzato come comunicazione a sé stante destinata al pubblico.

MILANO, il 29/06/2023

Certiquality Srl



Il Presidente
Cesare Puccioni

rev.2_250718