



ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

**AREA PORTO PASSEGGERI - AMPLIAMENTO DELLA
PIATTAFORMA DI ATTRACCO DELLA CALATA SGARALLINO**

PORTO DI LIVORNO

Sommario

1.	Stato della Pianificazione Attuale Vigente	3
2.	Proposta di ATF.....	9
2.1.	Stato dei luoghi	10
2.2.	Descrizione e motivazione della proposta di ATF.....	12
2.3.	Stima di massima delle opere	15
2.4.	Non contrasto con gli strumenti urbanistici	16
2.5.	Sicurezza della navigazione	16
3.	Relazione ambientale sintetica.....	17
4.	Contenuti elaborati redatti a corredo della proposta	18

1. Stato della Pianificazione Attuale Vigente

La circoscrizione territoriale dell'allora Autorità Portuale di Livorno, definita dal D.M. 06.4.1994 (G.U n.116 del 20.05.1994), comprendeva tutto il tratto di costa affacciato al Mare Ligure compreso tra la foce del Calambrone a Nord e lo scoglio della Regina a Sud (opera di sopraflutto del porticciolo Nazario Sauro).

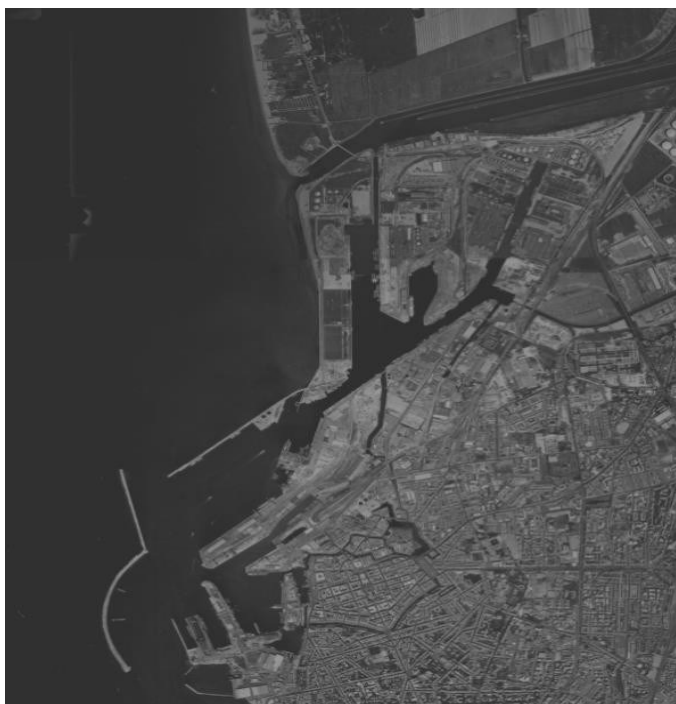


Figura 1- Estratto da IGM 1982 con presente la Darsena Toscana parzialmente realizzata.

Il porto di Livorno deriva in termini di infrastrutture, allo stato attuale, da quanto programmato ed attuato con il previgente Piano Regolatore Portuale (PRP) risalente al 1955. Più precisamente nel 1973 il PRP fu oggetto di una variante che avrebbe consentito la realizzazione della Darsena Toscana; questa darsena rappresenta ancora oggi l'unica infrastruttura dedicata esclusivamente ai contenitori, mentre negli ultimi anni, utilizzando lo strumento urbanistico dell'Adeguamento

Tecnico Funzionale, sono state introdotte alcune modeste variazioni al PRP ma senza migliorarne significativamente la funzionalità e l'operatività.

Infine, nel 2010 è stata approvata una seconda ed ultima variante al Piano Regolatore Portuale del 1955 finalizzata esclusivamente alla realizzazione di infrastrutture per l'approdo turistico all'interno del Porto Mediceo, porzione del bacino portuale già da tempo utilizzata per accogliere natanti da diporto. Il porto di Livorno, in considerazione di quanto sopra esposto, presenta oggi limiti dimensionali che ne rallentano la crescita, nonostante la notevole appetibilità dovuta sia alla favorevole ubicazione geografica che alle ottime prospettive di sviluppo dei collegamenti stradali e ferroviari. L'obsoleto strumento di pianificazione portuale del 1955, che a parte alcuni interventi marginali di modesta utilità è stato completamente attuato, non era già da tempo in grado di garantire al porto di Livorno concrete prospettive di sviluppo.

Un nuovo Piano Regolatore Portuale rappresentava dunque per Livorno un passaggio obbligatorio e di grande rilevanza strategica, non solo per lo sviluppo del porto ma anche per la città, per il sistema di distretti industriali localizzati nelle vicinanze e per la Regione Toscana; il porto di Livorno costituisce senza alcun dubbio il nodo principale della Piattaforma Logistica Costiera indicata nel P.I.T. e nel P.R.S. della Regione Toscana.

In una visione moderna il porto non è solo un terminale trasportistico ma sempre di più un sistema complesso ed articolato all'interno di un'ampia rete di relazioni infrastrutturali ed economiche. Di conseguenza, il Piano Regolatore Portuale non è più, come si credeva in passato, un semplice programma di opere ma uno strumento di pianificazione strategica. Esso, infatti, deve essere in grado di connettere più efficacemente possibile l'area portuale sia ai vettori di traffico marittimo (transhipment, feeder, ...) in costante evoluzione, che alle reti infrastrutturali terrestri, coniugando insediamenti produttivi, commerciali con i relativi piani di sviluppo, in armonia con la sostenibilità ambientale.

Trattando del porto di Livorno è necessario operare una netta suddivisione fra il cosiddetto porto storico, comprendente anche la parte cantieristica, ed il porto commerciale vero e proprio che, pur affacciandosi con una banchina al bacino mediceo, si sviluppa a nord di esso e comprende la Darsena Toscana, la Darsena Inghirami (Darsena 1) ed il cosiddetto Canale Industriale sulle cui sponde operano numerosi concessionari. Il porto storico è intimamente legato al tessuto cittadino, al quale è connesso anche per via acquatica, attraverso i famosi “canali”, nati insieme alla città. Il porto commerciale, che a parte il canale industriale si sviluppa prevalentemente a ridosso del Bacino S. Stefano, della Darsena Toscana e della Darsena n°1, presenta numerosi inconvenienti che possono essere così riassunti:

- limitata superficie dei piazzali operativi, segnatamente di quelli destinati al traffico di contenitori;
- difficoltà nella navigazione per la presenza di strettoie e di tortuosità dei percorsi da effettuare per ormeggiare le navi nel porto interno;
- posizione poco felice degli attracchi per prodotti petroliferi, che vengono trasferiti nei serbatoi di accumulo attraverso tubazioni che interessano il sedime di piazzali operativi;
- interferenza con il canale dei Navicelli.



Figura 2-Porto di Livorno-Stato Attuale

La situazione descritta è stata oggetto negli anni passati di numerosi dibattiti, che hanno condotto a proposte più o meno condivisibili, ma fondamentalmente basate su di un ampliamento del porto ottenuto con la creazione di un nuovo ampio bacino esterno, a nord della diga del Marzocco, fino alla foce del Calambrone. Insieme al nuovo bacino è sempre stato ipotizzato un accesso indipendente al canale dei Navicelli, in modo da eliminare una pesante servitù e da impedire i fenomeni di interrimento che interessano la Darsena Toscana. Questi problemi sono stati affrontati e risolti in sede di redazione dell'attuale Piano Regolatore Portuale che è stato approvato con Delibera del Consiglio

Regionale n. 36 in data 25.3.2015.

L'insieme delle nuove opere necessarie per realizzare l'espansione del porto di Livorno previsto nel Piano Regolatore Portuale viene denominato "Piattaforma Europa".

Le nuove infrastrutture portuali permetteranno inoltre la riorganizzazione funzionale e operativa del porto commerciale esistente e del porto storico Mediceo, favorendo la sicurezza della navigazione in particolar modo grazie alla delocalizzazione delle attività a rischio rilevante.

La strategia operativa perseguita da questa Amministrazione per raggiungere gli obiettivi previsti nel recente Piano Regolatore Portuale è stata quella di articolare la realizzazione delle opere previste nel Piano in diverse fasi funzionali in modo da consentire una contrazione dei tempi per la realizzazione e la messa in esercizio delle opere portuali considerate prioritarie, quali la seconda imboccatura per il porto commerciale, il nuovo terminal contenitori ed i relativi dragaggi.

Per una visione d'insieme si propone di seguito la mappa delle aree funzionali e destinazioni d'uso delineate dal nuovo Piano Regolatore Portuale.

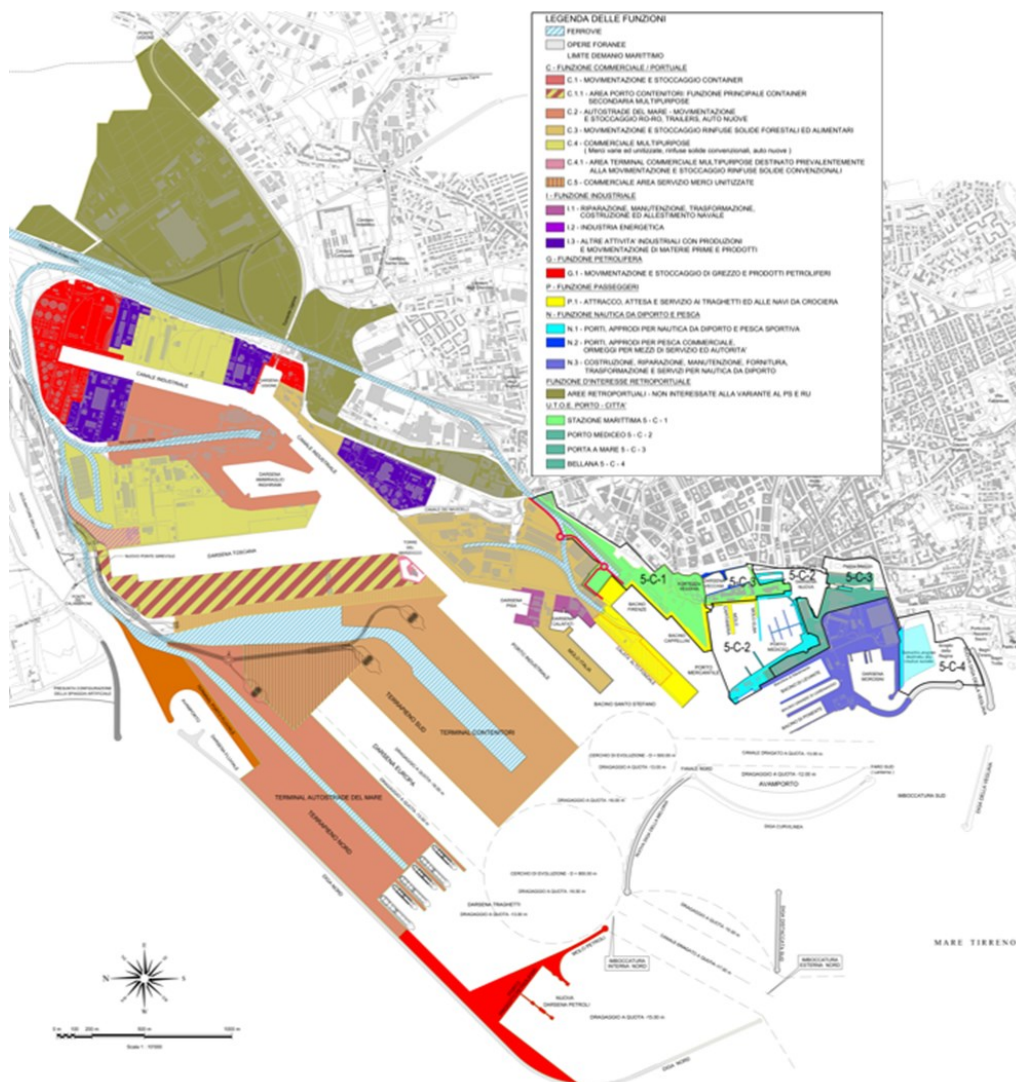


Figura 3-Mappa delle aree funzionali e destinazioni d'uso del vigente Piano Regolatore Portuale di Livorno (2015)

Con delibera n. 59 del 25/06/2019 il Comitato di Gestione ha adottato, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della Legge, l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale per il Porto di Livorno, con decorrenza 11 settembre 2020 riguardante la modifica delle funzioni ammesse nelle aree Ex Trinseo e calata Tripoli.

2. Proposta di ATF

L' Adeguateamento Tecnico Funzionale proposto per il Porto di Livorno riguarda l' ampliamento della piattaforma di attracco della Calata Sgarallino nell' Area Porto passeggeri.

La proposta consiste nell' ampliamento della piattaforma Molo 62 del Porto di Livorno necessario a consentire lo svolgimento delle operazioni di attracco delle nuove navi degli armatori Moby e Forship.

Si riporta nell' Allegato 1 un estratto delle Norme Tecniche di Attuazione riguardante la scheda Tecnica dell' area Passeggeri e della limitrofa area cerniera di Transizione relativa all' UTOE 5-C-1.

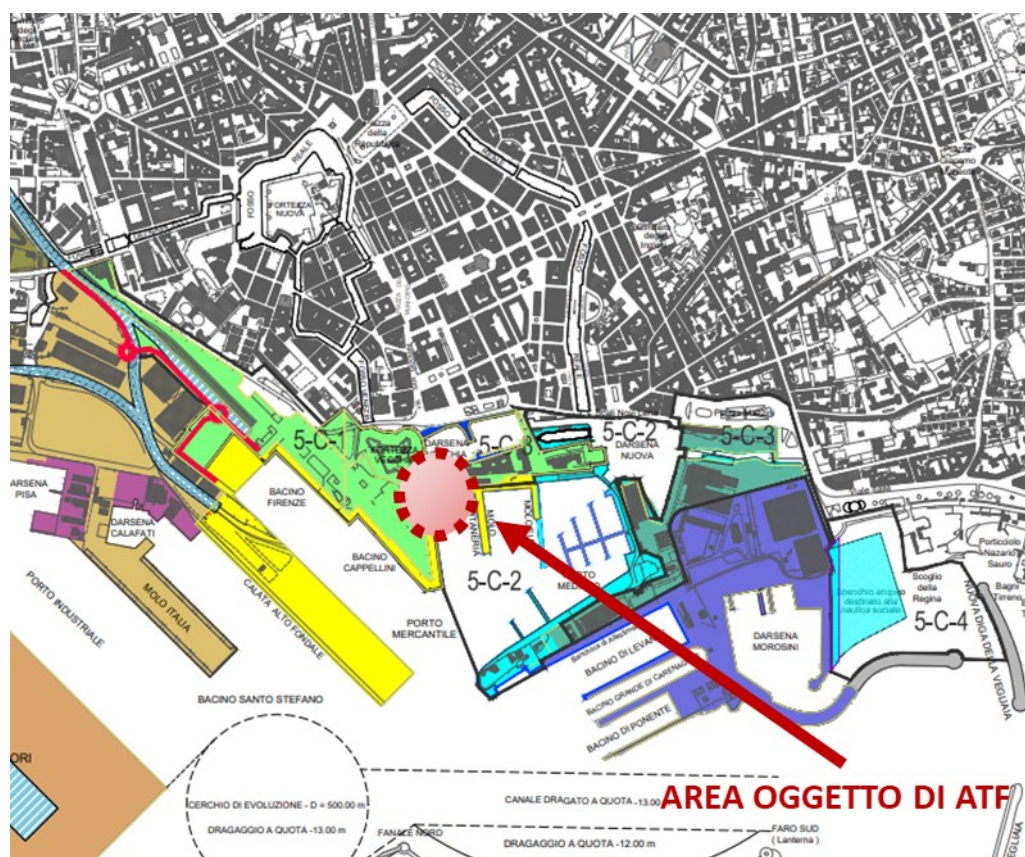


Figura 4-Indicazione Adeguamento Tecnico Funzionale proposto

2.1. Stato dei luoghi



Figura 5-Nave in accosto sulla piattaforma

L'attuale piattaforma di attracco, costituita da una struttura "a giorno" con impalcato metallico fondato su palificata in acciaio, geometricamente in aggetto rispetto al filo banchina, consente l'attracco di poppa di Traghetti in accosto sulla Calata Sgarallino.

La piattaforma ha il compito di fornire alle unità che attraccano all'accosto 62 – Calata Sgarallino, lo spazio dove poggiare i portelloni e permettere lo sbarco di mezzi e passeggeri. Tale struttura originariamente sporgeva 21 m dal ciglio banchina. Nel 2001 è stata oggetto di un primo ampliamento a seguito delle aumentate dimensioni delle navi passeggeri arrivando a misurare 25 m. Nel 2008, infine, si è reso necessario un ulteriore ampliamento, giustificato al tempo con la necessità di accogliere la nuova unità della Forship spa, la MEGA SMERALDA.

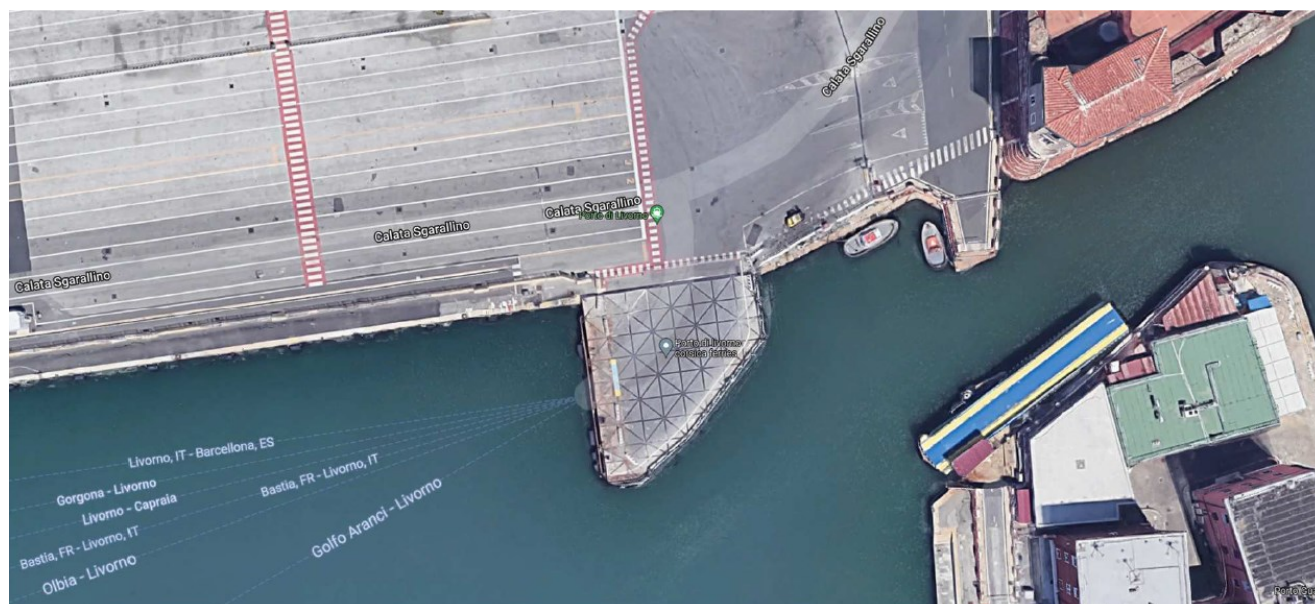


Figura 6-Vista aerea della piattaforma oggetto di AFT

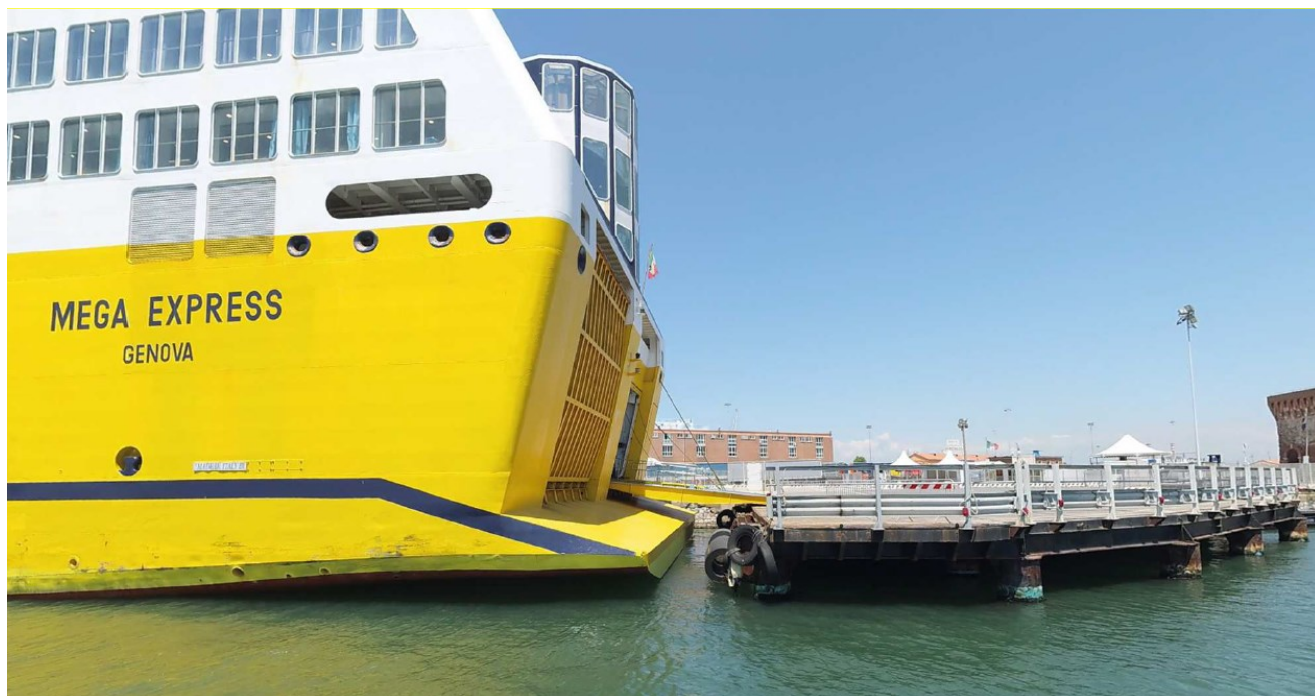


Figura 7-Nave in accosto sulla piattaforma

2.2. Descrizione e motivazione della proposta di ATF

Ai sensi dell'art. 5 comma 5 della legge 84/94 e ss.mm.ii. è data la possibilità alle Autorità di Sistema Portuale di effettuare delle “modifiche non sostanziali”, se non incidenti sugli obiettivi e le scelte strategiche, sui PRP approvati attraverso lo strumento degli ATF.

Il presente intervento rientra pienamente, come illustrato meglio in seguito, nei casi studio di un ATF in quanto consiste nella modifica non sostanziale dell'assetto planimetrico di opere (moli) che non alterano l'assetto generale del piano, anche a seguito della sopravvenuta identificazione di nuove navi.

La Porto di Livorno 2000 srl è titolare della Concessione Demaniale n.5/2020, comprendente anche la piattaforma di attracco del Molo 62 oggetto di ATF. In previsione della prossima messaggio in servizio delle nuove unità degli armatori Moby e Forship (MOBY FANTASY (2022) e MOBY LEGACY (2023), che presentano nuove caratteristiche

dimensionali: lunghezza 237m, larghezza 32m, lunghezza superiore ai 230 m, il suddetto accosto non sarà più idoneo a consentirne l'attracco in quanto le rampe di carico/scarico di queste navi sono di dimensioni maggiori rispetto all'attuale piattaforma presente sulla banchina. Tuttavia, già oggi le dimensioni della piattaforma presentano problematiche per l'attracco di alcune unità delle compagnie Forship spa e Moby che fanno scalo presso l'accosto 62. Si tratta di:

- MEGA REGINA (1984) lunghezza 176m, larghezza 28m, che può operare con un solo portellone e ciò raddoppia i tempi necessari per le operazioni di sbarco/imbarco;
- MOBY WONDER (2001) e MOBY AKI (2005), lunghezza 175m, larghezza 27.6m, che non possono aprire il portellone dedicato ai passeggeri a piedi costringendo gli stessi ad utilizzare quelli adibiti ai veicoli.

Quest'ultime due tipologie di navi vengono oggi indirizzate anche al Molo 59, quando gli scali avvengono in contemporanea. L'attracco sul molo 59 però non sarebbe possibile per le nuove unità attese a fine 2022 e 2023, le quali presenterebbero alcune criticità legate alla limitata manovrabilità, avendo lunghezza superiore ai 230 m.

Nelle immagini seguenti si riportano una pianta schematica della struttura esistente, con i pali di fondazione disposti ad interasse pari a circa 6x6 m, ed un particolare costruttivo dell'impalcato, costituito da un grigliato di travi principali (n.2 HEB550) e soprastanti elementi modulari prefabbricati (realizzati con profili UPN240).

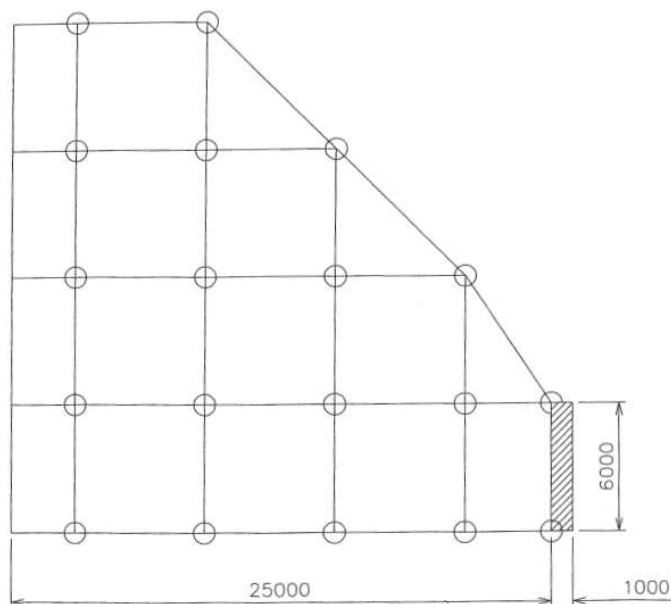


Figura 8-Pianta della struttura esistente

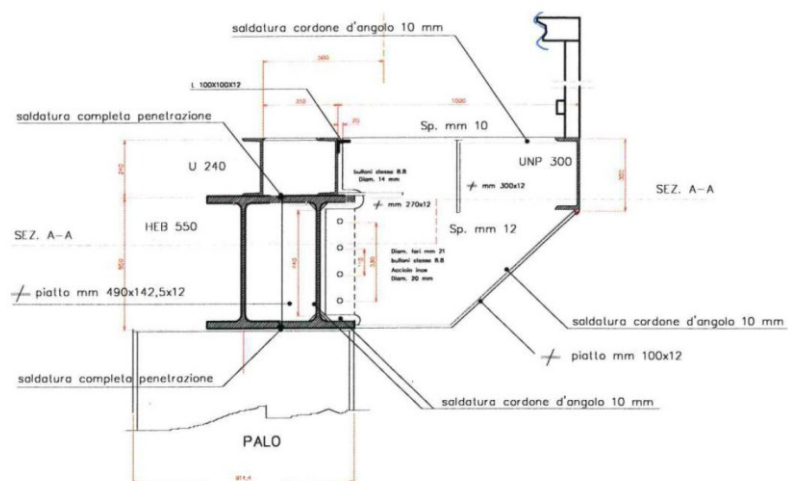


Figura 9-Particolare costruttivo impalcato della piattaforma di accosto

Sul lato di apertura dei portelloni/rampe della nave, il dente offre oggi una larghezza di circa 26 m. Dato che nel prossimo autunno è prevista l'entrata in servizio di Traghetti di lunghezza 234 m e larghezza 33 m, si rende necessario un urgente ampliamento della piattaforma di attracco

secondo lo schema qui indicato.



Figura 10-Ampliamento proposto con indicazione degli spazi di accesso nella configurazione finale di PRP

Come evidenziato nella planimetria, l'ampliamento proposto (in colore rosso) garantirebbe un canale di ingresso alla Darsena Vecchia di larghezza pari a 16 m (contro i 13,2 m della condizione attuale), nella configurazione prevista da Piano regolatore ossia considerando le ipotesi progettuali di allargamento della banchina Capitaneria e di realizzazione del nuovo ponte girevole.

Si allega alla presente (Allegato 2) la Relazione del tecnico incaricato dalla Società, Ing. Cecconi, riportante fasi e modalità operative di realizzazione dell'ampliamento nonché il cronoprogramma dei lavori.

2.3. Stima di massima delle opere

Non sono previsti oneri diretti a carico dell'Autorità di Sistema Portuale. Le opere saranno

realizzate dal concessionario. La stima preliminare prevede un importo di € 2,5 mln.

2.4. Non contrasto con gli strumenti urbanistici

La LEGGE 9 novembre 2021. n. 156 recante “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121” al comma I-septies apporta all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994. n. 84, le seguenti modificazioni, sostituendo il comma 5 dal seguente: *"5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo. Costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente";*

Pertanto, alla luce del soprariportato disposto normativo, non è necessario acquisire la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune.

2.5. Sicurezza della navigazione

Riguardo agli aspetti legati alla sicurezza della navigazione si allega il Parere favorevole espresso dalla Capitaneria del Porto di Livorno acquisito con ns. prot. n.37954 del 15-06-2022 (Allegato 3).

3. Relazione ambientale sintetica

Posto che la finalità alla base delle proposte di ATF è quella di migliorare la fruibilità e attrattività del porto, e che tale adeguamento non determina di fatto un incremento dei traffici marittimi e veicolari di origine portuale, rispetto a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione vigente è possibile escludere, nella situazione post operam, modifiche di qualità dell'aria e del clima acustico presenti nell'ambito portuale.

La configurazione portuale post operam, infatti, non comportando un aumento dei volumi di traffico marittimo rispetto alla situazione di previsione, né dei traffici veicolari indotti, non determinerà una compromissione dei livelli di qualità ambientale che caratterizzano l'esercizio del porto rispetto alla configurazione di previsione vigente.

Nel complesso, quindi gli impatti sono quelli riconducibili ad un cantiere ordinario, di modeste dimensioni. Le componenti ambientali interessate sono l'aria e il rumore per il traffico dei mezzi di approvvigionamento dei materiali e per le macchine operatrici di cantiere.

Il cantiere verrà avviato al termine del periodo estivo di picco in modo da coincidere con il calo fisiologico del numero degli scali in modo da minimizzare l'interferenza con le attività portuali e il traffico passeggeri nelle aree contermini.

Trattasi di impatti che hanno la caratteristica della reversibilità in un'area caratterizzata da attività portuali e distante dall'abitato cittadino.

Pertanto, non ci sono rilevanze di impatto ambientale derivanti dalla nuova configurazione che discostano rispetto alla pianificazione vigente.

Si precisa, infine, che la proposta di ATF rispecchia le previsioni del vigente P.R.P. e che non si realizzano modifiche alla funzionalità del porto. Non si prevedono, infatti, modifiche gestionali che potrebbero portare all'introduzione di nuove funzioni e, conseguentemente, alla creazione di nuove e diverse azioni di progetto. In tal senso, non sono quindi da attendersi impatti ambientali modificativi/incrementali rispetto alla situazione attuale di previsione.

4. Contenuti elaborati redatti a corredo della proposta

Per rappresentare l'adeguamento tecnico funzionale proposto sono prodotti i seguenti elaborati:

- Tavola 1: Planimetria generale Aree funzionali e destinazione d'uso.
- Tavola 2: Planimetria generale Stato attuale con documentazione fotografica aerea.
- Tavola 3: Planimetria generale Proposta ATF e sovrapposto con stato attuale e PRP.
- Allegato 1. Estratto delle Norme Tecniche di Attuazione del PRP.
- Allegato 2. Relazione Ampliamento Piattaforma Sgarallino-Fasi Operative.
- Allegato 3. Parere della Capitaneria del Porto di Livorno.