

Dichiarazione ambientale 2026



 **Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale**
Porti di Livorno - Piombino - Portoferraro - 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 2026**
Giugno 2026
Dati aggiornati al 31 dicembre 2025

Progettazione, impaginazione e illustrazioni a cura di:

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

Dichiarazione ambientale 2026



Sommario

1 **La politica ambientale**10

2 **L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il suo contesto**.....13

 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 Attività di promozione e comunicazione 34

 2.6 Pianificazione strategica e territoriale 35

 2.7 Progetti strategici..... 35

 2.7.1 Progetti relativi all'innovazione..... 35

 2.7.2 Progetti relativi alle infrastrutture..... 36

3 **Descrizione del sistema di gestione ambientale** 37

4 **Aspetti ambientali** 40

5 **Energia**..... 44

 5.1 Consumi diretti di energia elettrica..... 44

 5.1.1 Consumi di metano 50

 5.1.2 Consumo di carburanti per veicoli 52

 5.1.3 Consumo complessivo di energia 54

 5.1.4 Mobility manager 55

 5.2 Programmazione energetica per le aree portuali 56

6 **Emissioni in atmosfera** 57

 6.1 Emissioni in atmosfera derivanti dalle attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale 57

 6.2 Emissioni in atmosfera derivanti dalle attività delle aree portuali 58

7 **Sostanze lesive per l'ozono gas ad effetto serra**.....60

8 **Consumo carta** 64

9 Consumo di risorse idriche 66

9.1 Consumo di risorse idriche nelle sedi di ADSP-MTS 66

9.2 Consumo di risorse idriche nelle aree portuali 69

9.3 Distribuzione risorse idriche nei territori di competenza ..71

10 Scarichi idrici 72

10.1 Scarichi idrici nelle aree portuali 72

11 Rifiuti 73

11.1 Rifiuti prodotti dalle attività svolte da ADSP..... 73

11.2 Rifiuti raccolti nei porti di competenza..... 75

11.2.1 Rifiuti dalla pulizia aree comuni 76

11.2.2 Rifiuti dalla pulizia specchi acquei 76

11.2.3 Rifiuti raccolti dalle navi..... 76

11.3 Rifiuti prodotti nelle aree portuali 83

12 Ambiente marino 86

12.1 Biodiversità nell’ambiente marino 87

12.2 Gestione fondali e dragaggi 88

12.2.1 Area vasche di colmata Livorno..... 89

12.2.2 Porto di Piombino..... 90

12.2.3 Area vasche di colmata Piombino 90

13 Sostanze pericolose..... 91

14 Rumore 91

15 Suolo e sottosuolo.....92

15.1 Il Sito di Interesse Nazionale e il Sito di Interesse Regionale di Livorno92

15.2 Il Sito di Interesse Nazionale di Piombino95

16 Stato di attuazione del programma ambientale 97

16.1 Stato di attuazione obiettivi da precedenti programmi...98

16.2 Programma di miglioramento ambientale 2024-2027...100

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 37**



1 La politica ambientale

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, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Capraia, 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, con particolare attenzione in relazione al rilascio di concessioni demaniali;
 - 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 18/06/2026

Il Presidente

Davide Gariglio

2 L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno 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 decreto ministeriale 4 marzo 2021 n. 88 dell'allora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, il Dott. Luciano Guerrieri è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale a far data dal 14 marzo 2021:

A seguito della scadenza in data 14 marzo 2025 del predetto mandato, con decreto ministeriale 2 aprile 2025 n. 71 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il dott. Luciano Guerrieri è stato nominato Commissario straordinario di questo ente per il tempo necessario alla nomina del nuovo Presidente. Con decreto ministeriale 11 giugno 2025, n. 138 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Avv. Davide Gariglio è stato nominato dal 14 giugno 2025 Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Con decreto ministeriale 12 novembre 2025, n. 286 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'Avv. Davide Gariglio è stato nominato Presidente di questa Autorità per la durata di un quadriennio a decorrere dalla data della notifica del decreto avvenuta il 12 novembre 2025. La nomina del nuovo Segretario Generale, Comandante Pierpaolo Danieli, è stata approvata nel Comitato di gestione con Delibera n.1 del 28 aprile 2026. 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:

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
Area portuale di Rio Marina	Rio Marina	Calata dei Voltoni
Pontile di Cavo	Cavo	Pontile di Cavo

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

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

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

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

- 84.13: “Attività dell’amministrazione pubblica rivolta alla regolamentazione di attività di carattere economico”
- 85: “Istruzione”.

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

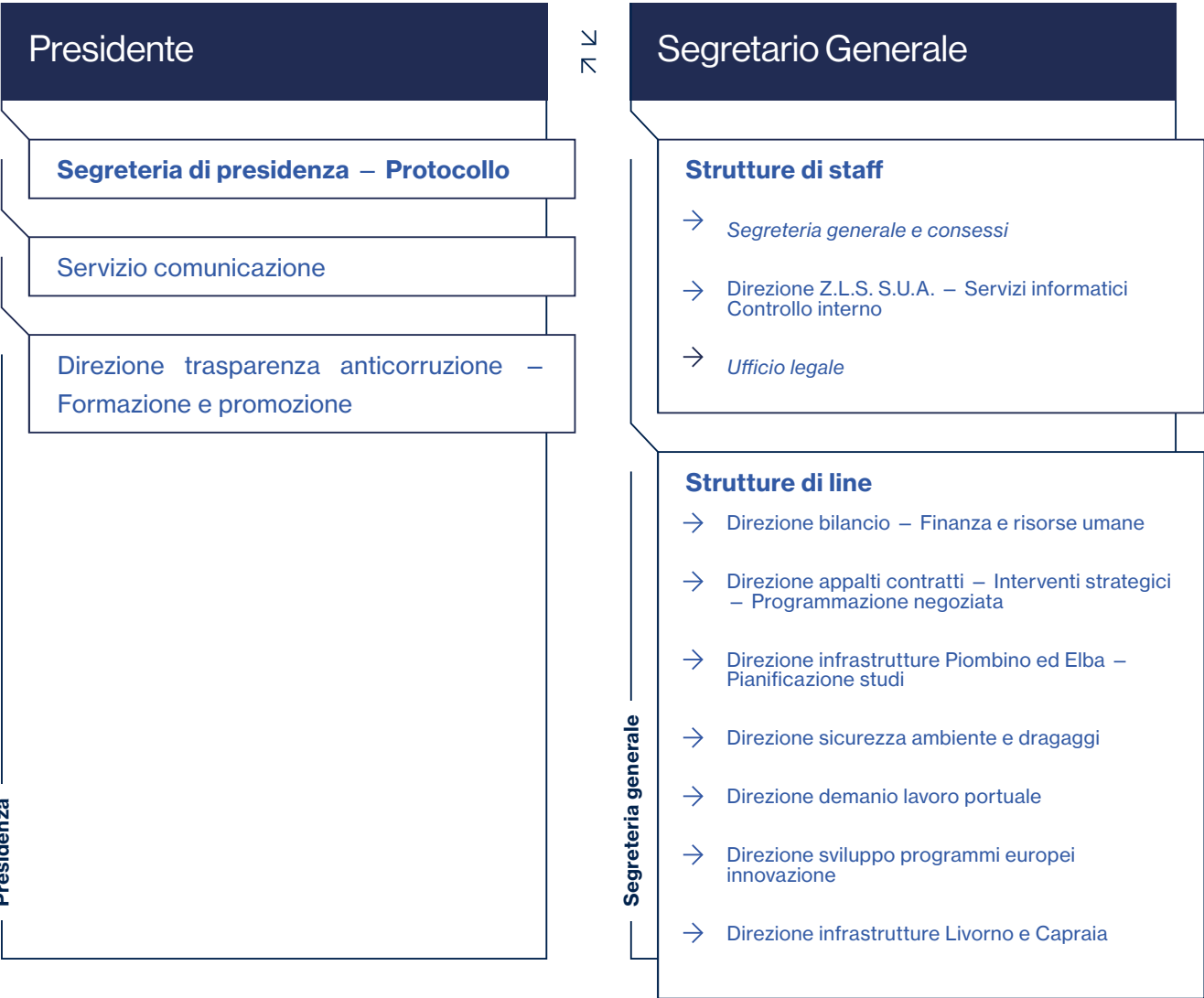
PARTE INTERESSATA RILEVANTE		BISOGNI ED ASPETTATIVE RILEVANTI
Comitato di gestione	Il Comitato di gestione è composto da rappresentanti dell'Ente, da rappresentanti della regione, dei Comuni, dal direttore marittimo e da un rappresentante dell'autorità marittima competente e un rappresentante di ciascun 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 2025, 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:



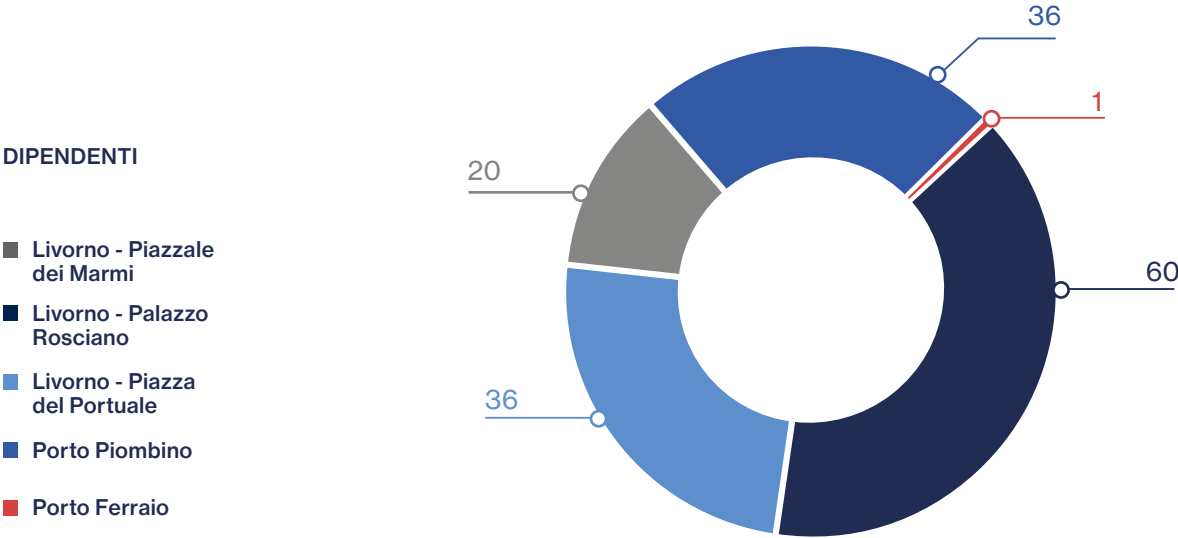
L'organigramma nominativo dell'ente è disponibile sul sito istituzionale alla pagina ORGANIGRAMMA. (<https://portaleservizi.portaltotirreno.it/openweb/trasparenza/organigramma.php?&CSRF=cd8c473f2906cb6425f6327f6fef5c6a>)

Alla data del 31.12.2025, secondo lo schema seguente, l'organico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno settentrionale è composto da n. 149 dipendenti. Dei dipendenti in organico, n. 112 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 4 addetti con rapporto di lavoro non dipendente (contratto con agenzia lavoro interinale), 1 dei quali presso la sede di Palazzo Rosciano, 1 presso la sede di Piazza del Portuale e 2 presso la sede di Piazzale dei Marmi.

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.

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.I.S. S.U.A. SERVIZI INFORMATICI CONTROLLO INTERNO	1	2	6	9
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	13	18
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	2	2
AREA SEGRETERIA PRESIDENZA E PROTOCOLLO	0	1	7	8
SERVIZIO SEGRETERIA GENERALE E CONSESSI	0	0	4	4
UFFICIO LEGALE	0	3	1	4
TOTALI	9	32	107	149

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 Z.L.S., S.U.A, Servizi informatici e Controllo Interno (DZLS)

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 Elba - 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 Elba, pianificazione e studi

↳ 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



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 L’approdo di Cavo

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

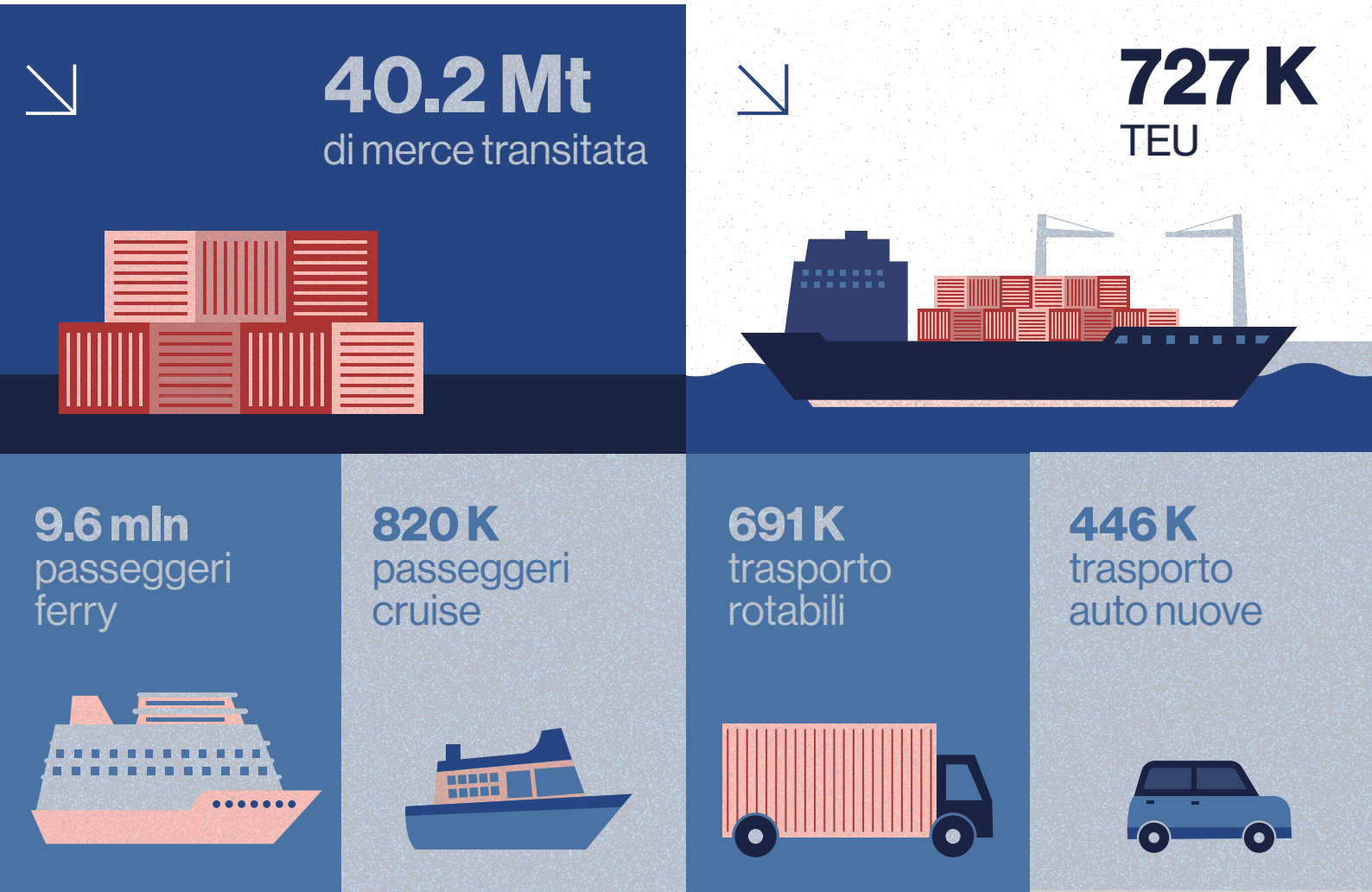
Da sinistra a destra:
Il Porto di Capraia,
il Porto di Cavo

2.4 I traffici

L’AdSP MTS ha chiuso il 2025 con oltre 40 milioni di tonnellate di merce movimentate e segni più davanti a quasi tutte le principali tipologie di traffico. Nel 2025 le merci movimentate da Livorno, Piombino e dai porti elbani sono complessivamente aumentate del 2,5% sull’anno precedente con dati di consuntivo in positivo per tutti i porti (Livorno +1,8%, Piombino +4,4%, porti elbani +4,9%). Quasi 10,5 milioni di passeggeri (traghetti e crociere), oltre 726 mila TEU, circa 700 mila rotabili sbarcati/imbarcati e 29.880 scali navi costituiscono gli altri numeri che fotografano il buon stato di salute del traffico portuale dei porti della AdSP MTS. Dall’analisi per singoli porti emerge poi che Livorno registrando un traffico complessivo di 29,9 milioni di tonnellate (rappresenta il 74% del traffico della AdSP MTS) ha ottenuto un buon +1,8% sul 2024 grazie al positivo andamento del traffico containerizzato (+12,7%), del traffico rotabile (+1%) e della movimentazione delle rinfuse solide (+4,1%). In calo invece le rinfuse liquide

PORTO DI LIVORNO	2024	2025	2025/2024
Traffico totale (ton)	29.419.088	29.956.893	1,8%
Rinfuse liquide	4.744.349	4.316.6420	-9,0%
Rinfuse solide	601.347	625.712	4,1%
Contenitori	7.090.478	7.988.638	12,7%
Ro-Ro	14.928.649	15.081.829	1,0%
Altro	2.054.265	1.944.072	-5,4%
N° navi	5.943	5.843	-1,7%
TSL	224.385.530	227.323.308	1,3%
N° contenitori TEU movimentati	663.622	726.668	9,5%
Passeggeri	4.173.347	4.093.731	-1,9%
Traghetti	3.309.214	3.315.363	0,2%
Crociere	864.135	778.368	-9,9%
Ro-Ro (unità)	485.190	498.467	2,7%
Veicoli commerciali (unità)	498.948	446.235	-10,6%

(-9%) che, a seguito della riconversione della raffineria ENI in bioraffineria ha drasticamente ridotto i quantitativi di greggio in sbarco (dal 2019 al 2025 siamo passati da oltre 4 milioni a 600 mila tonnellate movimentate) e della merce in break-bulk (-5,4%) a causa della flessione registrata dai prodotti forestali. Decisamente positivo il risultato relativo al traffico container, in crescita del 9,5% sul 2024 con una movimentazione complessiva di oltre 726 mila TEU. Da evidenziare che l'incremento registrato dai contenitori ha interessato sia lo sbarco (+9%) che l'imbarco (+10%), sia i contenitori pieni (+6,4%) che i contenitori vuoti (+7,9%). Positiva anche la performance del traffico rotabile che ha chiuso il 2025 con un +2,7% sul 2024 raggiungendo quasi i 500 mila mezzi (guidati e s/r) movimentati. Tra le altre categorie merceologiche, in flessione è risultato il traffico di auto nuove che attestandosi a 446.235 unità sbarcate/imbarcate ha registrato un decremento del 10,6% sull'anno precedente in conseguenza della profonda crisi strutturale del settore automotive ed i prodotti forestali in break-bulk che hanno totalizzato 1,8 milioni di ton e sono risultati in calo del 5,4%. Per il settore passeggeri, da sottolineare invece il nuovo record



storico raggiunto dallo scalo nel settore dei traghetti con 3.315.363 passeggeri sbarcati/imbarcati (+0,2% sul 2024) mentre il settore delle crociere nonostante l'aumento del numero di scali, 369 nel 2025 contro i 356 del 2024, ha fatto registrare un calo dei crocieristi del 9,9% attestandosi a 778.368 unità. Per lo scalo di Livorno positiva anche la performance del traffico ferroviario sia come treni terminalizzati che come carri movimentati. Il 2025 si è chiuso con una crescita del numero di treni rispetto al 2024 sia per il comprensorio che per lo scalo di Livorno, rispettivamente del 9,5% per il primo con 3.534 treni in arrivo/partenza e del 2,9% per il porto con 2.872 treni.

Per quanto riguarda Piombino, il porto ha movimentato nel 2025 7,1 mln di tonnellate di merce, il 4,4% in più sul 2024. In aumento i mezzi rotabili (+2,3%, a 97 mila unità) mentre i passeggeri dei traghetti sono diminuiti del 4,2% con 3,2 milioni di unità così come i veicoli privati al seguito (-1,9% pari a 994.464 unità). In aumento, invece, i crocieristi (ne sono transitati quasi 21mila nel 2025, il 23,6% in più su base annuale) a seguito dell'aumento del numero degli scali (13 navi da crociera nel 2025 contro le 9 del 2024). I porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno movimentato 3,1 mln di tonnellate di merce, con un incremento del 4,9% sul 2024. Complessivamente, sono stati movimentati 95.579 mezzi rotabili, il 2,4% in più rispetto alle 93.340 unità del 2024. I passeggeri transitati dalle banchine degli scali portuali insulari sono stati 3,12 mln, l'1,9% in meno sul 2024, mentre i crocieristi sono stati 20.813, il 12,1% in meno rispetto ai 23.673 del 2024.

↳ Dati numerici traffici passeggeri

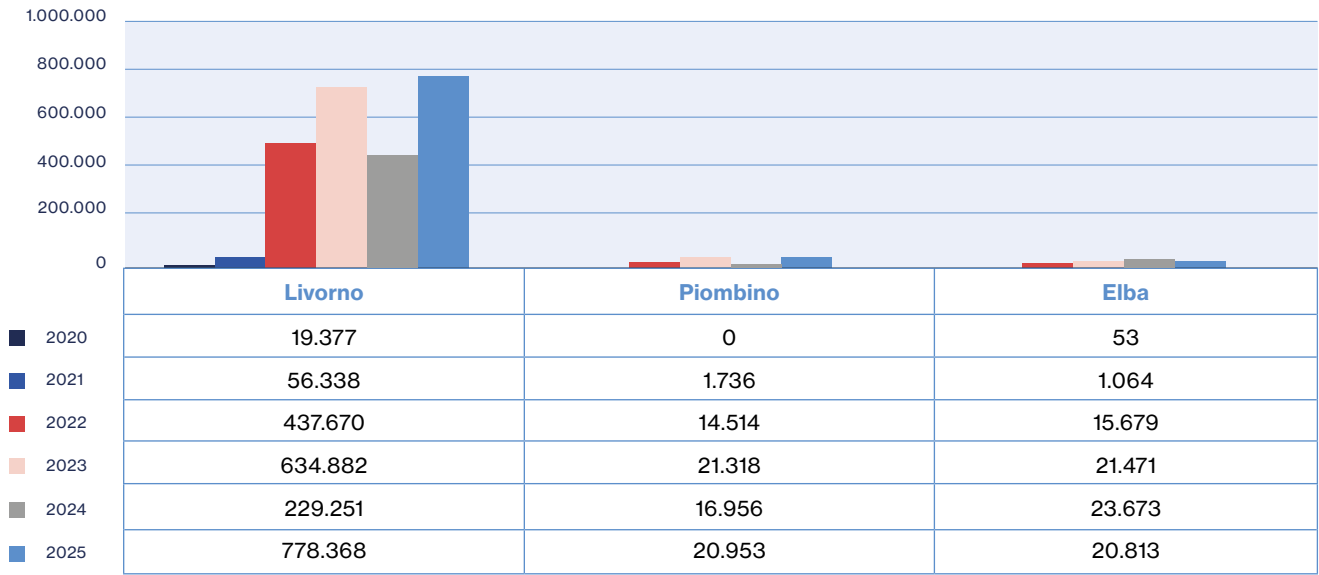
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	DIFFERENZA 2025-2024	DIFFERENZA % 2025-2024
Passeggeri traghetti	5.921.630	7.797.791	9.003.491	9.559.266	9.842.994	9.649.265	-2.777.069	-29,1%
Passeggeri crociere	19.430	59.138	467.863	677.671	904.762	820.134	-407.791	-60,2%
Navi crociera	12	70	355	391	457	467	-223	-57,0%

↳ Traffico navale generale ADSP-MTS

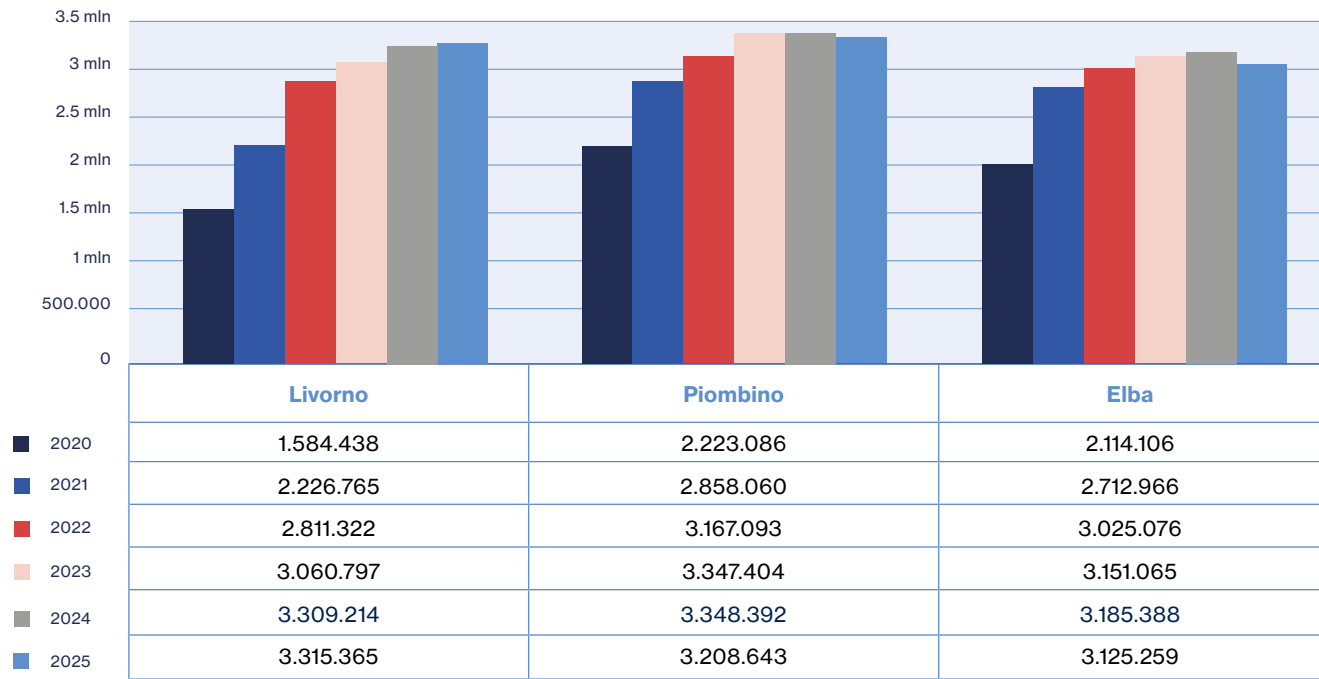
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	DIFFERENZA 2024-2023 (t/TEU/m)	DIFFERENZA % 2025-2024
Traffico globale (ton)	37.657.055	41.295.482	39.118.620	38.587.313	39.246.385	40.234.820	988.435	2,5%
Merce in contenitore (ton)	8.306.073	8.750.492	7.789.718	6.909.310	7.090.808	7.989.083	898.275	12,7%
Merce in colli (ton)	1.726.799	1.894.387	2.271.105	1.914.969	2.055.046	1.948.118	-106.928	-5,2%
Ro Ro(ton)	18.380.341	21.130.900	20.789.065	20.977.789	20.980.244	21.375.558	395.314	1,9%
Rinfuse liquide(ton)	7.047.012	7.412.153	6.409.230	7.155.883	7.528.053	7.371.675	-156.378	-2,1%
Rinfuse solide (ton)	2.196.830	2.107.550	1.859.502	1.629.362	1.592.234	1.550.386	-41.848	-2,6%
Contenitori in TEU¹ trasbordi inclusi	716.233	791.356	751.872	669.483	663.680	726.739	63.059	9,5%
Traffico ro ro (n. mezzi movimentati)	620.441	672.952	649.963	637.437	673.369	691.106	17.737	2,6%
Numero navi in generale	27.265	32.747	35.540	36.372	33.692	30.138	-3.554	-10,5%

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



↳ Andamento traffico passeggeri traghetti





2.5 Attività di promozione e comunicazione

Nel corso del 2025 si è tenuta a Livorno la manifestazione Blu Livorno - Biennale del mare, promossa dal Comune di Livorno, alla quale questa ADSP ha partecipato con interventi divulgativi su vari aspetti delle attività portuali, tra le quali le attività di disinquinamento e pulizia degli specchi acquei, i monitoraggi effettuati sull'ambiente marino, le prospettive di sviluppo degli scali portuali in un'ottica di logistica sostenibile e le attività in corso per la realizzazione della elettrificazione delle banchine su Piombino, Portoferraio e Livorno.

Inoltre, come ogni anno, nel 2025 si è tenuta la XVIII edizione della manifestazione Porto Aperto, coordinata da questa ADSP, volta a far conoscere la complessità del Sistema Portuale, stimolando un'operazione di partecipazione e apertura dei porti ricompresi al suo interno (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia). Punto focale del progetto è la conoscenza diretta delle realtà portuali, con un programma di attività che prevede numerose visite guidate alle infrastrutture dei porti (visite di terminal specifici, della Capitaneria di Porto, dell'Agenzia delle Dogane, dell'Interporto Toscano "A. Vespucci" di Guasticce, del cantiere Benetti, ecc.). Tra settembre ed ottobre 2025, in concomitanza con Porto Aperto si è tenuta l'evento Italian Port Days, coordinato da Assoporti, a cui ADSP MTS è associato. In entrambi questi eventi viene dato ampio spazio alla didattica ed al coinvolgimento delle scuole locali, alla integrazione dei porti con i territori, non solo dal punto di vista economico e logistico ma anche culturale e ambientale. Sempre nell'ambito di Porto Aperto si svolge la manifestazione Navi di Maggio che offre la possibilità di visitare le imbarcazioni ed i mezzi operativi delle istituzioni e dei soggetti coinvolti nelle attività di salvaguardia dell'ambiente marittimo e costiero ormeggiate presso il Porto Mediceo.

2.6 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 dell'ente: [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](#)
- 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](#)

2.7 Progetti strategici

2.7.1 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 porti, l'utilizzo efficiente delle risorse energetiche disponibili e ridurre oltre che controllare le emissioni in atmosfera dovute alle navi

2.7.2 Progetti relativi alle infrastrutture

L'AdSP-MTS ha elaborato un Piano di Interventi diretti attualmente riferiti ad una programmazione triennale 2026-2028 pari a circa

353.138.133 € di investimenti*

*dato estratto da Programma Triennale delle Opere 2026 – 2028 In Bilancio di Previsione Esercizio Finanziario 2026

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 delle opere per l'anno 2026, allegato al Bilancio di previsione 2026, prevede 22.219.660 € di investimenti.

Le principali linee di sviluppo ed investimento dell'ADSP sono

1. Il 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 Nuova Viabilità di Cintura del Porto di Livorno e la realizzazione della nuova viabilità di collegamento diretto del porto di Piombino (prolungamento SS398 fino al porto).

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 stata conseguita la certificazione a marzo 2025.

4

Aspetti ambientali

40

5

Energia.....

44

6

Emissioni in atmosfera

57

7

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

60



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
Produzione di rifiuti pericolosi e non pericolosi	Rifiuti da Attività industriali su aree demaniali	Porto di Livorno Porto di Piombino	4	8

SIGNIFICATIVITÀ DEGLI ASPETTI AMBIENTALI			VALORI MASSIMI	
A.A.	Attività	Sede	Valore (N)	Valore (A/E)
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

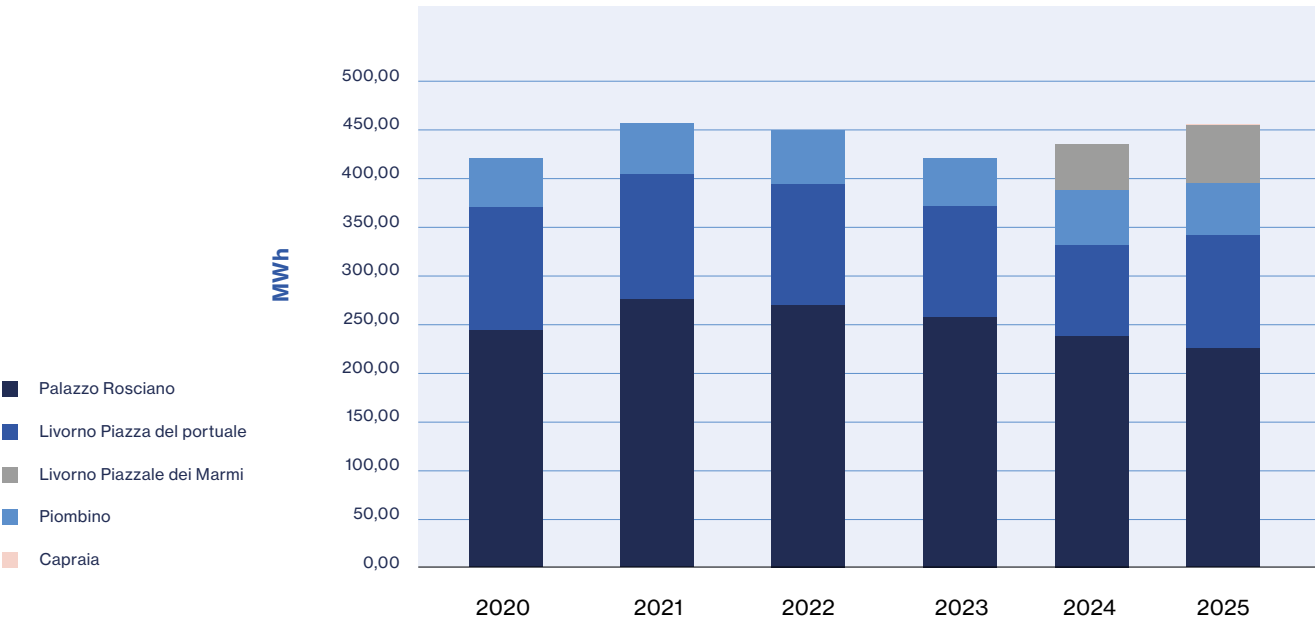
Fonte	Utilizzo
Energia elettrica (tutte)	Alimentazione sistemi di illuminazione, condizionamento, impianti sollevamento e apparecchiature uffici
Metano (P. Rosciano, sede porto Livorno e sede porto Piombino)	impianti termici ad uso civile
Gasolio (P. Rosciano, sede porto Livorno e sede porto Piombino)	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 31.12.2025 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 i consumi sono imputati totalmente alla illuminazione pubblica in quanto il consumo della sala d'attesa è marginale e compreso nel consumo del contatore complessivo (che alimenta sia l'illuminazione pubblica sia la sala di attesa).

Totale consumi E.E sedi APL



Consumi energia elettrica delle sedi

SEDE	u.m.	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Palazzo Rosciano	MWh	245,22	275,73	269,36	256,42	235,50	227,67
Sede Porto di Livorno	MWh	123,47	127,40	127,50	112,61	103,67	113,88
Livorno - Piazzale dei Marmi	MWh	0,00	0,00	0,00	0,00	51,27	62,51
Capraia	MWh	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Piombino	MWh	49,91	51,42	50,96	49,82	48,36	48,04
Totale consumo e.e. sedi	MWh	418,60	454,55	447,82	418,85	438,79	452,20

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

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.	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Fortezza Vecchia Livorno	MWh	0,00	105,05	124,43	105,42	72,18	78,51
CISP - Piombino	MWh	504,90	552,77	510,31	521,86	578,30	533,15
Parcheggi-aree esterne Piombino	MWh	166,82	162,12	165,45	167,44	163,26	150,92
Altre aree comuni Piombino	MWh	7,46	5,33	4,54	3,94	5,68	4,5
Servizi Portoferraio	MWh	30,56	48,30	59,83	56,75	50,42	48,97
Servizi Rio Marina	MWh	20,18	16,95	19,57	18,78	16,74	16,55
TOTALE	MWh	729,92	890,53	884,13	874,20	886,58	935,36

Consumo E.E. Illuminazione pubblica strade e banchine



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

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



Osservando i dati relativi ai consumi specifici si osserva un importante incremento per la sede di Piombino, dovuto alla maggiore affluenza e permanenza di passeggeri presso la stazione marittima. Sono in corso la modifica dell'impianto elettrico e la modifica dell'impianto termoidraulico per ridurre i consumi di energia grazie all'efficientamento degli impianti e alla installazione di solare termico e fotovoltaico. A Palazzo Rosciano, nonostante l'installazione di un impianto termico per il condizionamento estivo ed invernale dell'edificio, alimentato ad energia elettrica, si registra una riduzione dei consumi.

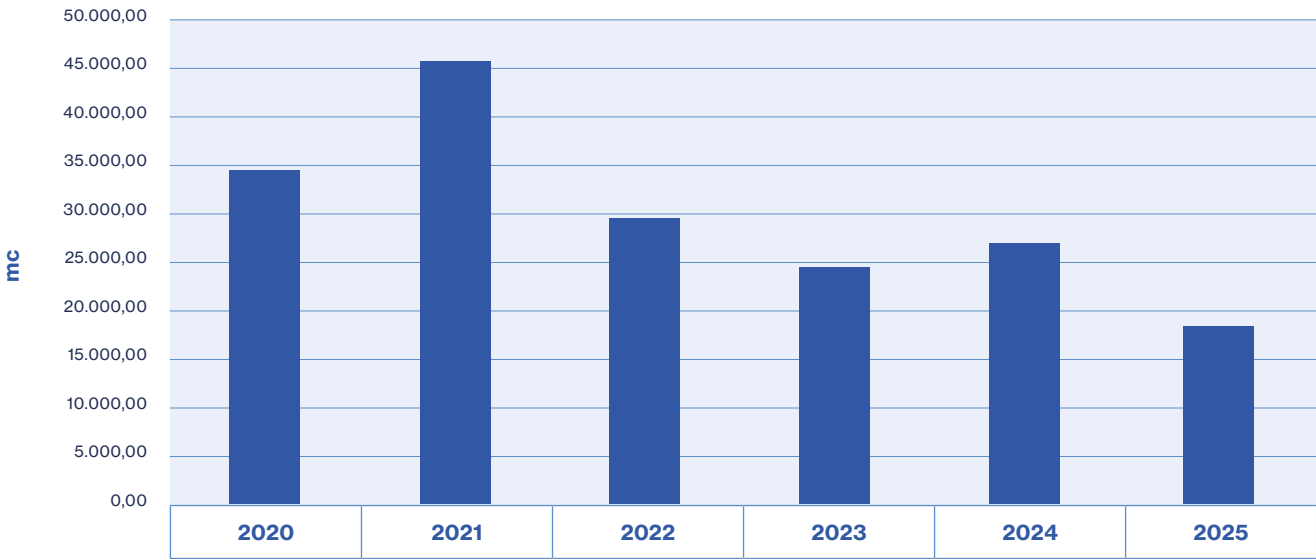
- In relazione alla BEMP (migliori pratiche di gestione ambientale) di cui alla Decisione UE/2019/61 l'ente ha avviato
- per tutte le sedi, con eccezione di Capraia (sede in affitto): Monitoraggio costante dei dati sul consumo energetico

per la sede di Piombino e per adiacente stazione marittima: progetto di efficientamento energetico.

5.1.1 Consumi di metano

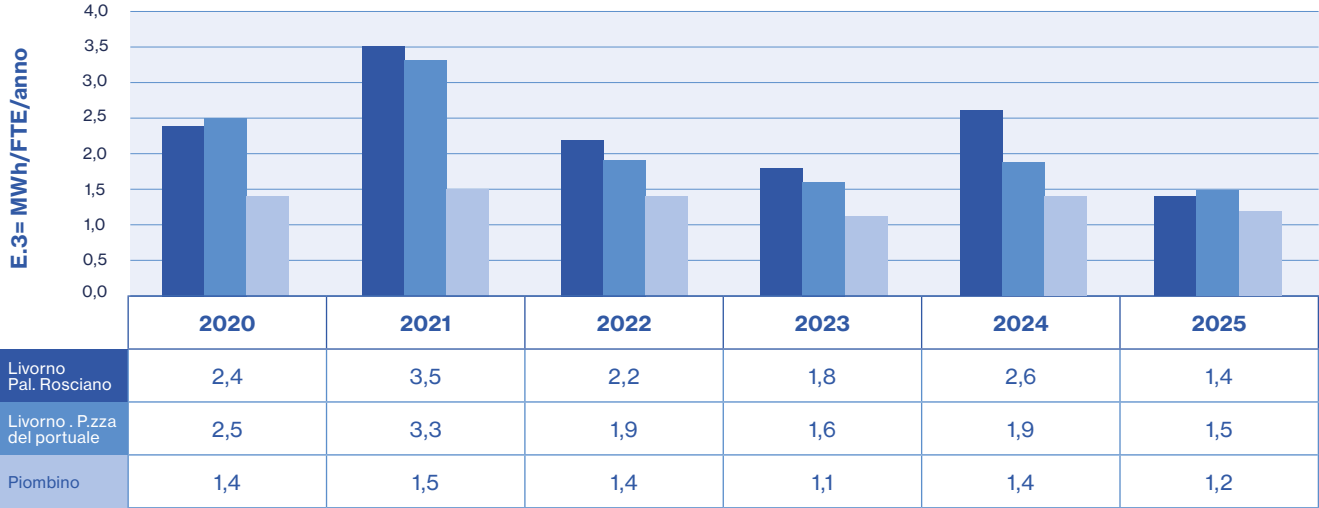
Il consumo di metano per le attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale di seguito ri-

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

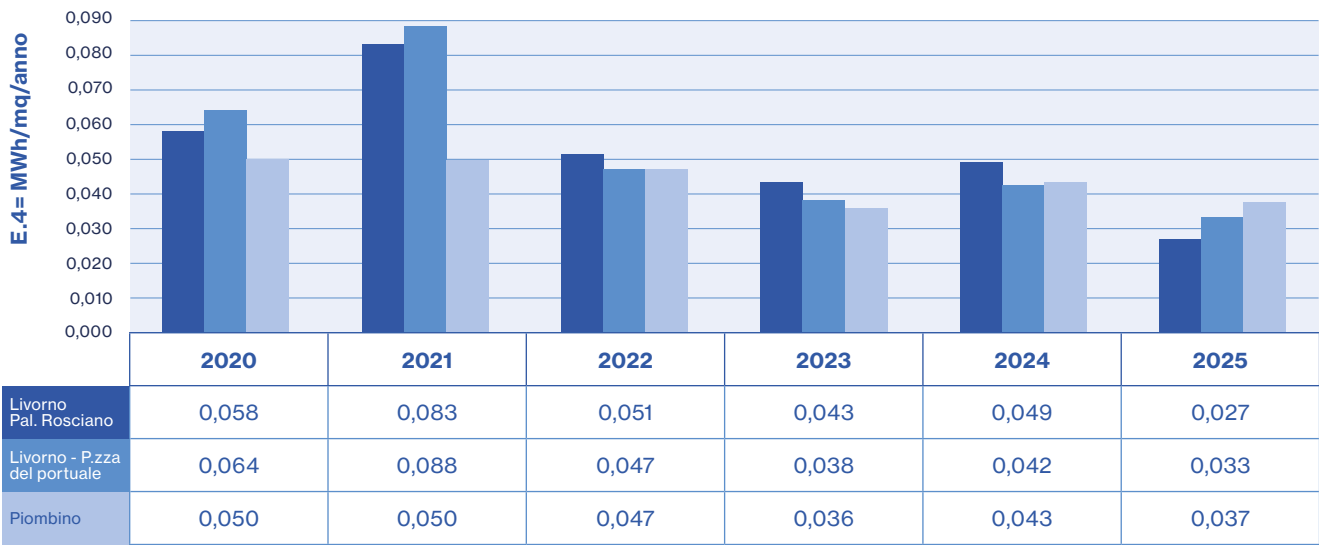


portato è relativo alle Centrali termiche per il riscaldamento stagionale delle sedi di Livorno e Piombino, mentre per la sede di Capraia e per l'isola d'Elba non c'è consumo di metano. Tutte le sedi di Livorno e Piombino dell'Autorità di Sistema Portuale vengono servite direttamente da metanodotto pubblico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

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



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



Gli interventi effettuati, relativi all'efficientamento energetico hanno portato ad una consistente riduzione dei consumi. In particolare, i consumi di palazzo Rosciano, oggetto del principale intervento di efficientamento sono stati ridotti del 44% e saranno azzerati nel corso del 2026, in quanto gli impianti termici installati non utilizzano gas per l'alimentazione ma esclusivamente energia elettrica, anche per la produzione di acqua calda sanitaria.

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

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 2025 si è rinnovato con l'acquisto di tre veicoli elettrici e con la rottamazione di tre veicoli a benzina/metano (immatricolati nel 2008).

Ad oggi nel parco auto di questa AdSP sono presenti 19 veicoli Euro 6 e una sola vettura Euro 5B del 2012.

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 i consumi per km percorso.

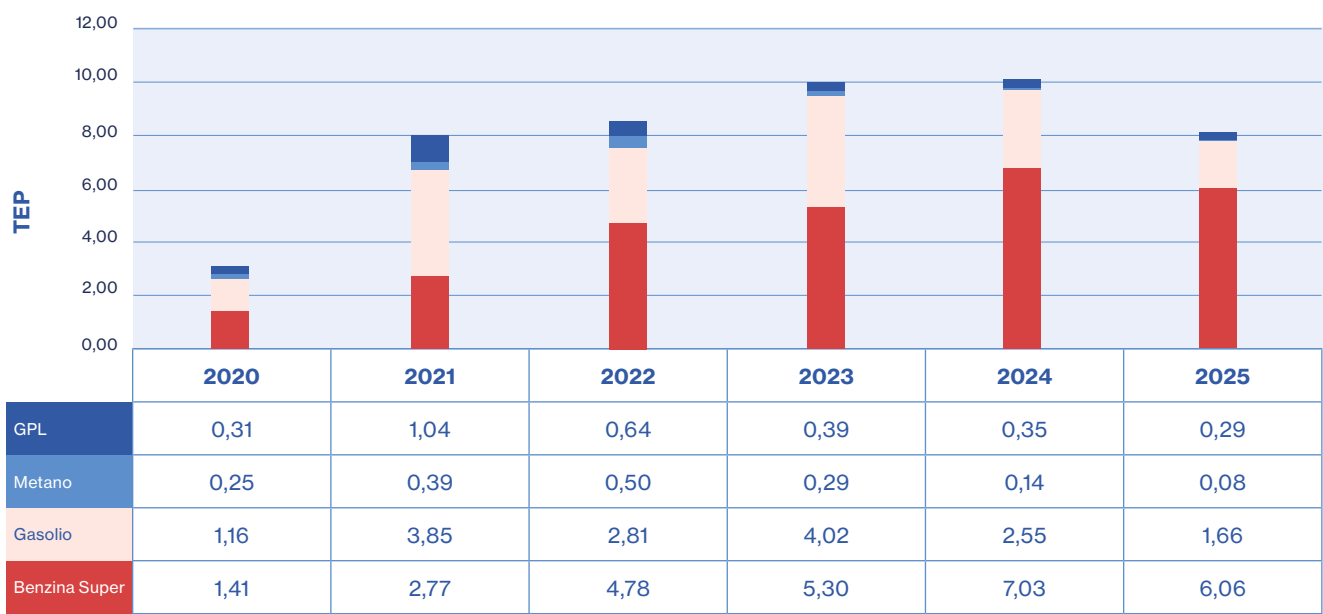
Composizione parco veicolare

Alimentazione	Numero auto
Benzina Super	2+ 11 ibride
Gasolio	2
Metano	1 ibride
GPL	6 ibride
Elettrico	5 + 4 ibride

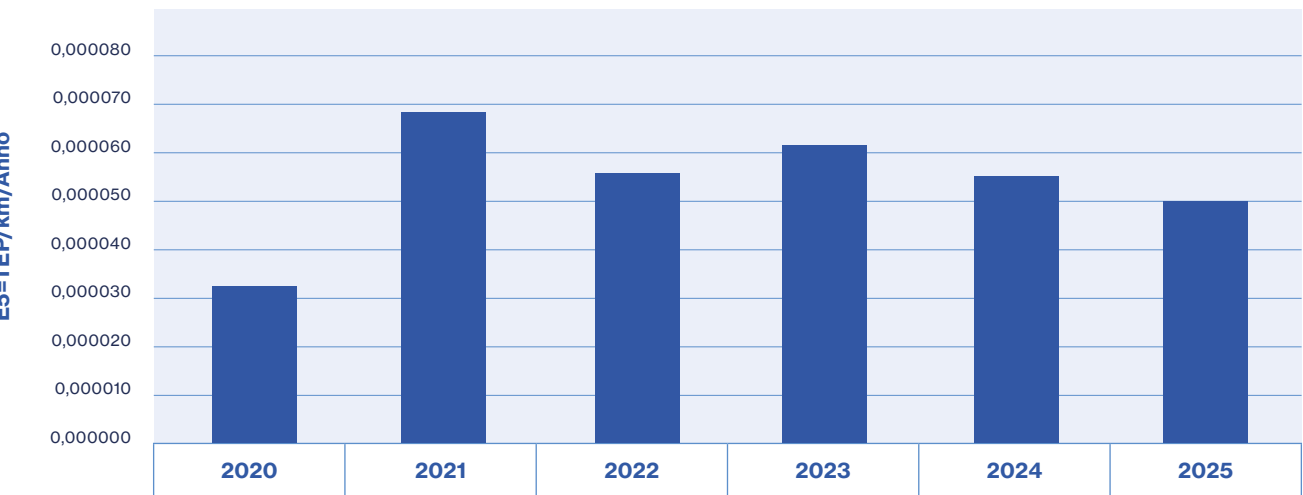
Consumi annui carburante

Alimentazione		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Benzina Super	litri	4392,72	1608,31	3153,73	5436,86	6028,14	7999,29	6899,59
Gasolio	litri	3389,1	1286,93	4271,3	3120,66	4458,58	2924,97	1839,51
Metano	kg	517,03	201,66	308,36	396,24	232,7	108	64,12
GPL	l	1350,72	545,16	1813,01	1114,31	673,93	620	510,53

Consumo Complessivo Carburante



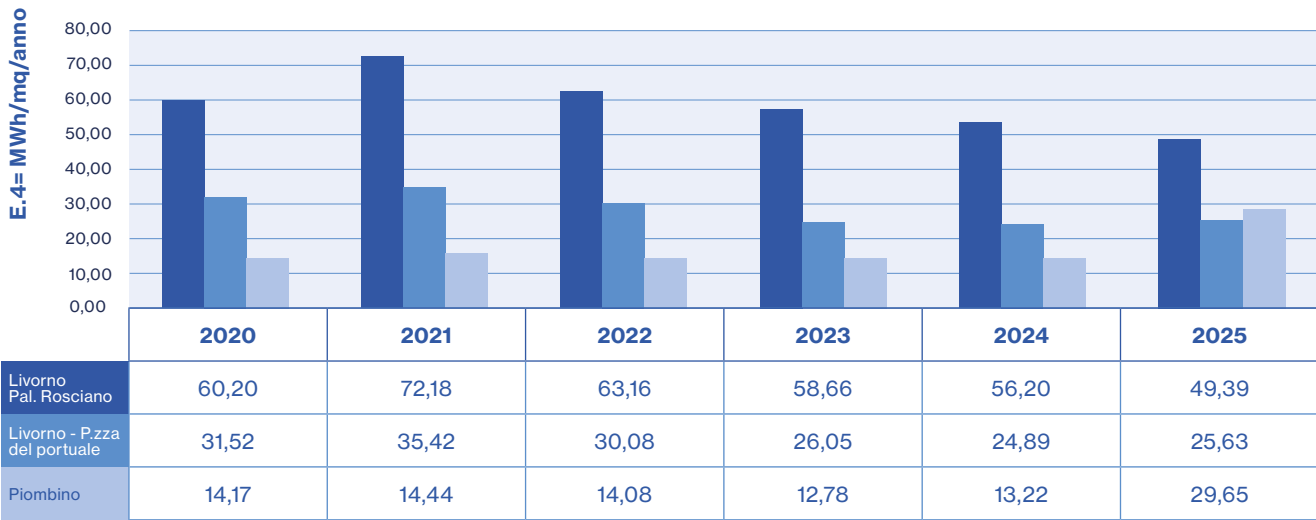
Consumi carburante per chilometro



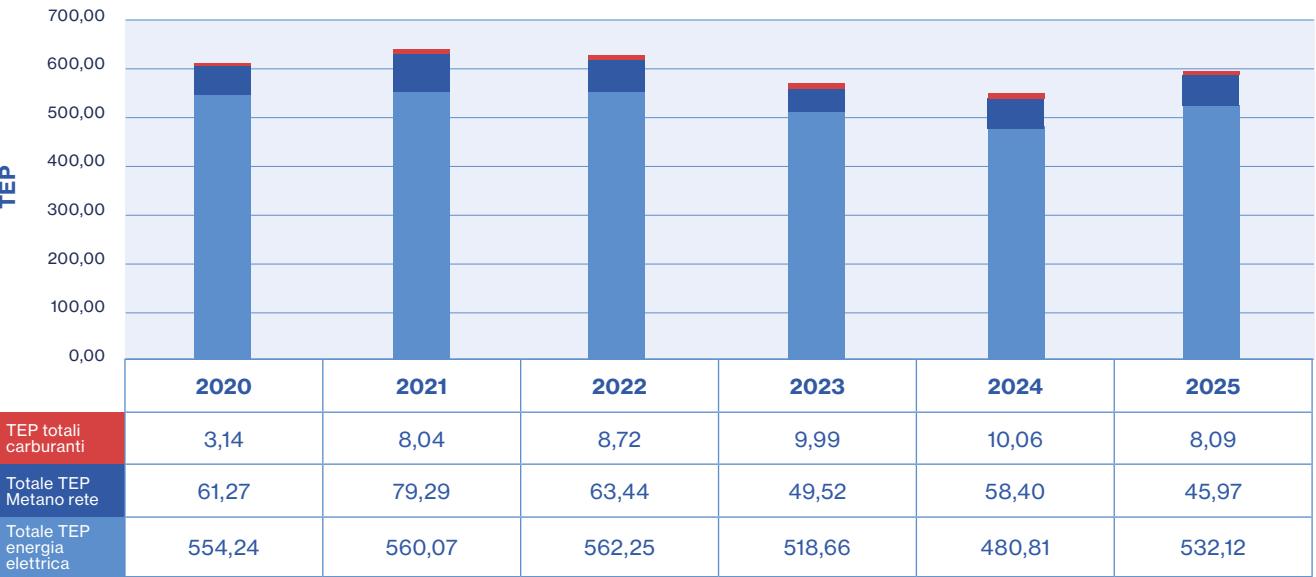
5.1.4 Consumo complessivo di energia

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

Consumo complessivo di energia nelle sedi (TED)



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



L'incremento di consumo di energia registrato nel 2025 è legato prevalentemente al consistente incremento di consumo energetico della sede di Piombino, già emerso dalla verifica dei consumi di energia elettrica, per ridurre i quali sono in corso interventi di miglioramento ed efficientamento. Per palazzo Rosciano invece, a conclusione degli interventi di efficientamento effettuati nel 2024 e terminati nel primo semestre 2025, si osserva una drastica riduzione di consumi (ridotti del 22% rispetto al 2022).

5.1.5 Mobility manager

Il 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 sostenibili 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.

Nel mese di novembre 2025 è stato svolto un questionario on line da parte dei dipendenti volto a rilevare ed aggiornare le informazioni precedentemente acquisite al fine di revisionare i contenuti del piano ed è stato adottato con Provvedimento Presidenziale n.114 il Piano Spostamenti Casa Lavoro 2026.

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.

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

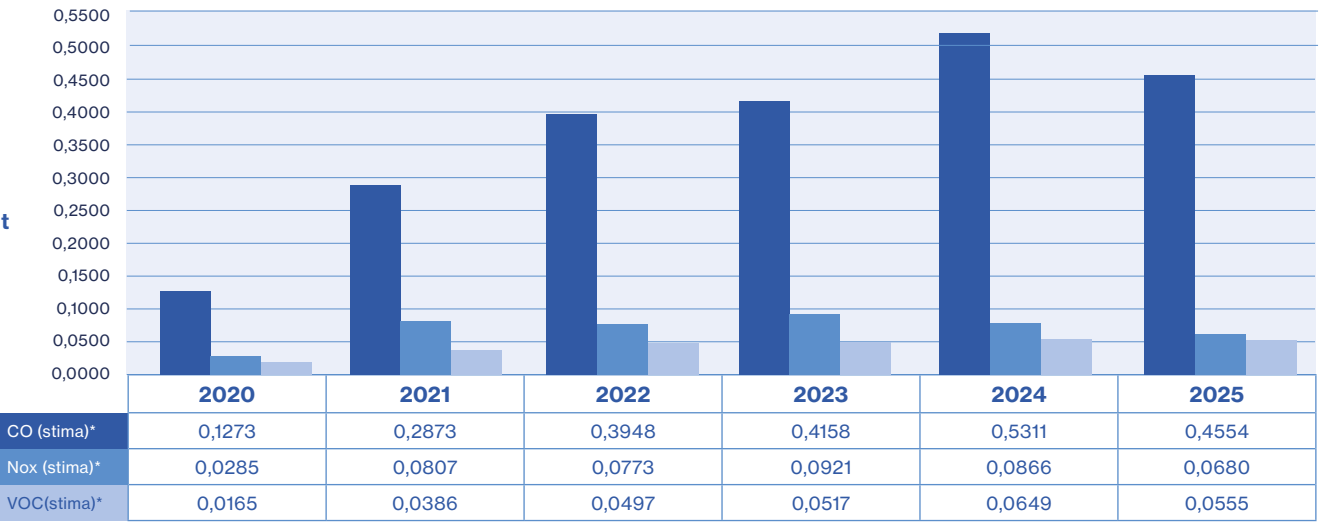
6.1 Emissioni in atmosfera derivanti dalle attività svolte dall'Autorità di Sistema Portuale

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.

Rispetto ai porti di riferimento, 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 l'8,6%. La rimanente parte è riferita al traffico terrestre e ferroviario.

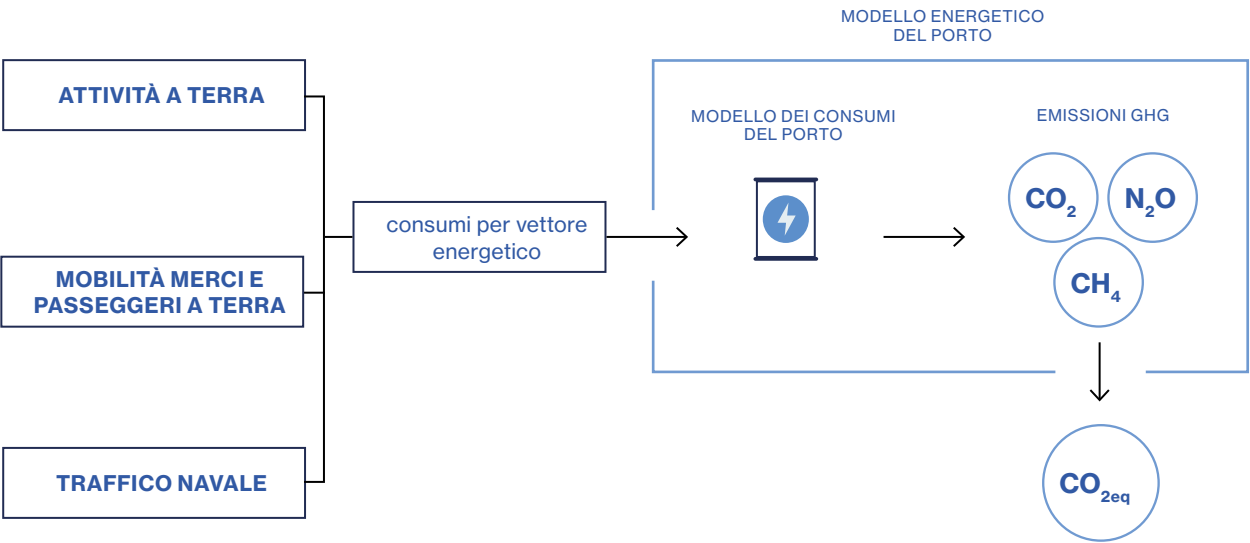
Rispetto alla tipologia di traffico, il settore passeggeri incide per il 24%, il settore cargo per il 69% e i servizi portuali per il 6,4%.

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.

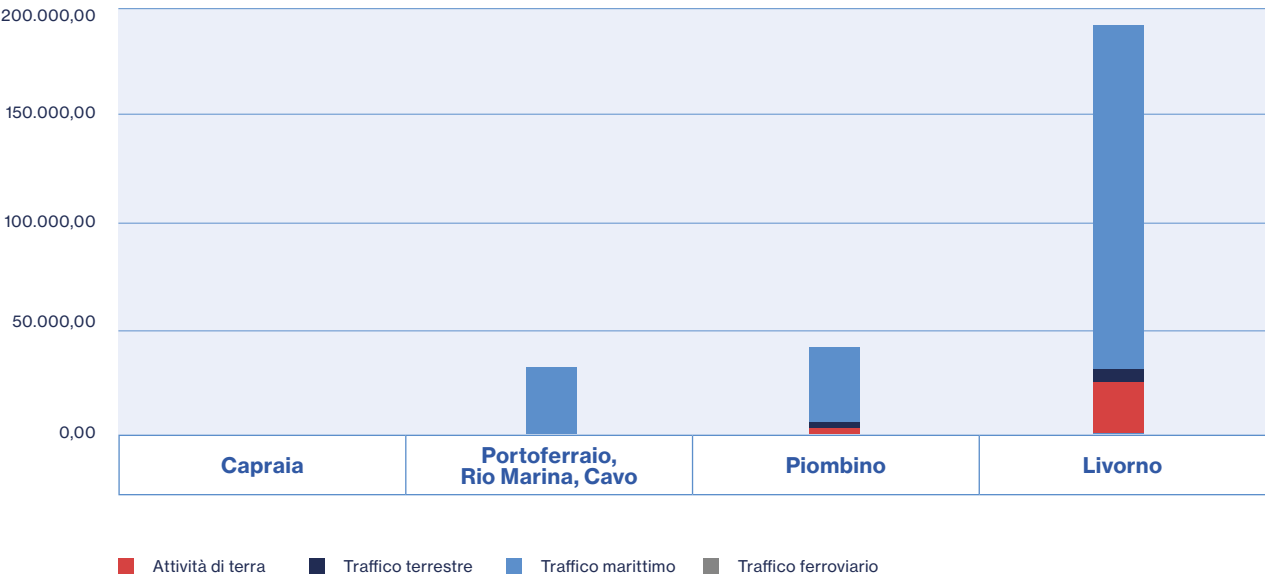
Rispetto alla tipologia di traffico, il settore passeggeri incide per il 24%, il settore cargo per il 69% e i servizi portuali per il 6,4%.

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'elettrodoto a esso collegato, per tutti e tre gli impianti i lavori sono in corso e dovrebbero essere completati nel 2026.



↳ Tonn CO2 per porto e per tipologia di attività



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.

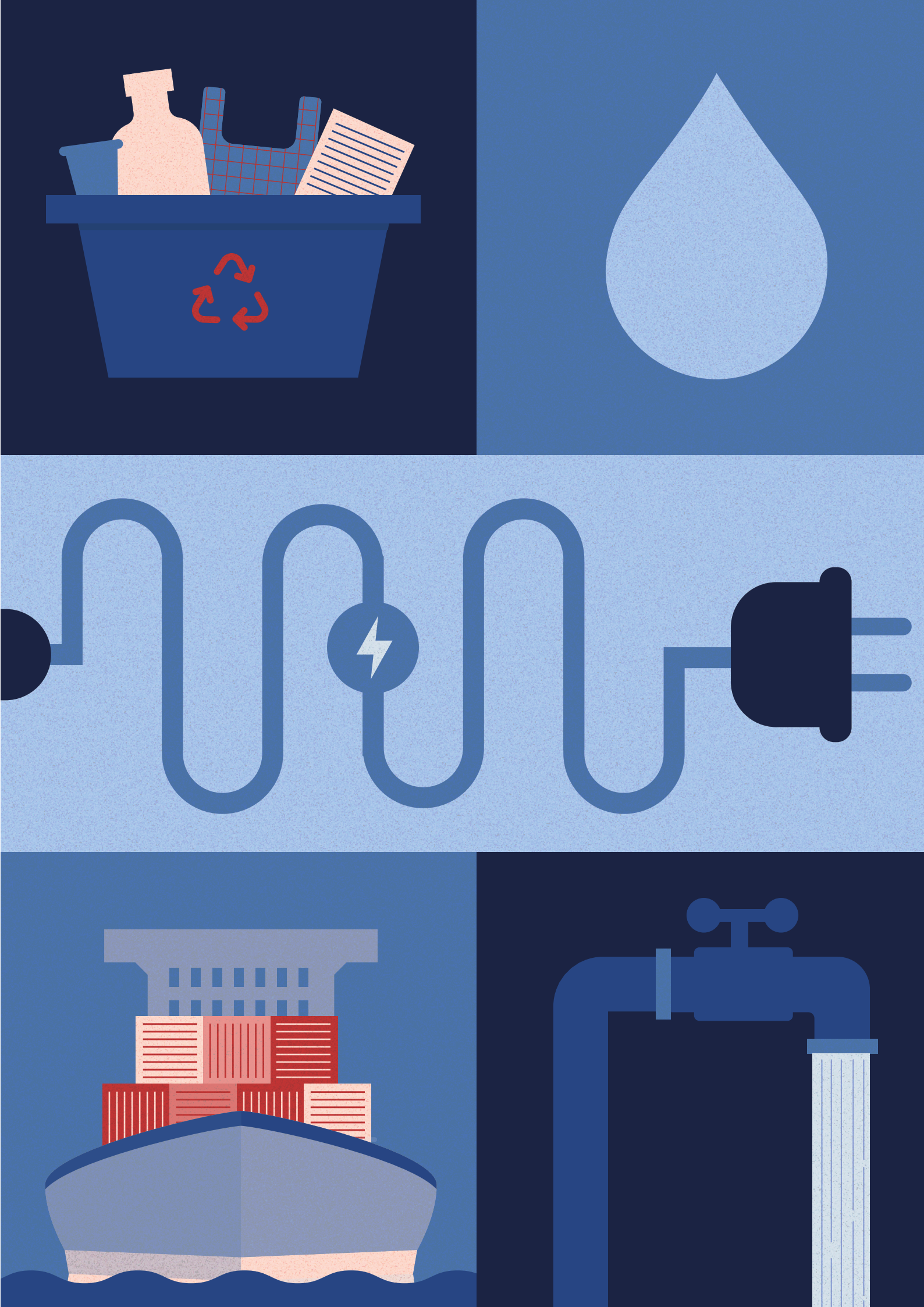
ELENCO IMPIANTI CLIMATIZZAZIONE				
SEDE	Tipologia impianto	Tipo refrigerante	Carica refrigerante (kg)	tCO2 eq
PALAZZO ROSCIANO	gruppo frigo carrier acqua/acqua matr. 12f012661	R407	14	24,84
	gruppo frigo carrier acqua/acqua matr. 12e010678	R407	14	24,84
PORTO DI LIVORNO	n.2 aermac mod. an 0507 a	R 407C	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

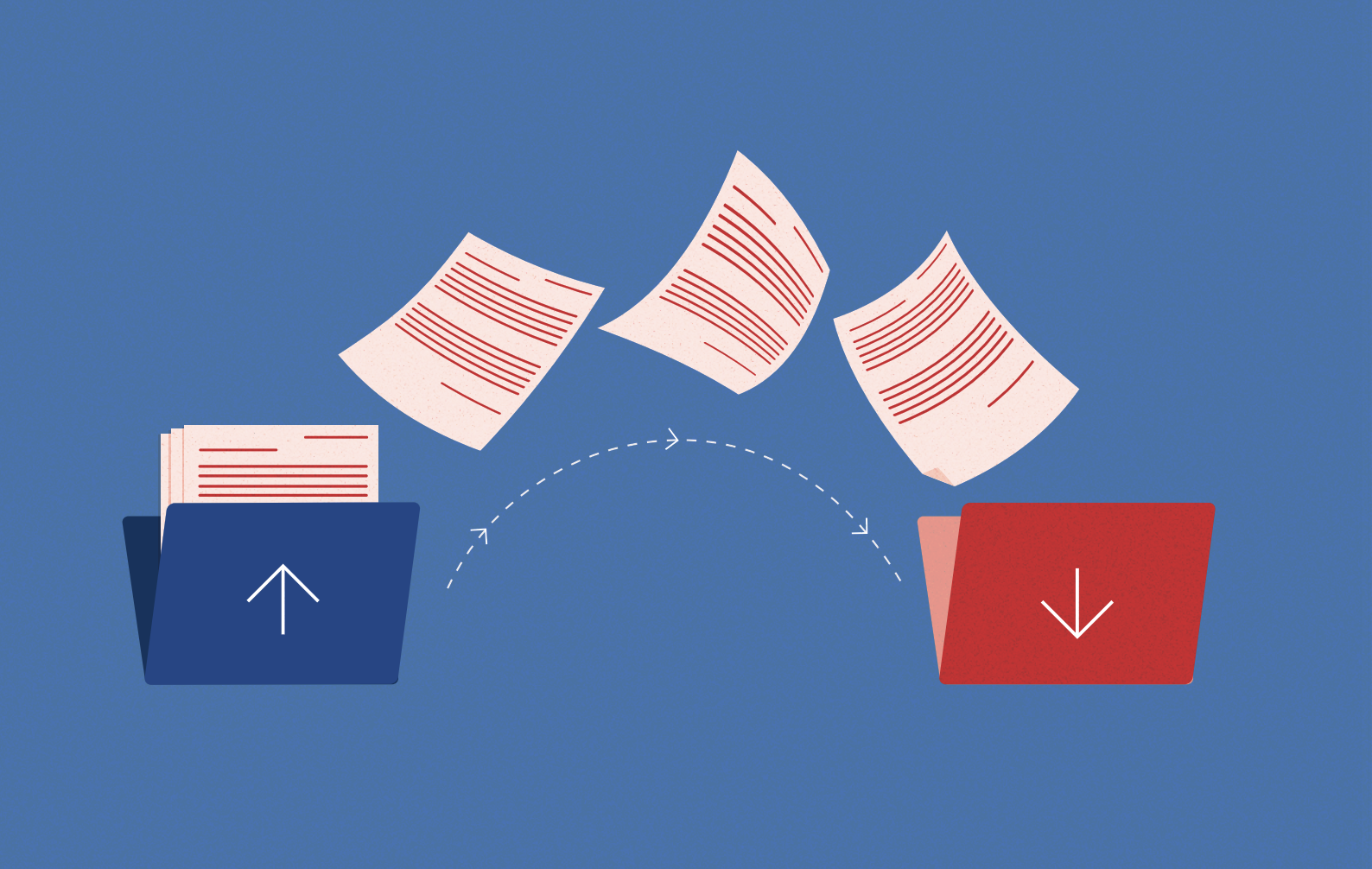
8 Consumo carta 64

9 Consumo di risorse idriche 66

10 Scarici idrici..... 72

11 Rifiuti..... 73





8 Consumo carta

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.

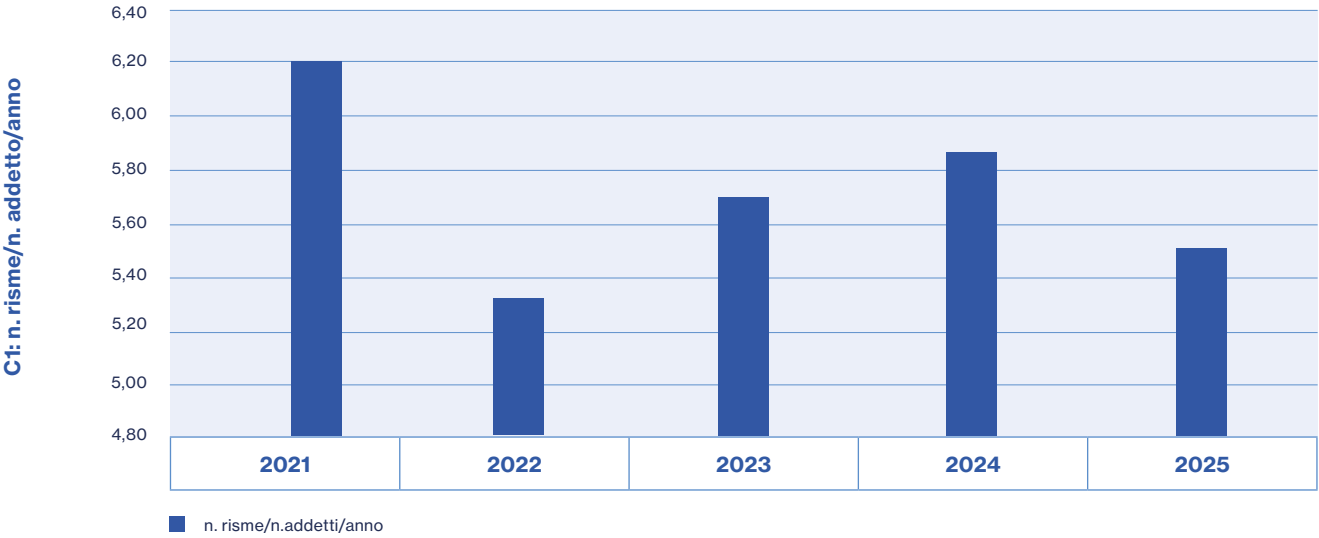
Ad oggi sono stati completamente digitalizzati:

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

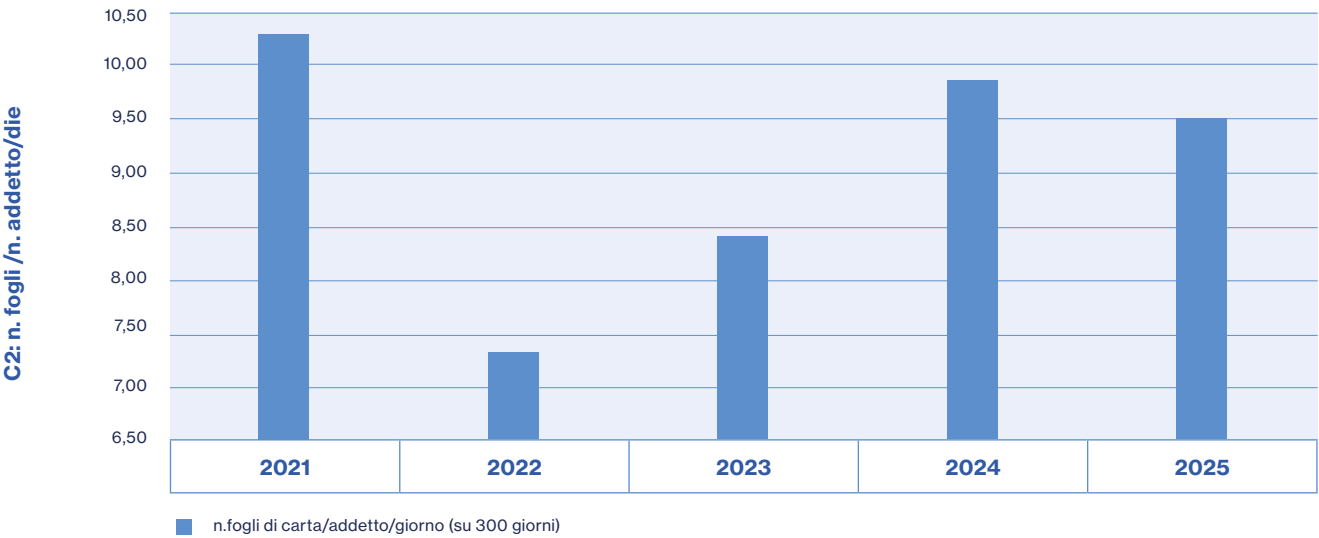
Da gennaio 2025 sono inoltre stati digitalizzati i provvedimenti dirigenziali e presidenziali.

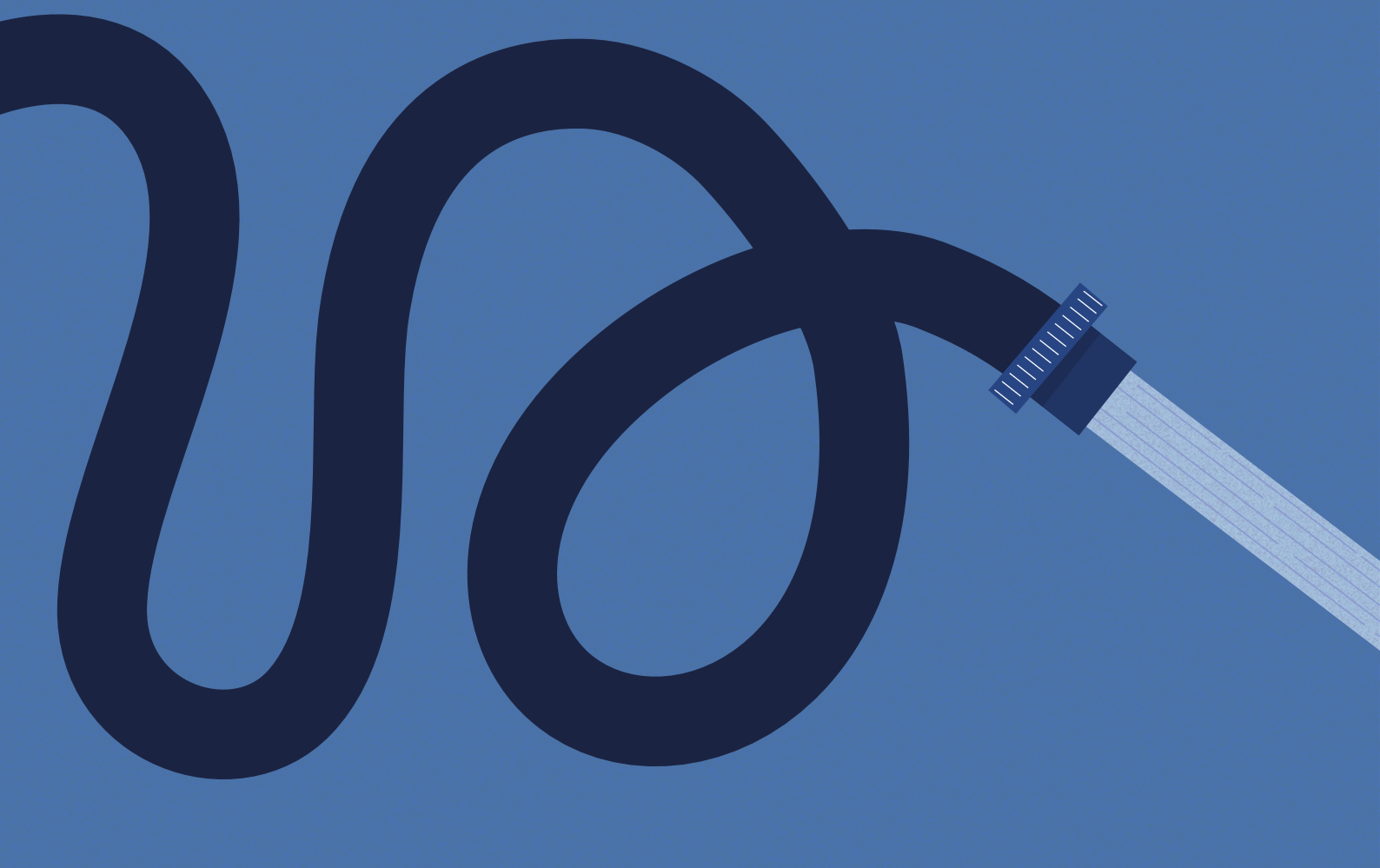
Il consumo di carta è ulteriormente ridotto fino a 9,51 fogli A4/giorno/addetto, garantendo con una performance migliore della BEMP di cui alla Decisione UE 2019/61/CE fissata a 15 fogli A4/giorno/addetto.

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)





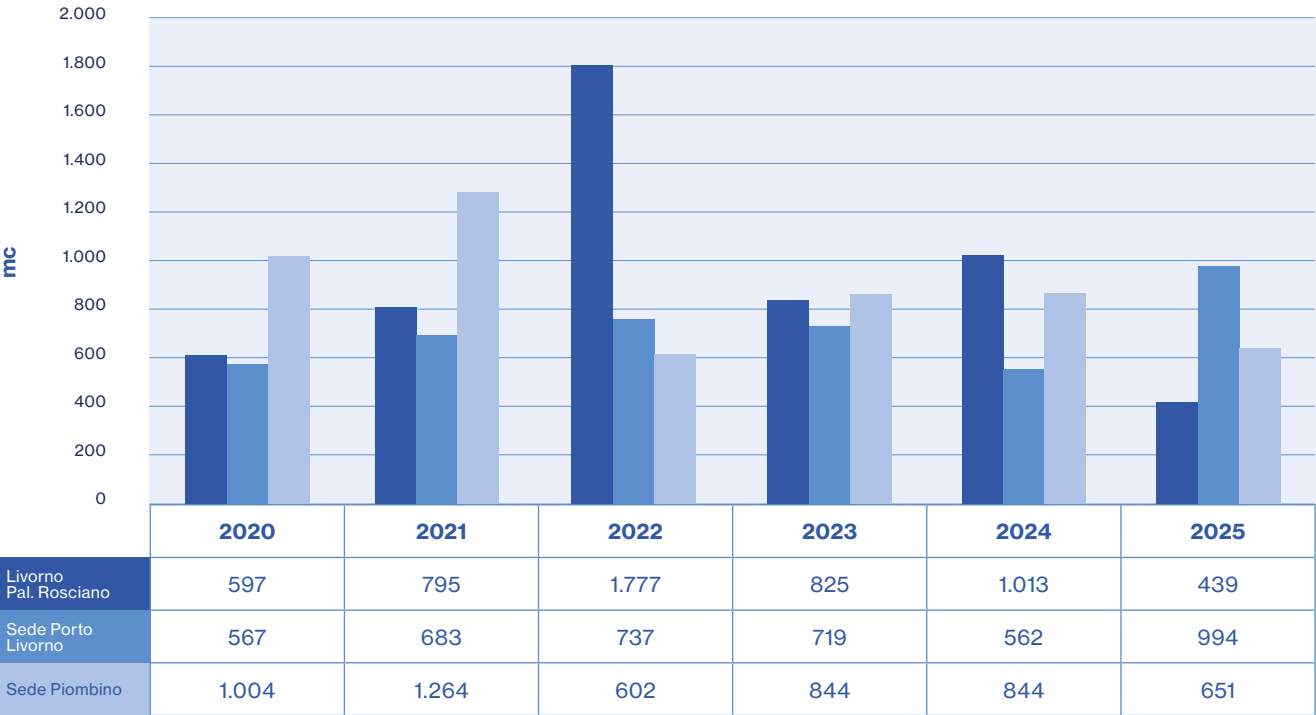
9 Consumo di risorse idriche

9.1 Consumo di risorse idriche nelle sedi di ADSP-MTS

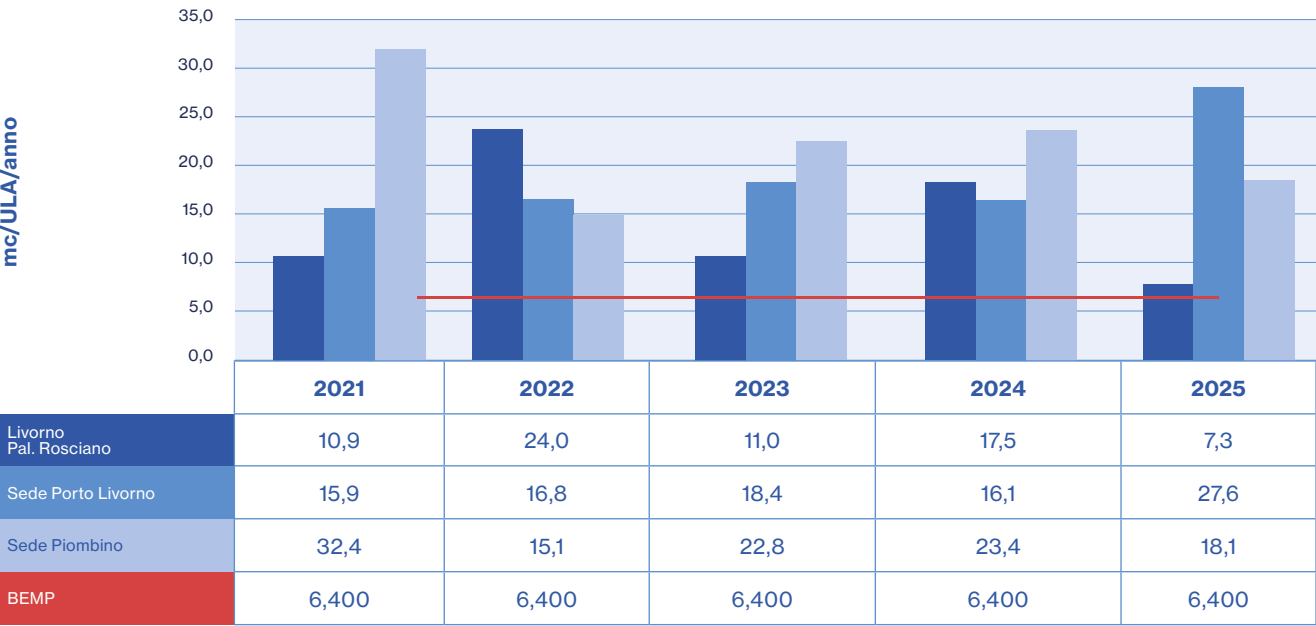
L'approvvigionamento idrico per le sedi avviene grazie ad allacciamento diretto con la rete idrica locale, gestita dal gestore unico A.S.A. S.p.a. ed è qualificata come potabile. L'acqua viene impiegata per uso igienico-sanitario in tutte le sedi; a Palazzo Rosciano viene impiegata anche per l'impianto 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. Nella sede di Piombino il consumo elevato registrato è sicuramente influenzato dal fatto che il dato è ottenuto dalla ripartizione dei consumi condominiali, ed è fortemente influenzato dai consumi delle altre zone della stazione marittima, in particolare dai consumi dei bagni con docce riservate all'utenza in transito. La sede di Piazza del Portuale registra consumi elevati per il 2025, a causa della costante presenza di corsi nel centro di formazione, che vede una media di 28 persone/giorno tra docenti e discenti che frequentano la sede. Se analizzassimo l'indicatore di consumo per addetto tenendo conto della presenza delle aule formative, avremmo un consumo di 15,5 mc/u/anno, indicatore con valore in linea con quelli registrati negli anni precedenti.

Gli interventi effettuati sulla sede di palazzo Rosciano hanno invece determinato una consistente riduzione dei consumi, portando l'indicatore A1 al valore di 7,3 mc/u/anno, molto vicino al valore BEMP di 6,4 mc/u/anno.

9.2 Consumo di risorse idriche nelle aree portuali

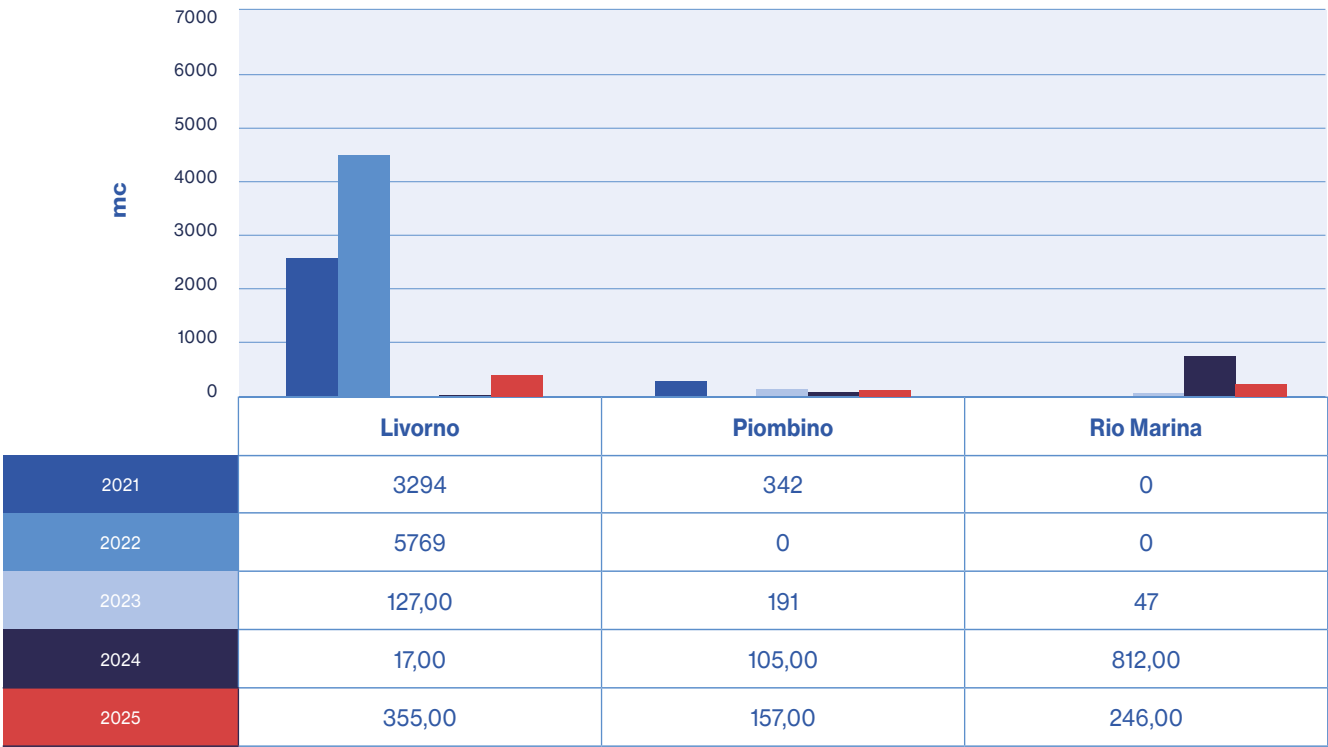
Nel Porto di Livorno la risorsa idrica viene utilizzata anche per

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

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.

➤ Consumi aree verdi ADSP
Consumo acqua per aree verdi portuali

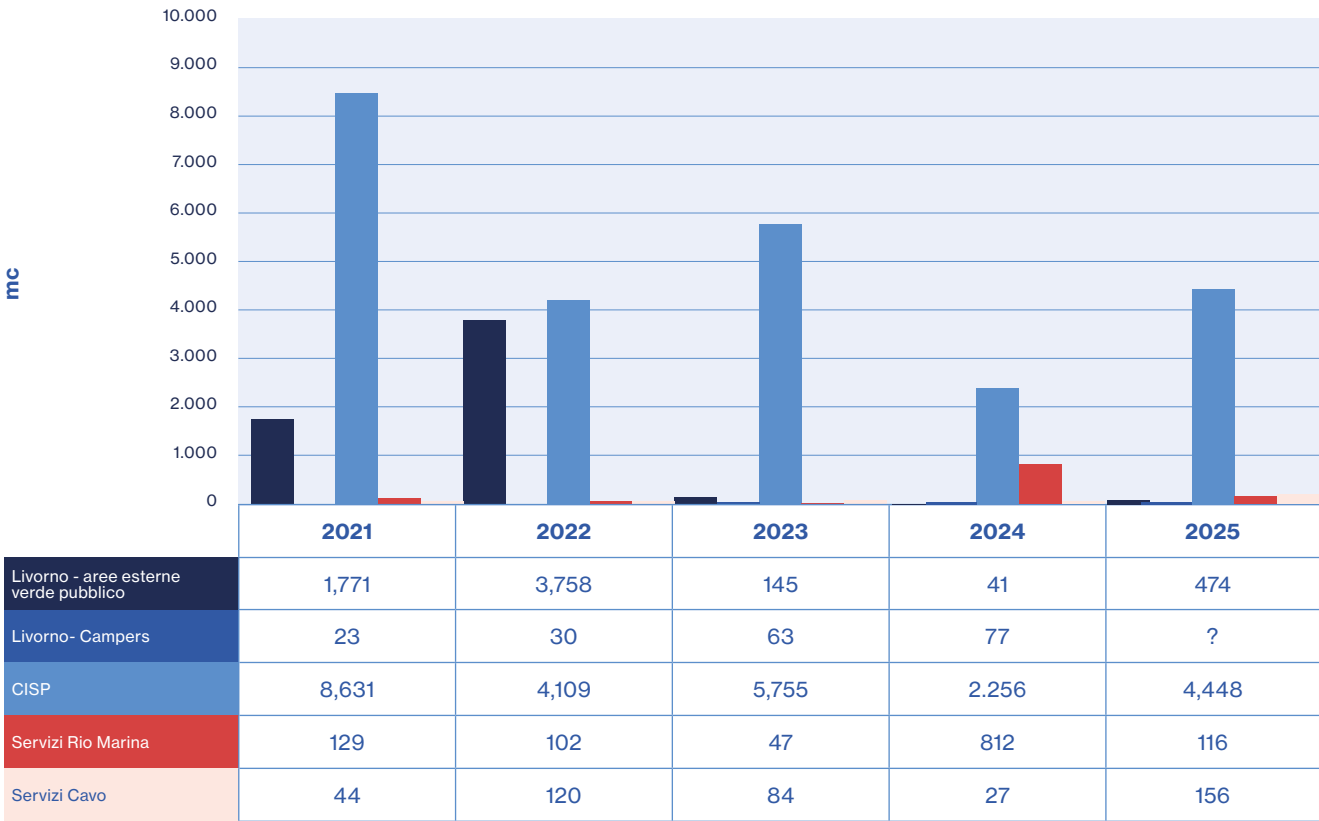


Nei Porti di Rio Marina e Cavo non sono presenti strutture né attrezzature che contribuiscano al consumo idrico. (Le dotazioni antincendio dei Porti sono gestite dalla Capitaneria di Porto).

Si riportano di seguito i dati dei consumi idrici aggiornati a dicembre 2023 per le varie 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.

Consumi idrici aree portuali ADSP
Consumo acqua per aree portuali



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
- **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	2021 (ton)	2022 (ton)	2023 (ton)	2024 (ton)	2025 (ton)
080318	Toner e cartucce stampanti esaurite	0,05	0,05	0	0	0
160213*	Apparecchiature elettroniche fuori uso pericolose	0	0	0	0,86	0
160214	Apparecchiature elettroniche fuori uso	0	0	0	0	0
160216	Componenti rimossi da apparecchiature fuori uso diversi da quelli di cui alla voce 160115	0	0	0,039	0,031	0,017
200304	Liquami biologici	0	0	0	0	0
160601*	Batterie al piombo	0	0	0	0	0
TOTALE		0.05	0.05	0.039	0,891	0,017
Totale Pericolosi		0	0	0	0	0
Totale non Pericolosi		0.05	0.05	0.039	0,891	0,017

I rifiuti prodotti da questa AdSP sono rifiuti urbani e sono generalmente conferiti al servizio pubblico di raccolta locale. Gli unici rifiuti che vengono regolarmente prodotti dalle sedi e che non possono essere conferiti al servizio pubblico di raccolta sono i toner delle stampanti, che vengono comunque inviati ad imprese che recuperano e riusano i contenitori dei toner esauriti.

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

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. Nei porti di Piombino e dell'Isola d'Elba il servizio è ancora gestito con appalto da parte di AdSP. Il servizio di pulizia degli specchi acquei è stato invece individuato quale servizio di interesse generale da parte di questa AdSP, pertanto viene assentito in concessione, previa procedura di gara pubblica, e posto a carico dell'utenza portuale che è tenuta al pagamento di apposite tariffe ai concessionari. Per ragioni logistiche sono infatti effettuate due diverse procedure ad evidenza pubblica per l'assegnazione delle concessioni delle quali una relativa a Livorno e l'altra relativa ai porti di Piombino, Portofer-raio, Rio Marina e Cavo.

11.2.1 Rifiuti dalla pulizia aree comuni nei porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo

Nelle aree operative pubbliche e nelle banchine pubbliche e negli specchi acquei 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. Analogamente anche il concessionario del servizio di pulizia degli specchi acquei rendiconta periodicamente quantità e tipologia di rifiuti raccolti.

11.2.2 Rifiuti dalla pulizia specchi acquei nel porto di Livorno

Negli specchi acquei del porto di Livorno confluiscono alcuni corsi d'acqua a carattere torrentizio, che portano nelle acque portuali rifiuti prevalentemente costituiti da materiali inorganici, che possono raggiungere quantità significative in occasione di eventi metereologici intensi. Inoltre dalle foci dei fiumi situate a nord dell'imboccatura possono provenire tronchi o altri materiali che possono costituire un pericolo per la navigazione, pertanto, oltre ad un servizio di spazzamento frequente e regolare degli specchi acquei portuali, viene mantenuto attivo un servizio di reperibilità per interventi in emergenza attivo h24 per 365 giorni l'anno, sia per rimozione dei rifiuti che per interventi di disinquinamento.

Delle oltre 76 tonnellate di rifiuti raccolte nel 2025 dagli specchi acquei del porto di Livorno, 52,8 tonn derivano da eventi metereologici eccezionali, che hanno prodotto 18,2 tonn di Rifiuti inorganici (EER 160304) e 34,6 tonn di rifiuti biodegradabili (EER 20.02.01).

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.

	CER	Descrizione	2021	2022	2023	2024	2025
Rifiuti da specchi acquei e da aree pubbliche a terra Piombino	20.03.01	Rifiuti urbani non differenziati	540.461,00	325.095,00	287.500,00		
	20.01.01	Carta e cartone		2.755,00	4.100,00		
	20.01.02	Vetro		2.649,00	15.760,00		
	20.01.39	Plastica		1.003,00	570,00		
	15.01.01	carta e cartone					120,00
	15.01.02	plastica					32,00
	15.01.03	Legno		19.603,00	17.460,00		220,00
	16.01.03	Pneumatici fuori uso				76,00	
	16.03.04	Rifiuti inorganici diversi da quelli di cui alla voce 160303				2.798,00	
	17.02.03	Plastica				490,00	263,00
	17.02.01	Legno				6.760,00	8.250,00
	17.04.05	ferro e acciaio					180,00
	20.03.01	rifiuti urbani non differenziati					51.930,00
	20.03.03	Spazzamento		17.366,00	18.980,00		10.200,00
	20.03.04	Fanghi delle fosse settiche	82.955,00	78.806,00	78.806,00		61.420,00

	CER	Descrizione	2021	2022	2023	2024	2025
Rifiuti da specchi acquei e da aree pubbliche a terra Portoferraio	20.03.01	Rifiuti urbani non differenziati	45.990,00	47.320,00	47.320,00		
	20.01.01	Carta e cartone	110,00		290,00		
	20.01.02	Vetro	840,00	100,00	2.120,00		
	20.01.39	Plastica	80,00	30,00			4.480,00
	20.03.01	rifiuti urbani non differenziati					47.610,00
		Legno		470,00	590,00		
		Ferro		120,00			
	20.03.04	Fanghi delle fosse settiche	5.700,00	6.400,00	6.400,00		
Rifiuti da specchi acquei e da aree pubbliche a terra Riomarina/Cavo	20.03.01	Rifiuti urbani non differenziati	32.230,00	29.860,00	247.700,00		
	20.01.02	Vetro		90,00	540,00		
	20.03.04	Fanghi delle fosse settiche	5.700,00	6.400,00	3.410,00		

Il servizio di raccolta dei rifiuti delle navi è individuato come servizio di interesse generale da parte di questa AdSP; pertanto, viene affidato in concessione (previa gara pubblica) e posto a carico dell’utenza portuale che è tenuta al pagamento di apposite tariffe ai concessionari individuati.

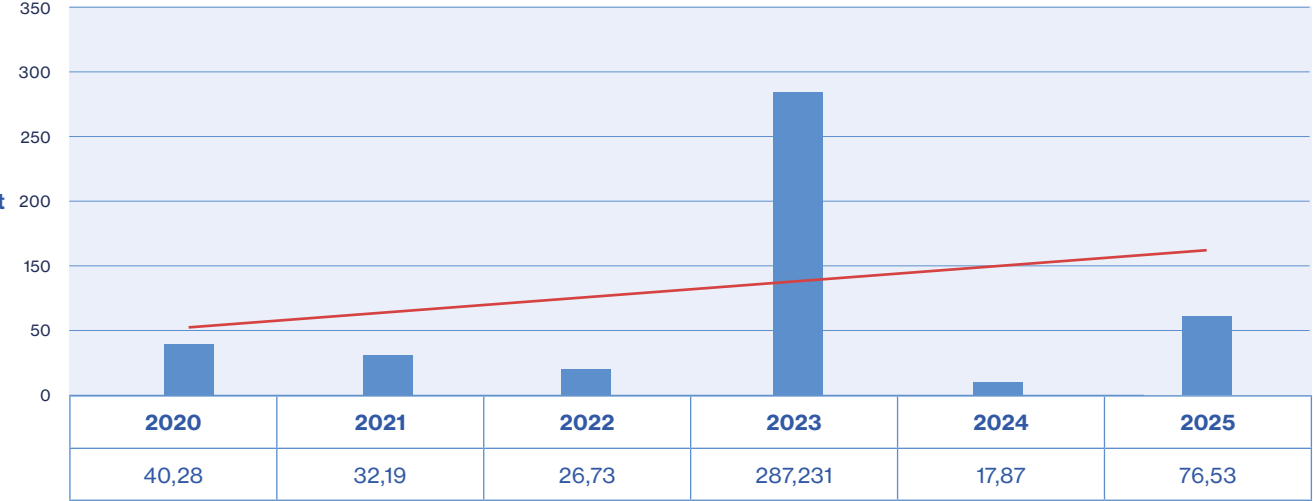
Per il porto di Livorno il servizio è affidato in concessione a Labromare srl, il cui contratto risulta attualmente prorogato fino a giugno 2026 e sono vigenti l’Ordinanza n. 25/2018, contenente il Regolamento di gestione die rifiuti delle navi per il porto di Livorno e l’ordinanza n. 9/2025, contenente le tariffe del servizio.

Di seguito sono riportati in tabella alcuni dei rifiuti più rappresentativi per il periodo 2021-2025.

▾ Rifiuti da specchi acquei anni ton

CER	DESCRIZIONE	u.m.	2021	2022	2023	2024	2025
150202*	ass. stracci pericolosi	ton	0,09	0,09			
160304	Rifiuti Inorganici	ton	32,1	26,64	20,02	17,87	41,73
170203	(Barca semiaffondata)	ton			0,41		0,19
160213	App. Fuori uso cont. Sost. Per	ton			0,13		
200201	Rifiuti biodegradabili	ton			1,671		34,61
TOTALE	ton	ton	32,19	26,73	22,231	17,87	76,53

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



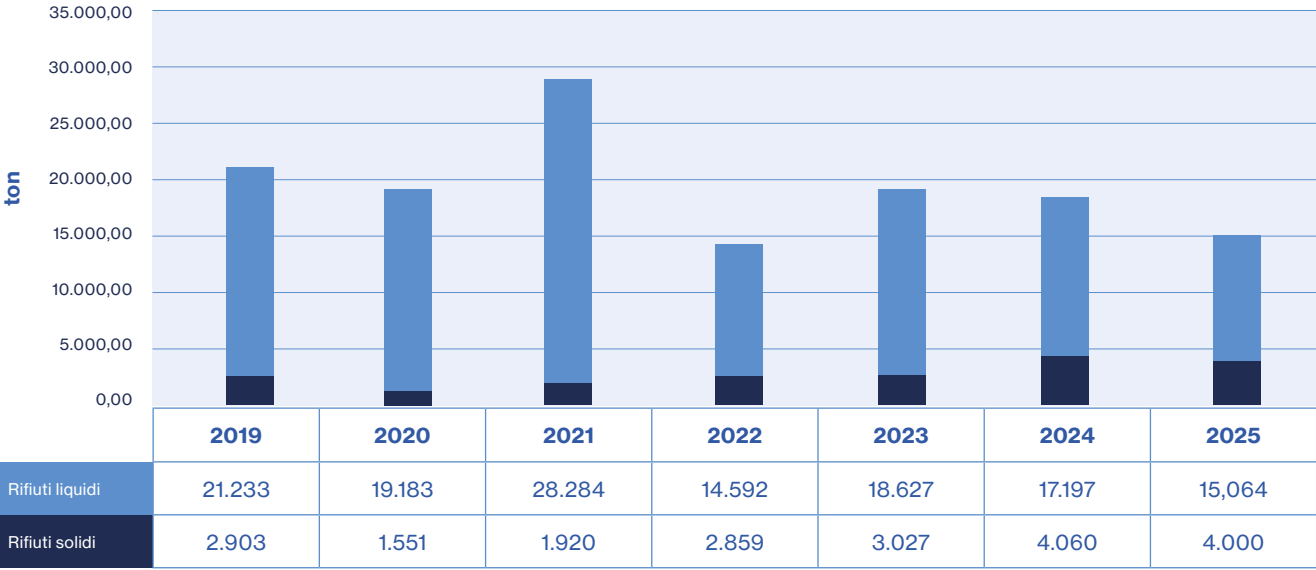
Rifiuti da nave raccolti nel porto di Livorno

CER	DESCRIZIONE	u.m.	2021	2022	2023	2024	2025
200301	R.S.A.U.-IND	ton	1344,737	1924,448	2175,884	2.048,79	712,47
	RSAU - diff	ton	147,176	59,286	80,693	66,80	6.797,8
160708	Rifiuti contenenti olio (solidi e liquidi)*	ton	14.006,070	6.551,670	7.718,920	7.392,900	6907,7
130403	Oli di sentina della navigazione	ton	12.836,36	6.905,14	9.801,09	8.935,93	360,3
200304	Fanghi delle fosse settiche (sewage)	ton	966,33	1.038,90	459,68	193,87	115,73
	Altri codici	ton	15.735,12	8.405,89	6.203,09	2.619,13	4170,5
TOTALE RIFIUTI DA NAVE		ton	30.203,90	17.451,28	21.653,49	21.257,42	19.064,5

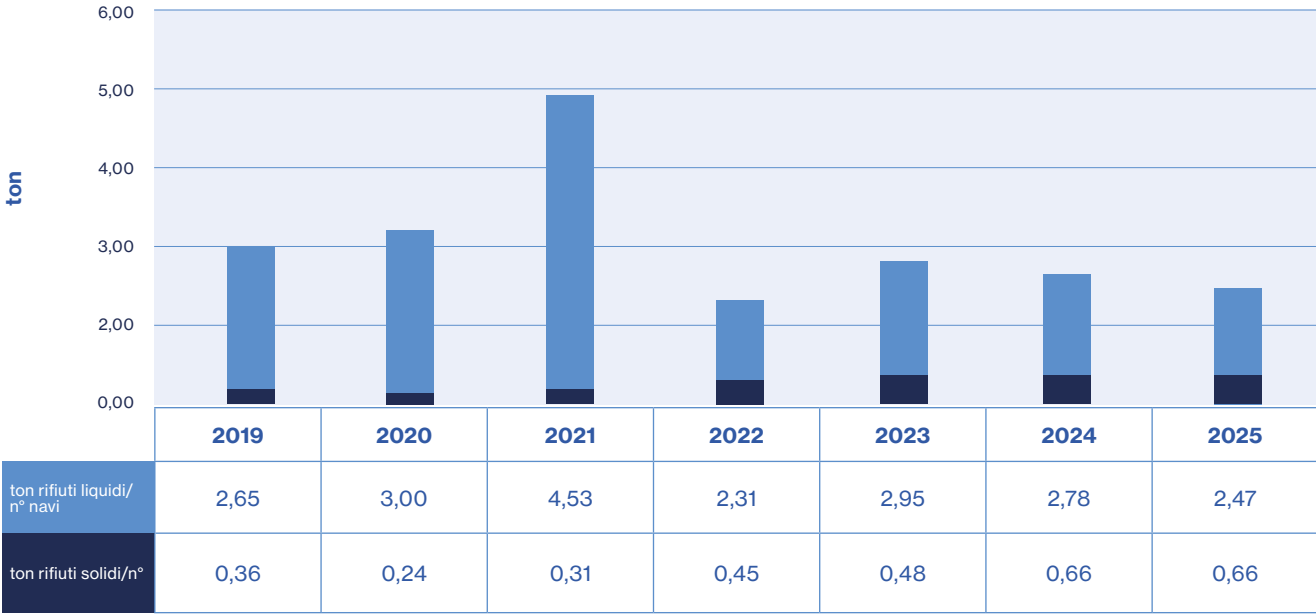
* Riga corretta rispetto alla dichiarazione convalidata, perché diversamente da quanto indicato, il quantitativo riportava solo rifiuti solidi con CER 160708 e non rifiuti liquidi

I rifiuti conferiti nel porto di Livorno sono in lieve diminuzione, sia a causa della diminuzione del numero delle navi, sia a causa di un minore conferimento da parte delle navi che approdano, in relazione in particolare ai rifiuti liquidi.

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



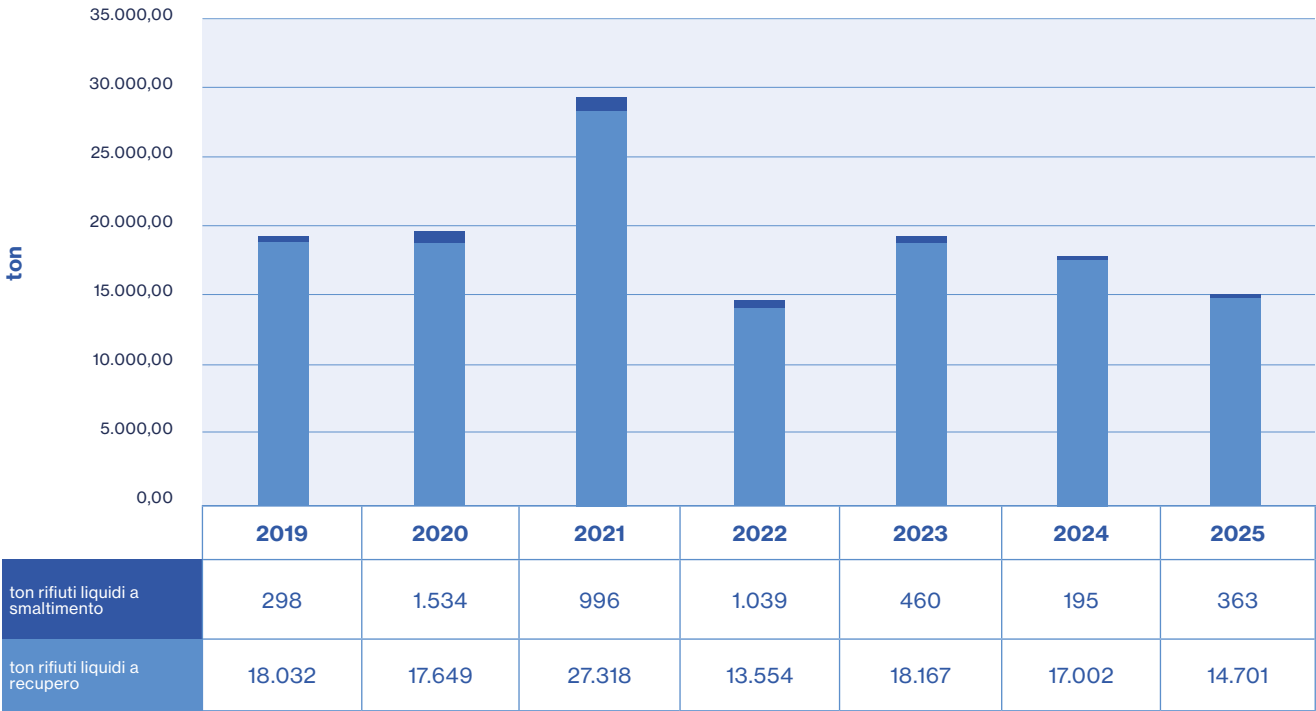
Rifiuti da nave Livorno
Rifiuti raccolti dalle navi nel porto di Livorno



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



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, grazie alla disponibilità di un impianto che recupera olio combustibile dalle acque di sentina. I rifiuti liquidi destinati a smaltimento sono invece prevalentemente costituiti dai liquami da fosse settiche prodotti generalmente da traghetti e navi passeggeri: il servizio relativo alla raccolta di tale tipologia di rifiuto è molto importante per ridurre l'eventualità di uno scarico a mare di tali liquami da parte delle navi. 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.

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

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	4302,83
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	5837,50
2023	1.764,72	837,89	1.154,12	3.787,29	839,38	8383,40
2024	2690,65	904,78	3150,40	3184,95	650,06	10580,8
2025	1033,05	1210,60	3401,80	2674,10	875,28	9184,83

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.

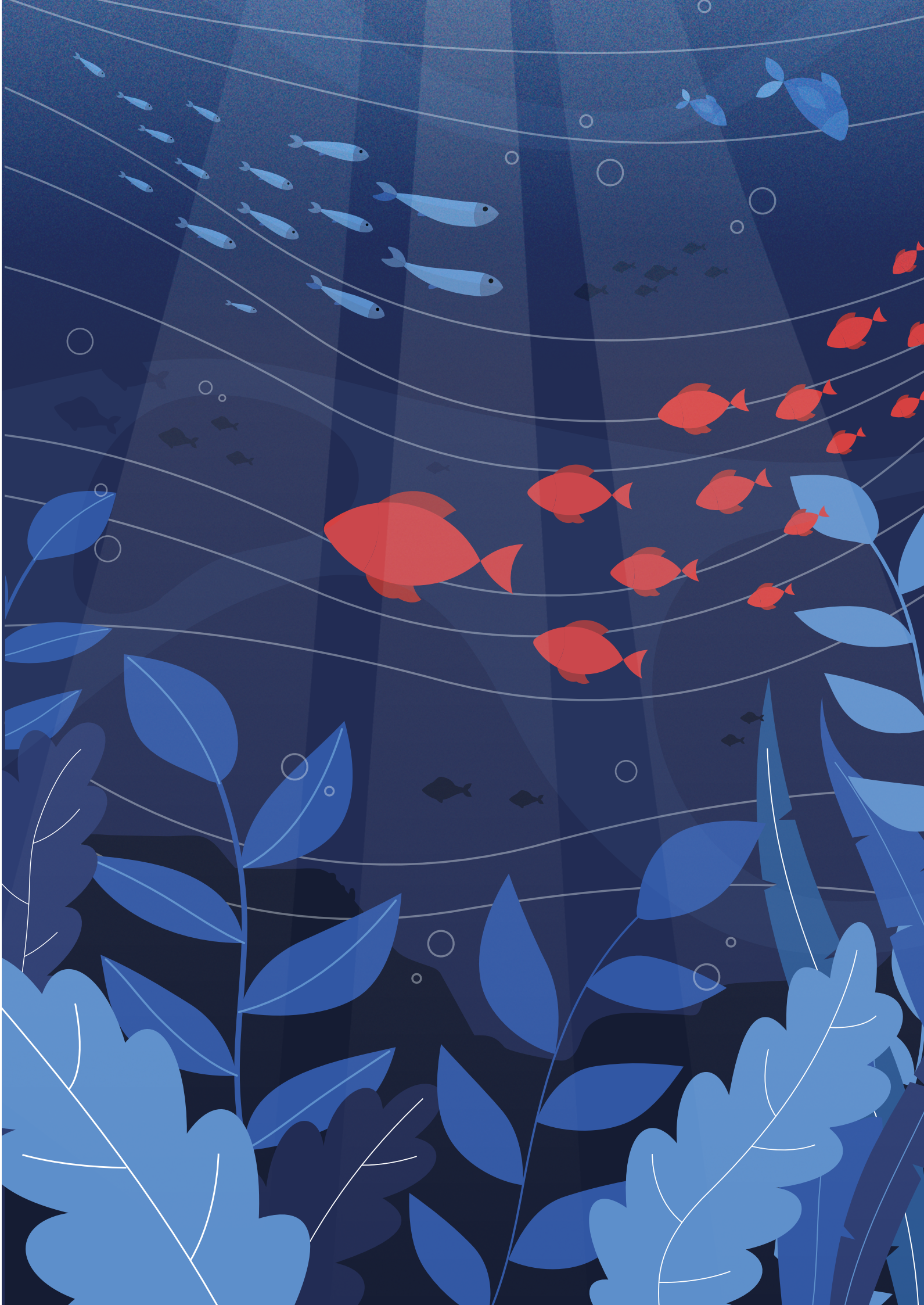
12 **Ambiente marino** 86

13 **Sostanze pericolose**.....91

14 **Rumore**91

15 **Suolo e sottosuolo**..... 92

16 **Stato di attuazione
del programma ambientale** 97



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.

Negli ultimi anni nel porto di Livorno è stato avviato un importante piano di monitoraggio ambientale, che comprende anche l'ambiente marino nell'ambito della Valutazione di Impatto Ambientale della nuova Darsena Europa, la cui realizzazione è però demandata alla Struttura commissariale appositamente istituita. Gli esiti di tale monitoraggio sono periodicamente pubblicati sul sito dell'Osservatorio [clicca qui](#)

12.1. Biodiversità nell'ambiente marino

Nel corso dell'anno 2025, nell'ambito della "Progettazione esecutiva e realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa" da parte della Struttura commissariale per la realizzazione della Piattaforma Europa del porto di Livorno, in conformità al piano di monitoraggio approvato in sede di VIA, con Decreto n.81 del 11/03/2024, sono stati elaborati gli studi relativi allo stato dell'ambiente ante operam, tra i quali sono presenti gli studi relativi alla biodiversità marina.

Per quanto riguarda la biomassa fitoplanctonica, complessivamente, nel decennio 2014-2024 sono stati analizzati 2.174 campioni per la determinazione qualitativa del fitoplancton nella Costa Livornese e sono stati identificati 8 taxa, tra cui emerge una dominanza marcata del phylum Heterokontophyta rappresentato prevalentemente dalla classe delle Bacillariophyceae (41,12%), ovvero alghe verdi note anche come diatomee, seguite da una presenza significativa di Myxozoa (31,78%), cioè di dinoflagellati della classe Dinophyceae. Questi due gruppi da soli costituiscono oltre il 70% della comunità totale, indicando condizioni ambientali favorevoli alla fotosintesi e potenzialmente ricche di nutrienti. Un'altra componente rilevante è la classe delle Coccolithophyceae appartenente al phylum Haptophyta (8,42%). È presente anche una porzione consistente di fitoplancton indeterminato (7,08%), che potrebbe includere specie non facilmente identificabili al microscopio. Altri phyla presenti in percentuali minori sono: Bigyra (1,01%), Cyanobacteria (0,55%), Cercozoa (1,01%), Euglenozoa (2,12%), Ochrophyta (1,75%), Chlorophyta (1,79%) e Cryptophyta (4,23%). Questa distribuzione suggerisce una comunità fitoplanctonica diversificata, ma dominata da pochi gruppi principali.

Per quanto riguarda la presenza di specie non indigene, si fa riferimento al monitoraggio ambientale svolto nell'ambito della Strategia Marina, il cui principale referente a livello nazionale è ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) e ai monitoraggi locali effettuati dall'ARPAT.

Nel porto di Livorno, sia per le specie derivanti dal fouling sia per la vicinanza del vicinato del canale Scolmatore sono state individuate specie aliene nel Fito-

plancton, (come la Pseudo-nitzschia multistriata, una microalga potenzialmente tossica per la produzione di tossine ASP), nel mesozooplancton e nel macro-zoobenthos. Tra queste sono state evidenziate tre specie di policheti del genere Hydroides (Hydroides dianthus, Hydroides dirampha, Hydroides elegans), considerate invasive e molto diffuse nell'ambiente di fondo duro campionato (grattaggi di pareti e pannelli artificiali). Queste specie trovano un habitat ideale sulle carene delle navi ormeggiate nei porti, rappresentando un tipico esempio di trasporto passivo delle specie aliene. Per quanto riguarda l'epimegabenthos, nell'area portuale di Livorno, è stata individuata la presenza di una specie aliena quale Palaemon macrodactylus, un "gamberetto" originario degli estuari e delle acque costiere del Pacifico Nord-Occidentale.

Per quanto riguarda la megafauna, Nell'ambito del progetto Piattaforma Europa è stata prevista la valutazione degli ultimi dieci anni dei monitoraggi svolti sullo stato della megafauna marina, cioè sui mammiferi marini (cetacei e pinnipedi), tartarughe marine ed elasmobranchi presenti nell'area di interesse, concentrandosi, in particolare, su quelle specie attenzionate anche dalla Regione Toscana come specie di grande interesse conservazionistico: mammiferi marini, tartarughe e pesci cartilaginei. Per ognuno di questi macro gruppi (mammiferi marini, tartarughe e pesci cartilaginei) sono state individuate stazioni e aree di monitoraggio che sono riportate nella mappa e virtuale e interattiva accessibile [cliccando qui](#)

12.2. 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 come previsto dalla normativa vigente. 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

In base all'esito delle caratterizzazioni effettuate, viene individuata la destinazione dei sedimenti dragati, generalmente conferiti in vasche di colmata o, nel caso di sedimenti non idonei a tale destinazione, ad impianti di trattamento esterni ai porti

12.2.1 Area vasche di colmata Livorno

Nel porto di Livorno i sedimenti dragati possono essere conferiti all'interno dell'area di colmata interna al porto, 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 di circa 2 mc, è oggi esaurita ed è stata consolidata per un futuro utilizzo come area portuale, mentre la seconda vasca è tuttora in uso sebbene il volume residuo sia inferiore al 20%.

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

Nel corso del 2025 sono stati completati i seguenti 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

12.2.2 Porto di Piombino

Nell'anno 2025 non sono state svolte attività di dragaggio nel porto di Piombino.

12.2.3 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 positivo del C.S.LL.PP. Nel mese di giugno 2022 è stata svolta la caratterizzazione integrativa sulla base delle indicazioni dell'ISPRA sia nelle aree a mare interessate dalla realizzazione della banchina, della nuova vasca di colmata e delle aree mare interessate dal dragaggio. Questa Amministrazione, a seguito del parere 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 della 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.

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.



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

15 Suolo e sottosuolo

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

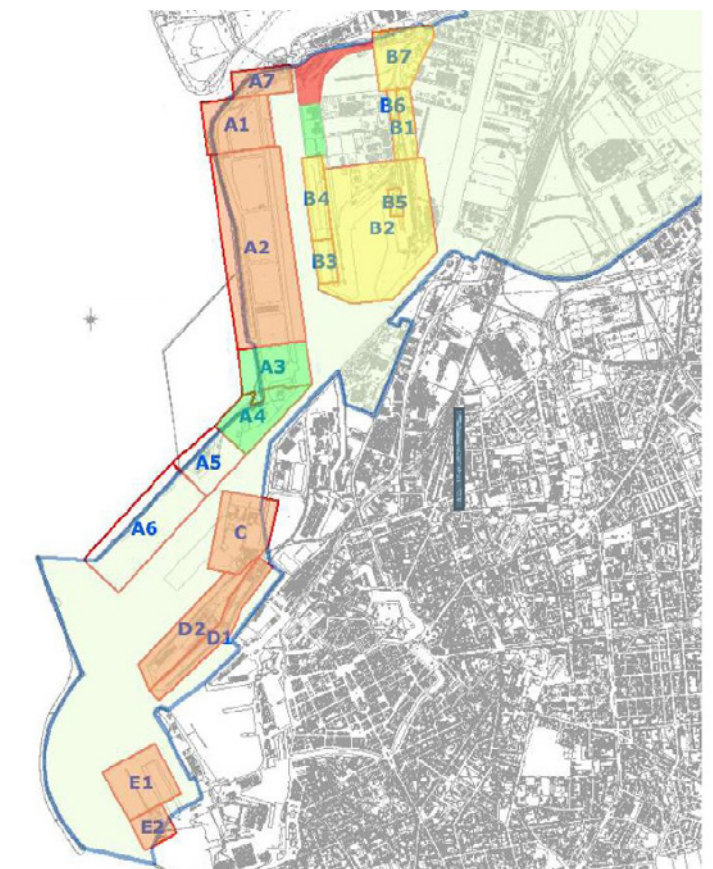
A seguito del Decreto Ministeriale del 22 maggio 2014 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ridefinì il perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Livorno a terra, con Decreto MATTM n° 133 del 10.08.2021 anche l'area marina antistante il porto di Livorno è stata 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.

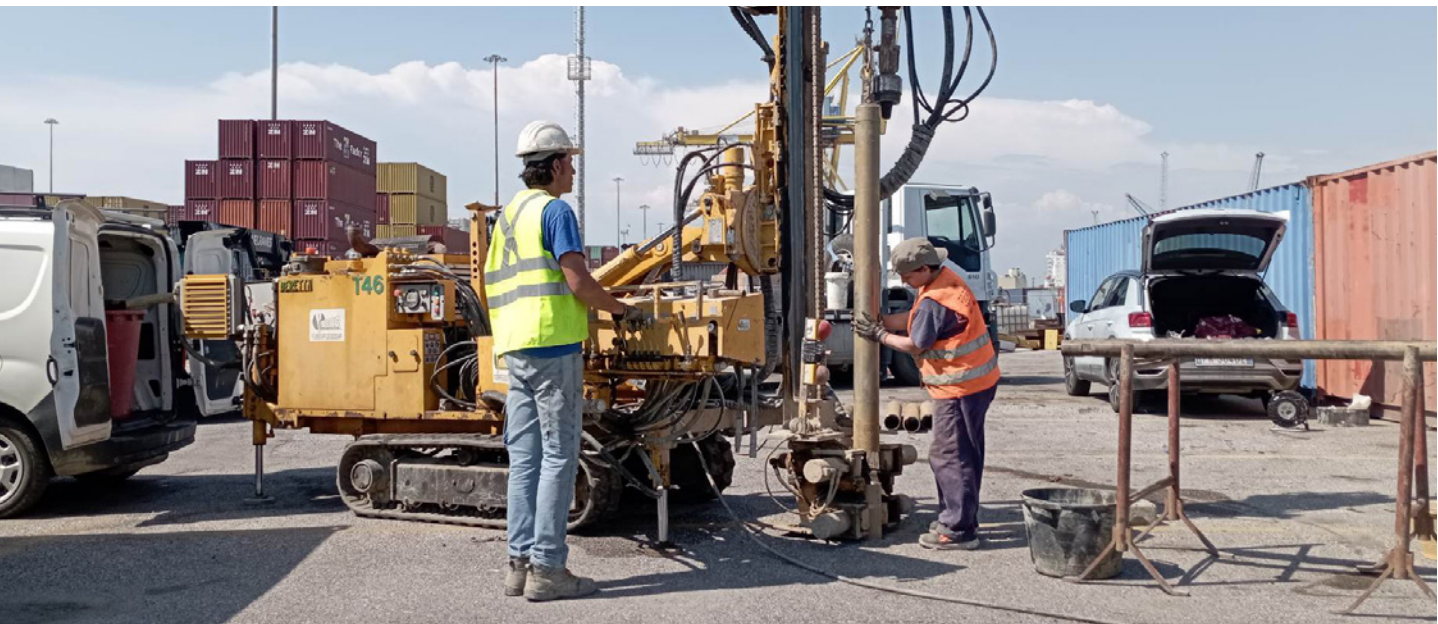
Ad oggi quindi il SIN è limitato alle seguenti aree: area della centrale elettrica ENEL ed area della raffineria ENI, come nell'immagine di seguito riportata;

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.

↳ Stato dei procedimenti ambientali

- Aree restituite agli usi legittimi
- AdR approvata per aspetti sanitari
- AdR non approvata
- MISO





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

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.

Le attività hanno avuto inizio a dicembre 2024, in seguito all'esperimento della gara pubblica, e inizialmente era prevista la consegna dell'elaborato finale a marzo 2026, ma a causa di un contenzioso emerso con il primo aggiudicatario, il monitoraggio sarà effettuato nel 2026 con il secondo aggiudicatario e termineranno entro il 2027.

Gli obiettivi finali al termine delle attività saranno:

- definire nuovi valori di fondo per le acque sotterranee in area portuale;

- definire nuovi obiettivi di qualità per il corpo idrico ricettore costituito dalle acque marine portuali;
- 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 "Torre del Sale", ad Est della foce del fiume Cornia, comprensiva dell'area portuale e di una zona di arenile, spingendosi al largo per circa 3 km, per una superficie

Perimetrazione del SIN di Piombino



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:

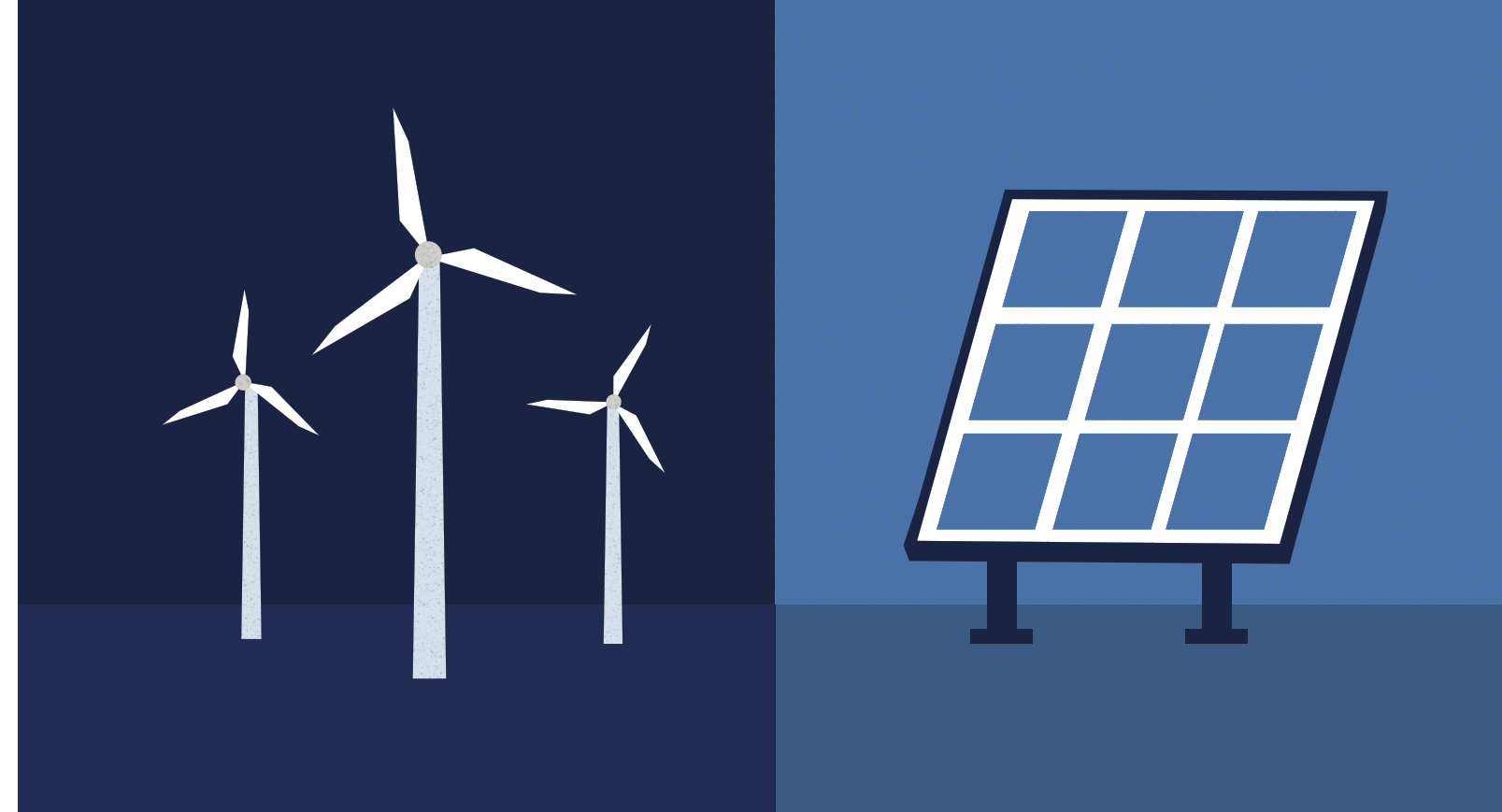
Area variante II: L'Analisi del Rischio sito per i suoli e la Valutazione di rischio sanitario-ambientale, comprensiva di tutti i dati e le integrazioni richieste è stata trasmessa al MASE e siamo in attesa del parere ministeriale definitivo per la restituzione delle aree agli usi legittimi dei suoli.

Area ex-Fintecna: è in corso la redazione della Analisi di 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'AR-PAT, 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. A giugno 2'025 è stata trasmessa al MASE l'Analisi di rischio sito specifica per la cui approvazione è in corso una conferenza di servizi istruttoria.



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 in corso.

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	Conclusa Verifica VIA - progetto escluso da VIA con D.D. n. 666 del 04/11/2025 MASE - In corso le integrazioni al PFTE - prezzi aggiornati	60%	scadenza prorogata ad aprile 2028	€ 12.292.518,94
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%	sospeso	€ 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	Verificato grado di illuminazione delle postazioni di lavoro di Palazzo Rosciano - la sostituzione dei corpi illuminanti non sarà effettuata	concluso	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	60%	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	IN CORSO – progettazione esecutiva validata – avvio cantiere nei primi mesi del 2026	70%	scadenza prorogata a giu-28	€ 20.713.623,79
	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	Green Energy Impianto Fotovoltaico Porto di Piombino-Moli	ANNULLATO - gara effettuata ma aggiudicazione annullata per problemi relativi all'impresa aggiudicataria - obiettivo annullato perché tempo residuo non compatibile con PNRR	60%	annullato	€ 8.000.000
				Efficientamento energetico stazione marittima porto di Piombino	IN CORSO - Progetto esecutivo prodotto da aggiudicatario - in corso la verifica del progetto	50%	Giu- 2027	€ 17.000.000
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%	sospeso	€ 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%	sospeso	€ 1.028.775,00

16.2 Programma di miglioramento ambientale 2024-2027

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	%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	30%	Gen- 27	4.000.000,00 €
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	30%	Giu-27	1.274.000,00 €
2024_03	gestione risorse energetiche	Miglioramento ambientale efficientamento energetico – “Impianto fotovoltaico su pensiline parcheggio sito nel Comune di Piombino”	DIP	Efficientamento energetico	IN CORSO lavori avviati a marzo 2025	80%	giu-26	1.274.000,00 €
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	70%	giu-26	283.500,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	%Attuazione	Scadenza	Risorse assegnate
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.	50%	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 - Implementare e sviluppare una mobilità sostenibile, intelligente, intermodale e resiliente al clima a livello nazionale, regionale e locale, anche migliorando l'accesso alla rete TEN-T e alla mobilità transfrontaliera	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	Sostituito dall'obiettivo 2026-02	40%	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	40%	Giu -26	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	60%	giu-26	586.500,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	%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	CONCLUSO – Raggiunto – consumo energia elettrica illuminazione pubblica porto di Livorno ridotto del 22% rispetto al 2023	100%	feb-25	682.583,59 €
2024_11	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Realizzazione impianti finalizzati all'elettrificazione delle banchine per il porto di Livorno	DIPPS	realizzazione di n. 2 banchine elettrificate sul porto di Livorno	IN CORSO – Lavori in corso di esecuzione - cronoprogramma rimodulato a seguito della rimodulazione nell'erogazione dei finanziamenti e all'andamento delle lavorazioni	60%	Dic-27	55.000.000,00 €
2024_12	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Realizzazione impianti finalizzati all'elettrificazione delle banchine per il porto di Piombino	DIPPS	realizzazione di n. 2 banchine elettrificate sul porto di Piombino	IN CORSO – Lavori in corso di esecuzione - cronoprogramma rimodulato con scadenza a settembre 2026	70%	set-26	12.596.341,09 €
2024_13	gestione risorse energetiche - qualità dell'aria	Realizzazione impianti finalizzati all'elettrificazione delle banchine per il porto di Portoferraio	DIPPS	realizzazione di n. 1 banchina elettrificata sul porto di Portoferraio	IN CORSO – Lavori in corso di esecuzione - cronoprogramma rimodulato con scadenza a settembre 2026	70%	set-26	13.403.658,91 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	%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	IN CORSO – In seguito a contenzioso emerso con primo aggiudicatario, il monitoraggio sarà effettuato nel 2026 con il secondo aggiudicatario	10%	Dic-27	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 – acquistate 7 auto elettriche con rottamazione di veicoli alimentati con	90%	Giu-26	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	CONCLUSO	80%	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 – Lavori in corso – termine slittato a giugno 2026	60%	giu-26	1.700.000,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	%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 - Lavori in corso, con previsione di completamento giugno 2026	80%	giu-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 - Lavori in corso, con previsione di completamento giugno 2026	80%	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	Sensori calibrati su piattaforma ARPAT e in via di prossima installazione in ambito portuale	40%	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	IN CORSO	30%	dic-27	162.875,00 €

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO AMBIENTALE 2024 - 2027								
N° Ob.	Aspetto	Descrizione	Referente	Traguardo	Stato di attuazione	%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 €
2026-01	qualità dell'aria	LIFE4DEGAS - Support for degassing of NMVOCs in EU inland waterway and maritime transport	DSPEI	Studio sul trasporto dei Composti Organici Volatili Non Metanici (NMVOC) nel trasporto marittimo e fluviale per analizzare percorsi e misure per mitigare gli impatti della degassificazione dei NMVO	IN CORSO	10%	Dic-28	358.985,00 €
2026-02	Consumo risorse	Realizzazione della piattaforma cloud dell'Ente denominata Multi-service Integrated Architecture (MIA) per evoluzione e consolidamento del SUA	DZLS	Analisi, progettazione, sviluppo e migrazione (rearchitect) delle procedure individuate	IN CORSO	10%	Feb-29	1.219.991,46 €

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.