



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale  
Scali Rosciano, 6 - 57123 Livorno, Italia

R.U.P. ing. Enrico Pribaz  
D.E.C. ing. Ilaria Lotti

R.T.P.



30035 Mirano (VE)  
Viale Belvedere, 8/10  
www.fm-ingegneria.com

Tel. +39 041 5785 711  
Fax +39 041 4355 933  
portolivorno@fm-ingegneria.com



P.O. Box 1132  
3800 BC Amersfoort  
The Netherlands  
www.royalhaskoningdhv.com

Tel. +44 (0)207 222 2115  
Fax +44 (0)207 222 2659  
info@rhdhv.com



35027 Noventa Padovana (PD)  
Via Panà 56/a

Tel. +39 049 8945 087  
Fax +39 049 8707 868  
mail@hsmarinesrl.com



31027 Spresiano (TV)  
Via Tiepolo, 8  
www.gtgeo.eu

Tel. +39 0422 8870 31  
Fax +39 0422 8895 89  
info@gtgeo.it

PROGETTO

**PROGETTAZIONE PRELIMINARE E DEFINITIVA DELLE  
OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI  
NELLA NUOVA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA  
PIATTAFORMA EUROPA, COMPRESO LO STUDIO DI  
IMPATTO AMBIENTALE E LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA  
AMBIENTALE**

EMISSIONE

**PROGETTO DEFINITIVO**

TITOLO

**C - STUDI AMBIENTALI**

Allegato 19 - Nota tecnica del Commissario Straordinario

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	DIS.	APPR.
0	24/07/2023	1233_PD-C-015(19)_0	Aggiornamento in riscontro a Istruttoria VIA [ID VIP 8058]	-	T. Tassi
1					
2					
3					
4					

ELABORATO N.

**C015(19)**

DATA:	SCALA:	FILE:	J.N.
24/07/2023		1233_PD-C-015(19)_0.doc	1233/19
PROGETTO	DISEGNO	VERIFICA	APPROVAZIONE
AdSP	-	C. Galli	T. Tassi

❖ **Analisi delle soluzioni alternative rispetto al progetto definitivo oggetto di valutazione nel SIA compresa l'alternativa zero- Aspetti progettuali (pt.1 della Richiesta integrazioni MASE a prot. CTVA Reg.UFF. n.3430 del 24.03.2023)**

L'assetto futuro del porto è stato oggetto negli anni passati di ampio dibattito, che ha condotto a varie proposte, fondamentalmente basate su un ampliamento del porto ottenuto con la creazione di un nuovo ampio bacino esterno (la cosiddetta "Piattaforma Europa", di seguito denominata anche PE), a Nord della diga del Marzocco, fino alla foce del Calambrone.

Dopo il Piano Regolatore della ricostruzione post-bellica del 1953, a cui fu apportata una piccola variante nel 1955, Livorno ha iniziato a discutere dell'ampliamento del suo porto sin dai primi anni Sessanta del Novecento. Il primo progetto, promosso dalla Camera di Commercio, fu presentato nel 1965 a firma dell'ing. Vian ma non fu mai portato in approvazione: solo una variante di esso, predisposta dal Genio Civile Opere Marittime nel 1971, che prevedeva la realizzazione della Darsena Toscana, allargando il tratto del Canale dei Navicelli tra il Canale Industriale e lo Scolmatore d'Arno, fu approvata e realizzata.

Un nuovo confronto sull'ampliamento del porto fu avviato nel 1980-83 dal Comune di Livorno con la presentazione del progetto Bonifica; ma anche questa proposta finì in un nulla di fatto, non tanto sull'esigenza dell'ampliamento, di cui tutti erano convinti della necessità, bensì per le divergenze in merito alla direzione da dare all'ampliamento: lato terra o lato mare.

L'accordo ai sensi dell'art. 15 della Legge 241/1990 per il P.R.P. del Porto di Livorno è stato siglato tra la Regione Toscana, il Comune di Livorno, la Provincia di Livorno e l'Autorità Portuale di Livorno il 10 luglio 2008.

In tale accordo, l'art. 7 specifica che l'Autorità portuale si impegna ad elaborare il progetto di Piano Regolatore Portuale considerando come sotto ambito la nuova espansione a mare per la realizzazione della Piattaforma Europa, specificando nell'Allegato A che *"la realizzazione della Darsena Europa e lo sviluppo del porto di Livorno è considerato un obiettivo prioritario per l'accessibilità territoriale, l'equilibrio modale e lo sviluppo della logistica per la visione unitaria del sistema toscano competitivo a scala sopranazionale"*.

Con voto n°63/2014 reso nel corso dell'adunanza del 17.10.2014 dell'Assemblea Generale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole al prosieguo dell'iter del Nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno.

Il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Livorno è stato approvato, ai sensi dell'art. 5, comma 3 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, dalla Regione Toscana con Delibera del Consiglio Regionale n. 36 in data 25.3.2015.

La creazione del nuovo bacino è da considerarsi per il Porto di Livorno necessaria al fine di adeguare le proprie infrastrutture e la propria organizzazione interna alle nuove esigenze imposte dalle caratteristiche delle navi e dell'evoluzione della logistica così come la creazione della nuova **piattaforma logistica (terminal Piattaforma Europa)** è **considerata indispensabile per conferire al porto di Livorno le caratteristiche di modernità e funzionalità richieste dal mercato internazionale dello shipping.**

L'ipotesi zero, pertanto, ovvero il mantenimento dell'attuale infrastrutturazione del porto, non è stata ritenuta percorribile sia per ragioni legate alla necessità di assicurare il ripristino/mantenimento della funzionalità degli impianti preesistenti sulla base degli standard di sicurezza legati all'evoluzione del naviglio, sia per ragioni di sviluppo e garanzia del ruolo che il porto di Livorno ha rivestito sino ad oggi nello shipping

internazionale e che si riflettono sui profili socio-economici dell'ambito di riferimento già qualificato come "area di crisi industriale complessa".

La Regione Toscana, con l'approvazione dei propri strumenti di programmazione e di pianificazione, ha fatto propria questa scelta strategica per la "realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera" (Master Plan dei porti – Disciplina di piano, art. 3, comma 2, lett. a); stessa scelta per gli strumenti di pianificazione di Provincia e Comune di Livorno.

La soluzione dell'espansione verso Nord-Ovest, nello specchio di mare tra la diga del Marzocco che oggi viene presentata, è praticamente obbligata, in quanto un'espansione del porto all'interno della terraferma è da escludersi per i numerosi vincoli che gravano sulle aree teoricamente disponibili: il Parco di Migliarino-Massaciuccoli-San Rossore o la linea ferroviaria costiera; un'espansione verso Sud, davanti alla città e alle falesie, è d'altronde del tutto irrealizzabile.

**L'analisi delle alternative** ha riguardato quindi principalmente l'assetto della Piattaforma Europa e la configurazione delle nuove opere foranee in quanto nel porto esistente, non essendo possibile prevedere modifiche sostanziali di assetto e realizzazione di nuove opere, sono state previsti solo degli interventi marginali su strutture esistenti volti principalmente a " razionalizzare l'uso del territorio e migliorarne la funzionalità (v. resecazione della Calata Orlando e Calata Carrara e tombamento del bacino Firenze), " ovvero a favorire il recupero e la fruibilità delle emergenze storiche presenti all'interno del porto (v. ripristino dell'acquaticità intorno alla Torre del Marzocco ed alla Fortezza Vecchia) o a " ridurre l'impatto ambientale del porto sulla città delocalizzando le funzioni più impattanti".

Le alternative di assetto di Piano sono state quindi definite, nel rispetto dei suddetti criteri di impostazione, e di ulteriori aspetti invarianti nelle configurazioni proposte:

1. la compatibilità dell'assetto di Piano con la perimetrazione della cassa di colmata esistente, quasi completamente riempita, situata all'esterno del terminal Darsena Toscana e della diga di protezione della Nuova Darsena Petroli, di forma romboidale e superficie di circa 80 ha.
2. la rilocalizzazione del terminale di sbarco degli oli e derivati (2 ormeggi della Nuova Darsena Petroli) e del GPL (1 ormeggio collocato nella parte terminale del canale industriale), rispettivamente sul fronte opposto della stessa struttura esistente (lato esterno anziché interno della diga del Marzocco) o mediante una nuova banchina – avente lo stesso orientamento NE-SO dell'attuale – lungo il lato interno o comunque in prossimità della nuova diga foranea Nord. Nel primo caso la diga del Marzocco schermerebbe il terminal rispetto all'area urbana, con effetti migliorativi sul grado di sicurezza associato, mentre il sistema di trasporto (tubazioni) e stoccaggio (depositi) degli oli rimarrebbe sostanzialmente invariato mentre quello del GPL dovrebbe essere ridefinito, nel secondo caso il terminal sarebbe decisamente allontanato dall'area urbana (circa 3,0 km anziché 1,5 km dalla Fortezza Nuova), e richiederebbe un nuovo fascio tubiero, di raccordo con gli esistenti;
3. la necessità di una nuova imboccatura portuale, per l'accesso alle nuove banchine previste nell'assetto di Piano, così come di un nuovo canale di navigazione esterno (rimanendo l'attuale accesso da sud e relativo canale di navigazione ad uso delle navi passeggeri ovvero, in particolare traghetti e crociere in modo da garantire, per il tramite della separazione delle diverse tipologie di traffico, standards di sicurezza più elevati;

4. la modularità della realizzazione dell'assetto finale di Piano. La configurazione finale deve poter essere raggiunta attraverso fasi intermedie che abbiano carattere funzionale, e possano operare indipendentemente dal successivo completamento delle opere previste dal Piano, con l'obiettivo imprescindibile di porre in esercizio una parte delle opere già dopo un limitato numero di anni dall'inizio della realizzazione delle stesse. La funzionalità delle varie fasi è anche il requisito fondamentale per attivare tutte le possibili forme di interesse e modalità di realizzazione delle opere stesse, in particolare la partecipazione di investitori privati a fronte della redditività immediata degli investimenti necessari;

Sulla base dei suddetti criteri sono state individuate diverse soluzioni alternative che sono state messe confronto prendendo in considerazione i seguenti criteri:

1. Operatività portuale;
2. Manovre di ingresso e di uscita e lunghezze delle rotte interne di avvicinamento ai terminals;
3. Orientamento dei canali di accesso;
4. Interferenza tra i traffici commerciali e passeggeri e sicurezza della navigazione;
5. Orientamento degli ormeggi rispetto ai venti dominanti;
6. Bilanciamento dei volumi di scavo e di riporto;
7. Oneri di dragaggio;
8. Protezione del bacino della Piattaforma Europa e del Porto Storico dal moto ondoso;
9. Impatto sul patrimonio storico;
10. Operatività e funzionalità del canale dei Navicelli.

La soluzione individuata a conclusione di questo processo è stata sottoposta quindi ad un processo di affinamento che ha riguardato l'assetto interno e la destinazione d'uso della piattaforma, la posizione e la configurazione della darsena petroli, le opere di protezione del nuovo bacino e l'ingresso in porto del canale dei Navicelli nonché i risultati dello studio di agitazione interna portuale e dell'impatto sulle infrastrutture esistenti.

I criteri che sono stati posti alla base del processo di ottimizzazione ed affinamento della configurazione della Piattaforma Europa e delle relative opere di protezione sono i seguenti:

- " realizzare due terminali dei quali uno dedicato al traffico dei contenitori ed uno al traffico ro-ro e ro-ro pax così da consentire lo sviluppo di queste due tipologie di traffici;
- " realizzare un terminale indipendente per lo svolgimento di traffici di merci pericolose in posizione il più possibile lontana dalla città e dalle altre infrastrutture portuali;
- " realizzare un nuovo ingresso diretto in porto per il canale dei Navicelli;
- " collocare le opere di banchinamento della nuova darsena all'esterno delle due vasche di contenimento.

Sulla base di questi criteri sono state sviluppate diverse alternative di configurazione e di posizione dei due terminal (containers e ro-ro), della darsena merci pericolose e del nuovo accesso in porto del canale dei Navicelli mettendo a confronto soluzioni con:

" i terminals containers e ro-ro posti alternativamente nel terrapieno sud ed in quello nord della nuova darsena;

" banchina del terminal ro-ro attrezzata con denti di attracco poppieri o privi di denti di attracco che quindi può essere utilizzata liberamente da navi dotate di rampe laterali e che nel caso di utilizzo da parte di navi con rampa a poppa o a prua dovrà essere attrezzata con piattaforme galleggianti;

" il terminal merci pericolose posizionato lungo il lato interno della diga foranea o su una struttura interna distaccata dalla diga foranea;

" il canale di accesso del canale dei Navicelli esterno alla diga nord della Piattaforma Europa che occupa una parte del tratto focale dello Scolmatore a valle del viadotto esistente e si immette direttamente a mare grosso modo all'altezza del limite ovest del terrapieno nord della nuova darsena o che corre all'interno del terrapieno nord della darsena, lungo il suo lato settentrionale, e si immette nel bacino portuale in corrispondenza dell'avamposto della Piattaforma Europa.

La soluzione individuata a conclusione del suddetto processo è stata poi sottoposta ad un ulteriore affinamento basato sui risultati dello studio dell'agitazione interna portuale e dell'impatto sulle infrastrutture esistenti.

Lo studio sull'agitazione ondosa residua all'interno del bacino portuale ha messo in evidenza, infatti, che la configurazione delle opere di difesa, pur garantendo un'ottima protezione dall'ingresso dei moti ondosi provenienti dal settore di traversia principale (210°÷250 °N) non offre un adeguato riparo da quelli che provengono da Sud. In particolare, in occasione di eventi provenienti dal settore 155°÷195°N in corrispondenza della darsena Petroli e degli attracchi per navi ro-ro previsti sulla testata del terrapieno nord il grado di agitazione ondosa è incompatibile con lo svolgimento in condizioni di sicurezza delle operazioni portuali (arrivo, partenza, carico e scarico).

Per ovviare a tale inconveniente è stato necessario prevedere la realizzazione, in posizione simmetrica rispetto al canale di accesso, di una seconda diga che protegge l'imboccatura portuale dai moti ondosi provenienti da mezzogiorno.

Inoltre, sovrapponendo la configurazione di progetto su una foto aerea recente si è constatato che il tratto iniziale del canale che collega il canale dei Navicelli con il porto va ad interferire sia con la linea ferroviaria dello scalo esistente a tergo della sponda ovest della darsena Toscana che con la rampa di ingresso in porto della superstrada. Pertanto, al fine di eliminare tali interferenze si è deciso di traslare l'ingresso nel nuovo canale verso la foce dello Scolmatore.

La configurazione delle opere esterne e della Piattaforma Europa del porto di Livorno individuata al termine di tale processo che poi è stata posta alla base dei successivi studi specialistici che sono stati svolti al fine di verificarne la funzionalità.

Dai risultati degli studi specialistici di approfondimento, che hanno riguardato gli aspetti ambientali, tecnici, funzionali e di sicurezza dell'infrastruttura, sono emerse le seguenti criticità della suddetta soluzione che pur consentendo il raggiungimento degli obiettivi fissati potrebbero ridurre l'efficacia:

A. La posizione del terminal prodotti pericolosi non sembra compatibile con lo svolgimento nell'area del terminal Ro-Ro/autostrade del mare del traffico passeggeri. Infatti facendo riferimento ai risultati dello studio sul rischio di incidente rilevante riportato nel Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale del porto di Livorno emerge che, nella configurazione di progetto individuata al termine del suddetto processo di analisi, in corrispondenza del limite del terrapieno del terminal Ro-Ro/autostrade del mare della Piattaforma Europa la probabilità che si verifichi un incidente di rischio rilevante, in termini di numero di eventi/anno, non è compatibile con il traffico di passeggeri;

B. La soluzione prevista per garantire al canale dei Navicelli, a seguito del tombamento dell'attuale ingresso nella darsena Toscana, l'accesso diretto nel porto di Livorno potrebbe provocare degli inconvenienti sia dal punto di vista operativo che di sicurezza della navigazione. Infatti, le imbarcazioni provenienti dal canale dei

Navicelli, dopo aver percorso il canale navigabile compreso tra il terrapieno nord della darsena della Piattaforma Europa e la nuova diga nord, per entrare in porto dovranno attraversare il bacino della darsena prodotti pericolosi con evidenti effetti negativi sulla sicurezza della navigazione e sul rischio di incidente rilevante.

La successiva configurazione assunta è stata pertanto rivolta ad assicurare il superamento dei suddetti inconvenienti.

Su tali basi sono state poi eseguite le prove di navigabilità presso il Centro di Simulazione della Navigazione agli Alberoni di Venezia, alle quali hanno partecipato rappresentanti della Corporazione Piloti del porto di Livorno, che hanno riguardato manovre di ingresso e di uscita e di ormeggio nei vari terminali del porto di Livorno e che sono state eseguite utilizzando, per ciascuna manovra e per diverse condizioni di direzione e velocità del vento, le navi più grandi che potranno entrare nel porto di Livorno.

A conclusione delle sessioni di prova i piloti hanno individuato alcune modifiche da apportare alla configurazione delle opere al fine di ottimizzare la operatività del porto.

La ricostruzione sintetizzata è rintracciabile, unitamente agli elaborati grafici esplicativi, nel Rapporto Ambientale di cui alla Relazione Generale alla VAS del Piano Regolatore Portuale

**Oltre al richiamo dei documenti tecnici incentrati sulla verifica del progetto in parola rispetto, in prima battuta, alla cosiddetta “opzione zero”, e, in secondo luogo alla disamina di alcuni dei principali passaggi che hanno caratterizzato il lavoro di definizione dei contenuti progettuali per il tramite dello studio delle diverse alternative, giova riportare, per ciò che a questi fini rileva, lo stralcio degli atti maggiormente significativi, in ordine al riconoscimento della strategicità dell’intervento ed alla condivisione nella valutazione della necessità del progetto nella configurazione da ultimo assunta, attraverso i quali lo Stato si è, in questi termini, espresso.**

Quanto sopra a partire:

- **dal Decreto Ministeriale 7 agosto 2015** con il quale il Polo produttivo dell’area costiera livornese, coincidente con i Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo è stato riconosciuto quale “area di crisi industriale complessa”, ai fini dell’applicazione delle disposizioni di cui all’articolo 27 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83;
- **dall’Accordo di programma «Per il rilancio competitivo dell’area costiera livornese» sottoscritto in data 8 maggio 2015, sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, i Comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo, l’Autorità Portuale di Livorno e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ed avente ad oggetto la definizione di una complessa ed unitaria manovra di intervento sulle aree del polo urbano di Livorno-Collesalveti e del parco produttivo di Rosignano Marittimo, mediante l’attuazione di un Piano di rilancio della competitività che prevede all’AZIONE I – la realizzazione dell’intervento infrastrutturale denominato Darsena Europa;**
- **dalla legge finanziaria regionale n. 86 del 29 dicembre 2014, come modificata e aggiornata successivamente da ultimo con L.R. 44/2022,** che ha destinato un finanziamento straordinario per un importo massimo di 12,5 milioni di euro l’anno per ciascuno per anni 30;
- **dalla Nota informativa per il CIPE predisposta dal competente Dipartimento per le Politiche di Coesione, che prevede che la somma di 50 milioni di euro sia destinata al finanziamento di quota parte del costo del Programma di interventi relativi alla realizzazione della Darsena Europa, al fine**

del suo immediato avvio e dalla quale si evince che la realizzazione della Darsena Europa riguarda le opere necessarie all'entrata in servizio del nuovo terminal per contenitori e costituisce la prima fase realizzativa della così detta Piattaforma Europa (Delibera CIPE 5/2016);

- dal **DM MIT 353 del 13/8/2020** con il quale il MIMIT ha stanziato risorse per 200 milioni di euro per l'opera riconosciuta meritevole;
- dal decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 marzo 2021 n.88 che ha nominato Commissario Straordinario il dott. Luciano Guerrieri per la realizzazione dell'opera in oggetto.

Per completezza del quadro conoscitivo si rappresenta inoltre che il progetto è stato oggetto di Dibattito pubblico.

In particolare Regione Toscana e (l'allora) Autorità Portuale di Livorno hanno accolto la proposta della Responsabile del Dibattito Pubblico e **promosso la costituzione di un Osservatorio istituzionale, ambientale e sociale che, sulla base delle esperienze maturate dalla Regione (Variante di valico, Autostrada FI nord – FI sud), è finalizzato a verificare la progettazione e il rispetto delle prescrizioni della progettazione esecutiva e realizzazione rispetto agli atti di approvazione dell'opera, per quanto riguarda la Piattaforma Europa, nonché a monitorare le varie componenti ambientali nelle fasi ante, post ed in corso d'opera anche per l'area della Stazione Marittima.** L'Osservatorio è una struttura tecnica composta dai tecnici delle varie amministrazioni (Enti Locali, Regione e Autorità Portuale), ARPAT e Università dedicate, tra l'altro, alla verifica delle componenti ambientali.

#### ❖ **Configurazione finale del PRP a seguito degli adeguamenti tecnici funzionali ATF- Aspetti programmatici (pt.1.1. Richiesta Integrazioni Regione Toscana)**

Per quanto riguarda i profili più specificamente attinenti alla pianificazione ed alla necessità di tracciare dettagliatamente il procedimento ad essa relativo si rappresenta quanto di seguito:

Il primo Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Livorno risale all'anno 1955. In seguito, più precisamente nel 1973, il PRP fu oggetto di una variante che ha consentito la realizzazione della Darsena Toscana ancora oggi che rappresenta l'unica infrastruttura dedicata ai contenitori.

Nel 2010 è stata approvata una seconda variante al Piano Regolatore Portuale del 1955 finalizzata esclusivamente alla realizzazione di infrastrutture per l'approdo turistico all'interno del Porto Mediceo, porzione del bacino portuale già da tempo utilizzata per accogliere natanti da diporto.

Il porto di Livorno quindi al fine di superare i limiti dimensionali che ne rallentavano la crescita, nonostante la notevole appetibilità dovuta sia alla favorevole ubicazione geografica che alle buone prospettive di sviluppo dei collegamenti stradali e ferroviari, ha predisposto un nuovo Piano Regolatore Portuale superando lo strumento di pianificazione portuale del 1955 completamente attuato.

La nuova pianificazione ha assunto una grande rilevanza strategica, non solo per lo sviluppo del porto ma anche per la città, per il sistema di distretti industriali localizzati nelle vicinanze e per la Regione Toscana; il porto di Livorno costituisce senza alcun dubbio il nodo principale della Piattaforma Logistica Costiera indicata nel P.I.T. e nel P.R.S. della Regione Toscana.

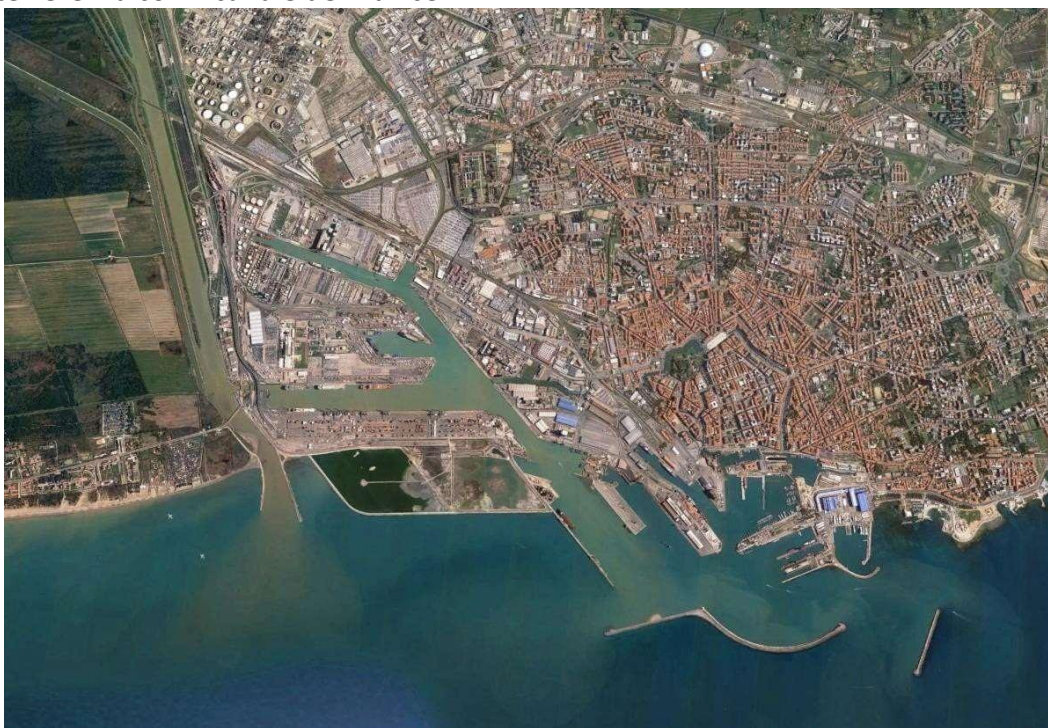
Il porto, infatti, non è solo un terminale trasportistico ma sempre di più un sistema complesso ed articolato all'interno di un'ampia rete di relazioni infrastrutturali ed economiche che determina il



superamento della visione del Piano Regolatore Portuale come un “semplice” programma di opere attribuendo ad esso il significato di vero e proprio strumento di pianificazione strategica.

Gli elementi di criticità che sono stati affrontati nella stesura del Piano Regolatore Portuale riguardavano:

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



*Figura1 - Porto di Livorno-Stato Attuale*

L’analisi di questi elementi ha condotto a proposte fondamentalmente basate su di un ampliamento del porto ottenuto con la creazione di un nuovo ampio bacino esterno, a nord della diga del Marzocco, fino alla foce del Calambrone. Insieme al nuovo bacino è sempre stato ipotizzato un accesso indipendente al canale dei Navicelli, in modo da eliminare una pesante servitù e da impedire i fenomeni di interrimento che interessano la Darsena Toscana. Tutte le tematiche sono state affrontate e risolte in sede di redazione dell’attuale Piano Regolatore Portuale che è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 36 in data 25.3.2015.

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



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

La strategia operativa perseguita da questa Amministrazione per raggiungere gli obiettivi previsti nel vigente Piano Regolatore Portuale è stata quella di articolare la realizzazione delle opere previste nel Piano in diverse fasi funzionali che peraltro non rivestono carattere prescrittivo quanto piuttosto indicativo. Le fasi sono state riviste infatti nella loro articolazione nel 2020 in modo da consentire una contrazione dei tempi per la realizzazione e la messa in esercizio delle opere portuali considerate prioritarie, quali la seconda imboccatura per il porto commerciale, il nuovo terminal contenitori ed i relativi dragaggi.

In esito alla nuova articolazione AdSP ha proceduto alla gara per la realizzazione delle opere previste in prima fase.

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

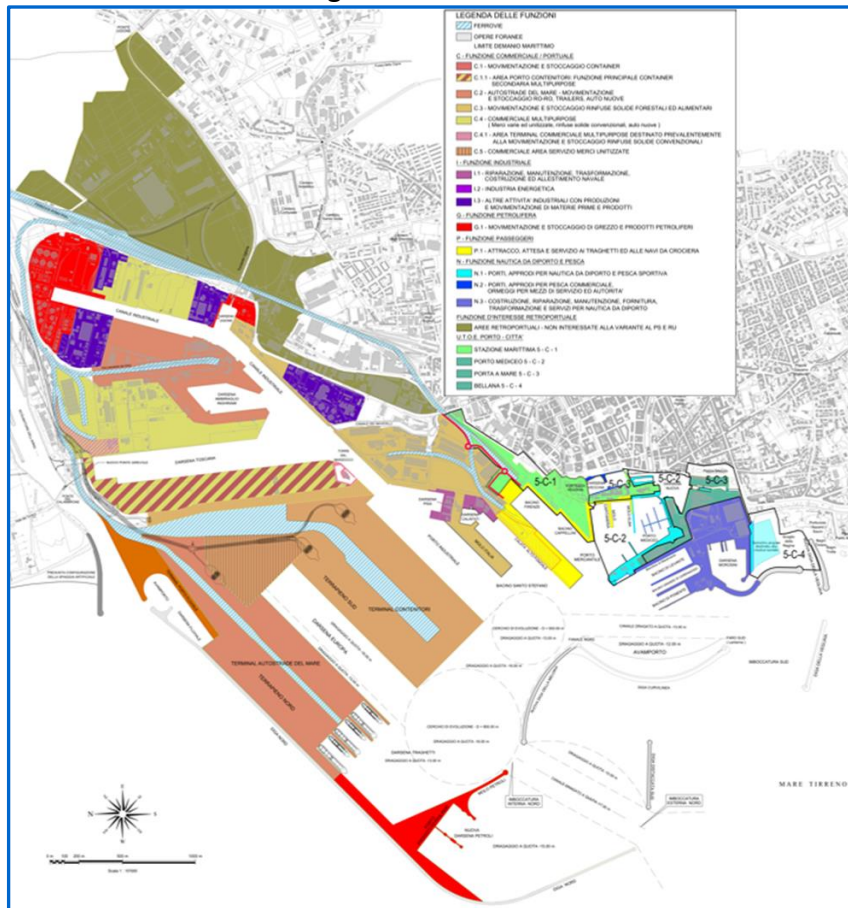


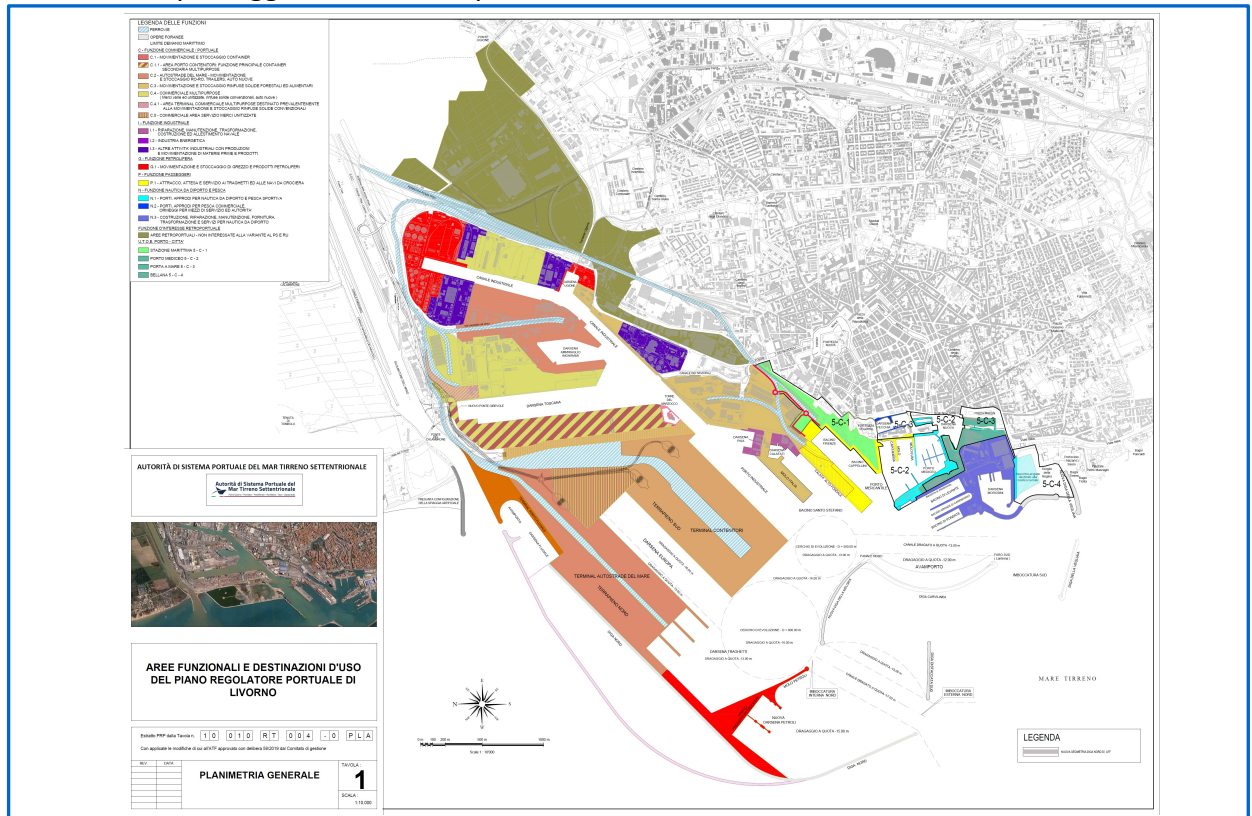
Figura 2 - Mappa delle aree funzionali e destinazioni d'uso del Piano Regolatore Portuale di Livorno (2015)

Parallelamente l'AdSP ha redatto alcuni ATF per la risoluzione di aspetti non sostanziali inerenti al PRP tra i quali:

- adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale per il Porto di Livorno adottato con delibera n. 59 del 25/06/2019 dal Comitato di Gestione, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della Legge 84/94 e ss.mm.ii., approvato con decorrenza 11 settembre 2020 riguardante la modifica delle funzioni ammesse nelle aree ex Trinseo e calata Tripoli, nonché una integrazione all'articolato delle norme tecniche. Successivamente il CSSLLP ha trasmesso proprio parere con voto n.64/0219 in data 16/07/2021;
- adeguamento tecnico funzionale relativo all'ampliamento della piattaforma di attracco della Calata Sgarallino adottato con delibera n. 35 del 29/06/2022 dal Comitato di Gestione, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della Legge 84/94 e ss.mm.ii. Il CSLP ha quindi trasmesso il proprio parere con voto n.66/2022 in data 27/02/2023.

Inoltre con Provvedimento n.6/2022 del 28 giugno 2022 il Commissario Straordinario Luciano Guerrieri, nominato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 marzo 2021 n.88 per la realizzazione dell'opera del porto di Livorno Piattaforma Europa, sulla base dei poteri assegnati, ha adottato l'adeguamento inerente all'ampliamento del volume tecnico di contenimento dei sedimenti di dragaggio relativamente al progetto denominato "Realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della piattaforma Europa".

Si riporta di seguito una tavola riepilogativa che illustra la configurazione finale del porto alla luce di tutti i passaggi intervenuti soprarichiamati.



*Figura 3 - Mappa delle aree funzionali e destinazioni d'uso del Piano Regolatore Portuale di Livorno (2023)*

La prima fase attuativa del PRP approvata con provvedimento n. 115 del 7 ottobre 2020 prevede le seguenti attività:

1. Realizzazione dell'intera diga Nord
2. Realizzazione di vasca di colmata, delimitata da scogliera in massi naturali, in corrispondenza dei futuri terminal ro-ro e autostrade del mare ed estesa fino al tratto in cassoni della diga nord
3. Realizzazione della nuova diga Sud per una lunghezza di circa 200 m.
4. Demolizione del tratto rettilineo della diga della Meloria e realizzazione della nuova diga della Meloria ad andamento curvilineo;
5. Dragaggio del canale di accesso alla nuova bocca nord fino a quota -17,00 m s.m.m. all'esterno dell'imboccatura e a quota -16,00 m s.m.m. all'interno. Dragaggio del bacino di evoluzione della Darsena Europa e dello specchio acqueo antistante le banchine del nuovo terminal contenitori a quota -16,00 m s.m.m.. Dragaggio del bacino Santo Stefano e dello specchio acqueo retrostante la nuova diga della Meloria a quota - 13,00 s.m.m. Dragaggio dello specchio acqueo retrostante la vecchia diga della Meloria fino a quota - 10,00 m.s.m.m.
6. Consolidamento dei sedimenti delle vasche di colmata esistenti per la porzione interessata dalla realizzazione del piazzale operativo del nuovo terminal contenitori.
7. Realizzazione della porzione di piazzale che occupa le attuali vasche di contenimento e realizzazione di circa 1200 metri di banchina.
8. Realizzazione dei collegamenti viari e ferroviari del nuovo terminal contenitori della darsena Europa con le reti nazionali e regionali

Il progetto attualmente in valutazione riguarda la realizzazione dei punti da 1 a 5 e si prevede per la sua completa realizzazione un orizzonte temporale di circa 5 anni. Contestualmente verranno attivate anche le previsioni di cui ai punti 7 e 8 per le quali si prevede la conclusione entro 6-8 anni.

In relazione alla fase attualmente in esecuzione, giova richiamare il provvedimento del Commissario Straordinario n. 12/2022 *"Modifica fase 1 dell'articolazione delle fasi attuative del PRP per le aree di espansione a mare denominate "Piattaforma Europa"* con il quale si approva la nuova fase 1 dell'articolazione delle fasi attuative del PRP per le aree a mare denominata *"Piattaforma Europa"* (Allegato1).

In relazione alle altre fasi di realizzazione finalizzate al completamento del PRP, che peraltro come già ricordato costituiscono un'indicazione non prescrittiva, si rappresenta che l'AdSP ha adottato nella seduta del Comitato di Gestione del 28 aprile 2022 con delibera n. 27 il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) introdotto dalla intervenuta riforma normativa alla L.84/94 e sta concludendo il percorso di approvazione, peraltro modificato a valle della sentenza della Corte Costituzionale n.6/2023, che si concluderà con

l'approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la regione territorialmente interessata, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della L.84/94 e ss.mm.ii.

Il documento di programmazione individua gli obiettivi di sviluppo ed i contenuti di pianificazione a scala di sistema portuale, in coerenza con quanto previsto dal Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, con gli orientamenti europei in tema di portualità, con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

I PRP, da riferirsi ad ogni singolo porto, invece, sono intesi quali specifica attuazione del PSNPL e del DPSS, che ne costituiscono la base di riferimento e quindi di coerenza, e provvedono a declinare gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione. La procedura indicata dall'ultima riforma è mirata a separare il momento delle "scelte strategiche" da quello delle "scelte tecniche" e porta a definire intese, convergenze e condivisioni già nella prima fase, in modo che la successiva redazione dei PRP (certamente più onerosa e più complessa) ed il successivo iter di approvazione siano già poggiati su scelte strategiche definite. Alla luce di quanto sopra, una volta concluso l'iter autorizzativo del DPSS auspicabilmente entro settembre 2023, l'AdSP dovrà procedere necessariamente con la redazione di varianti sia al Piano Regolatore Portuale di Livorno che a quello di Piombino (redatti a valle della L.84/94) nonché con la redazione dei nuovi piani regolatori per gli altri porti del sistema non dotati di Pianificazione portuale ex Legge 84/94, da concludersi presumibilmente entro il 2024.

L'elaborazione delle varianti potrà comportare una revisione delle configurazioni finali dei piani regolatori nonché una diversa articolazione anche le fasi attuative.



Il Commissario Straordinario

**PROVVEDIMENTO DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO n. 12/2022**

**OGGETTO: - Modifica fase 1 dell'articolazione delle fasi attuative del PRP per le aree di espansione a mare denominate "Piattaforma Europa"**

**Il Commissario Straordinario**

- Visto il D.P.C.M. 16 aprile 2021 il quale, in attuazione del comma 1 dell'art. 4 del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con legge 14 giugno 2019, n. 55, ha annoverato tra gli "interventi infrastrutturali" da esso disciplinati la Darsena Europa presso il Porto di Livorno ed ha nominato il sottoscritto Dott. Luciano Guerrieri, già Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, giusto Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 marzo 2021, n. 88, quale Commissario straordinario;
- Visto, il comma 5 del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con legge 14 giugno 2019, n. 55 rubricato "*Commissari straordinari, interventi sostitutivi e responsabilità erariali*" che ha previsto che "*Con i medesimi decreti di cui al comma 1 sono, altresì, stabiliti i termini e le attività connesse alla realizzazione dell'opera nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e al compenso per i Commissari straordinari*", che "*[per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione dell'opera, i Commissari possono avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, [...]]*", i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare o completare nell'ambito della percentuale di cui al primo periodo", che "*I Commissari straordinari possono eventualmente nominare un sub-commissario*" e che "*l'eventuale compenso del sub-commissario da determinarsi in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale di cui al primo periodo*";
- Visto il Provvedimento del sottoscritto n.1/2021 con il quale è stata costituita la Struttura Commissariale di cui alle norme di legge sopra richiamate ed è stata nominata la dott.ssa Roberta Macii quale Sub Commissario per l'intervento;



- Visti i Provvedimenti del sottoscritto n.2/2021 e n. 3/2021 con i quali è stato, rispettivamente, adottato il Regolamento organizzativo della Struttura Commissariale ed è stato individuato il personale dell'ADSP MTS dedicato in modo stabile e continuativo, pur se non esclusivo, in avvalimento alle attività del Commissario;
- Visto il bando pubblicato sulla G.U.U.E S193 il 5 ottobre 2021 n. 501347-2021- IT e sulla G.U.R.I. 5a Serie Speciale – Contratti pubblici n. 116 del 6 ottobre 2021, con il quale veniva indetta la gara mediante procedura aperta per l'affidamento per l'appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per *“L'appalto di progettazione esecutiva ed esecuzione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa”*;
- Visti il Provvedimento n.3/2021 del Sub Commissario straordinario con cui veniva disposta l'aggiudicazione nei confronti del R.T.I. formato dalla Società Italiana Dragaggi S.p.A. /Fincantieri Infrastructure Opere Marittime S.p.A./Sales S.p.A./Fincosit S.r.l., avente sede legale in Roma (RM) ed il contratto Rep.n.1/2022 sottoscritto in data 23 marzo 2022 che ha dato avvio all'interlocuzioni con l'appaltatore;
- Visto il Provvedimento del sottoscritto n.5/2022 con il quale l'Ing. Sandra Muccetti veniva assegnata all'Area Tecnica della Struttura Commissariale;
- Visto il proprio provvedimento n. 6/2022 con il quale venivano adottati gli elaborati tecnici relativi all'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore del porto di Livorno, così come modificati e integrati dall'Area Tecnica della Struttura Commissariale, limitatamente agli effetti del citato ATF sul progetto denominato *“appalto integrato della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa”*;
- Visto il provvedimento del Presidente n.115 in data 7 ottobre 2020 relativo all'approvazione della nuova articolazione delle fasi attuative del PRP per le aree di espansione a mare denominate *“piattaforma Europa”*;
- Sentito il dirigente Ing. Sandra Muccetti, in merito alla necessità di procedere con la modifica della fase 1 dell'articolazione delle fasi attuative del PRP rispetto a quella approvata con provvedimento del Presidente n.115 soprarichiamato a valle dell'adozione dell'ATF con provvedimento del Commissario n.6/2022, limitatamente alla diversa configurazione della diga nord in quanto incidente direttamente sull' *appalto integrato della realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa* ;

- Richiamato l'art.2 comma 4 del D.L. 76/2020 convertito in L. n. 120/2020.

## DISPONE

1. di approvare la nuova fase 1 dell'articolazione delle fasi attuative del PRP per le aree a mare denominata "Piattaforma Europa" come da elaborato grafico allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale.
2. di trasmettere il presente provvedimento all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per i successivi adempimenti di competenza relativamente agli ulteriori effetti sul Piano regolatore portuale.
3. di pubblicare il presente provvedimento nella sezione Amministrazione Trasparente del sito web del Commissario.

*Livorno, data della firma*

Visto:

Il Dirigente Infrastrutture Piombino ed Elba, pianificazione e studi

  
Sandra  
Muccetti  
31.10.2022  
10:39:20  
GMT+00:00

Il Sub Commissario



Roberta Macii  
COMMISSARIO STR.  
PER REALIZZAZIONE  
PIATTAFORMA EU  
SUB COMMISSARIO  
31.10.2022 11:49:30  
GMT+01:00

## IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

  
LUCIANO GUERRIERI  
COMMISSARIO STR. PER REALIZZAZIONE  
PIATTAFORMA EU  
COMMISSARIO STRAORDINARIO  
31.10.2022 10:56:22 GMT+00:00



# PLANIMETRIA GENERALE

## INDIVIDUAZIONE WBS

PROGETTO ATF

