

Dichiarazione ambientale 2025



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

**Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale**

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

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

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

Per informazioni, contatti e per ricevere una copia rivolgersi a:

Direzione Sicurezza, Ambiente e Servizi:
Piazza del Portuale 4, 57123 Livorno
+39 0586 249517 (FAX)

Dott.sa Francesca Mela:
0586249626
f.mela@portialtotirreno.it

**Aggiornamento annuale
Dichiarazione ambientale 2025**
Giugno 2025
Dati aggiornati al 31 dicembre 2024

Progettazione, impaginazione e illustrazioni a cura di:

Zaki s.r.l.
www.zaki.it

Dichiarazione ambientale 2025



Sommario principale

1 La politica ambientale10

2 L'autorità di sistema portuale del Mar Settentrionale e il suo contesto13

2.1 Struttura dell'ente..... 20

2.2 Le sedi..... 23

2.3 I porti 26

2.3.1 Il Porto di Livorno 26

2.3.2 Il Porto di Piombino 26

2.3.3 Il Porto di Portoferraio 27

2.3.4 Il Porto di Rio Marina 27

2.3.5 Il Porto di Capraia..... 28

2.3.6 Il Porto di Cavo 28

2.4 I traffici..... 28

2.5 Pianificazione strategica e territoriale 32

2.6 Progetti strategici..... 33

2.6.1 Progetti relativi all'innovazione..... 33

2.6.2 Progetti relativi alle infrastrutture..... 34

3 Descrizione del sistema di gestione ambientale 35

4 Aspetti ambientali 38

5 Energia..... 42

5.1 Consumi diretti di energia elettrica..... 42

5.1.1 Consumi di metano 48

5.1.2 Consumo di carburanti per veicoli 50

5.1.3 Consumo complessivo di energia 52

5.1.4 Mobility manager 53

5.2 Programmazione energetica per le aree portuali 54

6 Emissioni in atmosfera 55

6.1 Emissioni in atmosfera derivanti dalle attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale 55

6.2 Emissioni in atmosfera derivanti dalle attività delle aree portuali 56

7 Sostanze lesive per l'ozono gas ad effetto serra..... 58

8 Consumo carta – acquisti verdi 62

9 Consumo di risorse idriche 64

9.1 Consumo di risorse idriche nelle sedi di ADSP-MTS 64

9.2 Consumo di risorse idriche nelle aree portuali 66

9.3 Distribuzione risorse idriche nei territori di competenza . 69

10 Scarichi idrici 70

10.1 Scarichi idrici nelle aree portuali 70

11 Rifiuti 71

11.1 Rifiuti prodotti dalle attività svolte da ADSP 71

11.2 Rifiuti raccolti nei porti di competenza 74

11.2.1 Rifiuti dalla pulizia aree comuni 74

11.2.2 Rifiuti dalla pulizia specchi acquei 76

11.2.3 Rifiuti raccolti dalle navi 77

11.3 Rifiuti prodotti nelle aree portuali 81

12 Ambiente marino 84

12.1 Gestione fondali e dragaggi 84

12.1.1 Area vasche di colmata Livorno 85

12.1.2 Porto di Piombino 86

12.1.3 Area vasche di colmata Piombino 86

12.2 Biodiversità nell’ambiente marino 87

13 Sostanze pericolose 88

14 Rumore 89

15 Suolo e sottosuolo 89

15.1 Il Sito di Interesse Nazionale e il Sito di Interesse Regionale di Livorno 89

15.2 Il Sito di Interesse Nazionale di Piombino 93

16 Stato di attuazione del programma ambientale 95

16.1 Stato di attuazione obiettivi da precedenti programmi ... 96

16.2 Programma di miglioramento ambientale 2024-2027 ... 98

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 e del Reg. UE 2018/2026;
- 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 Isola ed ai porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio marina, Cavo e Capraia.

1

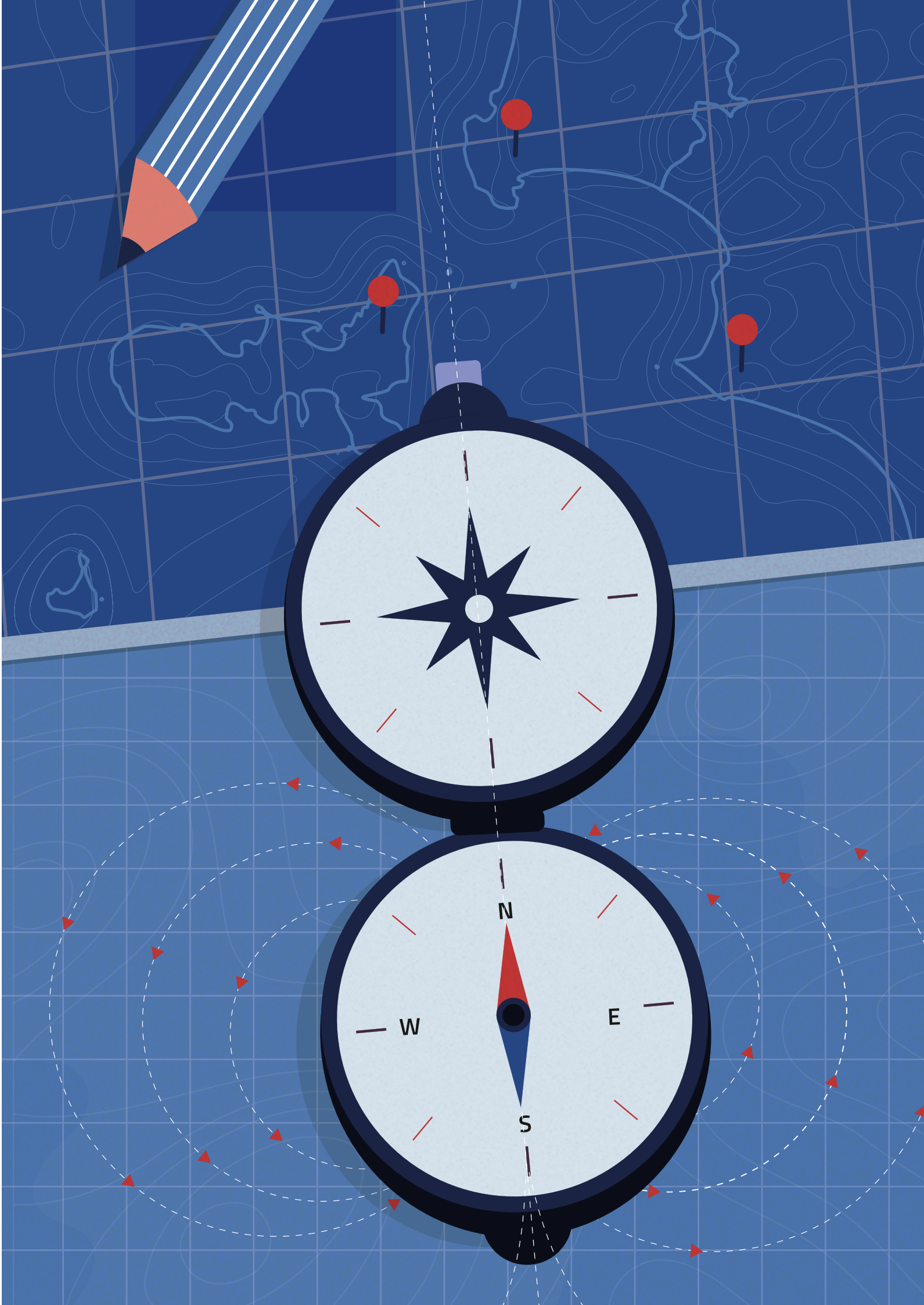
La politica ambientale10

2

L'autorità di sistema portuale
del Mar Settentrionale e il suo contesto13

3

Descrizione del sistema
di gestione ambientale 35



1 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:

1. **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.**
 - 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;

2. Alla conduzione delle proprie attività in modo da minimizzare l'impatto diretto sull'ambiente

- 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.
3. **Al rispetto di tutte le norme applicabili e degli altri impegni in materia ambientale sottoscritti;**
4. **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'autorità di sistema portuale del Mar Settentrionale e il suo contesto

L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (ADSP MTS) è l'ente pubblico che gestisce i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia.

Ai sensi della L.84/94 e s.m.i., le ADSP sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, i cui compiti istituzionali sono definiti dall'art. 6 della medesima legge 84/94.

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, il cui mandato termina il 14 marzo 2025*, dopo di che il Ministro delle Infrastrutture, con le procedure di cui alla L.84/94, individuerà il presidente per il prossimo quadriennio.

L'Autorità di Sistema Portuale pianifica le linee di sviluppo del porto dal punto di vista strategico, territoriale, urbanistico ed energetico e svolge la propria 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 conforme alla norma ISO 14001:2015 e al regolamento EMAS 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.

*Il Presidente Luciano Guerrieri ha terminato il mandato presidenziale in data 14 marzo 2025 ed esercita la funzione di Commissario straordinario di questa ADSP, in virtù del D.M. n. 71 del 2/4/2025, dal 2/ aprile 2025, in relazione alla quale, con nota n. 45422 del 6 giugno, ha rassegnato le proprie dimissioni con decorrenza dal 14 giugno 2025

SEDE	LOCALITÀ	Via, P.zza
Sede principale (sede legale)	Livorno	Scali Rosciano 6
Sede interna al Porto (Palazzina)	Livorno	P.zza del Portuale 4
Sede in zona Terminal Crociere	Livorno	P. le dei Marmi
Sede Porto di Capraia	Isola di Capraia	Via dell'Assunzione 105
Sede di Piombino	Piombino	Piazzale Premuda
Sala d'attesa di Portoferraio	Portoferraio	Calata Italia
Pontile di Cavo	Cavo	Pontile di Cavo

7 SEDI DI ADSP MTS
(tutte comprese nella
Registrazione EMAS)

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 istruzio-ne”.

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, dei quali di seguito si riporta un breve riepilogo.

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 Authority, 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

TIPOLOGIA	FATTORI INTERNI	FATTORI ESTERNI	PARTI INTERESSATE
Contesto normativo	Legislazione nazionale che regola 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

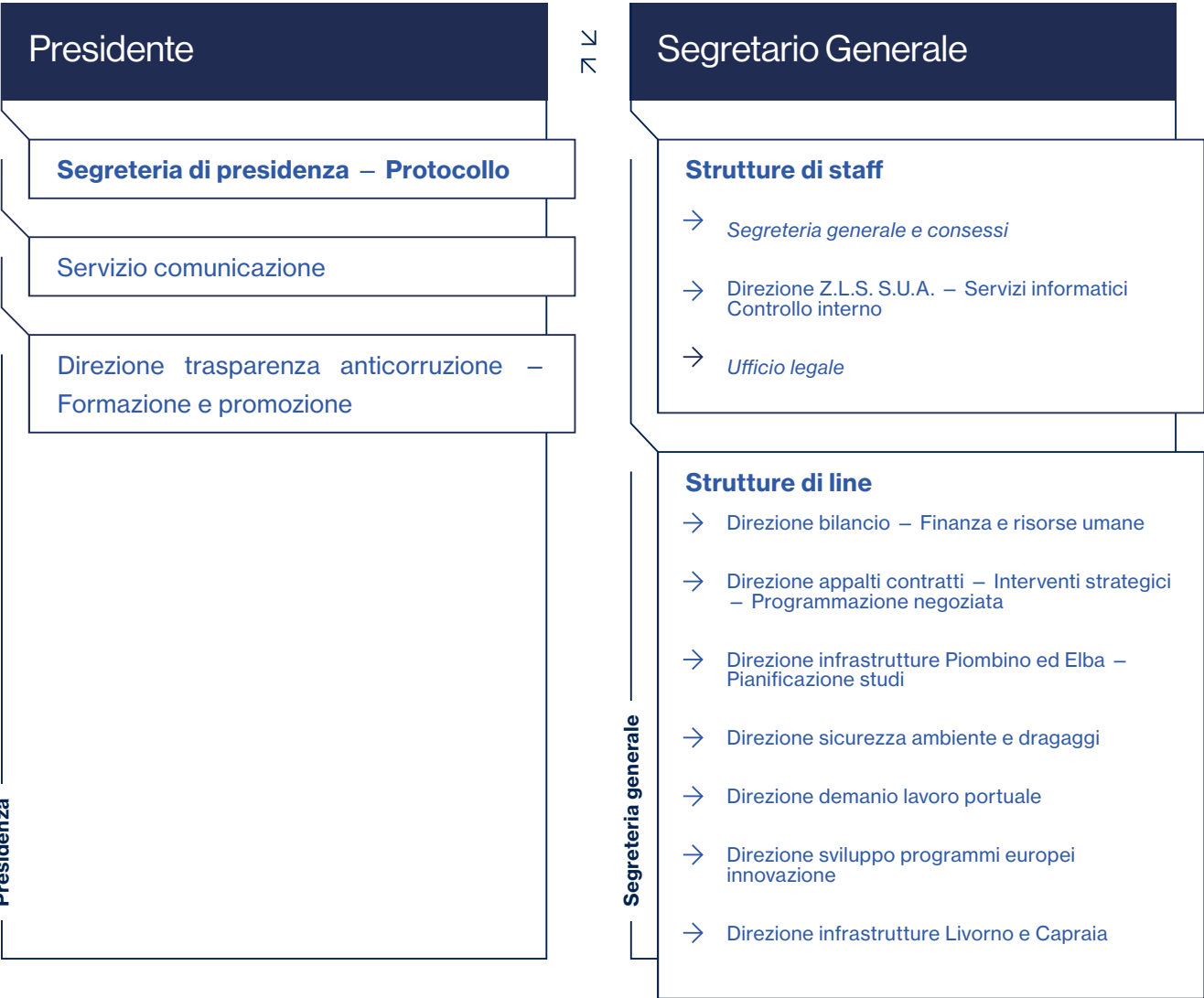
PARTE INTERESSATA RILEVANTE		BISOGNI ED ASPETTATIVE RILEVANTI
Comitato di gestione	Il Comitato di gestione è composto da rappresentanti dell'Ente, da rappresentanti della regione, dei Comuni, dal direttore marittimo e da un rappresentante dell'autorità marittima competente e un rappresentante di ciascun 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 interessata 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 naturali, 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
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

PARTE INTERESSATA RILEVANTE		BISOGNI ED ASPETTATIVE RILEVANTI
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
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

Al 31 dicembre 2024, la struttura organizzativa dell'AdSP MTS è quella approvata con Provvedimento presidenziale n. 102 del 17 giugno 2022 e risulta suddivisa in n. 9 Direzioni come di seguito indicato:



Alla data del 31.12.2024, secondo lo schema seguente, l'organico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno settentrionale è composto da n. 147 dipendenti, escluso il Segretario generale. Dei dipendenti in organico, n. 111 unità sono destinati alle sedi di Livorno, n. 36 sono destinati alla sede di Piombino e n. 1 all'Ufficio decentrato di Portoferraio. Sono inoltre presenti 3 addetti con rapporto di lavoro non dipendente (contratto con agenzia lavoro interinale), 1 dei quali presso la sede di Palazzo Rosciano e 2 presso la sede di Piazza del Portuale.

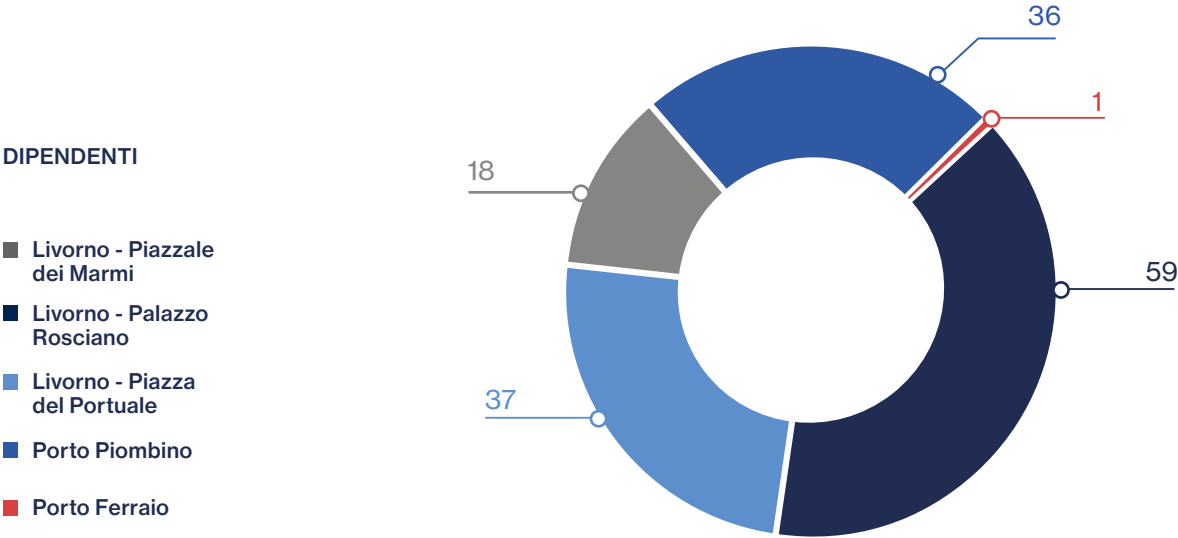
Gli indicatori ambientali risultano calcolati pertanto su un totale di 58 addetti per Palazzo Rosciano (compresi il segretario e personale interinale ed esclusi gli addetti in aspettativa), 37 addetti per Piazza del portuale (compresi interinali), mentre su Piombino sono calcolati su 36 addetti.

Infortuni sul lavoro

Nel corso degli anni si sono verificati sporadici infortuni sul lavoro e tutti di lieve entità. L'ultimo, in ordine di tempo, si è verificato nel corso dell'anno 2018 ed ha comportato un'assenza della dipendente interessata di 5 giorni dall'ambiente lavorativo.

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'ADSP, in base al provvedimento n. 102 del 17 giugno 2022, l'ente è organizzato in n. 9 Direzioni come di seguito indicato:

➤ Distribuzione addetti nelle sedi ADSP-MTS



STRUTTURE	DIRIGENTI	QUADRI	IMPIEGATI	TOTALI
DIREZIONE TRASPARENZA ANTICORRUZIONE FORMAZIONE E PROMOZIONE	1	4	11	16
DIREZIONE Z.L.S. S.U.A. SERVIZI INFORMATICI CONTROLLO INTERNO	1	2	6	10
DIREZIONE APPALTI CONTRATTI INTERVENTI STRATEGICI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA	1	1	8	10
DIREZIONE BILANCIO FINANZA RISORSE UMANE	1	4	12	17
DIREZIONE DEMANIO E LAVORO PORTUALE	1	4	14	19
DIREZIONE SVILUPPO PROGRAMMI EUROPEI E INNOVAZIONE	1	2	4	7
DIREZIONE INFRASTRUTTURE LIVORNO E CAPRAIA	1	5	7	13
DIREZIONE INFRASTRUTTURE PIOMBINO E ELBA, PIANIFICAZIONE E STUDI	1	3	13	17
DIREZIONE SICUREZZA AMBIENTE E DRAGAGGI	1	3	20	24
SERVIZIO COMUNICAZIONE	0	0	4	4
AREA SEGRETERIA PRESIDENZA E PROTOCOLLO	0	1	6	7
SERVIZIO SEGRETERIA GENERALE E CONSESSI	0	0	4	4
UFFICIO LEGALE	0	3	1	4
TOTALI	9	32	107	148

2.2 Le sedi

Sede legale dell'ADSP-MTS, Palazzo Rosciano, è ubicato in Scali Rosciano 6, nel Comune di Livorno.

Gli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale occupano l'intero palazzo.

La sede situata in Piazza del portuale, in prossimità della Stazione marittima, ospita uffici ed è anche sede del centro di formazione accreditato dalla regione Toscana.

Questa sede è stata inaugurata a maggio 2024 ed è costituita da uffici amministrativi, nei quali è stato dislocato parte del personale che aveva sede a Palazzo

A piombino, l' ADSP-MTS gestisce l'immobile denominato C.I.S.P. situato nel porto di Piombino, nel quale sono presenti gli uffici locali dell'Ente, nei quali si trovano sia addetti amministrativi sia gli uffici della Direzione Infrastrutture Porto di Piombino, che si occupa della progettazione e direzione lavori di opere portuali e della loro manutenzione, delle bonifiche e dei dragaggi sul porto di competenza. Nello stesso immobile sono presenti altri soggetti in qualità di concessionari e la Stazione Marittima del Porto di Piombino.

La sede presso il porto di Portoferraio è ubicata in Calata Italia all'interno del palazzo della ex Cromofilm, recentemente restaurato a cura dell'AdSP. Dal 2023 presso questa sede è distaccato un unico dipendente (che fa capo all'Area complessa Infrastrutture Piombino – Elba della Direzione Infrastrutture Piombino), ma sono presenti sale riunioni e uffici per personale che temporaneamente si trova ad operare in zona.

La sede sull'Isola di Capraia, è un piccolo ufficio in comodato uso dal Comune di Capraia Isola, ubicato all'interno di un piccolo edificio rivolto a Sud all'interno del porticciolo turistico, in via dell'Assunzione 105.

Presso tale sede non è presente personale fisso dell'ADSP-MTS, in quanto le attività sono gestite dagli uffici situati a Livorno e solo saltuariamente in relazione alle necessità operative, è necessario operare direttamente dal porto di Capraia. Negli altri porti situati all'Isola d'Elba non sono presenti uffici dell'ADSP-MTS.

↳ Distribuzione degli uffici
nelle sedi dell'ADSP MTS

Palazzo Rosciano

- Presidenza (PRES);
- Segretario Generale (SGG);
- Direzione infrastrutture Piombino e Elba pianificazione e studi (Area Pianificazione, Area Sistemi infrastrutturali e logistica sostenibile, Area Studi e statistiche) (DIP-PS)
- Direzione appalti, contratti, interventi strategici e programmazione negoziata (DAC);
- Direzione Demanio Patrimonio e Lavoro Portuale (DDLPP);
- Direzione Contabilità Finanza e Risorse Umane (DBIFRU);
- Direzione, trasparenza, anticorruzione, formazione e promozione (TAFFP)

Porto di Livorno Palazzina

- Direzione Infrastrutture di Livorno e Capraia (DIL);
- Direzione Sicurezza, Ambiente e Dragaggi (DSAD);
- Direzione controllo interno, trasparenza, anticorruzione e formazione (Area Formazione e aule centro formazione)

Porto di Livorno Uffici terminal Crociere

- Direzione controllo interno, trasparenza, anticorruzione e formazione (Area promozione)
- Direzione Z.L.S., S.U.A., Servizi Informatici e Controllo Interno (DZLS)
- Direzione Sviluppo, Programmi europei e Innovazione (DSPEI);
- Direzione Demanio, Patrimonio e Lavoro Portuale (DDLPP)

Uffici porto di Piombino

- Direzione Infrastrutture di Piombino - Pianificazione e Studi (DIP-PS);
- Presidio della Direzione Sicurezza, Ambiente e Dragaggi (DSAD);
- Presidio della Direzione Demanio Patrimonio e Lavoro Portuale (DDLPP);
- Presidio della Direzione Contabilità Finanza e Risorse Umane
- Direzione trasparenza, anticorruzione, formazione e promozione (DTAFP)
- Presidio della Direzione appalti, contratti, interventi strategici e programmazione negoziata

Ufficio porto di Portoferraio

- Area complessa Infrastrutture Piombino - Elba della Direzione Infrastrutture Piombino

↳ Palazzo Rosciano



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, traghetti, prodotti forestali, macchinari, prodotti chimici, nautica da diporto e pescherecci ecc.).

2.3.2 Il Porto di Piombino

Il porto di Piombino è un porto polifunzionale, dedicato al traffico di merci alla rinfusa, destinate ai mercati interni e internazionali ed al traffico passeggeri/commerciale. 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. Come da specifici studi effettuati dalla Regione Toscana, la zona di Piombino è caratterizzata da una intensa at-

Da sinistra a destra:
Il Porto di Livorno,
il Porto di Piombino



AdS

tività 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 ed estivi, sbarcano il pesce azzurro derivante dall'attività di pesca d'altura.

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 ed estivi, sbarcano il pesce azzurro derivante dall'attività di pesca d'altura.

2.3.3 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.

2.3.4 Il Porto di Rio Marina

Il Porto di Rio Marina è un Porto turistico, con alcune funzioni commerciali. 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.

Da sinistra a destra:
Il Porto di Piombino,
il Porto di Rio Marina





2.3.5 Il Porto di Capraia

Capraia è per estensione la terza isola dell’Arcipelago Toscano con una superficie di 19,3 kmq, situata a 54 km dalla costa continentale situata ad est.

2.3.6 Il Porto 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.

Da sinistra a destra:
Il Porto di Capraia,
il Porto di Cavo

2.4 I traffici

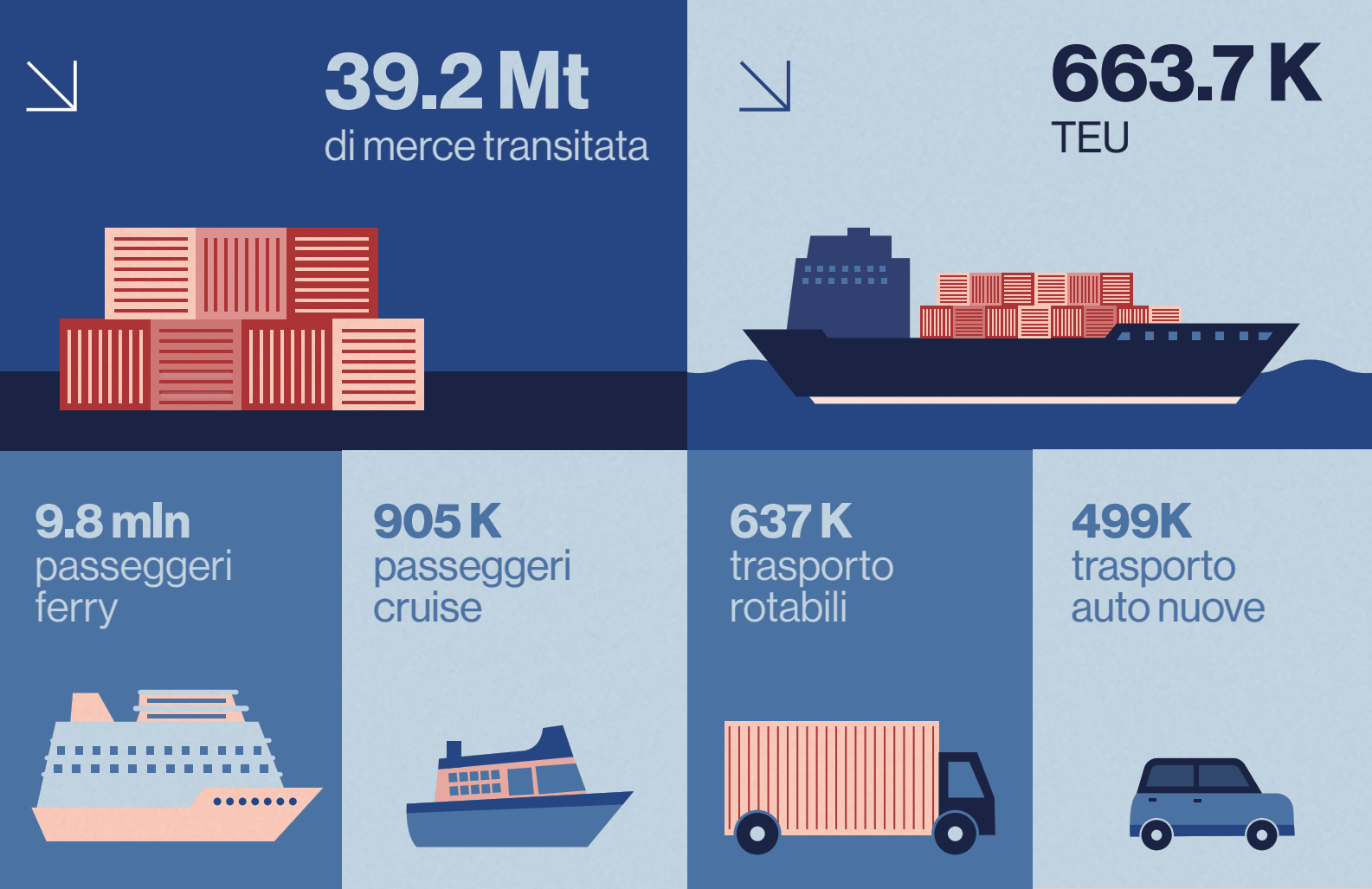
La foto scattata dall’Ufficio Statistiche dell’AdSP MTS evidenzia lo stato di buona salute dei porti del Sistema Portuale dell’Alto Tirreno. Nel 2024 le merci movimentate da Livorno, Piombino e dai porti elbani sono aumentate dell’1,7% sull’anno precedente.

In aumento le rinfuse liquide (+5,2%), la merce in container (+2,6% in termini di tonnellaggio), il general cargo (+7,3%) e i passeggeri (10,7 mln di persone, il 5% in più su base annuale). I Ro/Ro hanno fatto registrare una sostanziale tenuta in termini di tonnellaggio (0%), ma sono cresciuti del 5,6% se si prendono in considerazione i singoli mezzi rotabili movimentati. In calo le rinfuse solide (-2,3%) e i container in TEU (-0,9%). In caduta libera le auto nuove, calate del 9,4% su base annuale, a 498.948 unità movimentate.

Dall’analisi dei singoli porti emerge come il porto di Livorno abbia movimentato nel 2024 circa 29,4 mln di tonnellate di merce, il 3% in meno rispetto alle oltre 30 mln di tonnellate del 2023. Il dato peggiorativo è esclusivamente attribuibile al calo delle rinfuse liquide, diminuite del 25% su base annuale, a 4,7 mln di tonnellate, un settore che ha risentito non poco della chiusura della vecchia raffineria ENI.

Come riportato, i container (espressi in TEU) sono diminuiti dello 0,9% su base annuale, a 663 mila TEU. In crescita i contenitori pieni (+1,9%, a 446.822 TEU), in calo quelli vuoti (-9%, a 140.502 TEU). Il traffico di trasbordo ha rappresentato l’11,5% del totale, con 76mila container movimentati.

In crescita, del 3,8%, i mezzi rotabili. Ne sono stati movimentati 485.190, 17,878 in più rispetto alle 467.312 unità del 2023. Aumentano anche i prodotti forestali (+7,5%, a 1,97 mln di tonnellate di merce in break bulk) e i traghetti (+8,1%, a 3,309 mln di passeggeri transitati).



Mentre il settore delle crociere ha fatto registrare un aumento ancora più sostanzioso: nel 2024 si sono imbarcati e sbarcati dal porto di Livorno 864.133 crocieristi, il 23,2% in più rispetto al 2023.

Quanto a Piombino, il porto ha movimentato nel 2024 6,8 mln di tonnellate di merce, il 34% in più sul 2023. In aumento i mezzi rotabili (+10,7%, a 94 mila unità), in sostanziale tenuta i passeggeri dei traghetti. In calo, invece, i crocieristi (ne sono transitati quasi 17mila nell’anno appena trascorso, il 20,5% in meno su base annuale) e i veicoli privati (-3%, a 1,013 mln di unità movimentate).

I porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato 2,9 mln di tonnellate di merce, con un decremento del 5,3% sul 2023.

Complessivamente, sono stati movimentati 93.340 mezzi rotabili, il 10,6% in più rispetto alle 84.419 unità del 2023.

I passeggeri transitati dalle banchine degli scali portuali insulari sono stati 3,18 mln, l'1,1% in più sul 2023, mentre i crocieristi sono stati 23,673, il 10,3% rispetto ai 21.471 del 2023.

↳ Dati numerici traffici passeggeri

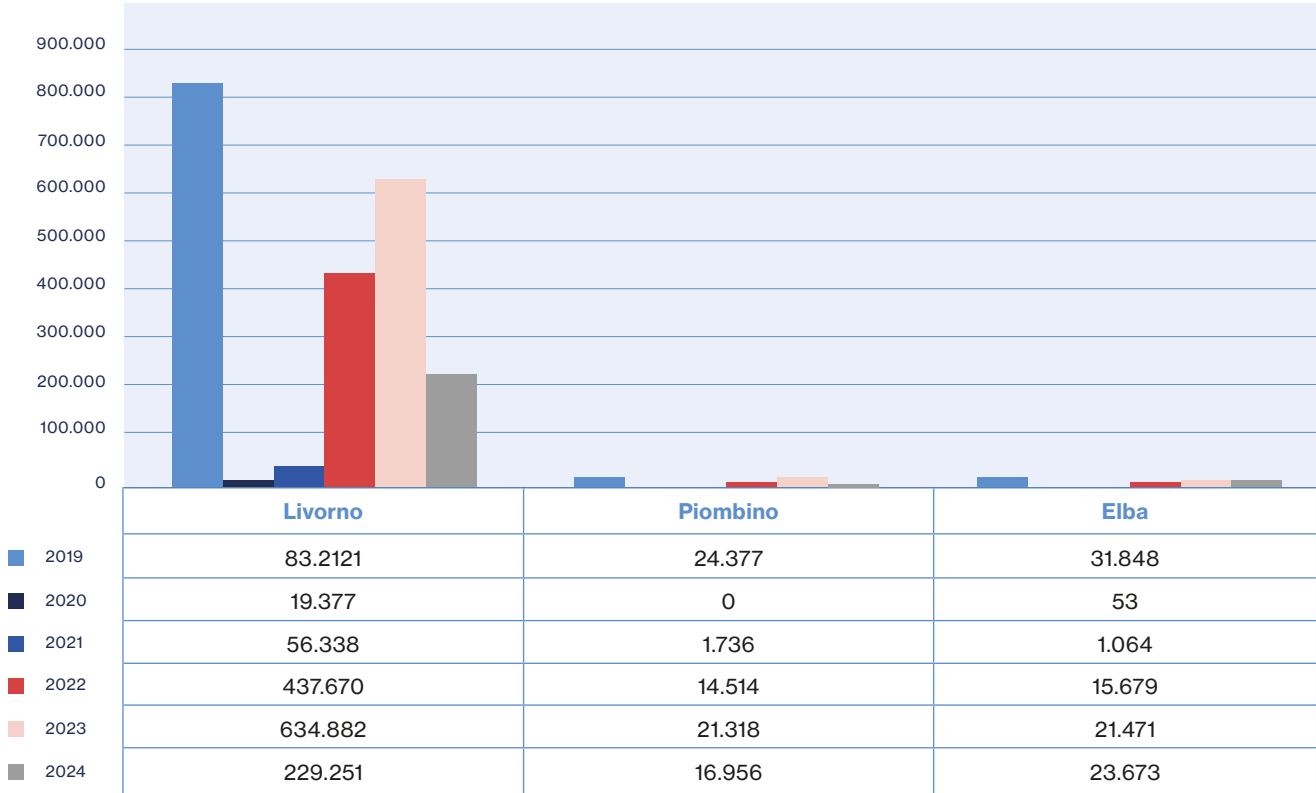
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	DIFFERENZA 2024-2023	DIFFERENZA % 2023-2022
Passeggeri traghetti	8.898.302	5.921.630	7.797.791	9.003.491	9.559.266	6.782.197	-2.777.069	-29,1%
Passeggeri crociere	888.346	19.430	59.138	467.863	677.671	269.880	-407.791	-60,2%
Navi crociera	477	12	70	355	391	168	-223	-57,0%

↳ Traffico navale generale ADSP-MTS

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	DIFFERENZA 2024-2023 (t/TEU/m)	DIFFERENZA % 2024-2023
Traffico globale (ton)	44.973.226	37.657.055	41.295.482	39.118.620	38.587.313	39.246.385	659.072	1,7%
Merce in contenitore (ton)	9.142.346	8.306.073	8.750.492	7.789.718	6.909.310	7.090.808	181.498	2,6%
Merce in colli (ton)	1.757.059	1.726.799	1.894.387	2.271.105	1.914.969	2.055.046	140.077	7,3%
Ro Ro(ton)	21.782.019	18.380.341	21.130.900	20.789.065	20.977.789	20.980.244	2.455	0,0%
Rinfuse liquide(ton)	9.108.839	7.047.012	7.412.153	6.409.230	7.155.883	7.528.053	372.170	5,2%
Rinfuse solide (ton)	3.183.955	2.196.830	2.107.550	1.859.502	1.629.362	1.592.234	-37.128	-2,3%
Contenitori in TEU¹ trasbordi inclusi	789.833	716.233	791.356	751.872	669.483	663.680	-5.803	-0,9%
Traffico ro ro (n. mezzi movimentati)	713.609	620.441	672.952	649.963	637.437	673.369	35.932	5,6%
Numero navi in generale	35.299	27.265	32.747	35.540	36.372			

¹TEU (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

Consumi andamento traffico passeggeri crociere

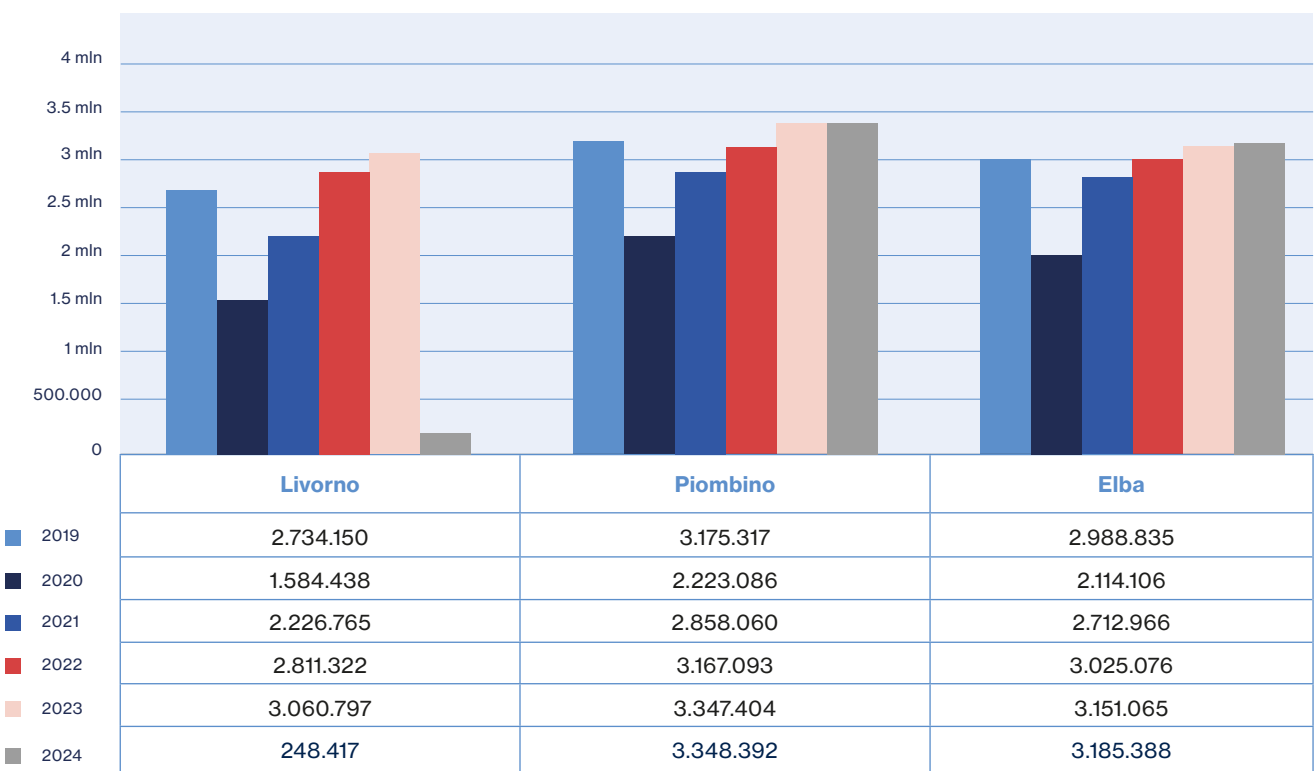


2.5 Pianificazione strategica e territoriale

Gli strumenti di pianificazione territoriale dell'ADSP sono:

- Il Piano Operativo Triennale (POT), relativo alle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche del Sistema, approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 50 del 30 ottobre 2024, consultabile sul sito istituzionale: [clicca qui](#)
- Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), pianificazione di Livello strategico, recepisce e dettaglia a livello sistemico il quadro programmatico di riferimento fornendo indirizzi ai singoli PRP su strategie, azioni e politiche sistemiche nel medio-lungo periodo ed è stato approvato con D.M. n. 186 del 11 luglio 2024 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ;il documento è disponibile sul sito istituzionale nella sezione Trasparenza, relativa alla Pianificazione e governo del territorio: [clicca qui](#)

Andamento traffico passeggeri traghetti



- I singoli Piani Regolatori Portuali (PRP), pianificazione di Livello operativo, che disciplinano nel dettaglio l'uso delle aree dell'ambito portuale, per i quali al momento sono vigenti i piani regolatori approvati dalla ex Autorità Portuale di Livorno e dalla ex Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba, consultabili sul sito istituzionale: [clicca qui](#)

2.6 Progetti strategici

2.6.1 Progetti relativi all'innovazione

Questa ADSP promuove e attua continuamente progetti di sviluppo ed innovazione, per implementare la sostenibilità ambientale dei porti e per realizzare una rete di monitoraggio ambientale diffusa sulle varie aree del porto di Livorno.I progetti strategici con valenza ambientale attualmente in corso sono relativi a studi per

implementare la decarbonizzazione efficiente dei protti, l'utilizzo efficiente delle risorse energetiche disponibili e ridurre oltre che controllare le emissioni in atmosfera dovute alle navi

2.6.2 Progetti relativi alle infrastrutture

L'AdSP-MTS ha elaborato un Piano di Interventi diretti attualmente riferiti ad una programmazione triennale 2023-2025 pari a circa a:

434.430.749,49 € di investimenti*

*dato estratto da Programma Triennale delle Opere 2025 – 2027 In Bilancio di Previsione Esercizio Finanziario 2025

L'Autorità di Sistema si sta adoperando affinché tale importo venga speso per quanto possibile nel rispetto dei cronoprogrammi. 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.

Il Piano annuale per l'anno 2025, allegato al Bilancio di previsione 2025, prevede 139.090.432,55 € di investimenti.

Le principali linee di sviluppo ed investimento dell'ADSP sono:

- 1. I Grande Progetto di Sviluppo del porto di Livorno denominato Darsena Europa;
- 2. La realizzazione della Banchina Nord nel porto di Piombino per completare la nuova Darsena Est del nuovo PRP;
- 3. 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;
- 4. L'ottimizzazione della viabilità stradale attraverso la Progettualità della Nuov

va 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).

- 5. 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.
- 6. Il reperimento di nuove aree retroportuali a Livorno e Piombino e lo sviluppo dell'Interporto.
- 7. Il GREEN PORT, con la realizzazione del Cold Ironing a Livorno, Piombino, Portoferraio e con i progetti di efficientamento energetico e di produzione da Fonti rinnovabili
- 8. Dragaggi nei porti di Livorno e di Piombino

3 Descrizione del sistema di gestione ambientale

Il Sistema di gestione ambientale è integrato con il sistema di gestione per la qualità conforme alla norma UNI En ISO 9001 per i processi relativi alla progettazione di opere pubbliche in ambito portuale e validazione dei progetti e alla gestione delle gare e dei contratti di importi superiori alle soglie prevista per gli affidamenti diretti.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale tiene sotto controllo le prescrizioni legali applicabili con una procedura interna e tiene registrazione degli adempimenti connessi. Nel 2024 si è avviato il percorso per la implementazione del sistema di gestione conforme alla UNI PdR 125:2022 relativo alla Gender Equality, per il quale è prevista la certificazione entro aprile 2025.

4

Aspetti ambientali

38

5

Energia.....

42

6

Emissioni in atmosfera

55

7

Sostanze lesive per l’ozono
gas ad effetto serra.....

58



4 Aspetti ambientali

Non si sono rilevate variazioni nella criticità degli aspetti ambientali individuati, che riportiamo di seguito sinteticamente:

↳ Aspetti ambientali diretti

SIGNIFICATIVITÀ DEGLI ASPETTI AMBIENTALI			VALORI MASSIMI	
A.A.	Attività	Sede	Valore (N)	Valore (A/E)
Scarichi idrici - Acque prima pioggia	Scarichi idrici da Attività industriali su aree dem	Porto di Livorno	12	12
Emissioni da navi	Traffico navi passeggeri	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	11	11
Danni all'ecosistema ambiente idrico	Sversamento accidentale di sostanze pericolose e non da traghetti, crociere, nautica diportistica e pescherecci	Tutti i porti	10	10
Emissioni da impianti civili e industriali	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino	8	6
Consumo di energia elettrica	Attività industriali su aree demaniali	Livorno	6	6
Emissioni diffuse	Traffico veicolare	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	6	6
Contaminazione suolo e acque per sversamenti	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno	6	6
Inquinamento acustico	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino	6	6
Consumo di risorse idriche	Consumo acqua potabile da parte di attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno	5	5
Abbandono e degrado del suolo e del territorio in genere	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	5	5

SIGNIFICATIVITÀ DEGLI ASPETTI AMBIENTALI			VALORI MASSIMI	
A.A.	Attività	Sede	Valore (N)	Valore (A/E)
Produzione di rifiuti pericolosi e non pericolosi	Rifiuti da Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino	4	8
Inquinamento luminoso da illuminazione area portuale	Inquinamento luminoso da Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	4	4
Utilizzo di sostanze pericolose	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	3	3
emissioni - produzione di detriti - sversamenti	Aree portuali a rischio incendio	Porto di Livorno Porto di Piombino	2	2
Consumo di carburanti e combustibili	Consumo di combustibili/ carburanti da parte di traghetti, crociere, nautica diportistica	Porto di Livorno Porto di Piombino	-	-

↳ Aspetti ambientali indiretti mediati

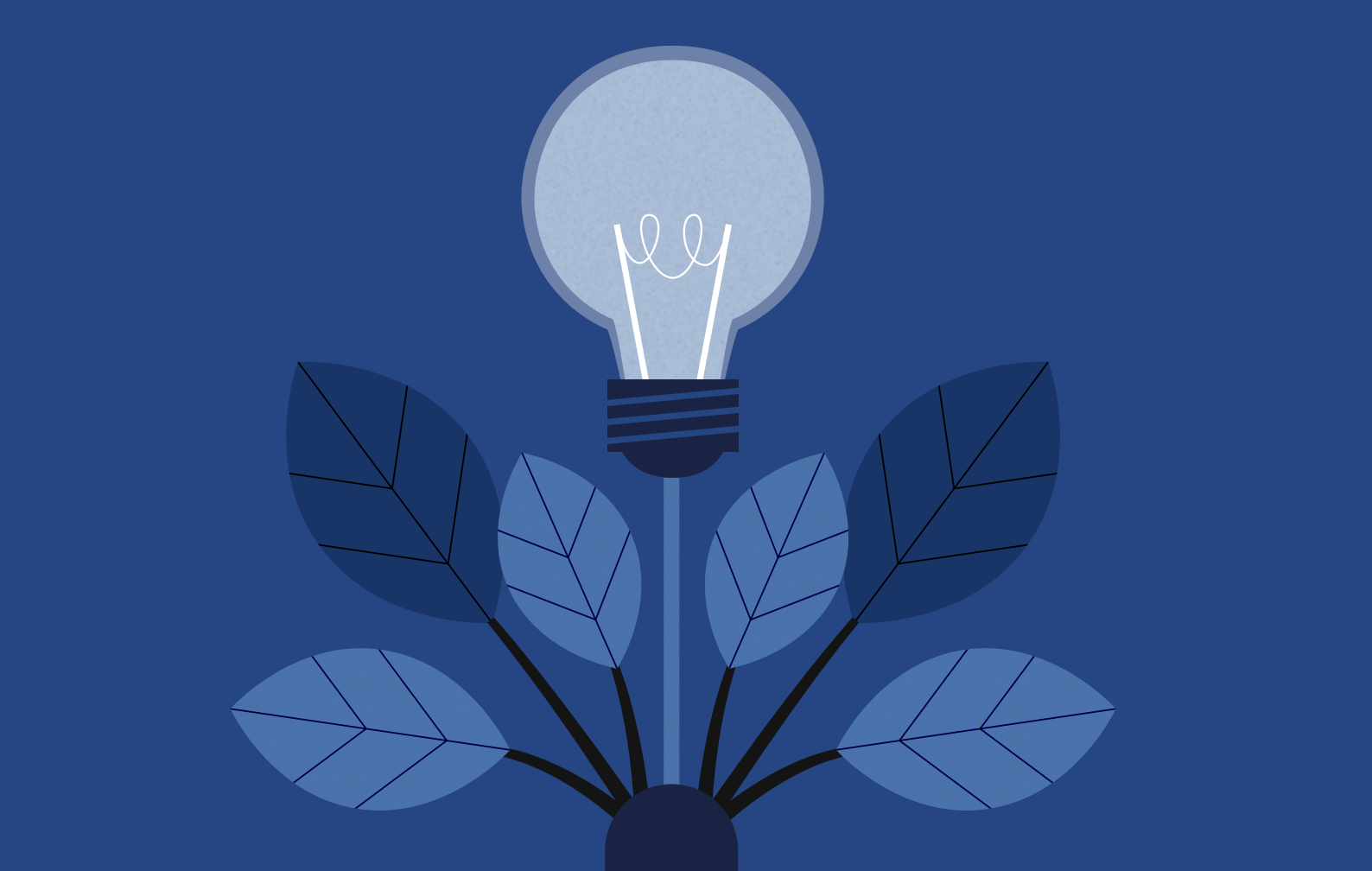
SIGNIFICATIVITÀ DEGLI ASPETTI AMBIENTALI			Valori massimi	
A.A.	Attività	Sede	Valore (N)	Valore (A/E)
Gestione sedimenti portuali	Dragaggio	Tutti i porti	14	17
Danni all'ecosistema ambiente idrico	Realizzazione nuove opere	Tutti i porti	13	16
Impatto visivo, modifica paesaggio	Realizzazione nuove opere	Tutti i porti	13	14
Emissioni da automezzi ed emissioni diffuse	Raccolta di rifiuti prodotti dalle navi - Drag	Tutti i porti	13	13
Produzione di rifiuri urbani, speciali pericolosi e non	Rifiuti da attività di Pulizia specchi d'acqua	Tutti i porti	13	10
Emissioni acustiche	Pulizia aree comuni in ambito portuale	Tutti i porti	12	12
Consumo di risorse idriche	Consumo di riorse idriche nei servizi igienici dei varchi portuali - Security	Porto di Piombino	11	12

SIGNIFICATIVITÀ DEGLI ASPETTI AMBIENTALI			Valori massimi	
A.A.	Attività	Sede	Valore (N)	Valore (A/E)
Consumo di carburanti e combustibili	Raccolta di rifiuti prodotti dalle navi	Livorno - Piombino	11	11
Contaminazione suolo e specchio acqueo per sversamento	Realizzazione nuove opere	Tutti i porti	10	14
Produzione di scarichi domestici provenienti da servizi igienici	Servizi igienici dei varchi portuali -	Porto di Livorno	10	12
Consumo di energia elettrica	Security portuale- controllo accessi	Livorno - Piombino	10	10
Emissioni Odorigene	Mantenimento circolazione acqua circuito	Porto di Livorno	9	13
Produzione di scarichi idrici temporanei	Scarichi da cantieri per Realizzazione nuov (?)	Tutti i porti	8	10
Consumo di energia	Realizzazione nuove opere	Tutti i porti	6	6

↳ Aspetti ambientali indiretti territoriali

SIGNIFICATIVITÀ DEGLI ASPETTI AMBIENTALI			Valori massimi	
A.A.	Attività	Sede	Valore (N)	Valore (A/E)
Scarichi idrici - Acque prima pioggia	Scarichi idrici da Attività industriali su aree dem	Porto di Livorno	12	12
Emissioni da navi	Traffico navi passeggeri	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	11	11
Danni all'ecosistema ambiente idrico	Sversamento accidentale di sostanze pericolose e non da traghetti, crociere, nautica diportistica e pescherecci	Tutti i porti	10	10
Emissioni da impianti civili e industriali	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino	8	6

SIGNIFICATIVITÀ DEGLI ASPETTI AMBIENTALI			Valori massimi	
A.A.	Attività	Sede	Valore (N)	Valore (A/E)
Consumo di energia elettrica	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno	6	6
Emissioni diffuse	Traffico veicolare	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	6	6
Contaminazione suolo e acque per sversamenti accidentali	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	6	6
Inquinamento acustico	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	6	6
Consumo di risorse idriche	Consumo acqua potabile da parte di attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno	5	5
Abbandono e degrado del suolo e del territorio in genere	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	5	5
Produzione di rifiuti pericolosi e non pericolosi	Rifiuti da Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino	4	8
Inquinamento luminoso da illuminazione area portuale	Inquinamento luminoso da Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	4	4
Stilizzo di sostanze pericolose	Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino Porto di Portoferraio	3	3
Emissioni - produzione di detriti - sversamenti	Aree portuali a rischio incendio	Porto di Livorno Porto di Piombino	2	2
Consumo di carburanti e combustibili	Consumo di combustibili/ carburanti da parte di traghetti, crociere, nautica diportistica	Porto di Livorno Porto di Piombino	-	-



5 Energia

5.1 Consumi diretti di energia elettrica

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

Utilizzo energia nelle sedi dell'Autorità di Sistema Portuale

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

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.

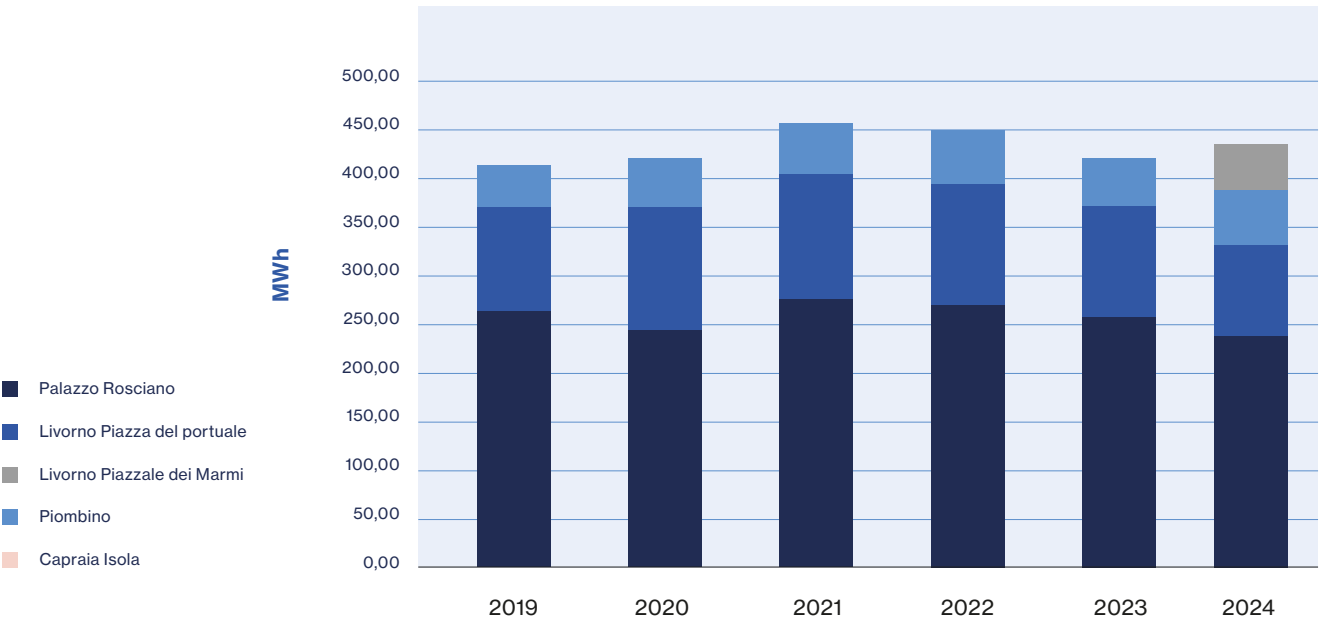
A Piombino è stata integrata la produzione di acqua calda sanitaria con un sistema solare, al fine di favorire il risparmio energetico sfruttando l'energia del sole per ridurre il consumo di metano dei locali CISP:

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.

Nelle tabelle e grafici seguenti vengono riportati i consumi di energia elettrica aggiornati al 31.12.2024 relativi alle utenze delle sedi e all'illuminazione pubblica. I consumi relativi a Rio Marina sono riferiti alla sala d'attesa e ai locali per passeggeri, mentre a Cavo non è presente la sala d'attesa.

Da un confronto dei consumi per sede si vede che l'incidenza maggiore è rappresentata dal Palazzo Rosciano.

Totale consumi E.E sedi APL



Consumi energia elettrica delle sedi

SEDE	u.m.	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Palazzo Rosciano	MWh	262,06	261,31	245,22	275,73	269,36	256,42	235,50
Sede Porto di Livorno	MWh	98,59	106,70	123,47	127,40	127,50	112,61	103,67
Livorno - Piazzale dei Marmi	MWh	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51,27
Capraia	MWh	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Piombino	MWh	49,12	47,78	49,91	51,42	50,96	49,82	48,36
Totale consumo e.e. sedi	MWh	409,88	415,79	418,60	454,55	447,82	418,85	438,79

I consumi di energia si sono ridotti negli ultimi anni grazie all'avvio dei progetti di efficientamento energetico con l'installazione di corpi illuminanti a basso consumo.

Tra le utenze a carico di questa ADSP hanno un peso rilevante i consumi per l'illuminazione delle aree pubbliche portuali, che comprendono anche le torri faro, e le utenze relative alle aree comuni ed ai servizi ai passeggeri presenti nelle aree pubbliche (parcheggi, sale per l'attesa etc.) Nel porto di Livorno, questo ente gestisce inoltre, in virtù di un protocollo d'intesa con l'Amministrazione comunale, la Fortezza Vecchia, affidata ad un gestore per l'organizzazione di eventi aperti al pubblico.

La riduzione dei consumi delle torri faro del porto di Livorno è legata agli interventi di efficientamento energetica messi in atto sull'illuminazione del porto.

Consumi annui energia elettrica delle aree comuni (KWh) esclusa la pubblica illuminazione di strade e banchine

Utenza	u.m.	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fortezza Vecchia Livorno	MWh	0,00	0,00	105,05	124,43	105,42	72,18
CISP - Piombino	MWh	599,45	504,90	552,77	510,31	521,86	578,30
Parcheggi-aree esterne Piombino	MWh	167,00	166,82	162,12	165,45	167,44	163,26
Altre aree comuni Piombino	MWh	4,56	7,46	5,33	4,54	3,94	5,68
Servizi Portoferraio	MWh	15,98	30,56	48,30	59,83	56,75	50,42
Servizi Rio Marina	MWh	19,47	20,18	16,95	19,57	18,78	16,74
TOTALE	MWh	806,46	729,92	890,53	884,13	874,20	886,58

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

Consumo E.E. Illuminazione pubblica strade e banchine

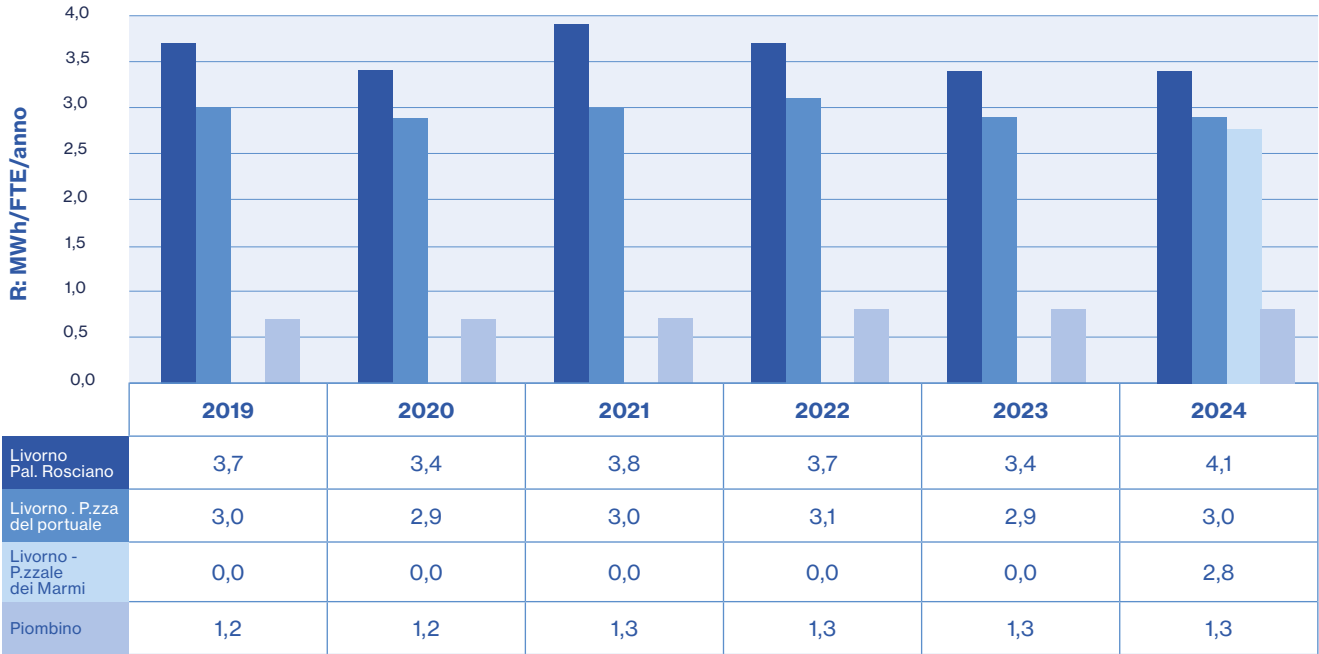


Osservando i dati relativi ai consumi specifici si osserva che a parità di consumo per unità di superficie, rispetto al 2019, sia ha una riduzione del consumo di energia elettrica pro capite per tutte le sedi tranne Piombino che registra un lieve aumento sia nella sede di . A Palazzo Rosciano, sia nella sede di Piombino. con la diminuzione del numero di addetti si ha un incremento dell'indicatore E1.

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.

Indicatore E1=Consumi specifici Energia elettrica per addetto - Consumi specifici di energia elettrica per dipendente sedi



Indicatore E2=Consumi specifici Energia elettrica per unità di superficie - Consumi specifici di energia elettrica per unità di superficie sedi

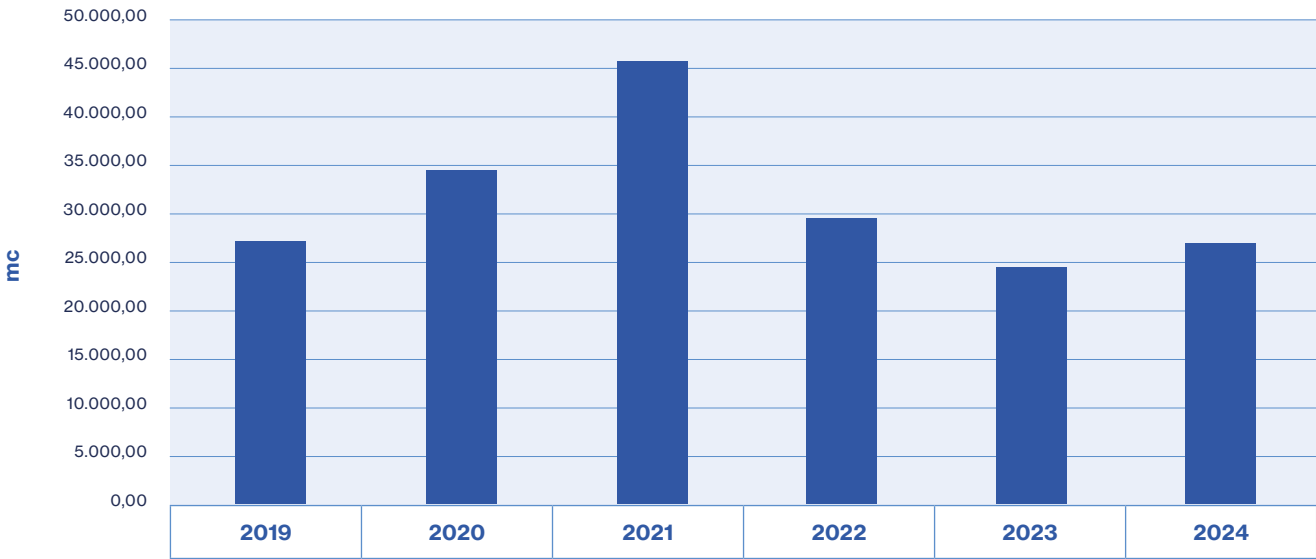


5.1.1 Consumi di metano

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. ed a Piombino da Toscana Energia.

Complessivamente l’andamento dei consumi per le sedi è variabile in quanto legato anche alle condizioni climatiche; tuttavia, è in corso un obiettivo di miglioramento che dovrebbe essere completato entro giugno 2025 relativo all’efficientamento degli impianti termici di Palazzo Rosciano, che attualmente consuma il 55% del gas totale utilizzato da questa ADSP.

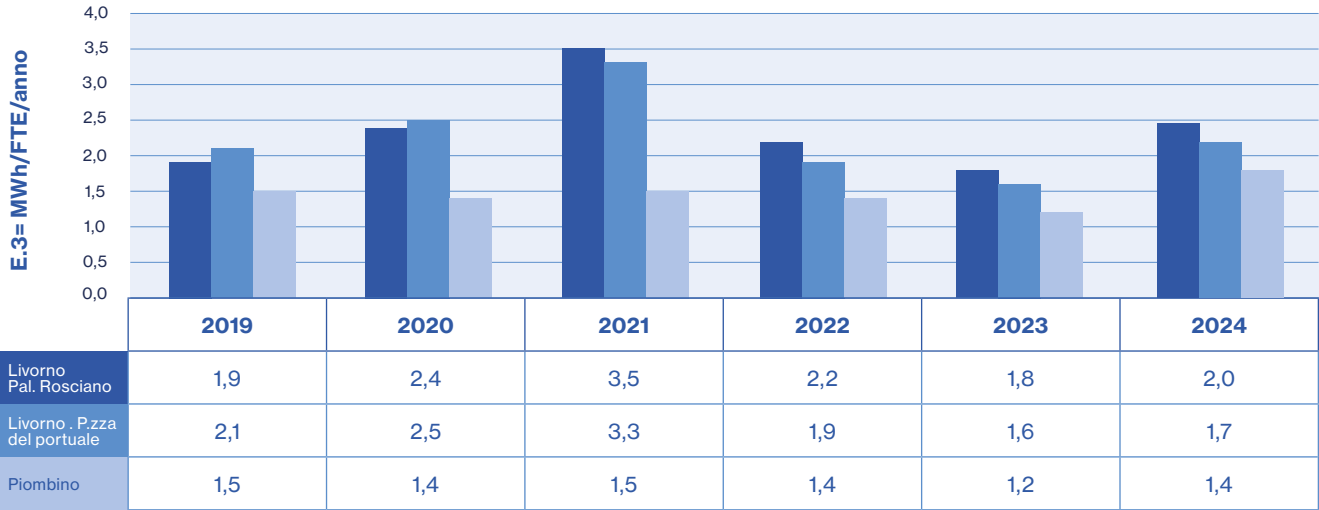
Indicatore E2= Consumi specifici Energia elettrica per unità di superficie
Consumi di gas metano complessivi per le sedi



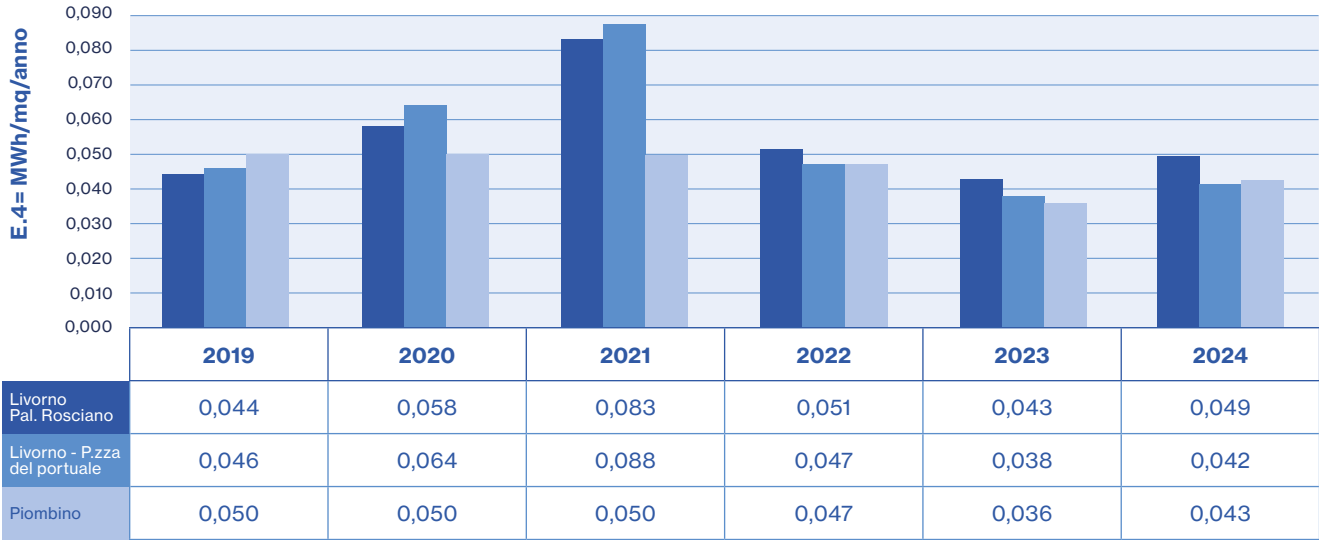
In conformità al Regolamento CE 1221/2009, come modificato dal Regolamento UE 1505/2017, e in linea con le indicazioni di cui alla Decisione UE/2019/61,- sono stati individuati alcuni indicatori di prestazione energetica:

- indicatore consumo di metano sedi

Indicatore E.3= Consumi specifici metano per addetto - Consumi specifici per addetto di metano nelle sedi



Indicatore E.4= Consumi specifici metano per unità di superficie - Consumi specifici per unità di superficie di metano nelle sedi



5.1.2 Consumo di carburanti per veicoli

Il parco auto a disposizione del personale dell'ADSP-MTS è composto da n. 20 distribuite tra le sedi di Livorno e quella di Piombino e nel corso del 2023 si è rinnovato con l'acquisto di 2 veicoli elettrici, un veicolo ibrido (benzina + elettrico) e un veicolo a benzina e con la rottamazione di un veicolo a benzina (immatricolato nel 2006) e di un veicolo con alimentazione ibrida benzina-metano (immatricolato nel 2008). Nel parco auto rimangono quindi solo 3 autovetture alimentate a benzina-metano con emissioni di tipo Euro 4 mentre tutto il rimanente parco auto è in classe 6, tranne una vettura a gasolio di classe Euro 5 (immatricolata nel 2012).

Composizione parco veicolare

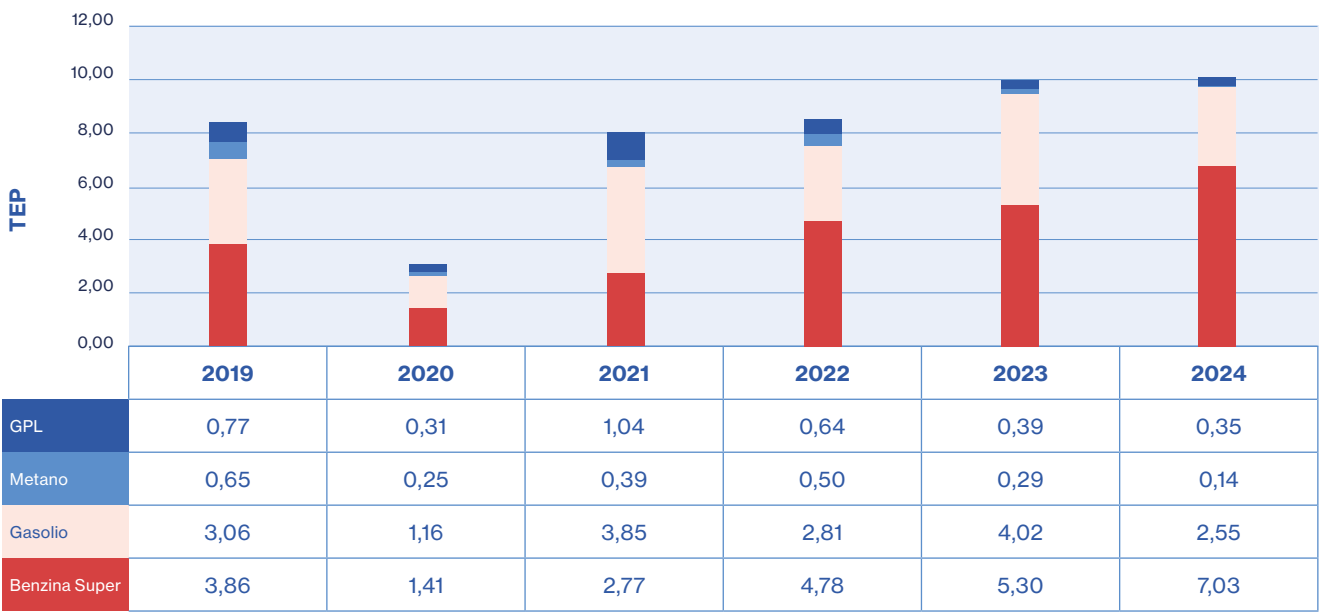
Alimentazione	Numero auto
Benzina Super	2+ 14 ibride
Gasolio	3
Metano	4 ibride
GPL	6 ibride
Elettrico	2 + 4 ibride

Consumi annui carburante

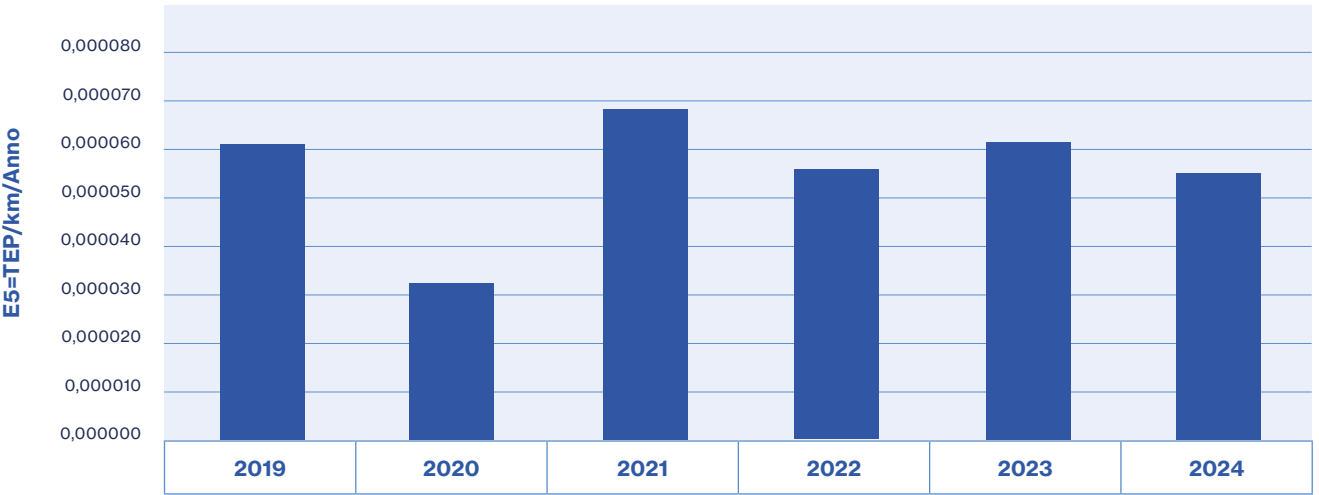
Alimentazione		2019	2020	2021	2022	2023	2024
Benzina Super	litri	4392,72	1608,31	3153,73	5436,86	6028,14	7999,29
Gasolio	litri	3389,1	1286,93	4271,3	3120,66	4458,58	2924,97
Metano	kg	517,03	201,66	308,36	396,24	232,7	108
GPL	l	1350,72	545,16	1813,01	1114,31	673,93	620

Il consumo complessivo di carburanti è costante, ma il rinnovo del parco macchine con l'introduzione di mezzi ibridi ed elettrici ha consentito di ridurre consumi per km percorso.

Consumo Complessivo Carburante



Consumi carburante per chilometro

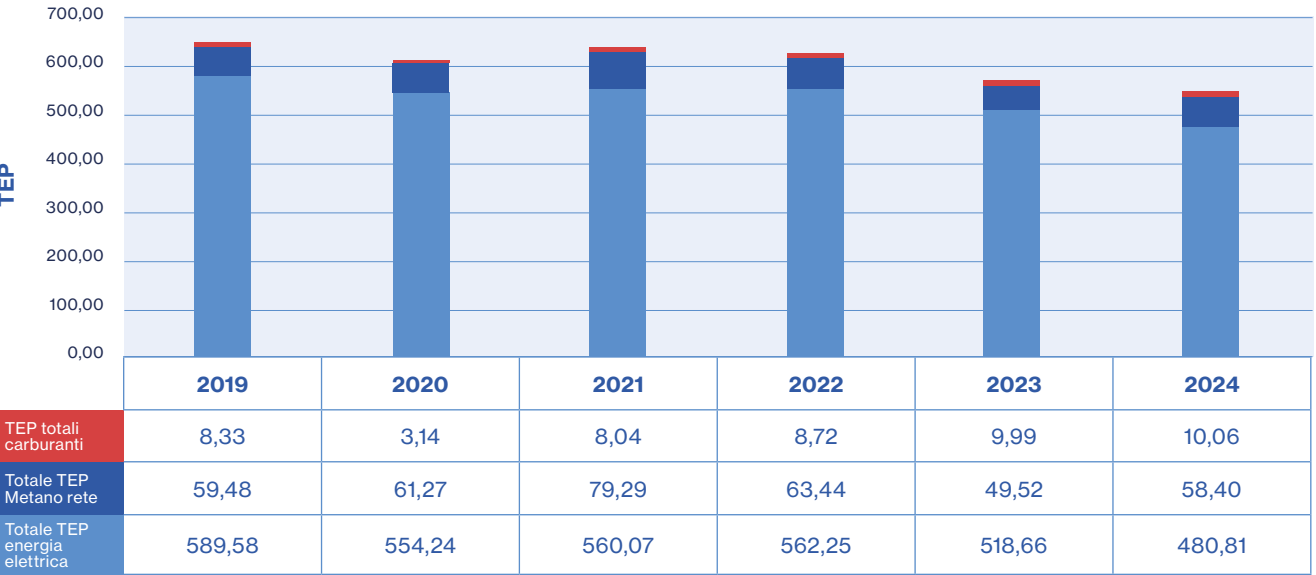


5.1.3 Consumo complessivo di energia

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

Grazie agli interventi attuati e a quelli tuttora in corso, possiamo osservare, dal grafico n.13, una riduzione progressiva dei consumi di energia in termini di tonnellate equivalenti di petrolio (TEP), in particolare, rispetto al 2022 si registra una riduzione del 9% dei consumi energetici totali.

Consumo complessivo energia (TEP/anno) - Consumi complessivi di Energia



5.1.4 Mobility manager

Mobility Manager ha predisposto il Piano degli Spostamenti Casa Lavoro (PSCL) dei dipendenti dell’Ente, elaborato secondo le Linee Guida del Ministero della transizione ecologica e Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili1 e adottato con Provvedimento del Presidente n.131/2021

Nel corso del 2024 alcune misure previste nel PSCL 2024 sono state implementate ossia è stata creata una flotta di bici aziendali per gli spostamenti di servizio e sono stati erogati dei contributi per l'acquisto di abbonamenti a prezzi ridotti per dipendenti all’interno del piano di welfare aziendale.

Parimenti agli scorsi anni, è stato svolto nel mese di novembre un questionario on line da parte dei dipendenti e è stato adottato con Provvedimento Presidenziale n.228 il Piano Spostamenti Casa Lavoro 2025.

L'obiettivo del Piano è favorire la riduzione strutturale e permanente dell’impatto ambientale del traffico veicolare nelle aree urbane tramite interventi di organizzazione e gestione della mobilità dei dipendenti atti a diminuire l'uso individuale dei mezzi di trasporto motorizzati negli spostamenti casa-lavoro.

Il PSCL, infatti, contribuisce alla realizzazione delle iniziative per gestire la mobilità dei dipendenti attraverso la promozione di forme di mobilità sostenibili, dal punto di vista ambientale, economico e sociale, e il cambiamento di atteggiamenti e abitudini. Tra le proposte, ad esempio, rientrano l’attivazione di voucher mobilità, realizzazione di rastrelliere per bici, potenziamento della flotta di bici a pedalata assistita, installazione stazioni di ricarica, sensibilizzazione del personale sull'utilizzo di mezzi pubblici, messa a disposizione di una piattaforma per la gestione della flotta bici e per la creazione di equipaggi di car pooling.

5.2 Programmazione energetica per le aree portuali

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha realizzato una nuova versione del proprio Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale (DEASP), edito per la prima volta nell'estate dell'anno 2021 e aggiornato negli anni successivi.

Dal 2021 ad oggi sono intervenute sostanziali novità normative e pianificatorie in ambito comunitario e nazionale: c'è stata la formalizzazione della prima Legge Europea sul Clima, entrata in vigore nel luglio 2021, che sancisce nella legislazione l'impegno dell'UE a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e l'obiettivo intermedio di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990; Da allora, l'UE ha adottato un pacchetto legislativo noto come 'Fit for 55' che consentirà di raggiungere gli obiettivi del 2030. Di conseguenza, è stata aggiornata la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) ed emesso, per la prima volta, il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC). Inoltre, a livello italiano sono state ufficializzate norme specifiche per fomentare l'efficienza energetica e la produzione di energia locale da fonti rinnovabili. Il nuovo quadro pianificatorio e normativo rappresentato di seguito rappresenta quindi la base per una prima revisione complessiva del DEASP (DEASP 2024).

Al fine di ricostruire un quadro unitario dello stato attuale dell'utilizzo dell'energia nei vari porti aderenti all'AdSP MTS, nell'estate 2024 è stata sviluppata una nuova campagna dati per la individuazione dell'impronta di carbonio, complessiva e specifica per i singoli porti, con anno base 2023 (scenario attuale).

Per confrontare l'impatto ambientale di attività diverse in relazione al consumo di risorse energetiche e alla capacità di immettere nell'ambiente gas che contribuiscono all'effetto serra è stata adottata, in conformità alle linee guida ministeriali, la metodologia della determinazione della Carbon Foot Print.

L'impronta di carbonio del Sistema Portuale per l'anno 2023 (anno di riferimento per la elaborazione dell'aggiornamento del DEASP), è pari a 257.456,14 tonnellate di CO2 equivalente.

DEASP disponibile per la consultazione sul sito web dell'ente: [clicca qui](#)

6 Emissioni in atmosfera

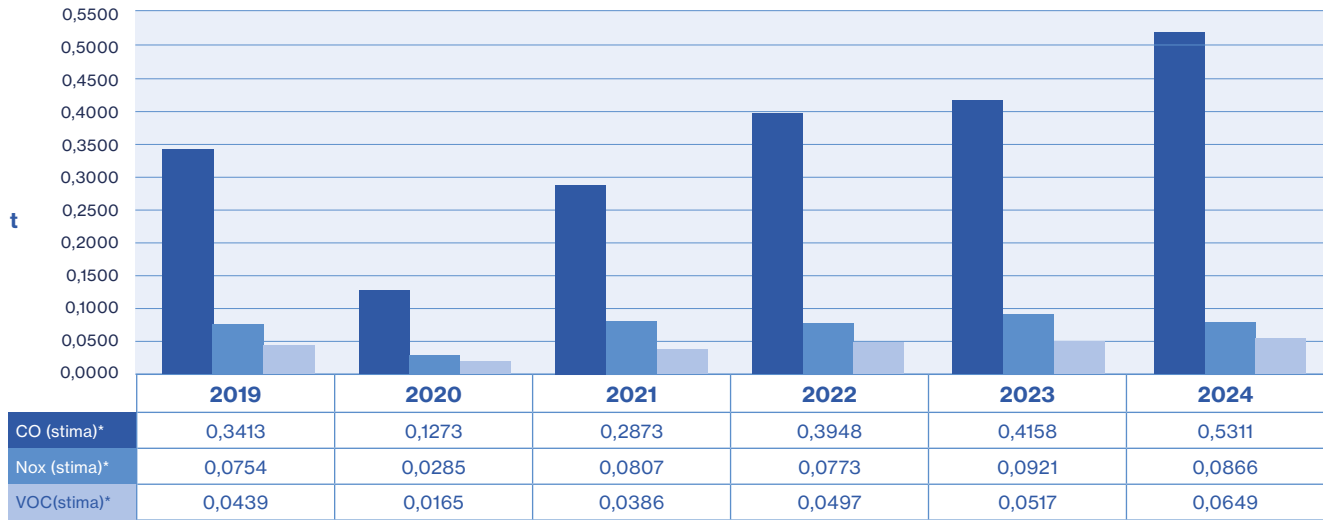
6.1 Emissioni in atmosfera derivanti dalle attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale

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 da 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 A SP-MTS. A Portoferraio, Rio Marina e Cavo non sono presenti strutture e/o apparecchiature che consumano gas metano.
- **emissioni da mezzi di trasporto**

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'AD-SP. 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, negli anni per si è avuto una diminuzione delle emissioni di CO e NOx dovute ad un utilizzo più razionale dei mezzi.

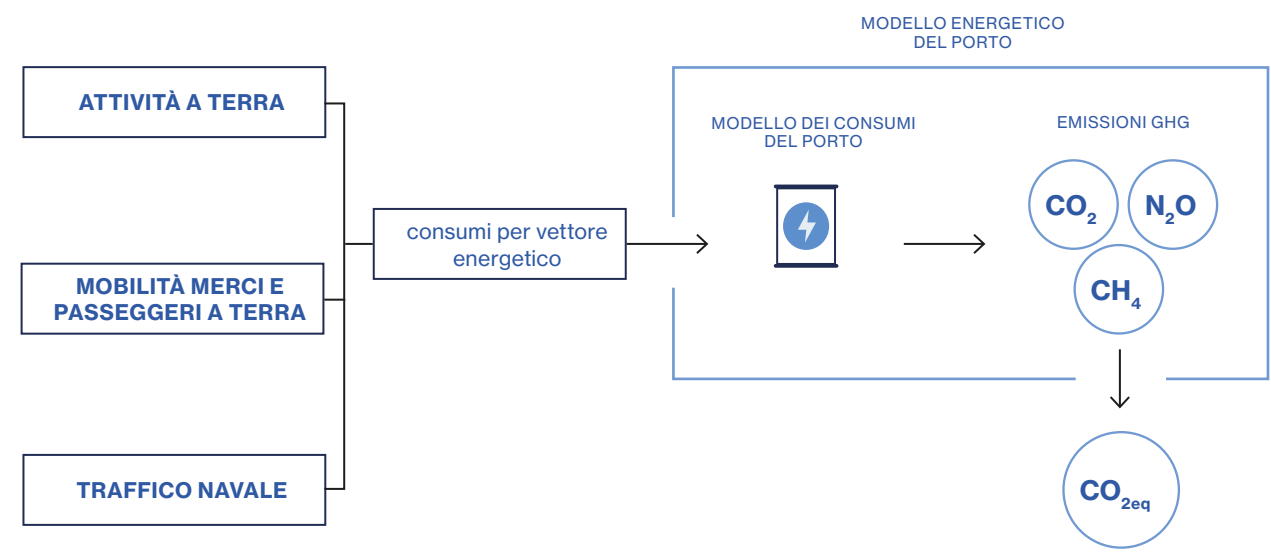
Stima emissioni annue veicoli ADSP-MTS Da "EMEP/EEA emission inventory guidebook 2009, updated May 2012" Emissioni in atmosfera da veicoli



6.2 Emissioni in atmosfera derivanti dalle attività delle aree portuali

Nell’ambito della predisposizione del DEASP sono state stimate le emissioni in atmosfera, in termini di CO2 equivalente, derivanti dai porti del sistema.

L’utilizzo della CO2eq come unico indicatore rende di fatto possibile sia confrontare direttamente l’effetto climalterante derivante dall’esecuzione di attività anche differenti tra loro sia misurare gli effetti mitigatori degli interventi di ottimizzazione delle attività volti.



Il modello elaborato dall’AdSP-MTS prevede la contabilizzazione dei gas climalteranti da fonte diretta e indiretta e classificandoli, in accordo con le linee guida ministeriali, tenendo conto di:

Emissioni dirette provenienti da attività sotto il controllo organizzativo dell’AdSP e tutte le emissioni dei soggetti, diversi dall’AdSP, che operano all’interno dell’area portuale e che hanno con l’Autorità un rapporto contrattuale, svolgendo funzioni connesse con il trasporto marittimo;

Emissioni indirette provenienti dal consumo di elettricità prelevata dalla rete

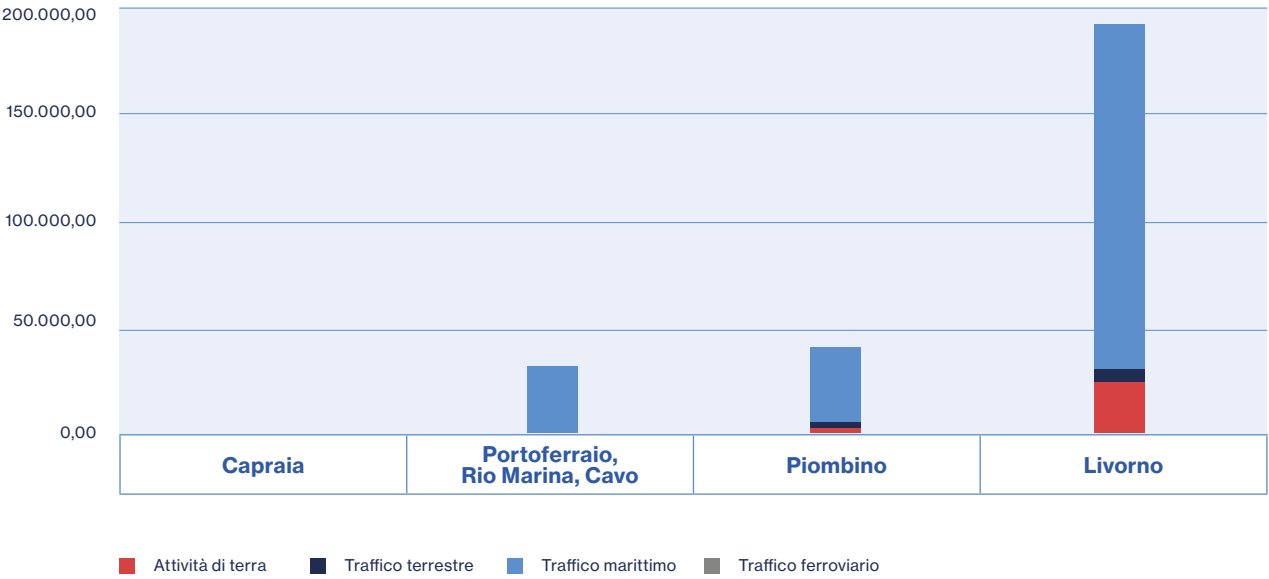
nazionale, dall’acquisto di calore e vapore importati e consumati dall’AdSP per le proprie necessità funzionali;

Tutte le altre emissioni indirette non comprese nel punto precedente (es. Traffico associato al terminal passeggeri privato in ambito portuale, Traffico merci su strada di collegamento col porto associato ai terminal marittimi, Traffico merci ferroviario di collegamento col porto associato ai terminal marittimi).

Nella valutazione degli impatti dei diversi comparti, per quanto riguarda il traffico navale, i consumi energetici e le emissioni sono state misurate sia per la fase di manovra in ambito portuale sia per la fase di stazionamento in banchina (fase detta hotelling). L’applicazione del modello di cui sopra ha permesso la stima dei quantitativi di CO2eq emessi dalle singole tipologie di attività per ogni porto del sistema portuale del MTS, come da tabelle sottostanti.

Nell’ambito del nostro sistema portuale, le emissioni di Livorno pesano circa per il 73,9 % sul totale, quelle di Piombino per il 14,8% e quelle dell’Isola d’Elba per l’11,3%. Rispetto ai settori di riferimento, le emissioni del traffico marittimo pesano per l’89,4% sul totale, con le attività di terra incidenti per il 8,6%. La rimanente parte è riferita al traffico terrestre e ferroviario.

📄 Tonn CO2 per porto e per tipologia di attività



Rispetto alla tipologia di traffico, il settore passeggeri incide per il 24%, il settore cargo per il 69% e i servizi portuali per il 6,4%.

Al fine di mitigare la sorgente emissiva verso la quale si rileva una maggiore sensibilità da parte delle parti interessate, ovvero le emissioni dei fumi delle navi, nel porto di Livorno, a febbraio 2024 è stata definita, di concerto con la locale Autorità marittima, quale soggetto competente alla regolamentazione della materia, una specifica ordinanza che prevede norme più restrittive, rispetto a quanto disposto dall'art. 295 del D.Lgs. 152/2006, per l'utilizzo dei combustibili a basso tenore di zolfo per tutte le navi che accedono al porto di Livorno. Con l'Ordinanza n. 6 del 2024 la Capitaneria di Porto di Livorno ha disposto infatti l'obbligo per tutte le navi di utilizzare, per i motori ausiliari, combustibile a basso tenore di zolfo fin da quando si trovano a 2 miglia dall'approdo, senza alcuna deroga per le navi che effettuano soste inferiori alle 2 ore in porto.

Con questa disposizione viene dunque esteso l'obbligo di utilizzo di combustibile a basso tenore di zolfo per i motori ausiliari anche ai traghetti.

Questa AdSP sta inoltre realizzando, grazie ai fondi ottenuti sul Fondo Complementare al PNRR, tre impianti per l'alimentazione elettrica delle banchine, rispettivamente nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio. Allo scopo sono già state ottenute le autorizzazioni uniche regionali, ai sensi della L.R. 39/2005, alla realizzazione e all'esercizio di un sistema di distribuzione di energia elettrica fino ai punti di presa in banchina, denominato Cold ironing, e all'elettrodotto a esso collegato.

7 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.

La gestione ed il controllo delle apparecchiature viene eseguita annualmente, come previsto dalla normativa vigente, ed è affidata ad aziende qualificate iscritte al Registro FGAS.

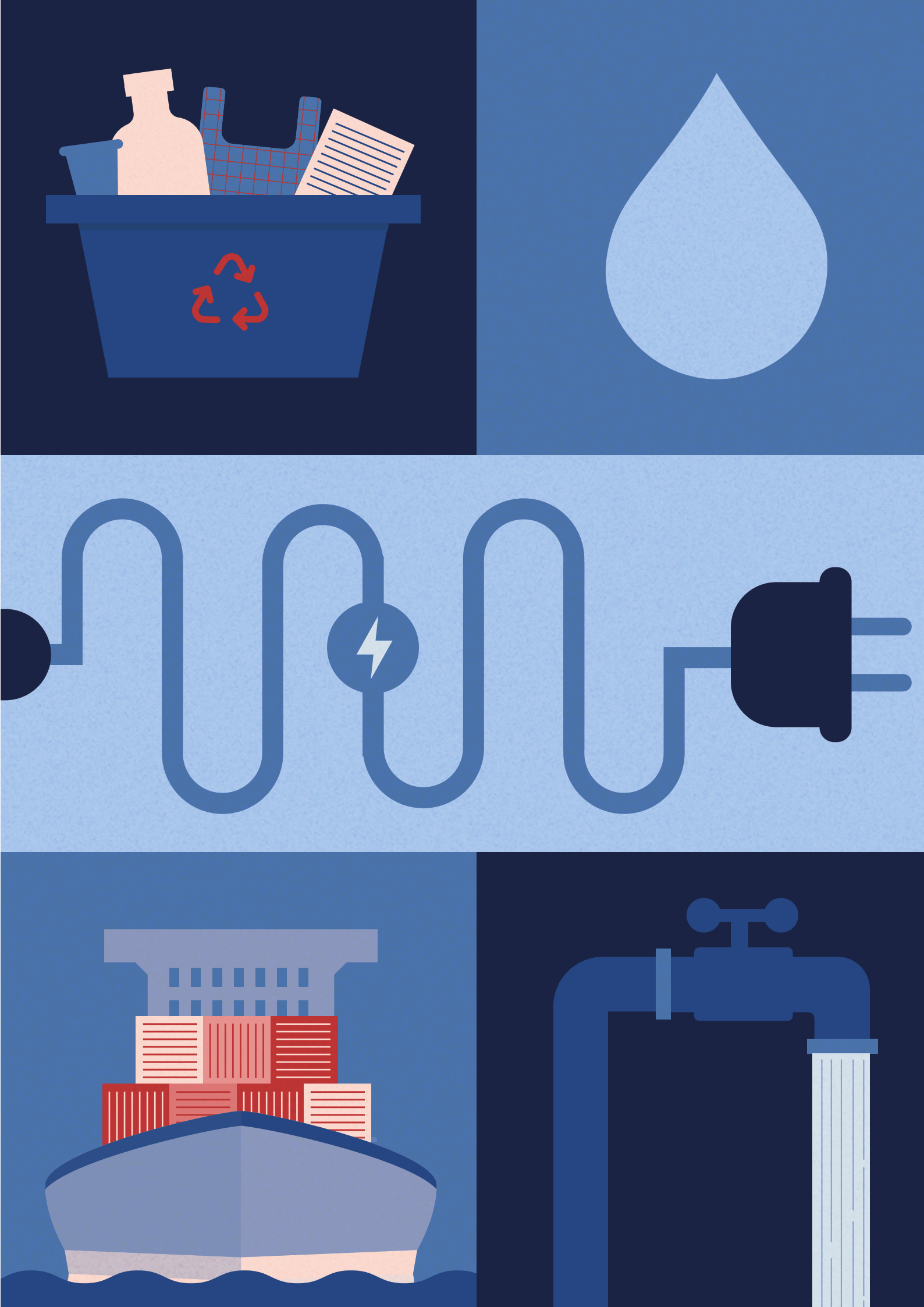
ELENCO IMPIANTI CLIMATIZZAZIONE				
SEDE	Tipologia impianto	Tipo refrigerante	Carica refrigerante (kg)	tCO2 eq
PALAZZO ROSCIANO	gruppo frigo carrier acqua/acqua matr. 12f012661	R407	14	24,84
	gruppo frigo carrier acqua/acqua matr. 12e010678	R407	14	24,84
PORTO DI LIVORNO	n.2 aermac mod. an 0507 a	R 407C	3,4	6,03
	3 piccoli impianti di condizionamento	R 407C	0,9	1,60
	26 piccoli impianti di condizionamento	R 410	0,9	1,88
	3 piccoli impianti	R32	0,9	0,61
CAPRAIA	1 piccolo impianto	R410A	0,9	1,88
PIOPMBINO	refrigeratore ad acqua a pompa di calore (st. marittima)	R410A	54	112,75
	refrigeratore ad acqua a pompa di calore (st. marittima)	R407C	29,5	52,33
	refrigeratore ad acqua a pompa di calore (sala security)	R410A	3,5	7,31
	refrigeratore ad acqua a pompa di calore (autogrill)	R410A	2,4	5,01
	refrigeratore ad acqua a pompa di calore (cabina elettrica)	R410A	3,8	7,93
	14 piccoli impianti di condizionamento	R410A	0,63-1	1,32-2,09

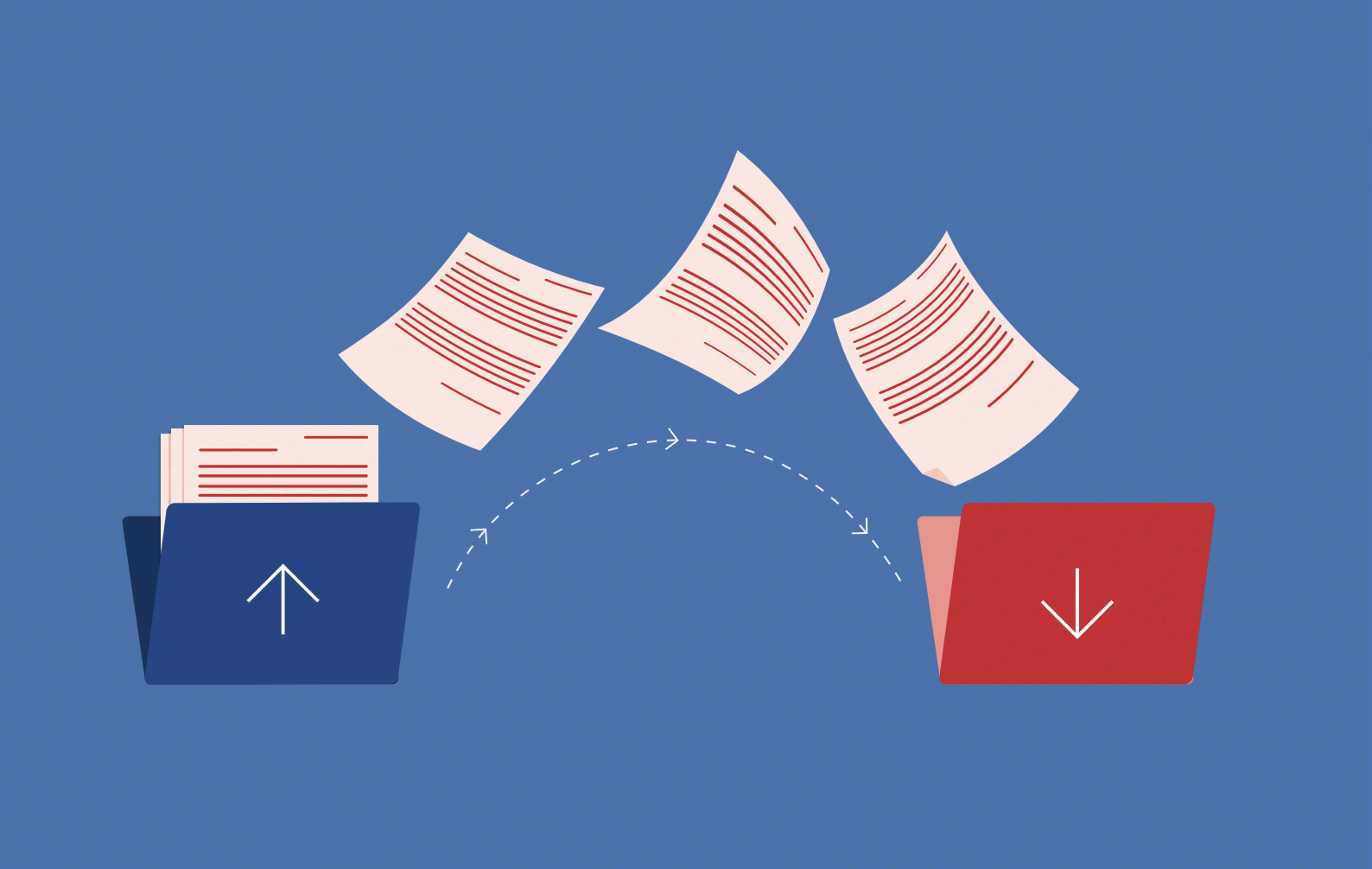
8 Consumo carta – acquisti verdi 62

9 Consumo di risorse idriche 64

10 Scarici idrici..... 70

11 Rifiuti.....71





8 Consumo carta – acquisti verdi

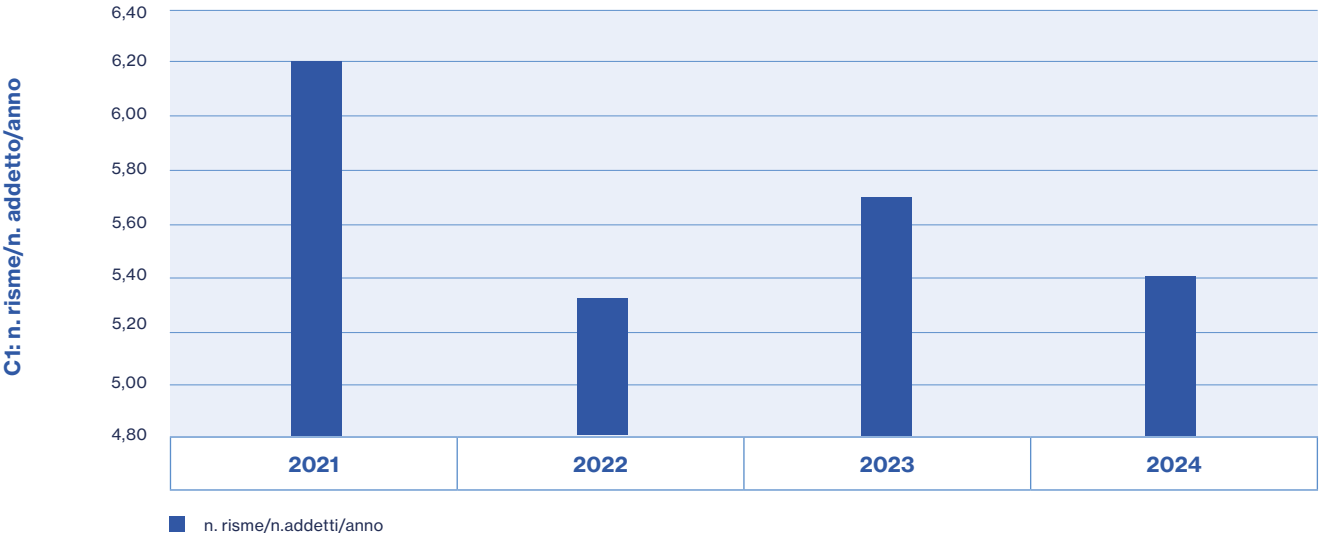
I consumi di carta sono stati drasticamente ridotti negli ultimi anni grazie alla digitalizzazione dei processi amministrativi, processo di rinnovamento e miglioramento della Pubblica Amministrazione tuttora in corso.

Ad oggi sono stati completamente digitalizzati:

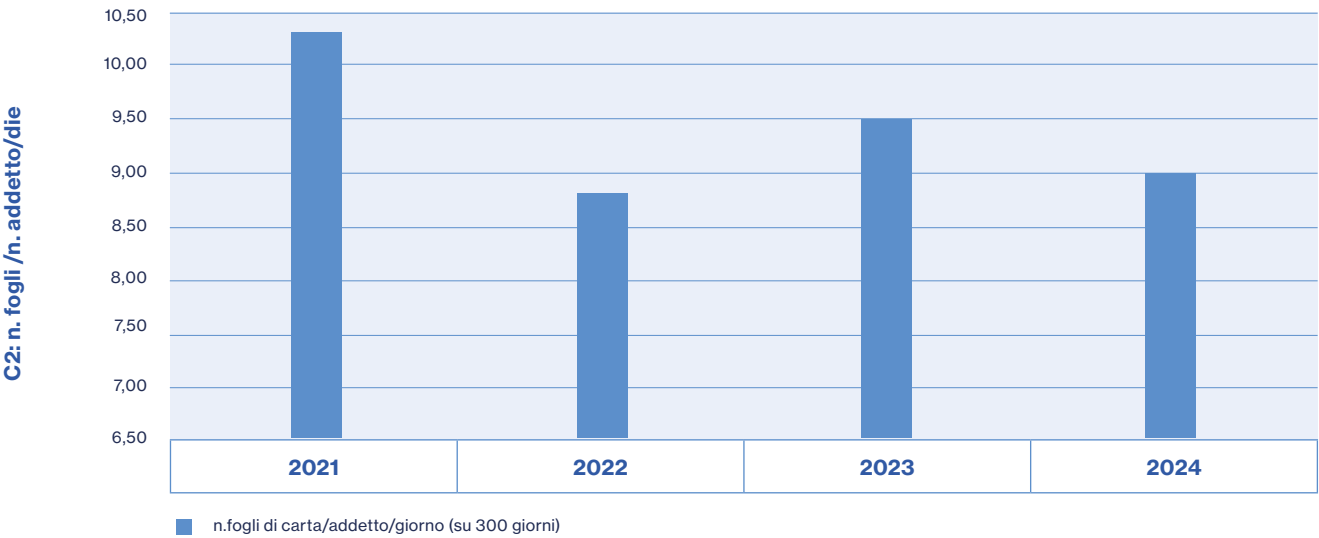
- il protocollo interno ed esterno
- le procedure di acquisto
- la fatturazione
- le ordinanze

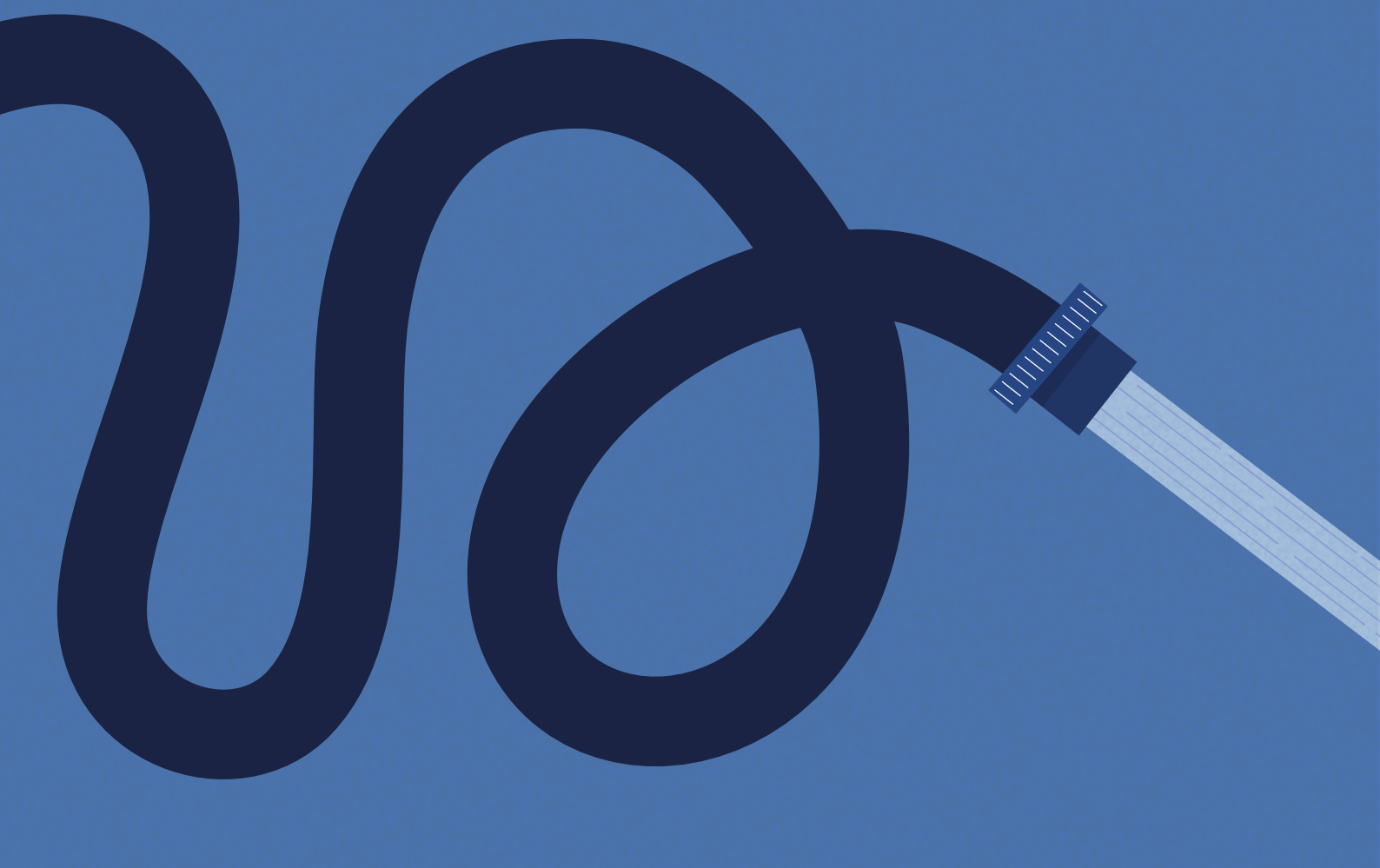
Da gennaio 2024 sono inoltre stati digitalizzati i provvedimenti dirigenziali e presidenziali. Grazie agli obiettivi relativi alla digitalizzazione del protocollo e alla digitalizzazione dell'area di condivisione documenti dei dipendenti, il consumo di carta è molto diminuito, fino ad arrivare a 9,01 fogli A4/giorno/addetto, superando la BEMP di cui alla Decisione UE 2019/61/CE fissata a 15 fogli A4/giorno/addetto.

Indicatori C1: n.risme consumate per addetto per addetto per anno
Andamento consumo di carta specifico uso stampa (n.risme / addetto/anno)



Indicatori C2: n.fogli consumati per addetto al giorno
Andamento consumo di carta specifico uso stampa (n.fogli / addetto/giorno)





9 Consumo di risorse idriche

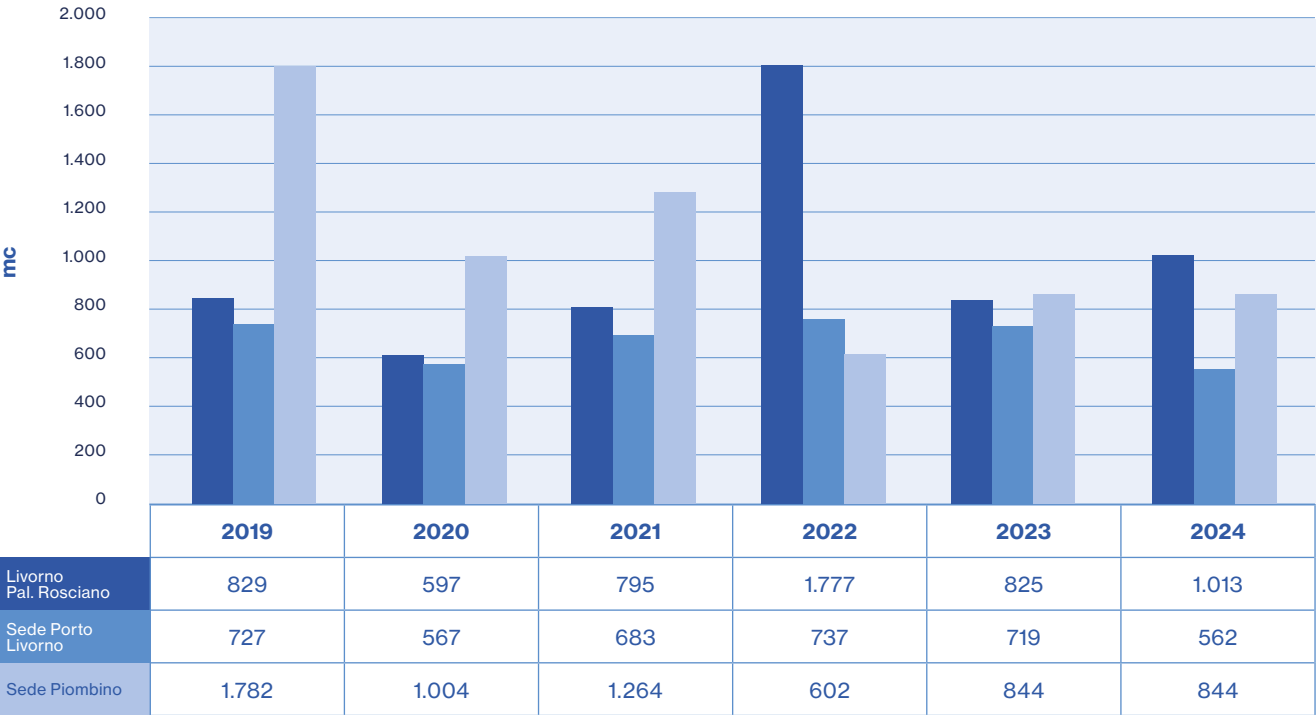
9.1 Consumo di risorse idriche nelle sedi di ADSP-MTS

L'approvvigionamento idrico per le sedi 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.

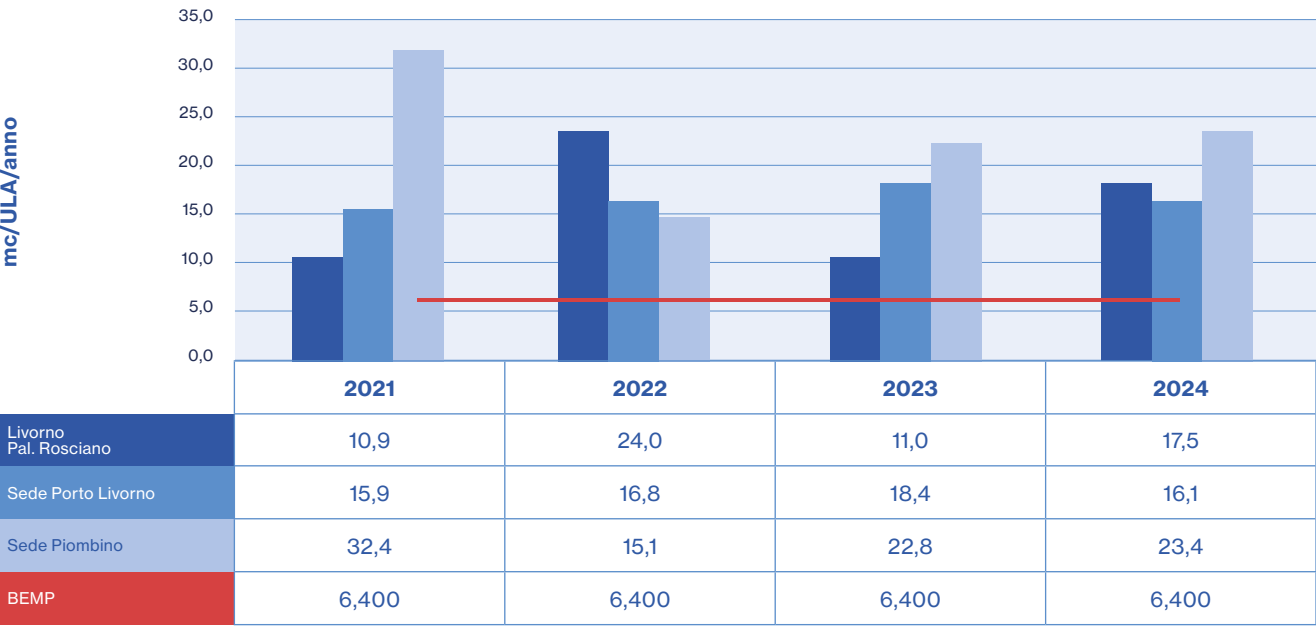
I consumi delle sedi di Livorno sono stati determinati da letture dirette dei relativi contatori, mentre per la sede di Piombino sono stati calcolati a partire dalle letture del contatore condominiale del palazzo in cui sono situati gli uffici, mediante ripartizione millesimale.

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

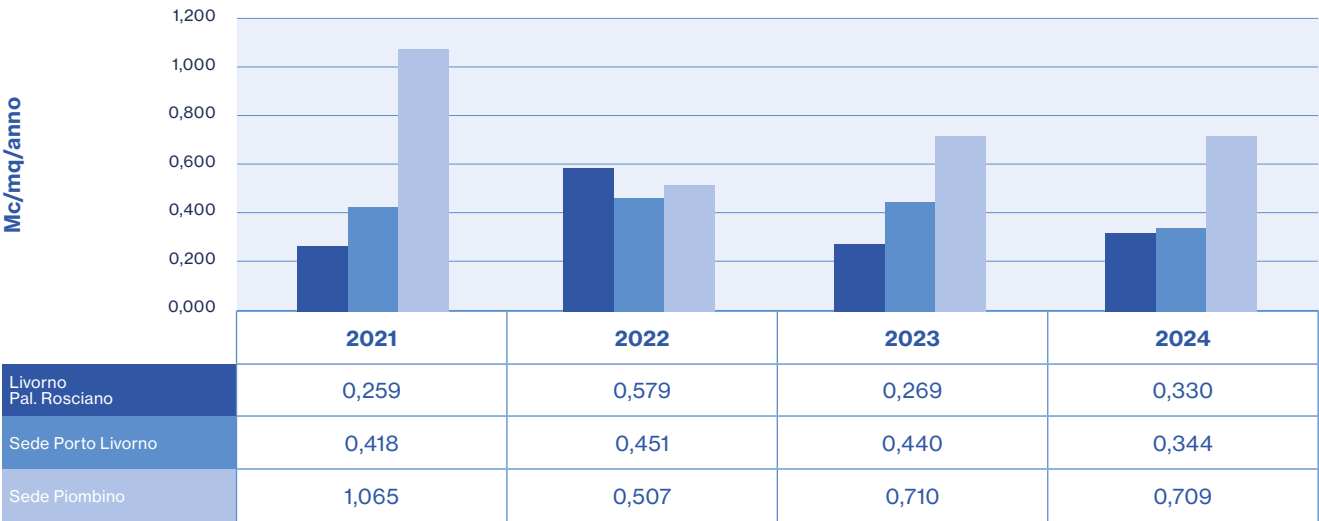
Consumi idrici delle sedi ADSP-MTS



E.3. consumo per dipendente equivalente a tempo pieno
Indicatore A1= Consumi specifici di acqua potabile per addetto



↳ E.4 consumo per unità di superficie, determinato come mc/mq/anno
Indicatore A2= Consumi specifici di acqua per mq



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. Per la sede di Piombino il dato relativo al consumo risulta molto approssimato perchè ricavato in modo indiretto (in base alla suddivisione delle parti condominiali). Nella sede di Piazza del Portuale sono situate le aule formative, con un afflusso di persone estremamente variabile e molto superiore al numero di addetti, ma la sensibilizzazione effettuata ha consentito una riduzione dei consumi. Per quanto riguarda gli elevati consumi di palazzo Rosciano, è in corso un obiettivo di efficientamento degli impianti termici che porterà anche la riduzione del consumo di risorse idriche.

9.2 Consumo di risorse idriche nelle aree portuali

Nel Porto di Livorno la risorsa idrica viene utilizzata anche per:

- 1. irrigazione del verde pubblico;
- 2. punto di assistenza ai campers
- 3. Servizi igienici situati presso i varchi e presso il punto di primo soccorso al

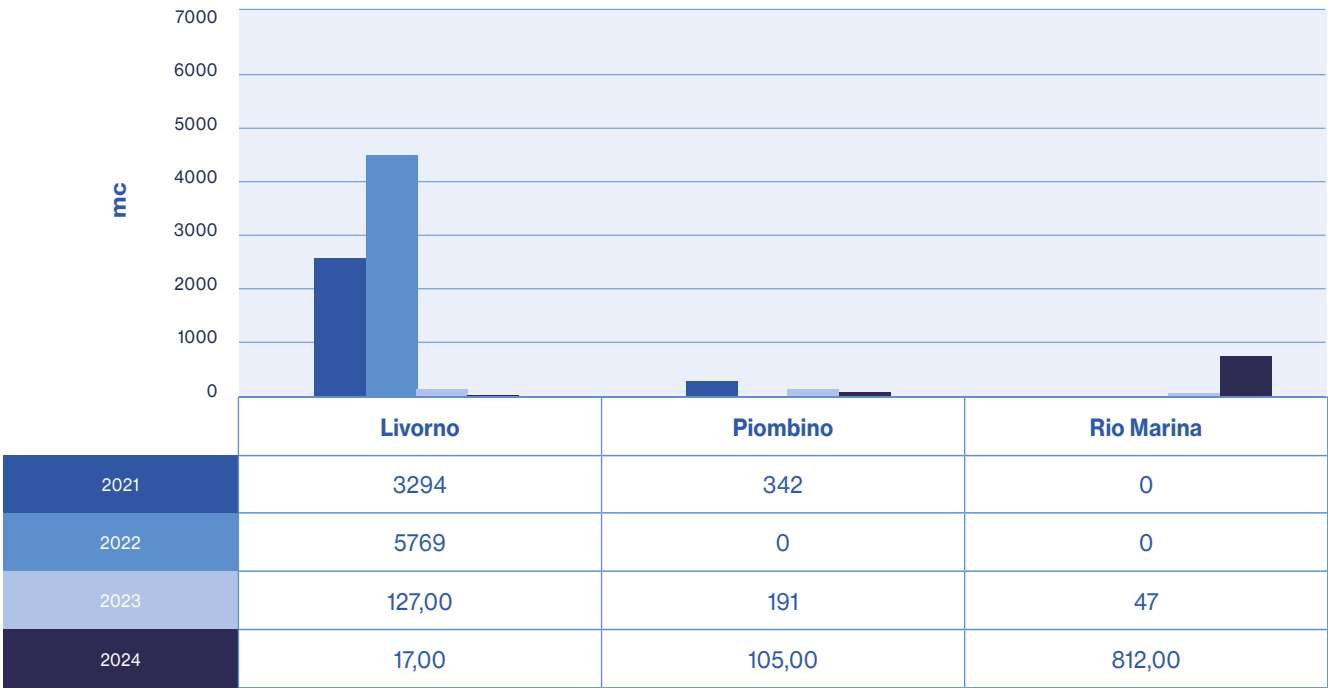
Varco Valessini hanno portato una considerevole riduzione del consumo di acqua della sede di Palazzo Rosciano.

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.

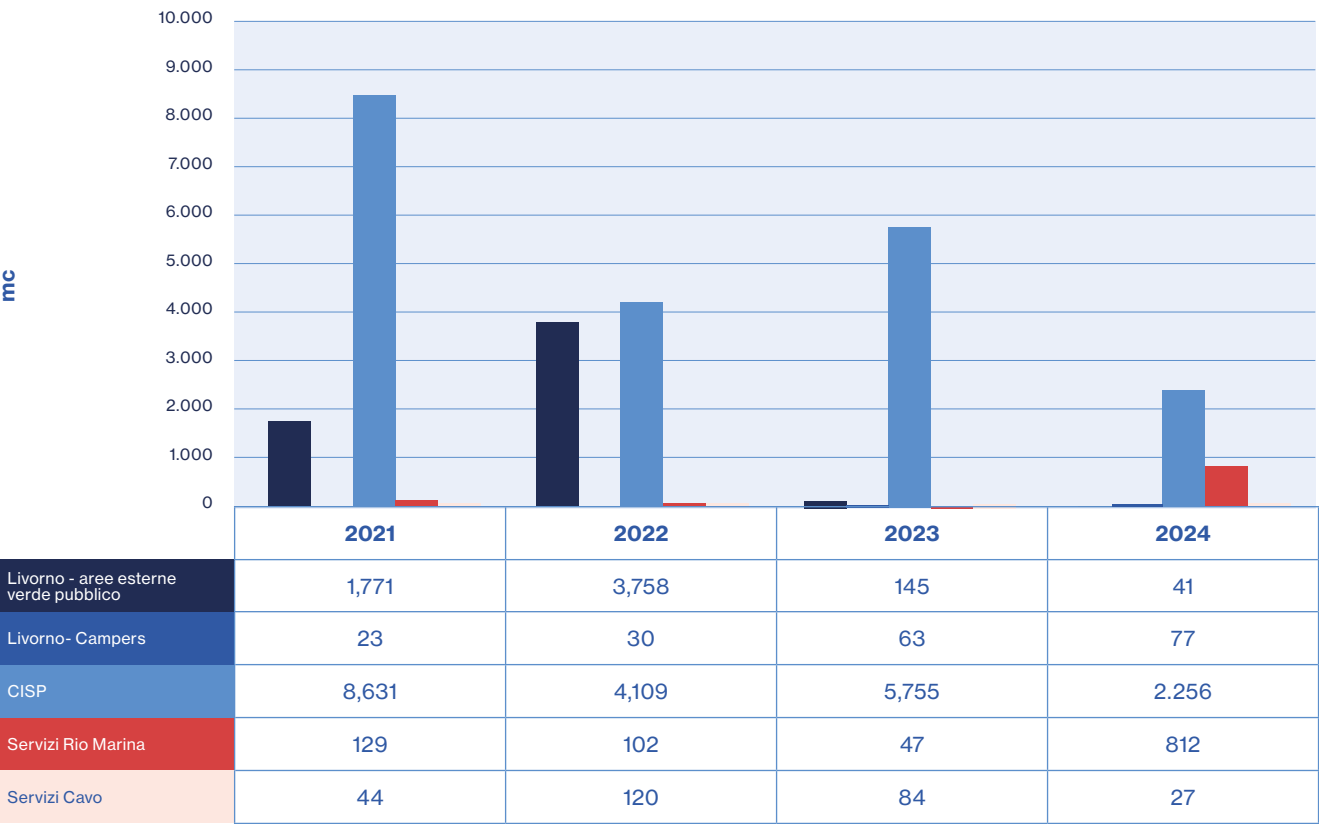
I consumi idrici a Portoferraio sono riconducibili ai soli servizi igienici dei locali passeggeri, peraltro non di proprietà, ma in comodato da parte del Comune.

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).

↳ Consumi aree verdi ADSP
Consumo acqua per aree verdi portuali



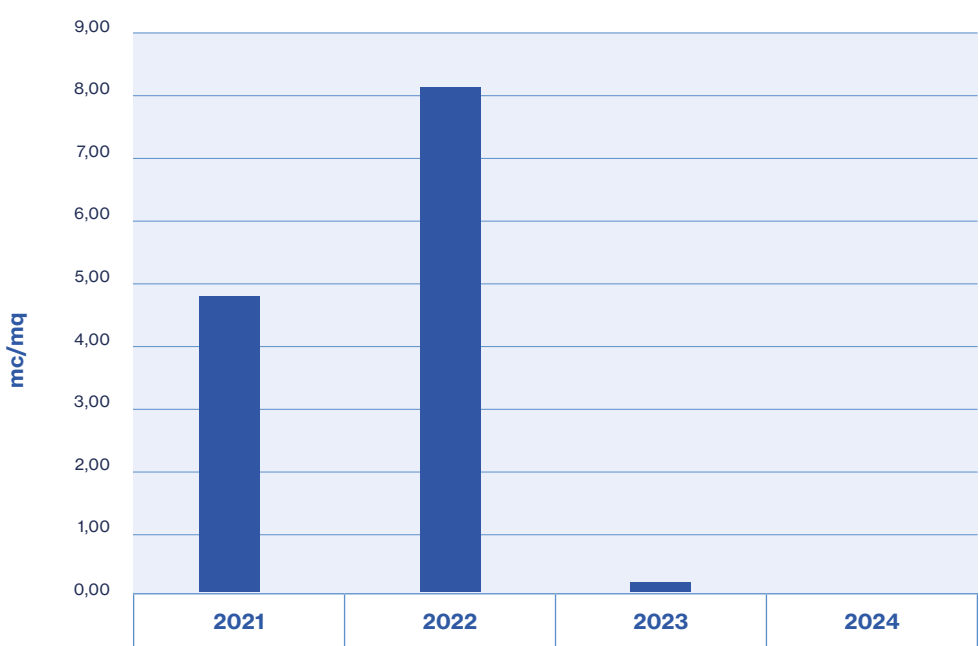
Consumi idrici aree portuali ADSP
Consumo acqua per aree portuali



Il consumo idrico anomalo per l'irrigazione delle aree verdi di Rio Marina è stato determinato dalla installazione di un nuovo impianto automatico, che necessita di modifiche ed adeguamenti alla programmazione dell'irrigazione.

I consumi idrici delle aree verdi di Livorno (la cui estensione è stimata in 700 mq) sono stati drasticamente ridotti nel 2023 grazie al rifacimento del sistema di irrigazione delle aiuole e delle fioriere del porto Mediceo, che dava luogo a frequenti perdite occulte.

Irrigazione aree verdi Livorno (mc)(mq)
Consumi specifici per irrigazione aree verdi Livorno (mc/mq)



9.3. Distribuzione risorse idriche nei territori di competenza

Per il porto di Livorno e per il porto di Capraia, dal 1 gennaio 2017 la Soc. Azienda Servizi Ambientali S.p.a. è subentrata nella gestione del servizio idrico integrato in ambito portuale, in qualità di gestore unico dell'A.T.O. n. 5 Toscana Costa, nel rispetto delle previsioni di cui agli artt. 147 e 150 del D.Lgs.152/2006.

Il subentro è avvenuto previa stipula di un Protocollo d'Intesa tra Comune di Livorno, Autorità Portuale di Livorno (adesso Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale), Autorità Idrica Toscana ed A.S.A. S.p.A. Con Ordinanza n. 32 del 29 dicembre 2016 l'allora Autorità Portuale di Livorno ha conseguentemente reso noto all'Utenza portuale che, a far data dal 1.01.2017, A.S.A. S.p.A. avrebbe effettuato il servizio di fornitura di acqua potabile alle utenze ricomprese nell'ambito portuale di Livorno, a terra ed alle navi, secondo quanto disposto dal disciplinare tecnico allegato alla suddetta ordinanza. ASA non ha ad oggi comunicato le forniture effettuate alle navi e alle aree portuali.

Nei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo non è ancora stato formalizzato il passaggio di competenze al gestore unico del servizio idrico per problemi relativi alla cessione delle infrastrutture di distribuzione e il servizio viene gestito da un apposito concessionario., che nel corso del 2024 ha distribuito 40974 mc di acqua alle navi ad uso potabile.

10 Scarichi idrici

Le sedi degli uffici dell’Autorità di Sistema Portuale sono collegate alla rete fognaria pubblica. Gli scarichi dei servizi igienici del Varco Valessini e Varco Galvani, nel porto di Livorno, recapitano direttamente in mare, previo specifico trattamento autorizzato dalla regione Toscana:

- **Varco Valessini:** Autorizzazione Unica Ambientale, 14357 del 14.09.2018 – scade 13.09.2033
- **Varco Galvani:** Autorizzazione Unica Ambientale, n.14212 del 26.03.2018 – scade 25.03.2033

Gli impianti di trattamento sono soggetti a manutenzione periodica programmata. Il punto di primo soccorso non dà luogo a scarichi idrici, in quanto lo scarico dei servizi igienici avviene in cisterna, dotata di sistema di allarme di livello, che viene periodicamente svuotata, conferendo i reflui come rifiuti ad impianto di trattamento autorizzato.

10.1 Scarichi idrici nelle aree portuali

All'interno dell'area portuale di Livorno, gran parte degli scarichi idrici che derivano da attività industriale site su aree demaniali o su aree private recapitano direttamente su corpi idrici superficiali. All'interno dell'area portuale è presente anche lo scarico dell'intera rete fognaria pubblica del comune di Livorno, che viene recapitata direttamente in mare previa depurazione da parte di impianto dedicato. Nel corso del 2018 è stato raggiunto l'accordo, formalizzato nei primi mesi del 2019, con Comune di Livorno e gestore del servizio idrico integrato

ASA SpA per la realizzazione della rete fognaria portuale nell'ambito del progetto di spostamento del depuratore a servizio della città di Livorno: l'ADSP ha ceduto al Comune un'area adiacente alle aree portuali per la realizzazione del nuovo depuratore, che l'ha ceduta in concessione al gestore vincolandola “alla realizzazione dell'impianto di depurazione a servizio della Città di Livorno e dell'area portuale di Livorno” (Del.C.C. n.32 del 28/2/2019).

Nei porti di Piombino, Portoferraio e, Rio Marina, Cavo e Capraia, le aree portuali sono servite dalla pubblica fognatura.

11 Rifiuti

11.1 Rifiuti prodotti dalle attività svolte da ADSP

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.



Quantitativi rifiuti prodotti dalle sedi AdSP

RIFIUTI PRODOTTI DALLE SEDI DI ASDP-MTS							
Codici CER	Descrizione	2019 (ton)	2020 (ton)	2021 (ton)	2022 (ton)	2023 (ton)	2024 (ton)
080318	Toner e cartucce stampanti esaurite	0,122		0,05	0,05		
160213*	Apparecchiature elettroniche fuori uso pericolose	0,110					0,86
160214	Apparecchiature elettroniche fuori uso	0,000					
160216	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso diversi da quelli di cui alla voce 160115					0,039	0,031
200304	Liquami biologici	21,660	10,220				
160601*	Batterie al piombo	0,000	0,000				
TOTALE		21,892	10,220		0.05	0.039	0,891
Totale Pericolosi		0,110	0,000				
Totale non Pericolosi		21,782	10,220		0.05	0.039	0,891

La diminuzione dei rifiuti prodotti ed in particolare la riduzione del codice 200304, deriva dall'allacciamento alla pubblica fognatura di strutture che producono liquami domestici o assimilabili a domestici, precedentemente dotate di una raccolta dei liquami in cisterna.

Per toner e, in seguito alla fornitura di stampanti “collettive” e a basso impatto ambientale è stato affidato per gran parte al fornitore della macchina che provvede a ritirare il contenitore esaurito di toner nel momento in cui posiziona

il toner carico, per un riutilizzo del contenitore vuoto. Per altri flussi di rifiuti, tra cui la carta, è stato scelto di conferire i rifiuti al gestore del servizio pubblico di raccolta individuato da ATO T. Costa, al fine di garantire che i rifiuti recuperabili fossero correttamente avviati a recupero e che la frazione indifferenziata residua fosse comunque destinata a recupero energetico.

Nel corso del 2024 non sono stati prodotti da parte di AdSP rifiuti derivanti da operazioni svolte in ambito portuale, in quanto tutti i rifiuti prodotti dalle attività di manutenzione delle infrastrutture risultano prodotti dai soggetti affidatari dei lavori e dei servizi di manutenzione. AdSP esercita un controllo su tale attività ponendo specifici requisiti nei bandi di gara per i soggetti che devono svolgere attività di gestione dei rifiuti da cantieri e da servizi e richiedendo evidenza dei formulari di conferimento dei rifiuti.



11.2 Rifiuti raccolti nei porti di competenza

All'interno delle aree comuni gestite dall'Autorità di Sistema Portuale tramite affidamento di servizi specifici ad appaltatori e fornitori, 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 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 dei Porti e del CISP di Piombino

11.2.1 Rifiuti dalla 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 per il Porto di Livorno il servizio è affidato al gestore del servizio integrato per la gestione dei rifiuti urbani individuato da ATO per il Comune di Livorno.

Nelle aree operative pubbliche e nelle banchine pubbliche dei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo il servizio di raccolta dei rifiuti dalle aree portuali e dalle banchine pubbliche è affidato ad un soggetto individuato mediante rituale gara pubblica, che periodicamente rendiconta a questa AdSP quantità e tipologia di rifiuti raccolti.

	CER	Descrizione	2021	2022	2023	2024
Raccolta rifiuti aree a terra piombino	200301	Rifiuti urbani non differenziati	540.461,00	325.095,00	287.500,00	
	200101	Carta e cartone		2.755,00	4.100,00	
	200102	Vetro		2.649,00	15.760,00	
	200139	Plastica		1.003,00	570,00	
	150103	Legno		19.603,00	17.460,00	
	160103	Pneumatici fuori uso				76,00
	160304	Rifiuti inorganici NP				2.798,00
	170203	Plastica				490,00
	170201	Legno				6.760,00
	200303	Spazzamento		17.366,00	18.980,00	
	200304	Fanghi delle fosse settiche	82.955,00	78.806,00	78.806,00	

Raccolta rifiuti aree a terra portoferraio	200301	Rifiuti urbani non differenziati	45.990,00	47.320,00	47.320,00	
	200101	Carta e cartone	110,00		290,00	
	200102	Vetro	840,00	100,00	2.120,00	
	200139	Plastica	80,00	30,00		
		Legno		470,00	590,00	
		Ferro		120,00		
	200304	Fanghi delle fosse settiche	5.700,00			

Raccolta rifiuti aree a terra riomarina/cavo	200301	Rifiuti urbani non differenziati	32.230,00	29.860,00	247.700,00	
	200102	Vetro		90,00	540,00	
	200304	Fanghi delle fosse settiche	5.700,00	6.400,00	3.410,00	

11.2.2 Rifiuti dalla pulizia specchi acquei

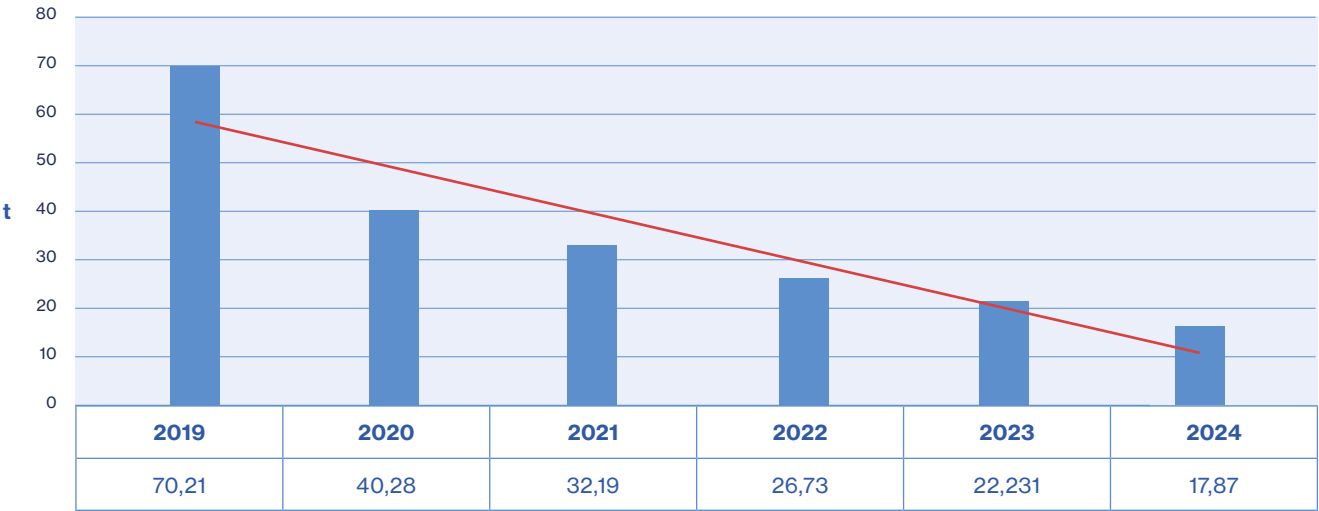
I rifiuti prodotti dall'attività di pulizia degli specchi acquei rientrano nella categoria di rifiuti assimilabili agli urbani. I rifiuti sono prevalentemente costituiti da materiali inorganici trascinati dai torrenti o dal mare durante eventi metereologici intensi. Sono pertanto difficilmente prevedibili, in quanto la qualità e la quantità dipendono principalmente dalle manutenzioni dei corsi d'acqua, effettuate da Consorzi specifici o dalla Regione Toscana.

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

Rifiuti da specchi acquei anni ton

CER	DESCRIZIONE	u.m.	2021	2022	2023	2024
150202*	ass. stracci pericolosi	ton	0,09	0,09		
160304	Rifiuti Inorganici	ton	32,1	26,64	20,02	17,87
170203	(Barca semiaffondata)	ton			0,41	
160213	App. Fuori uso cont. Sost. Per	ton			0,13	
200201	Rifiuti biodegradabili	ton			1,671	
TOTALE	ton	ton	32,19	26,73	22,231	17,87

Rifiuti da pulizia specchi acquei Livorno
Andamento rifiuti raccolti negli specchi acquei



11.2.3 Rifiuti raccolti dalle navi

Questa ADSP ha approvato il Piano di gestione dei rifiuti delle navi di tutti i porti di competenza, disponibile sul sito web istituzionale per la consultazione che tra l'altro dispone che le navi che effettuano servizio di linea tra i porti di Livorno e capraia debbano conferire i loro rifiuti nel porto di Livorno, mentre le navi che effettuano servizio di linea tra il porto di Piombino ed i porti situati all'Isola d'Elba devono conferire i loro rifiuti nel porto di Piombino. Per il porto di Livorno sono vigenti l'Ordinanza n. 25/2018 e le successive modifiche e il servizio è affidato in concessione, previa rituale gara pubblica, a Labromare srl, il cui contratto risulta attualmente prorogato fino a settembre 2024.

Nei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo il servizio è stato affidato in seguito a procedura di gara pubblica alla RTI Nuova Giovanile Cooperativa Sociale e dalla mandante D'Arienzo S.r.l. ed è vigente l'ordinanza n. 25 del 13/09/2023.

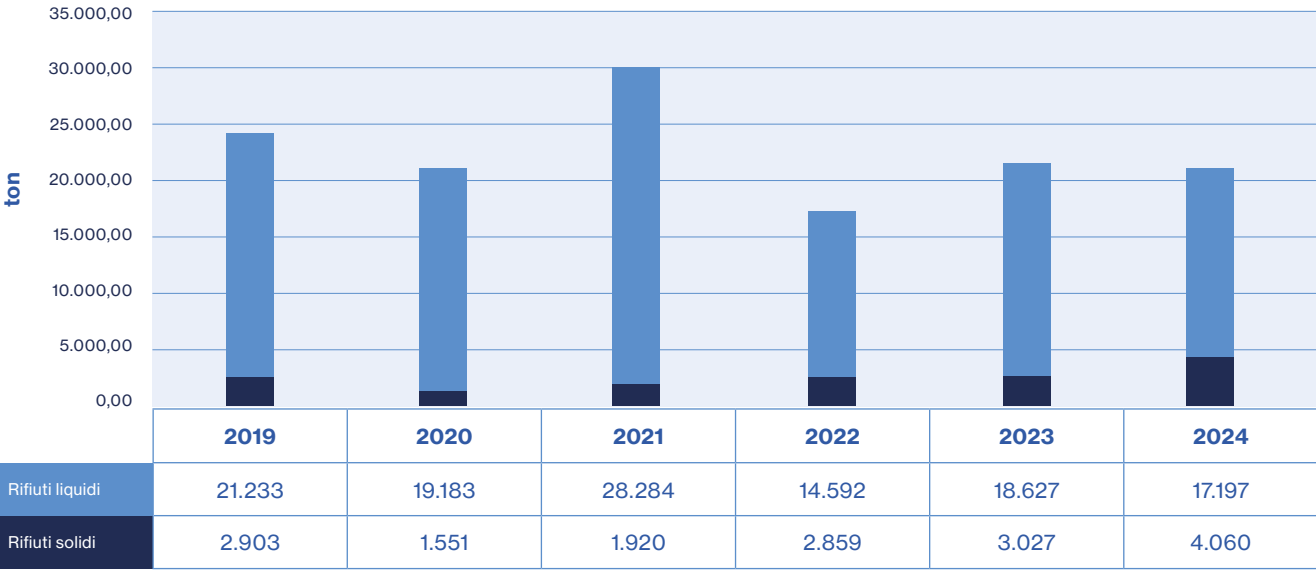
Di seguito sono riportati in tabella alcuni dei rifiuti più rappresentativi per il periodo 2021-2023.

Rifiuti da nave raccolti nel porto di Livorno

CER	DESCRIZIONE	u.m.	2021	2022	2023	2024
200301	R.S.A.U.-IND	ton	1344,737	1924,448	2175,884	2.048,79
	RSAU - diff	ton	147,176	59,286	80,693	66,80
160708	Rifiuti contenenti olio (solidi e liquidi)*	ton	14.006,070	6.551,670	7.718,920	7.392,900
130403	Oli di sentina della navigazione	ton	12.836,36	6.905,14	9.801,09	8.935,93
200304	Fanghi delle fosse settiche (sewage)	ton	966,33	1.038,90	459,68	193,87
	Altri codici	ton	15.735,12	8.405,89	6.203,09	2.619,13
TOTALE RIFIUTI DA NAVE		ton	30.203,90	17.451,28	21.653,49	21.257,42

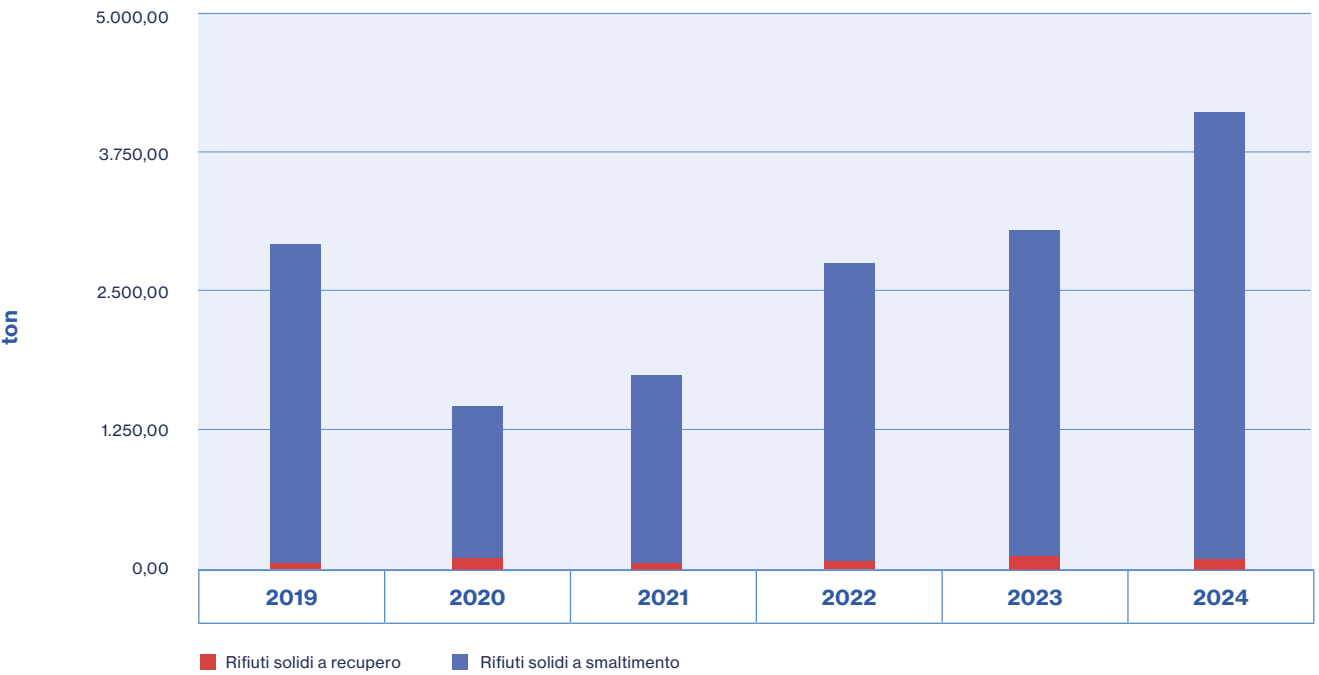
* Riga corretta rispetto alla dichiarazione convalidata, perché diversamente da quanto indicato, il quantitativo riportava solo rifiuti solidi con CER 160708 e non rifiuti liquidi

Rifiuti da nave Livorno
Rifiuti raccolti dalle navi nel porto di Livorno

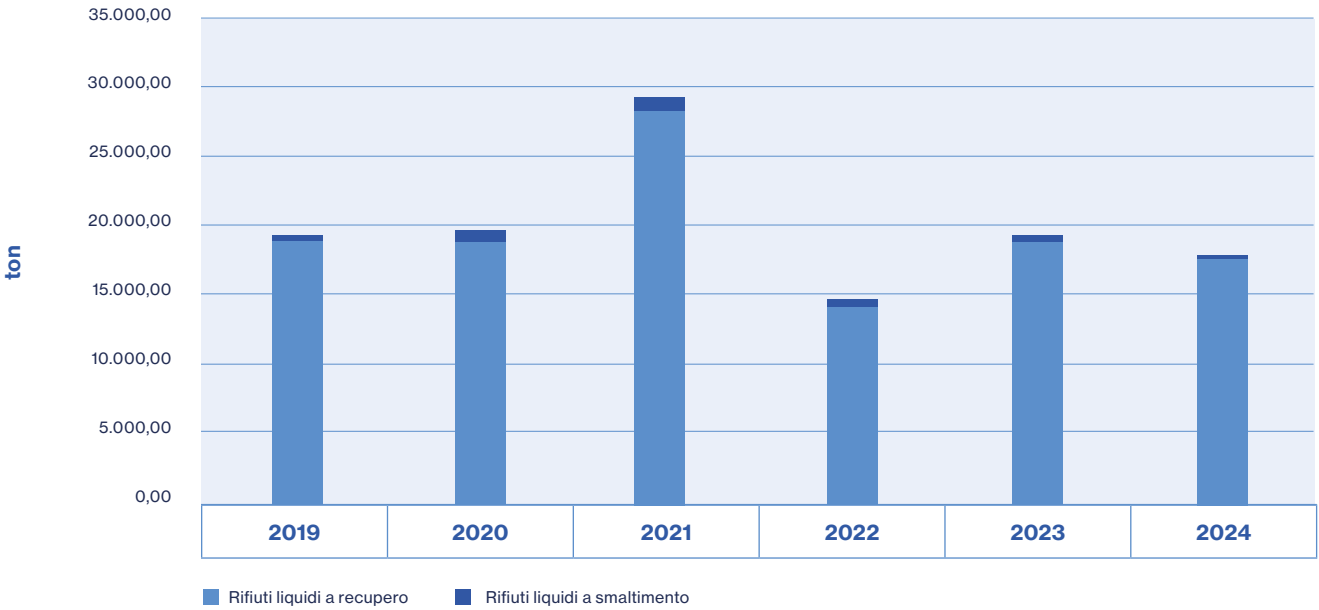


Dal seguente grafico si osserva un leggero incremento nei rifiuti conferiti nel Porto grazie alla ripresa dei traffici.

Destinazione rifiuti solidi da nave (Livorno) Rifiuti da nave – Porto di Livorno - destinati a recupero e/o smaltimento



Destinazione rifiuti liquidi da nave (Livorno) Rifiuti da nave – Porto di Livorno - destinati a recupero e/o smaltimento



Per il porto di Livorno si osserva un incremento nell'ultimo anno per il conferimento di rifiuti solidi mentre i rifiuti liquidi registrano una leggera riduzione dei conferimenti.

Dai grafici sopra riportati relativi ai rifiuti raccolti dalle navi del Porto di Livorno, si osserva come i rifiuti liquidi siano prevalentemente avviati a recupero. In particolare, la quota parte destinata a smaltimento è relativa ai rifiuti da fosse settiche ritirati principalmente da traghetti e navi passeggeri, servizio importante per ridurre l'eventualità di uno scarico a mare di tali liquami da parte delle navi, che sono raccolti e destinati ad un impianto di trattamento biologico. I rifiuti solidi sono invece destinati in gran parte a smaltimento a causa dei rifiuti alimentari provenienti da navi di provenienza extra UE o dalla Sardegna, per i quali è necessario effettuare esclusivamente operazioni di smaltimento, previa sterilizzazione.

Nel porto di piombino si osserva un incremento del quantitativo dei rifiuti conferiti con particolare riferimento ai rifiuti liquidi.

▾ Rifiuti raccolti da navi Porti Piombino, Portoferraio e Rio Marina (mc)

Anno	Acque di sentina	Altri rifiuti oleosi	Acque di scarico	R.s.a.u.	Altri rifiuti	TOTALE
2020	1247,9	465,75	48,9	2.120,94	419,34	4.302,83
2021	1.342,22	668,13	106,00	3614,91	742,40	6.473,66
2022	1.525,00	362,10	36,00	3.285,00	629,40	5.837,50
2023	1.764,72	837,89	1.154,12	3.787,29	839,38	8.383,40
2024	2690,65	904,78	3150,40	3184,95	650,06	10580,8

11.3 Rifiuti prodotti nelle aree portuali

I rifiuti che si generano in area portuale, all'interno delle aree date in concessione sono gestiti direttamente dai concessionari e per questi l'Autorità di Sistema Portuale può solamente intervenire con opere di sensibilizzazione e promozione di buone pratiche di gestione dei rifiuti.

Per i rifiuti prodotti dalle navi merci e navi passeggeri, il servizio di recupero è stato affidato in concessione dall'Autorità di Sistema Portuale tramite gara alle società concessionarie.

L'ADSP-MTS effettua verifiche sul corretto mantenimento ed uso delle isole ecologiche presenti sui porti e monitora eventuali abbandoni di rifiuti, per i quali attiva direttamente su chiamata, come da concessione, le aziende incaricate del servizio gestione rifiuti delle aree portuali.

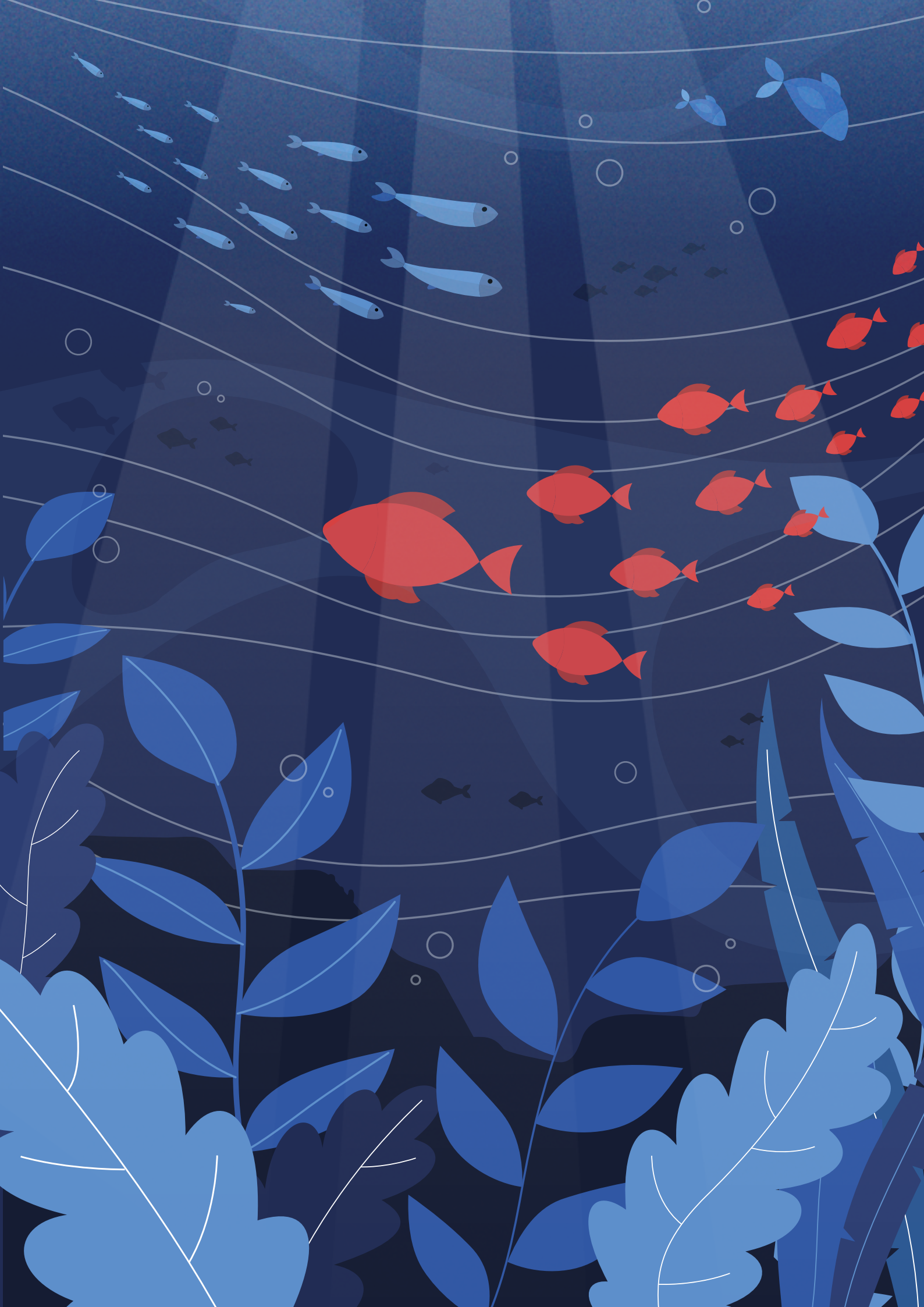
12 **Ambiente marino** 84

13 **Sostanze pericolose**..... 88

14 **Rumore** 89

15 **Suolo e sottosuolo**..... 89

16 **Stato di attuazione
del programma ambientale** 95



12 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.

L'area portuale è caratterizzata sia dall'ambiente idrico superficiale sia dall'ambiente marino costiero. Nell'ambito delle problematiche relative alla qualità degli ambienti marini sono stati definiti vari piani di monitoraggio in collaborazione con ISPRA volti a valutare il grado di contaminazione e l'effettivo rischio ambientale degli specchi acquei di competenza portuale, sia per Livorno che per Piombino.

Al fine di prevenire la contaminazione delle acque superficiali l'ADSP-MTS, sul porto di Livorno da qualche anno coerentemente con la propria politica ambientale, sta attuando interventi migliorativi sulle infrastrutture portuali dotando ogni banchina di nuova realizzazione o sottoposta a manutenzione straordinaria di rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche, da affidare in gestione al concessionario dell'area.

12.1. 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. I sedimenti da dragare vengono preliminarmente sottoposti ad una accurata caratterizzazione chimico-fisica ed ecotossicologica in attuazione al D.M. 173 del 15/07/2016.

Tale attività viene svolta nella fase di redazione del progetto di dragaggio e ne costituisce un'importante fonte di dati, utile a identificare la migliore destinazione dei sedimenti da dragare e a scegliere la migliore tecnologia per l'intervento, anche al fine di minimizzare gli effetti ambientali connessi con l'esecuzione del dragaggio.

La compatibilità ambientale di ciascuna attività di dragaggio viene garantita in fase di esecuzione mediante un'attività di monitoraggio delle acque. Tale monitoraggio prevede l'identificazione di punti di controllo ove vengono effettuati campionamenti prima, durante e successivamente all'attività di dragaggio.

Tali campionamenti per mettono l'effettuazione di analisi chimiche ed ecotossicologiche volte ad assicurare che l'attività di movimentazione dei sedimenti non comporti effetti ambientali significativi esternamente all'area di lavoro e che nella stessa area di intervento si ripristini alla fine dell'intervento almeno lo stato ambientale esistente prima dei lavori.

12.1.1 Area vasche di colmata Livorno

I sedimenti dragati sono stati conferiti all'interno dell'area di colmata del Porto di Livorno. Quest'ultima è costituita da due vasche, appositamente attrezzate, per una superficie complessiva pari a 80 ha, con una capacità di contenimento complessiva pari a circa 4 milioni di metri cubi. La prima vasca di colmata, avente un volume pari alla metà di quello complessivo citato, è oggi esaurita ed è in fase di consolidamento; pertanto, per i conferimenti viene utilizzata la seconda vasca di colmata, la cui realizzazione è stata completata nell'anno 2015.

I fanghi vengono conferiti nelle vasche previa idonea caratterizzazione ed esplicita autorizzazione della Regione Toscana.

Attualmente sono in corso 4 interventi di dragaggio per i quali è stata ottenuta l'autorizzazione regionale al conferimento in vasca dei sedimenti asportati:

Intervento	Autorizzazione regionale ai sensi art. 109 D.Lgs.152/2006	Volume di sedimenti autorizzato per conferimento in vasca di colmata
Dragaggio accosti 10-11-36A-38	Decreto n.10525 del 23/05/23	161.250 mc
Dragaggio accosto 75	Decreto n.10959 del 25/05/23 modificato con Decreto n.13537 del 19/06/24 Decreto n. 1524 del 29/01/25	30.000 mc
Dragaggio accosto 15D	Decreto n.4877 del 12/03/25	30.000 mc
Dragaggio Pontile 13	Decreto n.9018 del 06/05/25	5000 mc

12.1.2 Porto di Piombino

Nell'anno 2024 non sono state svolte attività di dragaggio nel porto di Piombino.

12.1.3 Area vasche di colmata Piombino

Questa amministrazione ha inoltrato al MIT e MiTE con prot. n. 5061 in data 04/02/2021 il progetto relativo agli “Interventi connessi al nuovo PRP – Aree per la logistica/industriale Porto di Piombino - Banchina Ovest della Darsena Nord – I Lotto Funzionale” per la prevista approvazione ai sensi e per gli effetti dell’art. 5-bis, comma 1 della legge 84/94 e ss. mm. e ii. Tale progetto, contenuto nelle previsioni del PRP approvato con DEC VIA 478/12, prevede una serie di interventi tra cui la realizzazione di una vasca di colmata che verrà impermeabilizzata con un pacchetto costituito da un telo di HDPE e sarà in grado di ospitare circa 460.000 m³ di sedimenti contaminati non pericolosi. Il progetto prevede inoltre un dragaggio a quota –18.00 m s.m.m. dei fondali prospicienti la nuova banchina per un volume complessivo pari a circa 165.124 m³ e il reflui-mento dei sedimenti dragati nella nuova vasca di colmata.

A tal fine è stato predisposto un piano di caratterizzazione è stato predisposto in adempimento alle osservazioni formulate dal MiTE con nota prot. n. 72840 del 06 luglio 2021. Alla data odierna il progetto definitivo ha ottenuto il parere positiva del C.S.LL.PP. Nel mese di giugno 2022 è stata svolta la caratterizzazio-ne integrativa sulla base delle indicazioni dell'ISPRA sia nelle aree a mare inte-ressate dalla realizzazione della banchina, della nuova vasca di colmata e delle aree mare interessate dal dragaggio. Questa Amministrazione, a seguito del pa-

rere dell'ARPAT che ha eseguito la validazione delle analisi effettuate, ha inviato al MASE nel mese di ottobre 2023 gli esiti della caratterizzazione integrativa. L'AdSPMTS sta predisponendo il progetto esecutivo della Banchina Ovest del-la darsena Nord in modo tale da poter ottenere il parere da parte del MASE e poter procedere alla realizzazione dell'opera infrastrutturale comprensiva della nuova vasca di colmata dove refluire i sedimenti di dragaggio. L'AdSPMTS ha predisposto il progetto esecutivo della Banchina Ovest della darsena Nord che è stato trasmesso al MIT e MASE per l'espressione dei pareri di competenza ai sensi dell'art. 5 bis della Legge 84/94. L'AdSP-MTS ha ricevuto il parere di approvazione del progetto da parte del MIT sotto il profilo tecnico-economico ed in attesa di ricevere il parere del MASE per ottenere il decreto conclusivo e poter procedere alla realizzazione dell'opera infrastrutturale comprensiva della nuova vasca di colmata dove refluire i sedimenti di dragaggio.

12.2 Biodiversità nell'ambiente marino

Nel corso del 2024, nell’ambito dello Studio Preliminare Ambientale redatto per il progetto di realizzazione delle opere connesse all'ATF del PRP del porto di Rio Marina nell’isola d’Elba (LI) sono stati aggiornati gli studi sulla biodiversità marina e terrestre dell’isola d’Elba.

In particolare, è stato esaminato lo stato delle praterie di posidonia presenti. Le praterie di Posidonia oceanica si sviluppano lungo gran parte del perimetro dell’Isola d’Elba. Le praterie più ampie si trovano all’interno dei 4 golfi principali (Procchio, Campo, Stella e Lacona), caratterizzati da fondi sabbiosi e con pen-denza del substrato dolce, ma anche tra Enfola e Portoferraio, e risultano un po’ più rade in zone con fondo roccioso. Le praterie appaiono generalmente in buone condizioni; solo nelle aree più antropizzate, quali i golfi di Portoferraio e di Porto Azzurro, sono stati rilevati limitati fenomeni di regressione. Nella zona nord-orientale dell’isola d’Elba, nelle adiacenze di Cavo, e presente una prate-ria ampia che si protende verso il largo e presenta un limite inferiore erosivo, a causa dell’elevato idrodinamismo. La prateria versa in buono stato di salute e presenta zone rade molto contenute (Burgassi, 2005). Aree danneggiate sono state rilevate anche nei pressi della zona mineraria di Rio Marina.

A livello faunistico particolare attenzione è stata prestata alla presenza di ceta-pei e di tartarughe marine. Nel mare aperto, più lontano dalla costa vivono, sep-

↳ Tartaruga marina
Caretta caretta –
avvistata alla spiaggia
del Sasso (Rio Marina)

Foto da <https://www.iloveelba.it/2024/07/05/possibile-nidificazione-di-tartaruga-caretta-caretta-a-rio-marina/>



13 Sostanze pericolose

Gli unici aspetti legati alla gestione di sostanze pericolose riguardano, principalmente, in caso di situazioni anomale, l'attività di gestione dei distributori di carburante in concessione nelle aree portuali. Le banchine sulle quali sono collocati i distributori sono dotate di rete di raccolta delle acque meteoriche, grazie agli ultimi interventi effettuati. Durante i lavori inerenti agli "Interventi connessi al nuovo PRP e/o all'APQ del 13.08.2013 e all'APQ del

24.04.2014 per la realizzazione di aree per la Logistica industriale nel porto di Piombino" sono stati realizzati gli impianti di prima pioggia ed effettuata la verifica delle portanti scolanti all'interno della rete di drenaggio dei piazzali e della strada perimetrale per circa 200.000 mq di nuove aree.

14 Rumore

Le fonti di emissioni acustiche in area portuale derivano principalmente:

- Attività industriali
- Attività carico e scarico merci
- Transito navi merci e navi passeggeri

Nel porto di Livorno sono state eseguite campagne di monitoraggio acustico e dagli studi condotti risulta che la principale sorgente di rumore derivante dalle attività svolte nell'area portuale è il traffico veicolare.

15 Suolo e sottosuolo

15.1 Il Sito di Interesse Nazionale e il Sito di Interesse Regionale di Livorno

A seguito del Decreto Ministeriale del 22 maggio 2014 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ridefinì il perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Livorno a terra, con Decreto MATTM n° 133 del 10.08.2021 anche l'area marina antistante il porto di Livorno è stata esclusa dalla perimetrazione del S.I.N. a cui è seguito il Decreto del MITE del 17 novembre 2021 "Ridefinizione del perimetro del Sito di bonifica di Interesse Nazionale di Livorno" in gazzetta GURI il 21.12.2021 n° 302.

Ad oggi quindi il SIN è limitato alle seguenti aree: area della centrale elettrica ENEL ed area della raffineria ENI, come nell'immagine di seguito riportata;



Ai sensi dei suddetti Decreti Ministeriali, per tutte le aree che erano inizialmente ricomprese nella perimetrazione del sito di interesse nazionale di bonifica di Livorno, la Regione Toscana è subentrata al Ministero dell'Ambiente e della Sostenibilità Energetica (allora Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare) nella titolarità dei relativi procedimenti ai sensi dell'art. 242 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Per le aree demaniali a terra ricomprese nel SIR del porto di Livorno, il procedimento ambientale ha avuto, nel corso degli anni, un lungo e complesso iter che non risulta ancora concluso, in quanto l'intera area demaniale portuale era stata suddivisa in sub ambiti le cui rispettive procedure ambientali sono state gestite, dagli Enti competenti, con tempi, modalità e riferimenti normativi differenti. Nell'immagine che segue è evidenziato lo stato delle fasi dei vari procedimenti ambientali.

Pertanto, nel corso delle numerose riunioni tenutesi negli anni 2020 e 2021 con la Regione Toscana e l'ARPAT, è stato congiuntamente individuato un percorso volto a riunire tutte le pratiche ambientali ancora non concluse nell'ambito di un unico procedimento tecnico-amministrativo complessivo.

La proposta metodologica elaborata, che ha adottato tutte le specifiche indicazioni fornite dagli Enti interessati nell'ambito del tavolo tecnico appositamente costituito, è stata approvata con Decreto Dirigenziale della Regione Toscana

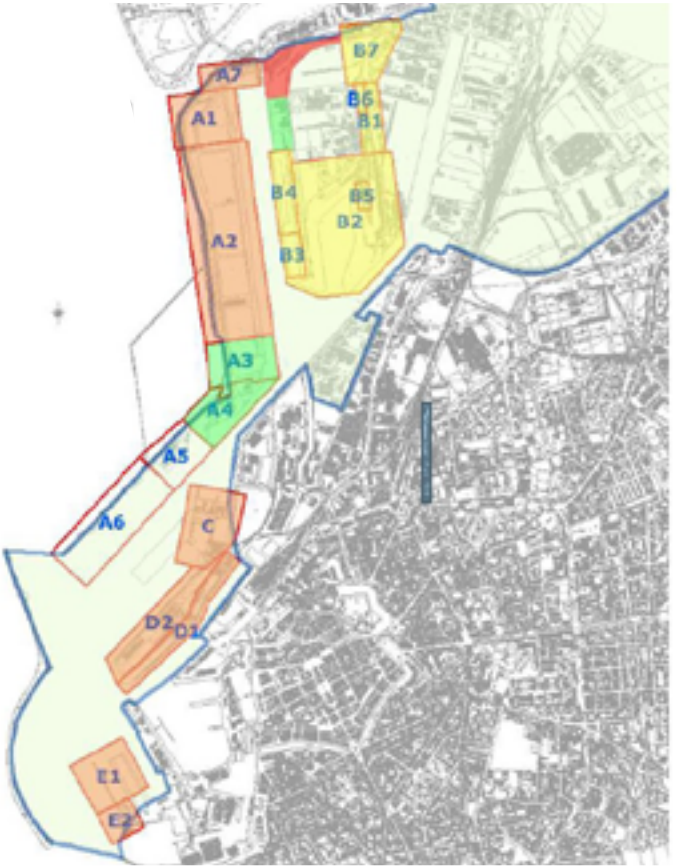
n. 20700 del 19 ottobre 2022 in sede di Conferenza di Servizi, convocata dalla Regione Toscana nella seduta del 28 luglio 2022.

Tale proposta metodologica consiste in due azioni distinte:

1. realizzazione di una nuova rete piezometrica nelle aree demaniali a terra ricomprese nel SIR del porto di Livorno, con contemporanea analisi dei materiali di riporto costituenti i primi metri di sottosuolo;
2. esecuzione di una campagna di monitoraggio di tutte le matrici ambientali (acque piezometriche, acque marine portuali, sedimenti marini portuali, biota) per la durata di un anno.

Per quanto attiene il primo punto, i lavori di realizzazione della rete piezometrica sono stati affidati con Provvedimento segretariale 22 marzo 2023, n. 51; l'esecuzione dei lavori per la realizzazione dei piezometri e delle indagini sui materiali di

- ↳ Stato dei procedimenti ambientali
- Aree restituite agli usi legittimi
- AdR approvata per aspetti sanitari
- AdR non approvata
- MISO





➤ Esecuzione dei sondaggi per la caratterizzazione ambientale delle aree a terra

riporto ha avuto inizio con verbale di consegna siglato in data 3 maggio 2023 e si è conclusa, a regola d'arte, con verbale siglato in data 10 luglio 2023.

Terminata la realizzazione della rete piezometrica, è stato necessario dare attuazione al secondo adempimento previsto nel sopracitato Decreto Dirigenziale della Regione Toscana e procedere, pertanto, ad espletare la procedura di gara per l'affidamento del servizio di monitoraggio di tutte le matrici ambientali (acque piezometriche, acque marine portuali, sedimenti marini portuali, biota) per la durata di un anno.

Con Provvedimento Gare e Contratti n. 239 del 07/06/2024 veniva autorizzato l'espletamento di gara di appalto per l'affidamento del servizio di monitoraggio ambientale su matrici di acque sotterranee, acque marine, mussel watch e sedimenti marini nel porto di Livorno, mediante procedura aperta, ai sensi dell'articolo 71 del Decreto Legislativo n. 36 del 2023.

A seguito dell'esperimento di gara, con Provvedimento Dirigenziale n. 333 del 24/09/2024 è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto.

Infine con verbale di consegna del servizio in data 20 Dicembre 2024 hanno avuto avvio ufficiale le attività previste dal monitoraggio ambientale che si concluderanno entro novembre 2025, con consegna dell'elaborato finale a marzo 2026.

Gli obiettivi finali al termine delle attività saranno:

3. Definire nuovi valori di fondo per le acque sotterranee in area portuale;
4. Definire nuovi obiettivi di qualità per il corpo idrico ricettore costituito dalle acque marine portuali;
5. Verificare eventuali correlazioni tra le cessioni dei materiali di riporto e le contaminazioni delle acque sotterranee.

15.2 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 "Tor-

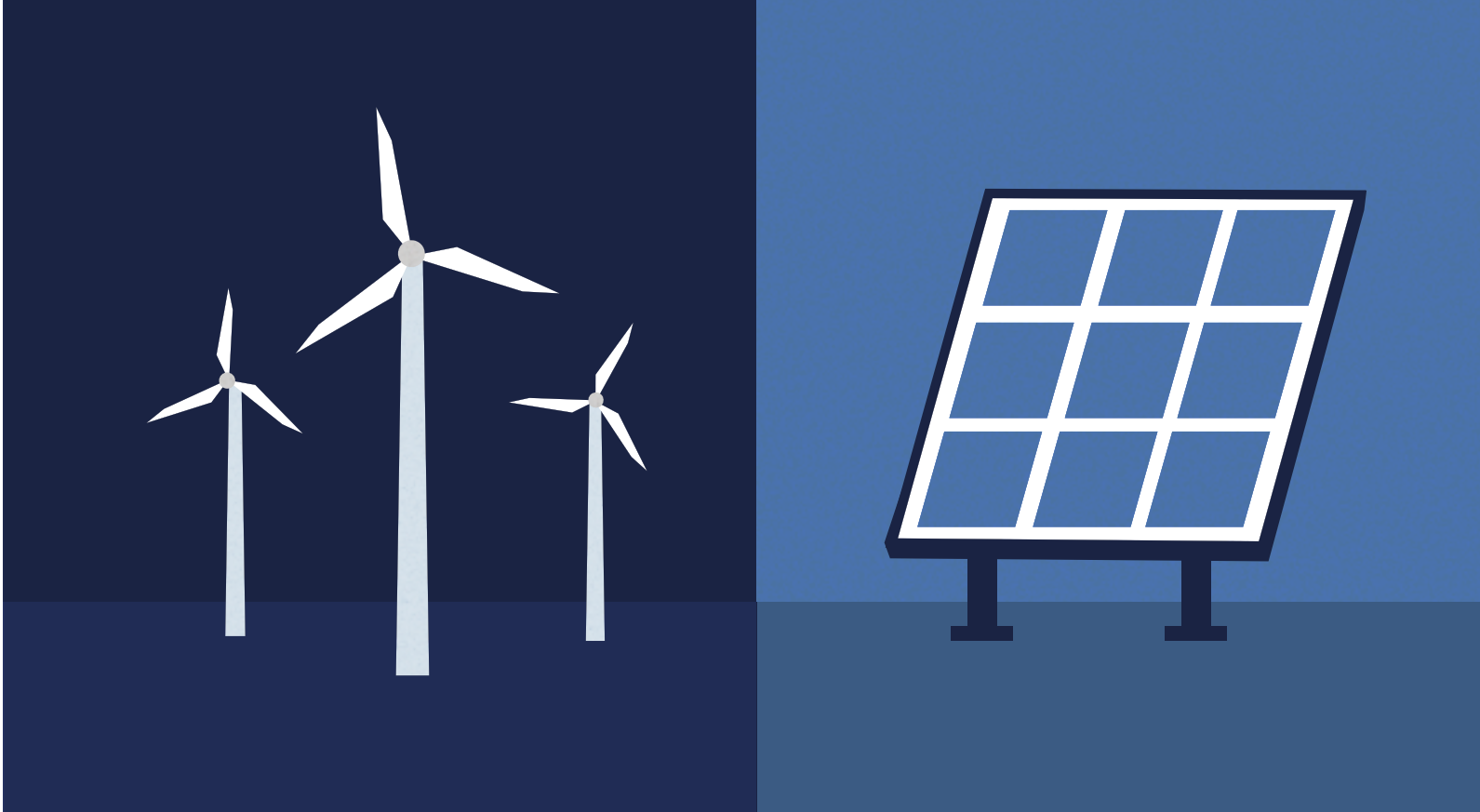
➤ Perimetrazione del SIN di Piombino



re 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.

In relazione agli interventi di bonifica e ai procedimenti attivati per la restituzione agli usi legittimi delle aree a terra comprese nel SIN di Piombino, di competenza di questa AdSP rappresentiamo sinteticamente la situazione attuale:

- Area variante II: L’Analisi del Rischio sito per i suoli e la Valutazione di rischio sanitario-ambientale, comprensiva di tutti i dati e le integrazioni richieste è stata trasmessa al MASE e siamo in attesa del parere ministeriale definitivo per la restituzione delle aree agli usi legittimi dei suoli.
- Area ex-Fintecna: è in corso la redazione della valutazione del rischio sito specifica allo scopo di determinare le Concentrazioni Soglia di Rischio sito-specifiche (CSR ex D.lgs 152/06) per tutti i parametri aventi valori di concentrazione superiori alle CSC, come risultanti dalla caratterizzazione effettuata.
- “Settore demaniale costiero compreso tra la foce fosso vecchia Cornia ed il fiume Cornia”. E’ stata effettuata la caratterizzazione che si è conclusa nel 2023 e allo stato attuale questa AdSP sta concludendo la redazione del progetto di dragaggio aggiornato che verrà trasmesso al MASE per l’approvazione conclusiva ai sensi dell’art. 5 bis della Legge 84/94
- Caratterizzazione vasche di colmata – I stralcio: l’Analisi del Rischio sito specifica per le aree “Vasca grande – III setto” e “Vasca piccola sono stati inviati al MATTM i primi mesi dell’anno 2018, ma siamo tuttora in attesa dell’espressione del parere da parte del MASE per la restituzione delle aree agli usi legittimi.
- Area ex Parchi Minerari_: è stato predisposto, di concerto con i tecnici dell’ARPAT, un “Protocollo analitico per la verifica dei requisiti di cui all’art. 41 della L. 98/2013 nell’area ex Parchi Minerali nel SIN di Piombino” con l’esecuzione dei Test di cessione della matrice materiale di riporto presente nell’area in questione, propedeutico alla redazione dell’analisi di rischio sito - specifica per i suoli. Sulla base dei risultati analitici delle indagini effettuate (concluse nel 2024) è al momento in corso la elaborazione dell’Analisi del rischio con scenario attuale e futuro dell’area “ex Parchi Minerali” che è tuttora in corso di redazione.



16 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’ADSP 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 dei programmi precedenti:

16.1 Stato di attuazione obiettivi da precedenti programmi

STATO DI ATTUAZIONE OBIETTIVI DA PRECEDENTI PROGRAMMI VALORI MASSIMI								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	% Attuazione	Scadenza	Risorse assegnate (€)
18-04	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 attesa della conclusione della VIA	50%	scadenza prorogata a MAR 2026	€ 10.239.553,92
18-06	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	Momentaneamente la procedura di gara per realizzazione opera è posticipata fino a quando non avremo manifestazioni di interesse da parte di nuovi operatori ed imprese	10%	giu-20	€ 1.840.000
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 - il termine dei lavori è slittato al dicembre 2025 per esigenze legate ai requisiti PNRR	60%	dic-25	50.000,00
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	DIPPS	ampliamento banchina utilizzando volumi di vasca di colmata – Progettazione in corso di approvazione al MIT e MASE	IN CORSO –in attesa approvazione MASE - ottenuta apporvazione MIT	50%	dic-26	48.529.487,16
21-04	paesaggio	Acquaticità della Torre del Marzocco nel porto di Livorno	DIL	A. ripristino del bacino d'acqua attorno alla torre del Marzocco	Lavori in corso	70%	dic-23	19.000.000,00
	sicurezza navigazione-competitività porto		DIL	B. resecazione banchina Marzocco				

STATO DI ATTUAZIONE OBIETTIVI DA PRECEDENTI PROGRAMMI VALORI MASSIMI								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	% Attuazione	Scadenza	Risorse assegnate (€)
21-05	gestione risorse energetiche - paesaggio	Progetto di mitigazione ambientale del waterfront e di mitigazione paesaggistica del porto di Piombino con efficientamento energetico	DIPPS	Efficientamento energetico stazione marittima porto di piombino	Procedura di affidamento lavori in corso	50%	Dic-25	€ 8.000.000
				Green Energy Impianto Fotovoltaico Porto di Piombino-Moli	Procedura di affidamento lavori in corso	50%	Dic-25	€ 17.000.000
22-01	Efficientamento energetico	Miglioramento ambientale efficientamento energetico – “Progetto definitivo relativo agli impianti e sistemi per la produzione di energia nel porto di Piombino	DIPPS	Efficientamento energetico	concluso	100%	dic-24	€ 2.700.000,00
22-02	emissioni da navi	Realizzazione degli impianti finalizzati all'elettrificazione delle banchine per i Porti di Livorno, Piombino e Portoferraio	DIPPS	Progettazione definitiva degli impianti finalizzati	concluso a agosto 2023	100%	dic-23	€ 77.500.000,00
			DIPPS	Progettazione esecutiva	OBIETTIVO SOSTITUITO DAGLI OBIETTIVI 2024-11, 2024-12 e 2024-13		dic-24	
			DIPPS	Realizzazione impianti cold ironing			ago-25	
22-03	paesaggio	Restauro e consolidamento della galleria dei fucilieri del Forte di Bocca – Porto di Livorno	DIPPS	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	IN CORSO -Verifica progetto e Predisposizione provvedimento di approvazione del progetto verificato e validato e del relativo Q.E. per gara	50%	dic-23	€ 1.200.000,00
22-04	paesaggio	Restauro e la ricostruzione di una porzione del paramento murario del Fosso Reale, presso gli Scali Olandesi	DIPPS	Restauro di un bene vincolato ai sensi del D.lgs 42/2004	IN CORSO - Verifica progetto e Predisposizione provvedimento di approvazione del progetto verificato e validato e del relativo Q.E. per gara	50%	dic-23	€ 1.028.775,00

Gli obiettivi non ancora conclusi saranno integrati e compresi nel Piano di Miglioramento 2024-2027.

16.2 Programma di miglioramento ambientale 2024-2027

In coerenza con la politica ambientale e nel perseguimento del miglioramento continuo della gestione degli aspetti ambientali al fine di ridurre gli impatti sull'ambiente, per il triennio 2024-2027, sono stati definiti nuovi obiettivi di miglioramento, definiti sulla base della valutazione degli aspetti ambientali, della valutazione dei rischi e delle istanze delle parti interessate.

Di seguito sono riportati i nuovi obiettivi inseriti nel programma di miglioramento del prossimo triennio:

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027							
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Scadenza	Risorse assegnate
2024_01	Consumo risorse – produzione di rifiuti	Miglioramento ambientale e risparmio materiale di cava per realizzazione infrastrutture su porto di Piombino – “VARIANTE AL PROGETTO DEFINITIVO DI DRAGAGGIO AREA “CHIUSA” II E III STRALCIO FUNZIONALE”	DIP	Dragaggio ambientale e realizzazione vasca	Progettazione in corso	dic-25	48.529.487,16 €
2024_02	Consumo risorse – produzione di rifiuti	Miglioramento ambientale - Stipula convenzione con ISPRA per “Deperimetrazione SIN Piombino”	DIP	Miglioramento gestione materiale di dragaggio con individuazione dei nuovi valori di riferimento.	IN CORSO - Stipulata convenzione con ISPRA - in fase di integrazione piano di indagini	giu-25	
2024_03	gestione risorse energetiche	Miglioramento ambientale efficientamento energetico – “Impianto fotovoltaico su pensiline parcheggio sito nel Comune di Piombino”	DIP	Efficientamento energetico	IN CORSO - gara per esecuzione lavori in corso	giu-26	1.274.000,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027							
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Scadenza	Risorse assegnate
2024_04	gestione risorse energetiche - paesaggio	Renewport – transizione verso energia pulita	DSPEI	Installazione di un Microsistema per la produzione e lo stoccaggio di energia elettrica da fonti energetiche verdi in mare	IN CORSO - È in corso la predisposizione della documentazione tecnica finalizzata alla realizzazione dell’opera	giu-26	283.500,00 €
2024_05	gestione risorse energetiche - paesaggio	H2MOVE – sostenere la neutralità climatica della dimensione marittima transfrontaliera	DSPEI	Studio tecnico di fattibilità tecnica amministrativa ed economica relativa ai potenziali usi dell'idrogeno e possibilità di creare una catena mediterranea di fornitura dell' idrogeno	IN CORSO - Sono stati definiti i requisiti di alto livello e le specifiche tecniche di realizzazione della piattaforma.	mar-28	493.370,00 €
2024_06	Monitoraggio aspetti ambientali	Greenbay – implementare un programma di eco certificazione	DSPEI	Sviluppo dell'eco certificazione basata sul port monitoring	IN CORSO - Effettuati tavoli di lavoro per la redazione della norma di certificazione dei porti	dic-27	216.000,00 €
2024_07	Consumo risorse	Evoluzione e consolidamento del SUA su una Piattaforma Unica ADSP-MTS dell'ente in cloud	DZLS	digitalizzazione istanze e permessi di accesso al porto e sviluppo modulo gestione del lavoro portuale	IN CORSO - slittamento del termina in seguito alla inclusione di altre attività e al finanziamento con fondi PNRR	giu-27	550.000,00 €
2024_08	qualità dell'aria	Potenziamento dei servizi digitali offerti all'Autotrasporto dalla ADSP-MTS	DZLS	Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo	IN CORSO - slittamento del termina in seguito alla inclusione di altre attività e al finanziamento con fondi PNRR	gen-25	35.000,00 €
2024_09	qualità dell'aria	Potenziamento dei moduli applicativi presenti sulla piattaforma TPCS	DZLS	Reingegnerizzazione e potenziamento moduli esistenti e Reingegnerizzazione servizi gestione processi nave	IN CORSO - slittamento del termina in seguito alla inclusione di altre attività e al finanziamento con fondi PNRR	giu-26	586.500,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027							
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Scadenza	Risorse assegnate
2024_10	gestione risorse energetiche	Interventi di relamping e sensorizzazione degli impianti di pubblica illuminazione delle aree esterne portuali	DIL_MAN	sostituzione e sensorizzazione dei corpi illuminanti dell'area portuale	IN CORSO	feb-25	682.583,59 €
2024_11	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Realizzazione impianti finalizzati all'elettificazione delle banchine per il porto di Livorno	DIPPS	realizzazione di n. 2 banchine elettrificate sul porto di Livorno	Lavori in corso di esecuzione - cronoprogramma rimodulato con scadenza a marzo 2026	mar-26	55.000.000,00 €
2024_12	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Realizzazione impianti finalizzati all'elettificazione delle banchine per il porto di Piombino	DIPPS	realizzazione di n. 2 banchine elettrificate sul porto di Piombino	Lavori in corso di esecuzione - cronoprogramma rimodulato con scadenza a marzo 2026	mar-26	10.300.000,00 €
2024_13	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Realizzazione impianti finalizzati all'elettificazione delle banchine per il porto di Portoferraio	DIPPS	realizzazione di n. 1 banchina elettrificata sul porto di Portoferraio	Lavori in corso di esecuzione - cronoprogramma rimodulato con scadenza a marzo 2026	mar-26	12.200.000,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027							
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Scadenza	Risorse assegnate
2024_14	qualità delle acque	Monitoraggio ambientale su matrici di acque sotterranee, acque marine, mussel watch e sedimenti mariniporto di Livorno	DSAD	Monitoraggio della durata di un anno per la verifica dello stato qualitativo delle matrici ambientali quali acque sotterranee, acque marine portuali, sedimenti marini e organismi marini (Mussel Watch) nelle aree a terra e a mare del demanio marittimo gestito da AdSP-MTS nel Porto di Livorno	Campagne di monitoraggio previsto per il 2025	dic-25	560.000,00 €
2024_15	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Green cars - Acquisto auto ad alimentazione elettrica e idrogeno per i porti di Livorno e Piombino	DBiFRU	acquisto veicoli ecologici	IN CORSO	set-25	190.000,00 €
2024_16	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Posizionamento colonnine di ricarica elettrica	DIL_MAN	Posizionamento n.8 colonnine ricarica elettrica porti di Livorno, Piombino e Portoferraio	IN CORSO	dic-25	254.000,00 €
2024_17	gestione risorse energetiche - paesggio	Riqualificazion Darsena Vecchia e Scali Cialdini con realizzazione pensile fotovoltaiche	DDL P	realizzazione di due pensiline fotovoltaiche con produzione di circa 38000 kWh/anno in Darsena vecchia e circa 25400 kWh/anno sugli scali Cialdini	IN CORSO	set-25	1.700.000,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027							
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Scadenza	Risorse assegnate
2024_18	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	AGRO LI progetto ferroviario	DIPPS	Ammodernamento e potenziamento delle connessioni ferroviarie dell'area Porto Nuovo	IN CORSO - gara in fase di aggiudicazione	mag-26	5.150.000,00 €
2024_19	gestione risorse energetiche	Fotovoltaico per il porto di Livorno	DIPPS	Realizzazione di un impianto fotovoltaico di potenza pari a 2.653,2 Kwp a terra con struttura di ancoraggio a gabbie	IN CORSO - gara in fase di aggiudicazione	giu-26	€ 4.998.000
2025-01	qualità dell'aria	AIRLABO' - Miglioramento della qualità dell'ARIA nelle aree portuali	DSPEI	Predisposizione modello diffusionale - Realizzazione di sensorizzazione virtuale del Porto di Livorno	Avviato a gennaio 2025 - in corso	dic-26	€ 177.900,00
2025-02	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Clean H2 Shipping – sviluppo di un sistema di idrogeno ecosostenibile, il potenziale delle centrali a idrogeno e il trasporto marittimo a corto raggio	DSPEI	Sviluppare un ecosistema di idrogeno sostenibile	Avviato a gennaio 2025 - in corso	dic-26	162.875,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027							
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	Scadenza	Risorse assegnate
2025-03	qualità dell'aria	Green Med Ports – piattaforma carbon footprint e sistema di certificazione green del porto	DSPEI	Creare un ecosistema marittimo e dei trasporti sostenibile nel mediterraneo, un cluster Greenmedports, sviluppando azioni pilota incentrate su una piattaforma carbon footprint e istituendo un sistema di certificazione green del porto	Avviato a gennaio 2025 - in corso	dic-28	508.000,00 €

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

FAX. +39 0586 249517

Dott.ssa Francesca Mela

Tel. +39 0586 249111

e-mail: f.mela@portaltotirreno.it

Il presente documento è stato redatto in accordo al Regolamento 1221/2009 come modificato dal 1505/2017 e dal Reg. UE/2018/2026 e rappresenta la nuova redazione della Dichiarazione Ambientale per il triennio 2024-2026.

L'Ente si impegna a presentare annualmente l'aggiornamento della presente dichiarazione e a redigerne una nuova nel 2027, presumibilmente con i dati aggiornati al 31.12.2026.

Il presente documento è convalidato dal verificatore ambientale accreditato Certiquality srl, Numero di Accreditamento IT-V-0001

Le informazioni ambientali contenute in questo documento sono state convalidate dal suddetto Ente di Certificazione.