



ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

- 1. TESTATA ALTO FONDALE**
- 2. BANCHINA CANALE INDUSTRIALE**
- 3. AREA CANTIERI -DARSENA PISA E CALAFATI**
- 4. AREA ENEL-EX CENTRALE MARZOCCO**

PORTO DI LIVORNO

Integrazioni richieste CSLPP con nota n.12591 del 30-10-2023

Proposta di ATF n.3 “Modifica funzionale Area Cantieri Darsena Pisa e Darsena Calafati”.

1. Si chiede di confermare che le previsioni di ATF non contrasteranno con le concessioni in vigore rilasciate alle società di rimorchiatori collocate in tale zona. Si chiede altresì di dare maggiore evidenza della compatibilità delle previsioni di ATF con la viabilità esistente citata in relazione.

Si rappresenta che lo spazio concesso per lo svolgimento del servizio affidato dall’Autorità marittima a seguito della gara pubblica confermato fino al 18 aprile 2038 con provvedimento presidenziale 94/2023 (allegato alla presente) rientra nell’area funzionale già prevista dal vigente PRP e non oggetto di modifica con il presente ATF. Pertanto, come confermato anche dalla Direzione Demanio dell’AdSP-MTS, la previsione di ATF non contrasta con le concessioni rilasciate alla società dei rimorchiatori collocate in tale zona. Come già precisato nella relazione inviata il 6 ottobre u.s., la modifica funzionale proposta consentirà di regolarizzare una situazione di fatto esistente nelle aree adiacenti alla Darsena Calafati. L’opera di ampliamento della sede stradale che consente l’accesso al Molo Italia già realizzata come nella configurazione proposta nell’ATF permette di garantire la piena operatività per i traffici ivi svolti.

Proposta di ATF n.4 “Modifica funzionale Area Enel – Ex Centrale Marzocco”.

1. La Tavola 3 riporta le seguenti funzioni commerciali del PRP vigente:

- C.2 - Autostrade del Mare movimentazione e stoccaggio Ro-Ro, trailers, Auto Nuove;
- C.4 Commerciale Multipurpose (...auto nuove);

mentre nella relazione generale si propone di inserire la sottofunzione C.7- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di auto nuove. Si prega di chiarire l’univocità di tali funzioni e se la funzione prevista nella fattispecie sia “nuova” o “già prevista nel PRP vigente”.

La Tavola 3 dell'ATF derivante dalla Tavola 4 Del PRP "Aree Funzionali" è una rappresentazione semplificata delle destinazioni funzionali assegnate alle aree portuali; la rappresentazione ed individuazione di dettaglio delle funzioni caratterizzanti (e la loro declinazione nelle sottofamiglie) è indicata nelle schede facenti parte delle Norme Tecniche di Attuazione.

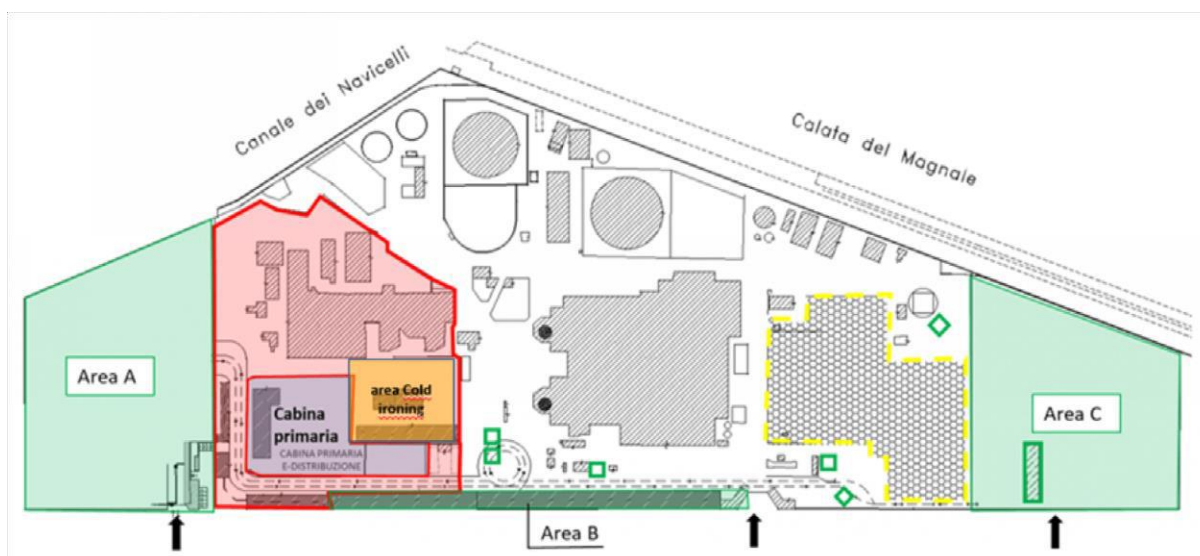
La sottofamiglia C7 (facente parte della famiglia funzionale C – Commerciale) è già presente all'interno dell'ambito portuale nelle seguenti schede declinate nelle Norme tecniche di attuazione:

- n. 2 "Area Porto Autostrade del mare";
- n. 4 "Area Porto Contenitori";
- n.5 "Area Porto Multipurpose";
- n.6 "Area Porto Industriale Produttivo";
- n.8 "Area Piattaforma Europa – Terminal Autostrade del Mare e Contenitori";
- n.9 Area Logistica connessa ai traffici portuali";
- n.10 "Area Porto Fluviale".

2. Indicare le opere e le lavorazioni previste per l'adeguamento dell'area alla nuova funzione

Fase 1

La 1° fase del progetto di riconversione riguarda le 3 aree (A, B e C) campite in verde nella planimetria seguente



- Area A: si tratta di un'area a verde recintata su cui insistono alcuni fabbricati che si prevede di destinare allo stoccaggio e movimentazione di merci a piazzale scoperto. L'area inoltre avrà un accesso principale da via Salvatore Orlando, sarà interamente recintata e collegata con cancello interno alla restante area di centrale su cui transiteranno i mezzi, attraverso un percorso definito di collegamento con le altre aree previste in sviluppo per la fase 1. Il piazzale sarà dotato di stalli a terra per lo stazionamento di autoveicoli, stalli bisarche per le operazioni di scarico e carico e stalli di ricarica dotati di colonnine per i veicoli elettrici.
- Area B: costituita da un fabbricato uffici e magazzini. L'edificio sarà ristrutturato mantenendo le attuali destinazioni; al piano terra verranno allestiti degli spazi officine, un tunnel per autolavaggio, un'area di gestione carrozzeria e dei locali magazzino funzionali allo svolgimento di attività a valore aggiunto su autoveicoli.
Il primo piano verrà ristrutturato e ospiterà gli uffici per il personale. L'edificio sarà inoltre dotato di una copertura fotovoltaica al fine di produrre energia per autoconsumo.
- Area C: oggi parzialmente occupata da alcuni manufatti e tettoie, l'area sarà destinata allo stoccaggio e movimentazione principalmente di autoveicoli. Analogamente a quanto previsto per l'area A, sarà dotata di stalli a terra per lo stazionamento dei mezzi e stalli di ricarica dotati di colonnine.

Fasi 2-3

Inizialmente si prevede la realizzazione di un capannone di circa 5000 mq per attività logistiche in area C (Fase 2). Successivamente si ipotizza lo sviluppo delle attività di logistica sulla restante area di centrale (Fase 3), valutando anche, qualora possibile in ottica di economia circolare e di limitazione dell'occupazione del suolo, il riutilizzo e la riqualifica dei fabbricati di centrale ad oggi presenti sull'area. La presente fase prevederà una serie di attività propedeutiche di sistemazione delle aree preliminari alla riqualifica, a cui farà seguito la

riconversione vera e propria. In questa fase si ipotizza la possibile costruzione di strutture di magazzini e piazzali polifunzionali sulle restanti aree di centrale.

3. Illustrare le attività delle fasi 1 e 2 e gli effetti ambientali connessi.

Nella fase 1 la movimentazione delle auto nuove, essendo le auto ad alimentazione elettrica, non sarà fonte di inquinamento: la CO₂ emessa sarà pari a zero e anche i livelli sonori saranno quasi nulli se comparati ad un traffico veicolare tradizionale. La presenza delle bisarche nelle quantità indicate nella relazione integrativa è tale da essere trascurabile nell'arco di una giornata.

Nella fase 2, la realizzazione del capannone consentirà di realizzare attività a valore aggiunto sulla merce, senza incrementi significativi del traffico indotto rispetto alla fase 1.

Gli effetti ambientali delle attività logistiche presentate sono significativamente inferiori alle emissioni prodotte dall'area durante l'esercizio nella sua funzione di industria energetica.

La Centrale ENEL di Livorno, ubicata all'interno dell'area portuale ed industriale di Livorno, fu autorizzata con Decreto MICA negli anni '60 all'esercizio di due sezioni termoelettriche di potenza lorda pari a 155 MWe. Ciascuna sezione termoelettrica era alimentata ad olio combustibile denso (OCD) e veniva approvvigionata da diverse fonti nazionali ed internazionali e trasportato a Livorno sia mediante petroliere (forniture da 30.000 a 35.000 tonnellate) che a mezzo di bettoline (forniture da circa 1.500 tonnellate). In alternativa, soprattutto negli ultimi anni d'esercizio quando la produzione si era ridotta, poteva essere utilizzata la fornitura tramite autocisterne.

Mediamente per ciascuna unità produttiva in esercizio a pieno carico vi era un consumo di OCD pari a circa 35t/h.

Inoltre, era presente anche una fornitura di gasolio (per le caldaie ausiliarie, torce pilota, GE e IA) con autocisterne. Orientativamente c'era un consumo annuo, con il gruppo a pieno carico, di circa 280t.

A titolo esplicativo, per l'anno 2005 sono state utilizzate circa 249.000 t di OCD e 296 t di diesel per la produzione di ca. 980 GWh, con un contributo emissivo in termini di CO₂ di circa 780.000 tonnellate.

Nei vari anni di attività, l'impianto ha prodotto circa 1000GWh annui, fino a periodo di regime produttivo ridotto che ha portato nel 2015 alla dismissione definitiva dell'impianto.

4. Visto quanto rappresentato nel documento "Integrazioni_ATF" (pp-5 e 6) in merito alla stima dei traffici generati dalla nuova area, illustrare le motivazioni, fornendo la eventuale documentazione di supporto (studi, indagini, ecc.), alla base delle seguenti affermazioni, anche tramite confronto con le previsioni del PRP vigente:

- i. "le previsioni di incremento dei volumi di traffico generati dall'area ex-centrale Enel sono compatibili con le indicazioni contenute nel PRP considerando l'assetto globale e definitivo del porto di Livorno";

Le previsioni di incremento dei volumi di traffico generati dall'area ex-centrale Enel, come riportato nelle Integrazioni richieste con nota n. 9683 del 02.08.2023, sono stimate in circa 40 mila auto nuove (unità/anno). Il porto di Livorno per tale tipologia di traffico (veicoli nuovi) ha un'importante movimentazione che nell'ultimo quinquennio (2018-2022) si è mediamente attestata su circa 540 mila unità/annue con il record storico dello scalo nel 2018 (666.651 veicoli nuovi movimentati).

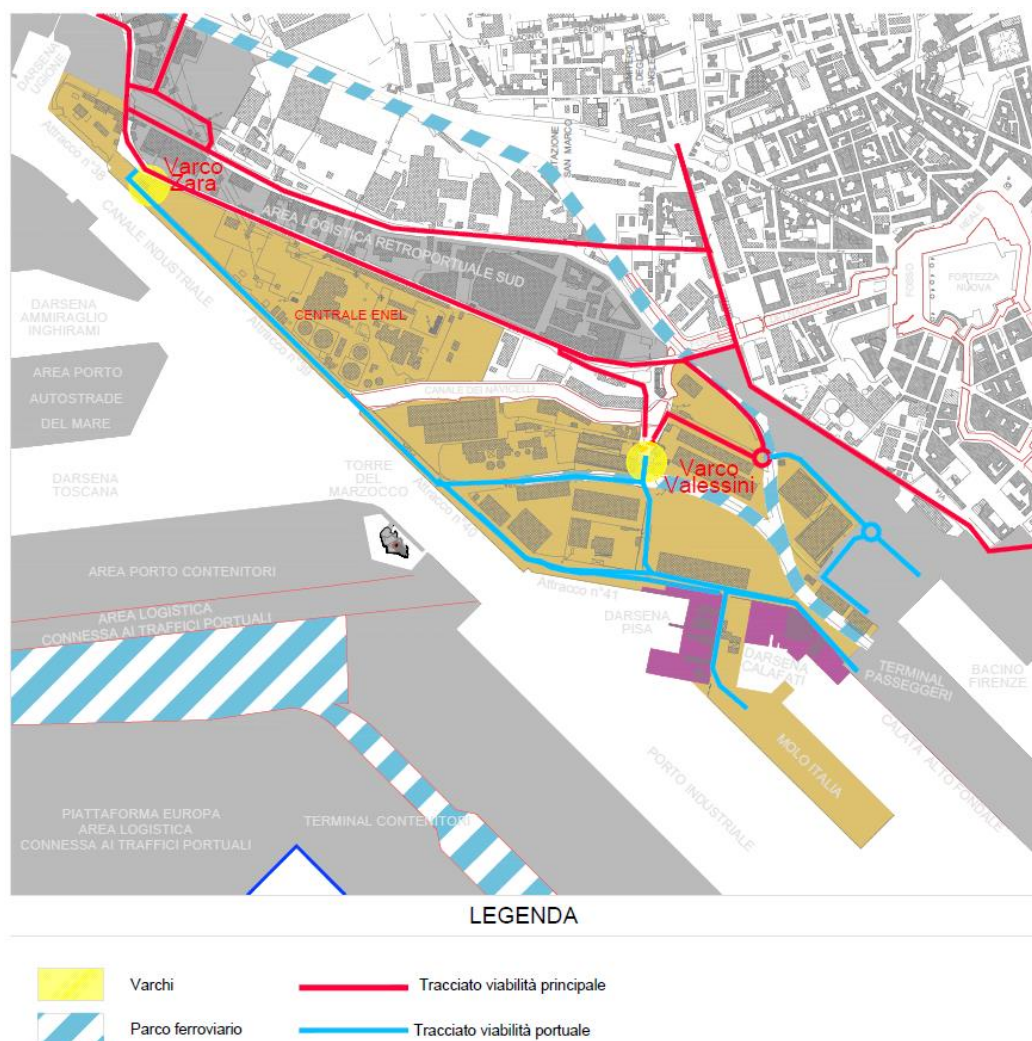
Porto di Livorno - Auto nuove (unità)	Totale
2022	491.159
2021	467.338
2020	430.427
2019	640.752
2018	666.651

Livorno detiene infatti tra i porti italiani la leadership del traffico di auto nuove con una quota percentuale del 35% della movimentazione complessiva in sbarco/imbarco dagli scali italiani. Il previsto incremento del traffico (40 mila unità) rappresenta dunque un lieve incremento del 7-8 per cento rispetto alla movimentazione media rilevata negli ultimi anni e, tenuto conto che la movimentazione dello scalo nell'ultimo triennio si è sempre attestata su valori inferiori

alle 500 mila unità il previsto incremento di traffico è sicuramente compatibile con le indicazioni contenute nel PRP e le stime delle previsioni di traffico contenute.

- ii. “Complessivamente la previsione dei traffici non altera significativamente gli impatti sul contesto, anzi contribuisce ad attenuare le pressioni sugli spazi esistenti”; (su questo punto occorre esplicitare quanto incide rispetto al traffico esistente la presenza delle bisarche e dei tir stimati, sulla viabilità portuale ed in particolare sulla via Salvatore Orlando);

All’Area Porto Prodotti Forestali, di conseguenza all’area Enel ex centrale Marzocco ed ai vari terminal portuali ivi situati, si accede dai varchi portuali Valessini e Zara per i quali nel 2022 sono stati rilevati oltre 155 mila accessi da parte di autotrasportatori.



I ca. 4.500 vettori/anno ipotizzati sulla base delle previsioni di traffico attese costituiscono dunque un modesto incremento (3%) dell'attuale traffico di mezzi pesanti che si ritiene non significativamente impattante sul contesto portuale.

Da evidenziare inoltre che a seguito del processo di "Riorganizzazione e ottimizzazione degli spazi destinati alle attività portuali presso la Sponda Est della Darsena Toscana e correlata ipotesi di delocalizzazione" (Prov. Presidenziali n. 179/2021, 110/2022 e 127/2022), l'area Porto Prodotti Forestali, con lo spostamento della linea del gruppo Grimaldi "traffico navi ECO da/per la Spagna" (dalla Calata Alto Fondale alla Sponda est della Darsena Toscana), sarà interessata da una significativa riduzione di traffico di mezzi pesanti (nel 2022 sono stati circa 100 mila tra guidati e semirimorchi) che attualmente accedono dai varchi portuali Valessini/Zara ed insistono sulla viabilità portuale di questa area. Tale traffico, comunque, non ha causato criticità sulla viabilità, nello specifico via Salvatore Orlando e via Leonardo da Vinci, archi stradali interessati dai percorsi da/per l'area ex-centrale Enel.

- iii. "La programmazione di arrivi e partenze dei mezzi sarà tale da minimizzare l'impatto sulla viabilità portuale".

La società proprietaria che ha presentato la proposta di riqualificazione e di piano di sviluppo delle aree ha dichiarato quanto sopra. Essendo una dichiarazione di tipo organizzativo delle attività stesse e della logistica aziendale della società sarà la stessa società a gestire i flussi in ingresso ed in uscita dalle aree e a minimizzare l'impatto sulla viabilità programmando opportunamente gli orari delle movimentazioni, essendo la prima interessata a evitare ogni forma di congestionamento o ritardo in quanto questo peserebbe sui costi aziendali.

Il Dirigente Infrastrutture Piombino-Elba, Pianificazione e Studi

Ing. Sandra Muccetti