

## Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

### Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

**IL Gruppo Consiliare M5S del Comune di Livorno nelle persona della Capogruppo Stella Sorgente**  
*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

### PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato

*(Barrare la casella di interesse)*

**ID: 9362 Procedura di V.I.A. Bioraffineria Livorno: realizzazione, all'interno dell'area di pertinenza della raffineria di Livorno, di una sezione di bioraffineria destinata alla produzione di biocarburanti**

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento)*

*N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.*

### OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro *(specificare)* Aspetti occupazionali\_

### ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI



*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

● Atmosfera

Ambiente idrico

● Suolo e sottosuolo

Rumore, vibrazioni, radiazioni

● Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

● Salute pubblica

Beni culturali e paesaggio

Monitoraggio ambientale

Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

**SI RIPORTANO LE OSSERVAZIONI NELL'ALLEGATO 3**

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

**ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

**Allegato 3 - Osservazioni al progetto di realizzazione, all'interno dell'area di pertinenza della raffineria di Livorno, di una sezione di bioraffineria destinata alla produzione di biocarburanti** \_\_\_\_\_ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)*

Luogo e data Livorno, 04.05.2023

*(inserire luogo e data)*

La dichiarante

  
\_\_\_\_\_  
(Firma)



## DATI PERSONALI

**Nel caso di persona fisica (in forma singola o associata)<sup>1</sup> (da compilare)**

Nome e Cognome STELLA SORGENTE Codice Fiscale [redacted]

Nata a [redacted] (Prov. LU) il [redacted]

Residente a [redacted] (Prov. [redacted])

Via [redacted] n° [redacted] CAP [redacted]

Tel. [redacted] fax [redacted] e-mail [redacted]

PEC stellasorgente@pec.it

Documento di riconoscimento [redacted] rilasciato il [redacted]

da [redacted]

**Nel caso di persona giuridica (società, ente, associazione, altro) (da compilare)**

Nome e Cognome \_\_\_\_\_ Codice Fiscale \_\_\_\_\_

Nato a \_\_\_\_\_ (Prov. \_\_\_\_\_) il \_\_\_\_\_

Residente a \_\_\_\_\_ (Prov. \_\_\_\_\_)

Via/Piazza \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_

Tel. \_\_\_\_\_ fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_

Documento di riconoscimento \_\_\_\_\_ rilasciato il \_\_\_\_\_

da \_\_\_\_\_ in qualità di<sup>2</sup> \_\_\_\_\_

della Pubblica Amministrazione/Ente/Società \_\_\_\_\_

con sede in \_\_\_\_\_ (Prov. \_\_\_\_\_)

1 Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato 1 per ciascun soggetto.

2 A titolo indicativo: legale rappresentante, amministratore, altro.

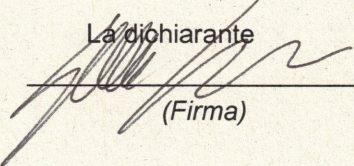


## TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Luogo e data Livorno. 04.05.2023  
(inserire luogo e data)

La dichiarante



(Firma)

*L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e documento di riconoscimento" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).*



## Osservazioni al progetto per la realizzazione, all'interno dell'area di pertinenza della raffineria di Livorno, di una sezione di bioraffineria destinata alla produzione di biocarburanti

**CODICE DI PROCEDURA: 9362**

Il Gruppo Consiliare M5S di Livorno, nella persona della Capogruppo Stella Sorgente, presenta le proprie osservazioni al S.I.A. relative alla realizzazione, all'interno dell'area di pertinenza della raffineria di Livorno, di una sezione di bioraffineria destinata alla produzione di biocarburanti.

Le osservazioni saranno poste puntualmente ad affermazioni/periodi contenute nei paragrafi delle sezioni del S.I.A., che saranno di volta in volta ribattuti e/o confutati nella maniera più ampia possibile, affinché siano evidenti le criticità al progetto che il Gruppo Consiliare M5S di Livorno intende far emergere.

### - **Introduzione**

Pag. 3, Sez.1-2

*“la scelta strategica di Eni è quella studiare un progetto di transizione energetica presso un'altra delle sue raffinerie, la Raffineria di Livorno, integrando i cicli di produzione di carburanti e di basi lubrificanti e prodotti solventi con un ciclo di produzione di “bio-fuels”.”*

#### **Osservazione:**

L'Ue con il nuovo regolamento ha vietato dal 2035 la vendita di auto e furgoni nuovi con motore termico alimentati a benzina o diesel per lasciare spazio ad auto elettriche e a idrogeno. Una deroga vi è stata per gli E-Fuels, mentre i biocarburanti sono stati esclusi, poiché motivo di emissioni di CO2 rispetto a quelli sintetici (E-Fuel).

È evidente che la scelta di puntare sulle biocarburanti si è rilevata, ad oggi, una scelta sbagliata dal punto di vista commerciale, economico ed industriale, certamente poco strategica.

D'altronde strategicamente la società non appare interessata ad una reale decarbonizzazione così come dimostrato dagli investimenti dell'azienda, di cui circa l'80% riguarda il comparto fossile: scelta però gratificante economicamente per gli azionisti dell'ENI, dal momento che il 2022 si è chiuso con il raddoppio degli utili, ma non certamente per l'ambiente.

<https://www.ilsole24ore.com/art/auto-ok-consiglio-ue-stop-benzina-e-diesel-2035-l-italia-si-astiene-AEAZ7rAD>

<https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-council-adopts-regulation-on-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/>

<https://altreconomia.it/nel-2022-eni-ha-fatto-utili-pari-a-204-miliardi-di-euro-180-degli-investimenti-e-ancora-fossile/>

<https://www.recommon.org/clima-greenpeace-e-recommon-eni-continua-a-investire-su-un-futuro-fossile-peggiorando-la-crisi-climatica-in-corso/>

### - **Definizione Dell'opera E Analisi Delle Motivazioni**

Pag. 9 - 2.2, Sez.1-2

*“I biocarburanti prodotti saranno caratterizzati da un'impronta di CO2, nel loro ciclo di vita complessivo (dalla sorgente biologica fino alla emissione dopo combustione), significativamente inferiore rispetto agli equivalenti combustibili fossili.”*

#### **Osservazione:**

La legislazione approvata prevede l'obbligo per nuove autovetture e nuovi veicoli commerciali leggeri di non produrre alcuna emissione di CO2 dal 2035, mentre i biocarburanti restano comunque caratterizzati da un'impronta di CO2 disattendendo così la norma europea, tant'è che nel voto del Consiglio Europeo dei Ministri dell'Energia del 28 Marzo 2023 sono stati esclusi.

[“Pronti per il 55%”: il piano dell'UE per una transizione verde - Consilium \(europa.eu\)](https://www.recommon.org/clima-greenpeace-e-recommon-eni-continua-a-investire-su-un-futuro-fossile-peggiorando-la-crisi-climatica-in-corso/)

- **2.3 Descrizione delle ragionevoli alternative**

Pag. 9 - 2.3, Sez. 1-2

*“La mancata realizzazione del progetto porrebbe il sito produttivo di Livorno in una posizione non favorevole dal punto di vista della compliance rispetto al raggiungimento degli obiettivi di carbon neutrality e di economia circolare perseguiti dalla politica societaria dell’Eni.”*

**Osservazione:**

Questo paragrafo, neanche troppo velatamente, sembrerebbe prospettare una forma di pressione sociale nota ai più quale “ricatto occupazionale”.

Il cosiddetto “mancato raggiungimento di obiettivi che lasciano spazio ad una competitività estera” è motivazione usata solitamente a beneficio della società, della produzione e poco incline a favorire il lavoratore, la cittadinanza, il territorio.

Giova rammentare che l’ENI è un’azienda il cui controllo effettivo è dello Stato, tramite il MEF, il cui interesse dovrebbe prioritariamente essere quello pubblico a tutela dell’ambiente e della salute dei cittadini.

- Pag.10 - 2.3.2, Sez.1.2”

*“Livorno offre l’opportunità migliore per la sua posizione logistica privilegiata e la rete infrastrutturale di interconnessioni esistente (porto, strade, ferrovie, aeroporti, oleodotti).*

**Osservazione:**

In realtà come riportato dal “Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Toscana” presentato il 26 Ottobre 2022, si ha *“un forte sbilanciamento della dotazione infrastrutturale regionale, con le aree maggiormente industrializzate del nord, i principali capoluoghi costieri e alcuni nodi nevralgici - come il porto di Livorno - non ancora ben collegati al capoluogo e all’asse centrale, e un’asse di mobilità fondamentale - come quello tirrenico - con una dotazione viaria assolutamente inadeguata a moderne necessità di spostamento.”*

Allo stato attuale le infrastrutture e reti stradali e ferroviarie sono certamente insufficienti ed inadeguate e d’altronde non è stato preso in considerazione l’aumento di traffico veicolare e portuale che la realizzazione della bioraffineria comporterebbe con un sensibile incremento dell’impatto ambientale, inquinante, e di conseguenza sanitario, che va ad aggiungersi alla già inquietante situazione nel capoluogo labronico.

(Pag. 21 - SNT) I relatori stimano in fase di cantiere una media di circa 42 viaggi/giorno di mezzi pesanti dedicati al trasporto di materiali e rifiuti, che arriveranno a 86 viaggi/giorno considerando la sovrapposizione (1 mese) di attività di scavo e realizzazione delle fondazioni in calcestruzzo, mentre (Pag. 59 – Sez. 5) in fase post operam sono attesi impatti non quantificabili al momento sul traffico terrestre dovuti all’aumento del numero di autobotti necessarie all’export dei prodotti della bioraffineria.

(Pag. 59 – Sez. 5) Altresì in fase post operam si ipotizza un aumento della produzione di rifiuti di circa 88000 t/y che determinerà un aumento complessivo del numero di trasporti da/per lo stabilimento stimato in circa 11 autotreni e/o autoarticolati giornalieri,

Come riportato nello studio di Legambiente “Mal’aria di città 2023”, i valori medi di PM10, PM2,5 e NO2, relativamente alla città di Livorno, risultano essere rispettivamente 19 µg/mc - 10 µg/mc - 22 µg/m, già molto al di sopra di quelli consigliati dall’OMS, ossia 15 µg/mc - 5 µg/mc - 10 µg/mc.

L’aumento del traffico veicolare previsto andrebbe ad incrementare sensibilmente i valori delle sostanze nocive oramai presenti nell’aria.

<https://www.ptpo.camcom.it/doc/turismo/infrastrutture/libro-bianco-Toscana.pdf>

[https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Rapporto\\_Malaria\\_2023.pdf](https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Rapporto_Malaria_2023.pdf)

- *Pag.10 - 2.3.3, Sez. 1.2”*

*“Le tecnologie innovative e gli impianti moderni installati consentiranno inoltre una sensibile riduzione dell’impatto ambientale sia di sito che a livello generale (produzione di prodotti combustibili a minore impronta carbonica).”*

**Osservazione:**

La dichiarazione sembra essere anacronistica considerando che non è più possibile parlare di riduzione di impatto ambientale (sempre da verificare) laddove si continui ad emettere CO2 con produzione di origine fossile affiancata alla produzione di biocarburanti a cosiddetta “*minore impronta carbonica*” a cui aggiungere anche l’attività di hub logistico con l’importazione di prodotti petroliferi finiti che implicherà (*pag. 4 - Sez. 9*) un incremento di traffico portuale per la raffineria stimato in circa 100 navi/anno, praticamente il 30% in più, per l’importazione delle molteplici cariche e prodotti finiti.

Così come non è possibile parlare di riduzione di CO2 in una città come Livorno, già sede di S.I.N. e con una situazione impattante dal punto di vista ambientale, laddove la suddetta produzione implichi invece un aumento di traffico veicolare e portuale, entrambi fortemente nocivi come dimostrato da studi del settore.

Inoltre come riportato dalla “Relazione tecnica Carbon Footprint” dell’Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno settentrionale, si stima che nel porto di Livorno in un anno (il periodo di studio va dal 01.05.2018 al 02.05.2019) complessivamente siano state prodotte circa 150.000 tonnellate di emissioni di cui il 97% di anidride carbonica.

Confrontando le emissioni prodotte dalle navi operanti nel porto di Livorno viene fuori che “*le 5670 navi appartenenti alle 5 categorie studiate producono tanta CO2 come circa 62 mila automobili. Continuando il confronto, per quanto riguarda il particolato, il numero di auto equivalenti sale a 369 mila, mentre per gli NOx l’equivalenza sale ancora a 463 mila auto. Infine, per quanto riguarda gli SOx, per eguagliare le emissioni sono necessarie oltre 100 milioni di automobili.*”

Inoltre va anche considerato che la messa in opera degli impianti di bioraffineria e la contestuale messa in conservazione di impianti della raffineria tradizionale determinerà un incremento di monossido di carbonio e di ammoniaca pari al 6% (*Pag. 4 - Sez. 9*).

Con questi numeri non ci sembra assolutamente il caso di aggiungere ulteriori emissioni nocive.

[Relazione-definitiva-Carbon-Footprint.pdf \(portnews.it\)](#)

[dp201420.pdf \(itf-oecd.org\)](#)

[Emissioni di CO2 delle auto: i numeri e i dati. Infografica | Attualità | Parlamento europeo \(europa.eu\)](#)

- **3.5.3.3 Relazioni con il Progetto**

*3.5.3.3.2.1 Invariante strutturale I - caratteri idro-geo-morfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici – pag. 20 – Sez. 3*

*“Il progetto, pertanto, non si pone in contrasto con gli indirizzi programmatici e non costituisce elemento di conflitto con gli obiettivi enunciati dal Piano.”*

**Osservazione:**

Nel paragrafo in questione sono evidenziate le criticità idro-geo-morfologiche, individuate dal Piano di Indirizzo Territoriale, che caratterizzano il profilo d’ambito quali l’elevato consumo di suolo, il rischio strutturale di esondazione, i suoli vulnerabili con rischio di degradazione dovuto alla subsidenza.

Il medesimo piano, nel definire quale obiettivo generale l’invariante strutturale I, è perseguito con precisi indirizzi programmatici che “secondo i relatori del SIA” non sono in contrasto con il progetto della Bioraffineria.

Considerando che la Bioraffineria sorgerà all’interno di un’area SIN in attesa di bonifica, le criticità idro-geo-morfologiche appaiono essere più di un campanello d’allarme di cui tener

conto per evitare di rendere ancora di più impattante un'area già molto fragile dal punto di vista ambientale e morfologico, come dimostrato anche dal “Piano di gestione Alluvioni” (pag. 97-Sez. 3) in cui l'area della raffineria ENI di Livorno è classificata in classe di rischio R3 – aree a rischio elevato.

- **3.5.5.4 Vincoli definiti dal SIN di Livorno**

*Pag. 44 – Sez. 3*

**Osservazione:**

Il paragrafo descrive i vincoli perimetrali dell'area SIN fino alla più recente riperimetrazione ridefinita con decreto direttoriale prot. n. 133/RIA del 10 agosto 2021.

È opportuno ribadire però che l'area dichiarata SIN nel 2003, e in cui dovrebbe sorgere la Bioraffineria, sia ancora in attesa di bonifica, la cui pertinenza spetta all'ENI per il 95%, come risulta dallo studio di Greenpeace del novembre 2021, ma finora è stata interessata solo da interventi d'emergenza, cosiddetti MISO.

Purtroppo dopo venti anni non sono ancora stati sottoscritti Accordi di Programma relativi alle attività di bonifica.

Pensare di realizzare l'installazione di nuovi impianti da integrare con quelli già preesistenti in un'area dichiarata SIN da venti anni e sensibilmente contaminata come dimostra il già citato studio di Greenpeace, le cui immediate vicinanze sono occupate da aree tutelate (zone speciali di conservazione, zone d'interesse comunitario, riserve provinciali, parco regionale) e dove nei pressi al contrario insistono siti industriali di recente dismissione, attività attinenti il ciclo dei rifiuti industriali, SIR, al netto degli impianti a R.I.R. (rischio di incidente rilevante) da cui il nuovo progetto è caratterizzato, appare una forma di tutela e mantenimento degli ecosistemi e degli habitat alquanto “singolare”.

[Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica » Livorno \(mite.gov.it\)](https://www.greenpeace.org/static/planet4-italy-stateless/2021/11/f590b670-livorno-media_briefing.pdf)

[https://www.greenpeace.org/static/planet4-italy-stateless/2021/11/f590b670-livorno-media\\_briefing.pdf](https://www.greenpeace.org/static/planet4-italy-stateless/2021/11/f590b670-livorno-media_briefing.pdf)

- **3.7.1.2 Il piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità**

*Pag. 82 - Sez. 3*

*“La Regione Toscana è caratterizzata da una dotazione infrastrutturale che garantisce un livello di accessibilità soddisfacente, pur in presenza di alcune situazioni critiche in corrispondenza di territori ad alta intensità di domanda (come l'area metropolitana Firenze Prato-Pistoia) e nell'accessibilità delle aree più periferiche (Grosseto – Siena - Arezzo) o dei nodi logistici (Livorno, Pisa).”*

*Pag. 85 - Sez. 3*

*La città di Livorno, entro cui si colloca l'ambito di progetto, è interessata da diversi interventi infrastrutturali che si riportano di seguito:*

**Raccordi ferroviari**

- *Scavalco della linea Tirrenica per il collegamento diretto Darsena-Interporto*
- *Collegamento Interporto Guasticce con linea Collesalveti-Vada*
- *Strutture carico/scarico merci e coll.dir. Darsena Genova-Roma (Intervento già realizzato)*

**Strade di interesse regionale**

- *Adeguamento e messa in sicurezza Strada regionale di Grande Comunicazione Firenze - Pisa - Livorno*
- *Realizzazione del collegamento tra Maroccone e Chioma della Variante Aurelia*

**Osservazione:**

Come riportato nel già citato “Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Toscana” della Uniontrasporti e UnionCamere Toscana presentato il 26 Ottobre 2022, le infrastrutture in regione presentano *“un forte sbilanciamento ... con le aree maggiormente industrializzate del*



*nord, i principali capoluoghi costieri e alcuni nodi nevralgici - come il porto di Livorno - non ancora ben collegati al capoluogo e all'asse centrale, e un'asse di mobilità fondamentale - come quello tirrenico - con una dotazione viaria assolutamente inadeguata a moderne necessità di spostamento.*"

Nel "Libro Bianco" sono posti i 4 macro obiettivi regionali:

- MO1 - Riduzione gap infrastrutturale nel sud e nelle aree costiere della regione
- MO2 - Decongestione asse nord-est/nord-ovest della regione
- MO3 - Collegamenti capillari e veloci nei nodi urbani e nelle aree vaste
- MO4 - Corridoi logistici efficienti collegati ai nodi portuali

Le opere, raccolte nei 4 macro obiettivi regionali, sono 51: le 16 classificate a priorità 1 sono descritte in specifiche schede di dettaglio, e tra queste figurano gli interventi infrastrutturali che interessano la città di Livorno nel cui ambito si colloca il progetto della bioraffineria ENI e in particolare:

**La scheda di dettaglio nr. 12** riporta i dati dei diversi interventi relativi al Sistema Porto di Livorno e la sua connessione al sistema ferroviario e in particolare:

- lo scavalco ferroviario della linea Genova-Roma «Tirrenica», il cui cantiere è stato inaugurato nell'aprile 2023 (fine lavori prevista 2024), e che sarà il tassello fondamentale per il collegamento ferroviario diretto tra il porto e l'interporto di Guasticce;
- il Collegamento ferroviario Interporto di Guasticce con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada, già approvato dal Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) nell'agosto 2022.

**La scheda di dettaglio nr. 7** riguarda l'adeguamento e messa in sicurezza della strada regionale di Grande Comunicazione "Firenze - Pisa - Livorno", che risulta essere inadeguata e sottodimensionata al volume di traffico veicolare circolante. Negli ultimi anni inoltre vi si è registrato un progressivo peggioramento infrastrutturale con numerose frane e cedimenti di asfalto.

Ad oggi mancano i progetti preliminari e non sono previsti interventi nell'immediato.

**La scheda di dettaglio nr. 16** riguarda il collegamento Maroccone-Chioma - "Lotto 0" che permetterebbe di separare il traffico pesante e a lunga percorrenza da quello locale, con il relativo decongestionamento della SS1 e la costa tra Calafuria e Quercianella, migliorando l'accessibilità verso la città e il porto di Livorno.

Al momento non si hanno novità sulla realizzazione della variante tra Maroccone e Chioma nell'ambito del completamento del progetto della A12.

Dalle schede di dettaglio relative agli interventi infrastrutturali che rientrano nell'ambito del progetto si evince che, se per il Sistema Porto di Livorno-Darsena Europa i lavori siano avviati così come per la connessione al sistema ferroviario i cui progetti sono già cantierizzati o comunque in fase di approntamento, per quanto riguarda i collegamenti stradali e relativa messa in sicurezza si è praticamente a zero.

Scrivere pertanto nel S.I.A. che "*Il progetto della nuova sezione di bioraffinazione Eni si inserisce coerentemente nel contesto degli interventi infrastrutturali previsti dal Piano che si orientano verso il potenziamento della capacità delle principali arterie viabilistiche a servizio dell'area industriale di Livorno. (pag. 85- Sez. 3)*" è di fatto un esercizio retorico che non poggia assolutamente su basi concrete: ad oggi non sono previsti interventi programmati per il potenziamento viabilistico a servizio dell'area industriale livornese e in ogni caso non vi sono quelli citati nel S.I.A. .

D'altronde sono proprio i relatori che nel S.I.A. prendono atto delle criticità della dotazione infrastrutturale in corrispondenza dei nodi logistici (porto di Livorno) che si presenta assolutamente inadeguata alle moderne necessità di spostamento richieste.

<https://www.ptpo.camcom.it/doc/turismo/infrastrutture/libro-bianco-Toscana.pdf>



[Porto-interporto, via ai lavori per lo scavalco ferroviario di Livorno. Giani e Baccelli: "Opera importantissima" - Toscana Notizie \(toscana-notizie.it\)](#)

[Collegamenti ferroviari porto di Livorno e Ponte di Signa, 337 milioni dal Cipess - Toscana Notizie \(toscana-notizie.it\)](#)

[Scheda - SILOS \(infrastrutturestrategiche.it\)](#)

### - 3.7.3.2 Piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima

(Pag. 104 – Sez. 3)

#### **Osservazione:**

Scrivere che il progetto della Bioraffineria “*assume carattere di coerenza rispetto agli obiettivi individuati dal PAESC di Livorno*” pare di fatto un esercizio stilistico che non assume alcun significato in quanto probabilmente non si conoscono o non si considerano i risultati negativi relative alle azioni specifiche messe in atto dal Comune di Livorno.

Tra le azioni è individuato ad esempio “*l'uso razionale delle risorse (rifiuti e raccolta differenziata)*” ma purtroppo l'attuale amministrazione è riuscita nel pur difficile compito di diminuire il dato percentuale di raccolta differenziata cittadino di ben 4 punti percentuali in meno di 3 anni.

Si suggerisce di verificare gli esiti e le risultanze della Delibera 197 del 13.11.2020, senza limitarsi ad accettare gli intenti professati dal Comune di Livorno, verificando gli effettivi valori percentuali della raccolta differenziata a Livorno, ulteriormente in calo anche nell'ultima rilevazione di marzo 2023 da parte del gestore Aamps Spa.

Inoltre la riduzione di emissioni di CO2 prevista per l'Italia è stata aggiornata a -43.7% con il voto del Parlamento Europeo che vi è stato nel marzo 2023 e quindi, probabilmente, anche il Comune di Livorno dovrà rivedere e aggiornare la delibera citata proponendo azioni ben differenti da quelle finora messe in atto.

La “*coerenza*” da parte del proponente si limita pertanto “*alla progressiva transizione alla produzione e messa a disposizione del mercato di biocarburanti di seconda e terza generazione in sostituzione dei carburanti per mobilità terrestre ed area di tipo fossile tradizionale*” che come già precedentemente evidenziato è caratterizzata comunque da un'impronta di CO2 in un territorio già ampiamente provato e sensibilmente antropizzato, e quindi non trattasi semanticamente di riduzione.

Vale la pena di specificare che l'Unione Europea intende raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 e pertanto la riduzione di emissioni di CO2 stabilite per il 2030 è solo un obiettivo intermedio.

Per quanto sopra si potrebbe ad esempio mettere in atto, nell'ambito delle azioni di pertinenza al PAESC del comune di Livorno, in maniera più determinata e coraggiosa di quanto finora dimostrato da parte dell'amministrazione, un investimento su un TPL totalmente a trazione elettrico, questo davvero ad emissioni CO2 pari a zero.

[Dati comunali – Arrr](#)

<https://www.aamps.livorno.it/2023/04/tonnellate-di-rifiuti-urbani-raccolti-e-trattati-marzo-2023/>

[Ridurre le emissioni di gas serra: obiettivi nazionali per il 2030 | Attualità | Parlamento europeo \(europa.eu\)](#)

[Incontro Autolinee Toscane con l'Amministrazione Comunale | Città di Livorno \(comune.livorno.it\)](#)

### 5.2.1.3

Da pagina 12 a pag. 16 Sezione 5 – Descrizione del Progetto

#### **Osservazione:**

Essendo il processo industriale "oscurato", presumibilmente a causa di un brevetto di proprietà Eni, risulta di difficile comprensione l'effettivo impatto ambientale che potrà avere sui territori circostanti tale processo.



Trattandosi in questo caso di un "catalizzatore di materiali organici", tali materiali potrebbero corrispondere anche rifiuti e quindi avere caratteristiche eterogenee; questione quest'ultima che potrebbe modificare in modo peggiorativo il quadro emissivo. Si prega pertanto di specificare meglio la natura dei "materiali organici" summenzionati.

### **5.3 Descrizione delle attività di cantiere 5.3.6 Cronoprogramma**

*(Pag.45-Sez. 5)*

“La realizzazione del progetto avrà una durata complessiva prevista di 36 mesi, la fase di cantiere avrà una durata complessiva di 23 mesi, .... Il numero massimo di occupati nei lavori di cantiere sarà di circa 500 persone al giorno.”

Questo dato viene ribadito poi a pag. 65 della *Sezione 7*

Nella **Sez. 7 Modifica del contesto socio-economico** a pag. 66 i relatori scrivono “anche l'esercizio dell'impianto determinerà un impatto positivo sulla condizione socio-economica dell'area in esame, in quanto richiederà manodopera e fornitura di materiali all'imprenditoria e al commercio anche locali” ma non si danno numeri, stime o altro, limitandosi a questa dichiarazione “*Per i settori analizzati (industriale, occupazionale ed economico), gli impatti sono da ritenersi positivi, in virtù dei benefici indotti dall'incremento delle attività lavorative locali per imprese/forza lavoro.*”

Nella Sintesi Non Tecnica a pag. 21 e 36 vi è il quadro sinottico sugli assetti socio economici in fase di cantiere e di esercizio che ribadiscono i concetti già espressi.

**Osservazione:** Si chiede pertanto di esplicitare gli impatti occupazionali “post operam” con indicatori numerici chiari.

### **5.4 Descrizione della raffineria post operam**

Da pag. 46 a pag. 59 troviamo il capitolo dedicato al “post operam” ma non vi sono citati assolutamente dati sull'occupazione.

In questo capitolo della Sezione 5 a pag. 59 troviamo i dati sui rifiuti riportati in altre osservazioni (stimati t/y 88.300 che significano 11 autotreni al giorno) . Sul traffico stradale troviamo questa affermazione: “*Dal momento che sono presenti quantitativi incrementali di prodotti finiti (tra quelli di origine fossile e quelli bio), sono attesi impatti sul traffico terrestre dovuti all'aumento del numero di autobotti necessarie all'export dei prodotti della bioraffineria*”.

**Osservazione:** Si rileva che il traffico veicolare aumenterà, ma non si stima di quanto. Il traffico portuale dedicato all'ENI come già scritto aumenterà del 30%: i dati dei traffici sono menzionati nelle osservazioni.

Si chiede pertanto di esplicitare con un indicatore numerico l'aumento del traffico veicolare.

## **- 6.2 Salute Umana**

*(Pag. 16 – Sez. 6)*

È confermato che il tasso di mortalità nel comune di Livorno è certamente maggiore rispetto al dato regionale: decessi per tutti i tumori maligni, malattie del sistema circolatorio e quelle dell'apparato digerente risultano in eccesso in entrambi generi così come è rilevato un eccesso della mortalità giovanile.

Il 6° Rapporto Sentieri (pag. 157 -318 – 332), nonostante le fonti di emissioni e gli inquinanti indicati non comprendano quelli fortemente nocivi dell'area portuale, individua gli impianti produttivi specifici, sia attivi che dismessi, raffineria ENI e aree correlate, ex centrale Enel, deposito Agip Petroli, ex Italoil, stabilimento GPL, provando a considerare la mortalità e l'ospedalizzazione dei residenti per quelle patologie che possono avere un nesso causale con l'esposizione a inquinanti ambientali specifici, definiti “inquinanti prioritari”, non escludendo che gli eccessi, anche se in parte associati a esposizione alla raffineria, debbano tenere in



considerazione pure gli effetti sinergici dati dagli stili di vita, l'abitudine al fumo e all'alcol e allo stato socioeconomico.

Un notevole passo avanti nella ricerca che finalmente considera un nesso tra impianti inquinanti e la salute della cittadinanza.

Livorno conferma i numeri negativi dei precedenti studi in un territorio antropizzato da insediamenti industriali ed in particolare dalla raffineria che insiste su un'area SIN in attesa di bonifica.

Va inoltre sottolineato come l'ISS nella "Richiesta integrazioni Istituto Superiore di Sanità - Valutazione di impatto sanitario (VIS)" ritenga che il progetto debba essere sottoposto a VIS, poiché la documentazione del proponente non include alcuna valutazione specifica degli impatti sulla salute. Pertanto le valutazioni di natura sanitaria (Sez. 5) non sono idonee alle valutazioni del caso.

<https://epiprev.it/pubblicazioni/sentieri-studio-epidemiologico-nazionale-dei-territori-e-degli-insediamenti-esposti-a-rischio-da-inquinamento-sesto-rapportohttps://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9500/13948?Testo=&RaggruppamentoID=11#form-cercaDocumentazione>

## CONCLUSIONI

Il Gruppo Consiliare del MSS di Livorno nel presentare le osservazioni al progetto della bioraffineria ed evidenziandone le criticità ribadisce che:

- La scelta dell'ENI di puntare sui bio-carburanti non si è rilevata strategicamente valida, come dimostrato dal regolamento approvato dal Consiglio dei Ministri europei dell'energia il 28 Marzo scorso;
- I biocarburanti sono caratterizzati da presenza di CO<sub>2</sub> che si va ad aggiungere a quella dovuta da altre emissioni nocive;
- Non vi è chiarezza sul reale impatto occupazionale "post operam", ma ci si limita a descrivere il potenziale impatto occupazionale durante il cantiere;
- La realizzazione della bioraffineria aumenta il traffico veicolare comportando oltre al disagio dovuto al traffico anche un sensibile incremento dei valori delle sostanze nocive presenti nell'aria;
- È previsto un incremento del traffico portuale per la raffineria del 30% con conseguente incremento di emissioni inquinanti;
- Bisogna tener conto delle criticità idro-geo-morfologiche individuate;
- L'area in cui insisterà la nuova bioraffineria è un'area SIN dal 2003 in attesa di bonifica da vent'anni di competenza dell'ENI per il 95%;
- Le infrastrutture in corrispondenza del porto di Livorno sono inadeguata alle moderne necessità di spostamento richieste;
- Non sono previsti interventi programmati per il potenziamento viabilistico a servizio dell'area industriale livornese;
- Il tasso di mortalità nel comune di Livorno è maggiore rispetto al dato regionale;
- Si comincia finalmente a considerare un nesso causale tra tra impianti inquinanti e la salute della cittadinanza;
- L'ISS ha richiesto la "Valutazione di Impatto Sanitario".