

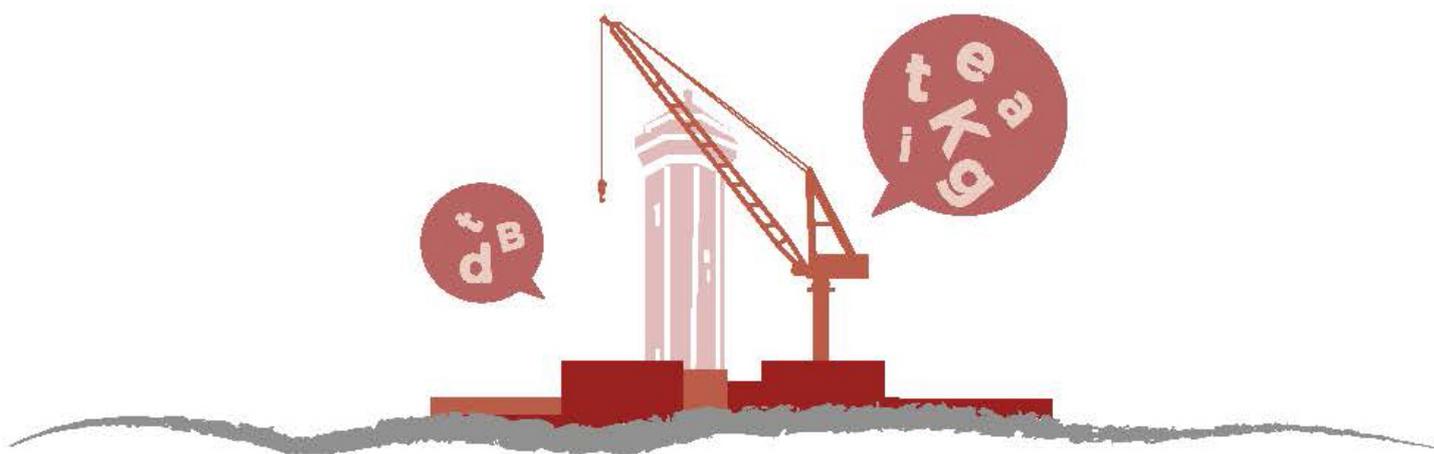


WORKSHOP DEGLI STAKEHOLDER

VERBALE #2

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico



Workshop degli stakeholder di Dibattito in Porto

Sala Canaviglia (Fortezza Vecchia), 13 aprile 2016, 15.00-18.00





| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUZIONI AL WORKSHOP DEGLI STAKEHOLDER | 3 |
| 1.1 Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico | 3 |
| 1.2 Giuliano Gallanti, commissario dell’Autorità portuale di Livorno | 3 |
| 1.3 Antonio Florida, per l’Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, Regione Toscana | 4 |
| 1.4 Alessandro Aurigi, assessore all’urbanistica, Comune di Livorno | 4 |
| 1.5 Irene Nicotra, per la Provincia di Livorno | 5 |
| 2. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI A DIBATTITO | 6 |
| 2.1 Piattaforma Europa | 6 |
| 2.2 Stazione Marittima | 7 |
| 3. MODALITÀ DEL DIBATTITO | 9 |
| 3.1 Calendario del Dibattito Pubblico | 9 |
| 3.2 Strumenti di comunicazione | 10 |
| 3.3 Lavoro ai tavoli | 10 |
| 4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: PIATTAFORMA EUROPA | 11 |
| 4.1 TAVOLO 1 | 11 |
| 4.2 TAVOLO 4 | 12 |
| 4.3 TAVOLO 10 | 12 |
| 5. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: STAZIONE MARITTIMA | 14 |
| 5.1 TAVOLO 2 | 14 |
| 5.2 TAVOLO 5 | 15 |
| 5.3 TAVOLO 11 | 16 |
| 6. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: IMPATTI | 19 |
| 6.1 TAVOLO 3 | 19 |
| 6.2 TAVOLO 12 | 20 |
| 7. CONCLUSIONI DELL’INCONTRO | 22 |

In allegato al presente verbale, la presentazione utilizzata in occasione dell’incontro.



1. INTRODUZIONI AL WORKSHOP DEGLI STAKEHOLDER

1.1 SOPHIE GUILLAIN, RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del Porto di Livorno, nominata con delibera n.21 del 21.12.2015 dell’Autorità per la garanzia e la promozione della Partecipazione della Regione Toscana, apre il primo dibattito pubblico toscano e accoglie i partecipanti presso il Terminal Crociere.

I due oggetti del dibattito, che sono presentati in quest’occasione, sono: il progetto di Piattaforma Europa e la riqualificazione della zona della Stazione Marittima. Essi rientrano nelle caratteristiche della realizzazione del Dibattito Pubblico, di cui gli attori si trovano seduti in tribuna. La legge regionale 46/2013 istituisce il Dibattito Pubblico, che si distingue un po’ da un processo partecipativo, riconoscendo in questi due progetti le caratteristiche adeguate di progetti sottomessi a Dibattito Pubblico.

La particolarità del Dibattito Pubblico, a differenza di un percorso partecipativo, riguarda il confronto diretto con il proponente su un grande progetto. Questo processo è caratterizzato dalla responsabilità di tre soggetti principali: Autorità portuale di Livorno, l’Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione della Regione Toscana e il responsabile, individuato dall’Autorità toscana. Il territorio è rappresentato, per il Comune di Livorno, dall’assessore all’urbanistica Alessandro Aurigi e da Irene Nicotra, per la Provincia di Livorno.

1.2 GIULIANO GALLANTI, COMMISSARIO DELL’AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

Il commissario dell’Autorità portuale di Livorno ringrazia i presenti per la partecipazione a un processo che costituisce una novità per la Toscana e l’Italia tutta. In Francia vi è una tradizione e una legge che disciplina la realizzazione del Dibattito Pubblico per le opere d’interesse collettivo come quelle portuali.

Della Piattaforma Europa si è fatto un gran parlare sui giornali locali, non sempre con profonda cognizione di causa. La possibilità di costruire un nuovo terminal non è una scelta legata alla produttività o alla conquista di nuovi mercati. Nel piano regolatore portuale, la Piattaforma Europa è una necessità, perché il porto di Livorno, nell’area dei contenitori, non è in grado fisicamente di ricevere le *megaship*, ovvero le navi che circolano mediamente e che trasportano intorno ai 7.000 container, senza considerare che ve ne sono di più grandi e che arriveranno fino a 10.000. In mancanza della Piattaforma Europa, il porto di Livorno scomparirebbe dalla circolazione, perciò si avvera la necessità di un nuovo terminal.

Per quanto riguarda la Stazione Marittima, l’ipotesi è stata costruita con la partecipazione del Comune, mentre sarà il vincitore della gara per l’assegnazione della società Porto di Livorno 2000 che si occuperà della sua realizzazione.

Nell’interesse del futuro della città, i contributi ricevuti non si possono tradurre in immediati progetti, perché bisogna considerare che le gare continuano. Tuttavia si tiene conto degli elementi emersi per gli sviluppi successivi: l’opinione dei cittadini direttamente informati dall’Autorità portuale è di fondamentale rilevanza.



1.3 ANTONIO FLORIDIA, PER L'AUTORITÀ PER LA GARANZIA E LA PROMOZIONE DELLA PARTECIPAZIONE, REGIONE TOSCANA

Antonio Floridia, dell' Osservatorio elettorale regionale e dell'ufficio Politiche per la Partecipazione, porta i saluti di tre diverse istituzioni regionali che rappresenta. Una su tutte, l'Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, organismo indipendente con due responsabili, che non possono essere presenti. Egli porta il saluto anche gli assessori Bugli (assessore alla partecipazione) e Ceccarelli (assessore alla pianificazione del territorio e alle infrastrutture), che forniscono la completa collaborazione al presente processo.

Come già detto in precedenza, si tratta del primo Dibattito sulla legge regionale su un'opera infrastrutturale, tanto più importante, in quanto recentemente le commissioni in Parlamento hanno dato il via libera all'introduzione nella legislazione nazionale dell'obbligatorietà del Dibattito Pubblico nelle grandi opere. Il Dibattito di Livorno, quindi, potrà essere un'importante occasione di sperimentazione, guardata con interesse anche a livello nazionale.

Il dott. Floridia riconosce in Sophie Guillain una delle massime esperte di concertazione pubblica e *débat public*, che in Francia da circa vent'anni è stato introdotto, a seguito dei primi conflitti sulla linea TGV (alta velocità ferroviaria). In Toscana vi è stata una prima esperienza, circa dieci anni fa su iniziativa della Regione, nel Comune di Montaione, sul progetto di riconversione agrituristica dell'area e del vecchio borgo medievale di Castelfalfi. Si trattò di un progetto impegnativo, in cui venne sperimentato un processo simile a questo, durante il quale il progetto è stato modificato e accolto con il coinvolgimento di tutti. Un'altra importante esperienza è stata condotta sull'autostrada di Genova, con la Società Autostrade Italiane e il Comune.

A Livorno, al termine degli incontri pubblici in programma, vi sarà un rapporto finale da parte del Responsabile del Dibattito Pubblico, che sarà consegnato all'Autorità portuale e alle società che avranno vinto le gare.

Antonio Floridia augura un buon lavoro a tutti, assicurando la sua partecipazione al percorso, in tutte le forme necessarie.

1.4 ALESSANDRO AURIGI, ASSESSORE ALL'URBANISTICA, COMUNE DI LIVORNO

L'assessore Aurigi ringrazia i partecipanti al Dibattito Pubblico, portando i saluti del Sindaco e di tutta la giunta comunale. Il Comune è molto interessato al presente Dibattito, a cui partecipa attivamente sperando che possa essere portatore di elementi di riflessione sulle due opere in oggetto, importanti per tutta la città. Della Piattaforma Europa si è lungamente dibattuto in consiglio comunale, come noto all'Autorità portuale. Il Comune è attento in questo contesto, anche in relazione alla verifica dell'opinione, degli stati d'animo e dei feedback di stakeholder e di cittadini. Si tratta di progetti di trasformazione che possono essere definiti "epocali" per la città di Livorno, perché quest'ultima cambierà volto in funzione di essi. I due temi devono essere trattati separatamente, perché le procedure che li riguardano hanno velocità diverse, o meglio sono sfalsati nel tempo.

La Piattaforma Europa vede un percorso più avanzato, soprattutto per l'approvazione degli strumenti urbanistici già cogenti, mettendo l'amministrazione comunale in una veste di soggetto interessato a comprendere come verrà attuato ciò che è stato pianificato in riferimento a ricadute economiche e urbanistiche, a costi e tempi effettivi, nonché agli impatti ambientali. I feedback a tal riguardo sono importanti, sia per ciò che è stato già fatto, sia per ciò che sarà fatto, con una verifica dell'attuazione della pianificazione.



Diverso è il progetto per la Stazione Marittima, perché il percorso relativo a questo intervento è in uno stato meno avanzato. Attualmente il Comune e l’Autorità portuale lavorano a quattro mani nell’ottica di rivedere congiuntamente le previsioni che il PRP, nella sua variante approvata nel marzo 2015, hanno stabilito. Gli esiti di questo Dibattito Pubblico saranno più interessanti in questo ambito, mentre per la Piattaforma Europa ciò che è stato già deciso non viene messo in discussione. Per la Stazione Marittima il Comune ha ancora molto da dire a proposito del futuro di tale area, poiché le previsioni da raggiungere in modo condiviso nella revisione dovranno essere tradotte in un piano attuativo che ha bisogno dell’approvazione dell’amministrazione comunale. Il Comune ha intenzione di rivedere alcune cose tra quelle previste per l’ambito della Stazione Marittima, come la riduzione del carico urbanistico, una maggiore diversità delle destinazioni d’uso rispetto a quelle previste, nell’ottica della valorizzazione del rapporto con la città. L’obiettivo è raggiungere una maggiore interazione tra la città storica, con il quartiere della Venezia adiacente, per vivere questo spazio al di là della sua vocazione tecnico-portuale.

Alessandro Aurigi spera che il Dibattito Pubblico possa essere utile in tal senso, dando spazio alle voci di tutti per i due ambiti dalle specificità appena descritte. Come portatore d’interesse in questo contesto, vi è anche il Comune di Livorno con i suoi tecnici nei tavoli del presente incontro, per arricchire con le informazioni su ciò che sta avvenendo nel Dibattito.

1.5 IRENE NICOTRA, PER LA PROVINCIA DI LIVORNO

Irene Nicotra, responsabile dell’area Programmazione Trasporti, Porti e Logistica della Provincia di Livorno, porta i saluti del presidente Alessandro Franchi. La Provincia è l’ente d’area vasta nelle competenze attribuite dalla legge Del Rio per la pianificazione territoriale, i trasporti, la viabilità, l’edilizia, l’assistenza tecnica ai Comuni e la pianificazione strategica. Per queste ragioni l’ente provinciale è presente nel Dibattito Pubblico come collaborazione tra enti e in funzione di stakeholder, per attirare risorse in un’ottica di *fundraising*, per collegare le attività dell’ente alle osservazioni attraverso gli spunti ricevuti dai tavoli. Tali opere si inseriscono in una dimensione d’area vasta, perché esse non riguardano solamente l’interfaccia città-porto: esse rivestono importanza su tutta l’area provinciale e su tutta la Regione, nonché a livello nazionale. Ringraziando i partecipanti al workshop, la dott.ssa Nicotra assicura la presenza e il sostegno della Provincia nel processo di Dibattito Pubblico.



2. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI A DIBATTITO

a cura di Claudio Vanni, capo area Pianificazione, Autorità portuale di Livorno

Claudio Vanni ringrazia anticipatamente dell'attenzione dei partecipanti. Spiega che una tale complessità, come quella dei progetti qui spiegati, richiede un certo tempo necessario per l'approfondimento degli aspetti di maggior interesse.

Prima di introdurre i progetti, presenta gli esperti consulenti dell'Autorità portuale presenti in sala, che aiuteranno nel corso dei lavori ai tavoli:

- Ing. **Marco Tartaglini**, Modimar srl, capofila dei progettisti del PRP e studio di fattibilità per Piattaforma Europa
- Dott.ssa **Simonetta Migliaccio**, consulente per l'Autorità portuale di Livorno, studi economico-finanziari del PRP e dello studio di fattibilità per Piattaforma Europa
- Arch. **Marco Massa**, professore ordinario dell'Università di Firenze - progettista del piano attuativo per Stazione Marittima
- Arch. **Matteo Scamporrino**, assegnista di ricerca, Università di Firenze, per gli studi di impatto visivo sia per Piattaforma Europa che per Stazione Marittima
- Ing. **Renato Butta**, Sintesis srl, collaborazione alla VAS del PRP per diversi aspetti ambientali
- Ing. **Claudia Casini**, consulente per l'Autorità portuale di Livorno, per la VAS del PRP e per il dibattito pubblico, compresa la redazione del dossier del Dibattito Pubblico.

2.1 PIATTAFORMA EUROPA

La Piattaforma Europa costituisce l'ampliamento per una maggiore accoglienza delle navi, frutto del piano regolatore approvato il 25 marzo 2015 dalla Regione. Il PRP aveva obiettivi di tipo strategico, con condizioni di adattamento alle nuove esigenze dello *shipping* internazionale, sebbene attraverso progetti ambiziosi che richiedono anni di tempo. La Piattaforma rappresenta la condizione di migliore capacità di accoglienza di traffico delle navi più grandi, con un ampliamento a mare del porto. Oltre all'adattamento del porto passeggeri (Stazione Marittima), il nuovo terminal contenitori potrà ospitare navi gigantesche, più grandi di quelle da 7.000 contenitori, per cui oggi lo spazio di manovra è molto limitato.

Un'importante infrastruttura è prevista nel progetto: il terminal per i contenitori, che corrisponde al primo segmento da realizzare verso il terminal di nuova costruzione. Vi era per questo una domanda molto forte, considerate le infrastrutture inadeguate rivolte a questo tipo di traffico, rendendosi indispensabile procedere in tempi rapidi.

Il nuovo porto, prefigurato nel Piano Regolatore Portuale, prevede inoltre attenzioni per i prodotti pericolosi. Oggi i petroli sono più vicini, mentre nel progetto, con il loro spostamento, rappresentano un miglioramento in sicurezza del porto di Livorno.

Tra gli obiettivi del PRP, oltre al miglioramento delle infrastrutture del porto, vi è la riorganizzazione delle funzioni, oggi troppo parcellizzate. Con il piano in questione, si tende a una razionalizzazione e all'organizzazione delle aree secondo determinate funzioni, definendo i limiti delle aree, come il porto forestale, il porto industriale con le attività esistenti, il porto passeggeri e zona di cantieristica. La riorganizzazione delle funzioni del porto è indispensabile quanto la riqualificazione delle sue infrastrutture: ne sono un esempio la Darsena Toscana e l'imboccatura sud, per un migliore accesso al porto per le navi più grandi.

In questa occasione, all'interno del Dibattito Pubblico, si discuterà della prima fase della Piattaforma Europa. Vi sono due vasche di contenimento dei fanghi esistenti, di cui il terrapieno sud costituisce un ampliamento; è prevista anche la



realizzazione delle opere foranee di protezione con una nuova imboccatura del porto. L'imboccatura sud attuale è particolare, perché obbliga le navi a effettuare una curva di 90° per accedere al porto, determinando un'operazione complessa; la nuova imboccatura migliorerà la sicurezza di accesso al porto. Il terrapieno sud sarà dunque pavimentato come un piazzale operativo solo in parte. Nella zona, in cui in futuro verrà costruito il terrapieno nord, saranno intanto collocati i materiali di dragaggio (in tutto sono intorno agli 8 milioni di mc e non possono essere riutilizzati tutti per la realizzazione del terrapieno sud): il bilancio dei materiali è pari a zero. La prima vasca di contenimento sarà perciò utilizzata tutta, mentre la seconda viene utilizzata solo in parte, con fasci ferroviari e stradali. La configurazione della prima fase della Piattaforma Europa è stata messa a punto sulla base di uno studio delle alternative, di cui ne sono presentate tre (vedi riferimento alla slide 24 della presentazione allegata).

In relazione al PRP, gli effetti sono stati presi in considerazione con una valutazione ambientale strategica (VAS) e da una valutazione d'incidenza ambientale (VINCA), che saranno succedute da una nuova e più specifica valutazione d'incidenza ambientale (VINCA) e da una valutazione di impatto ambientale (VIA), relative ai progetti definitivi delle opere. Gli elementi, presi in considerazione relativamente agli impatti sono di diversi tipi:

- acqua ed ambiente marino costiero
- idrodinamica portuale e costiera
- balneazione
- qualità dell'aria
- clima acustico
- energia
- biodiversità marina e terrestre
- suolo e sottosuolo e rischi naturali (uso del suolo e materiali da costruzione)
- rifiuti e siti contaminati
- paesaggio e beni culturali.

2.2 STAZIONE MARITTIMA

Il porto passeggeri di oggi è stato realizzato negli anni '90 e dimostratosi obsoleto già nei 10 anni successivi. La maggioranza delle navi da crociera sono diventate di dimensioni gigantesche e non possono entrare in questi accosti, ospitandole negli accosti dell'Alto Fondale e del Molo Italia, sebbene abbiano tutt'altra destinazione. Il Molo Italia mantiene, nel piano regolatore, la destinazione di porto forestale, mentre il terminal delle rinfuse è previsto sulla sponda est della Darsena Toscana. Tale area, dopo lo spostamento, prevedrà una riorganizzazione per l'accesso nautico affinché diventi un vero e proprio porto passeggeri e crociere. La mancanza di una tale struttura ha costituito finora il limite e la diminuzione dei traffici - che negli ultimi due anni stanno riprendendo - perché non si poteva dare certezza di accosti alle grandi navi.

Il nuovo porto passeggeri prevede un intreccio stretto con la città, soprattutto con il pentagono del Buontalenti, ossia la città storica. Si tratta di un progetto urbanistico che ha l'ambizione di produrre una riqualificazione complessiva, soprattutto nella città storica, permettendole di beneficiare della crescita dei traffici crocieristici. Non è possibile porsi l'obiettivo di trattenere tutti i crocieristi che passano a Livorno, perché per molti di loro – e per i *tour operator* – questa città rappresenta il porto della Toscana, per raggiungere poi Pisa e Firenze. Livorno si è spesso sottovalutata però, sotto questo punto di vista, perciò bisognerebbe valorizzare la città per far rimanere un numero maggiore dei crocieristi, o invogliare questi ultimi a scendere dalla nave e visitare la città.



La migliore operazione urbanistica e di riqualificazione che l’Autorità portuale può fare è quella riguardante la valorizzazione del patrimonio storico: dalla Fortezza Vecchia, al sistema di canali, di fortificazioni, ecc. Si tratta di un sistema di beni storici che può attrarre i croceristi, secondo un obiettivo ambizioso che si chiede anche ai concorrenti della gara per la privatizzazione del 66% delle quote della società Porto di Livorno 2000, completamente diversa dalla gara per la Piattaforma Europa. L’Authority non si è limitata a chiedere solo l’acquisizione del pacchetto di maggioranza, ma anche un piano industriale, di promozione e di sviluppo del crocierismo, nonché un progetto di riqualificazione dell’area della Stazione Marittima. La proposta degli operatori si integrerà con le idee che emergeranno anche nel Dibattito Pubblico. Il Comune e l’Autorità portuale condivideranno l’approvazione di un piano attuativo (di competenza comunale) e di un progetto infrastrutturale (di competenza dell’Authority), con il sostegno dell’opinione pubblica e la credibilità dell’operatore che investirà su questo territorio. L’investimento dovrà essere convincente dal punto di vista imprenditoriale per l’operatore, portando benefici per la gestione del terminal.

Il progetto della Stazione Marittima è un sistema unitario da realizzare in stralci funzionali. Con l’aiuto del gestore dell’operazione urbanistica, si organizzerà tale gestione realizzativa. Il piano particolareggiato è rappresentato in una tavola presentata al Comune (vedi 44 della presentazione allegata), in cui la Fortezza Vecchia rappresenterà la porta d’accesso dal porto crociere alla città e alla Toscana tutta. Il planivolumetrico (vedi slide 45) mostra l’accesso a nord, il parcheggio multipiano per l’imbarco delle navi traghetto, che richiedono spazi operativi diversi dalle crociere, gli edifici come una quinta o filtro tra la città e il porto operativo, ecc. Su spazi come il Silos Italgrani è prevista una forte rivalorizzazione: sul silos sarà realizzato un concorso internazionale di idee per la sua utilizzazione. In un’area più operativa vi sarà un terminal operativo per gli accosti delle grandi navi: sarà possibile lo sbarco anche delle navi più grandi, che arrivano fino a 360 m, imbarcando 5.000-5.500 persone.

Nella slide 46 della presentazione allegata, è possibile prendere visione della proposta di dettaglio con banchine da demolire e dell’acquaticità della Fortezza Vecchia, mentre è previsto il riempimento di un bacino d’acqua per la realizzazione di un multipiano di parcheggi.

3. MODALITÀ DEL DIBATTITO

a cura di Daniele Mirani, Simurg Consulenze e Servizi

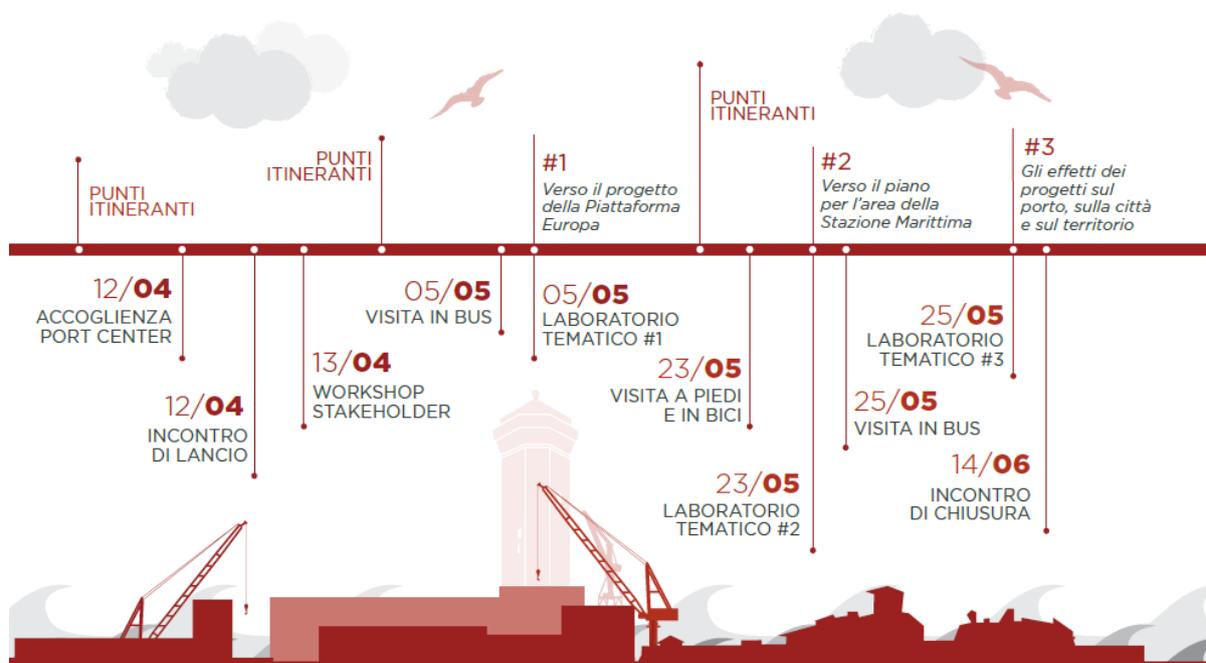
Daniele Mirani, della società Simurg Consulenze e Servizi, ringrazia per la partecipazione dei presenti. Simurg, società livornese, si occupa di questo primo Dibattito Pubblico istituzionale in quanto incaricato della facilitazione e dell'organizzazione degli incontri del percorso.

3.1 CALENDARIO DEL DIBATTITO PUBBLICO

Le tappe del Dibattito Pubblico, normato dalla legge sulla partecipazione, prevede delle tecniche prestabilite e rigorose e delle tempistiche determinate, fornendo un quadro molto strutturato. Gli obiettivi principali sono:

- fornire consapevolezza ai cittadini e agli stakeholder, mettendoli al centro del lavoro;
- raccogliere spunti e idee dal pubblico, per metterli a sistema e fornirli al proponente al termine del percorso.

Segue la linea temporale degli incontri pubblici relativi al Dibattito Pubblico.



A seguito degli incontri sopra elencati, i tempi successivi del Dibattito sono:

- 18 luglio 2016: la responsabile consegna un rapporto conclusivo al proponente;
- nel mese di ottobre 2016: l'Autorità portuale si pronuncerà in merito al rapporto ricevuto, accogliendo le proposte o discostandosi dalle stesse.

Sono inoltre previste delle visite guidate a piedi e in bus nelle aree portuali, al fine di aprire il porto alla città e fornire l'opportunità ai cittadini di avere un'esperienza in luoghi che altrimenti non sarebbero raggiungibili: sarà possibile salire all'undicesimo piano del Silos del Tirreno, che fornisce una veduta molto interessante del porto. Le visite con il bus prevedono la prenotazione obbligatoria.



3.2 STRUMENTI DI COMUNICAZIONE

È possibile approfondire il progetto ed esprimere osservazioni, commenti e sollecitazioni mediante numerosi canali:

- Port Center: laboratorio multimediale;
- Volantino: sezione staccabile e fotografabile;
- Facebook: Dibattito in Porto – Livorno;
- Twitter: @dibattitoimport
- Sito: www.dibattitoimporto.it, con FAQ ;
- Per informazioni e domande: info@dibattitoimporto.it ;
- Per inviare contributi foto: media@dibattitoimporto.it ;
- Per contattare la responsabile del Dibattito Pubblico: responsabile@dibattitoimporto.it ;
- Linea diretta: 0586-249.599.

3.3 LAVORO AI TAVOLI

Il lavoro ai tavoli proposto per il presente incontro è suddiviso nei seguenti momenti di elaborazione dei contenuti proposti:

1. la compilazione di una **scheda individuale**, per tutti i componenti del tavolo;
2. la compilazione della **scheda collettiva**, sulla base delle riflessioni individuali dei componenti del tavolo.

Ogni tavolo si costituisce in forma autogestita, determinando un **portavoce** e un **verbalizzatore** nel corso del lavoro collettivo. Il verbalizzatore prende nota sulla scheda collettiva degli scambi e delle osservazioni del gruppo, mentre il **portavoce** esprime tali contenuti nel corso della restituzione.

La scheda individuale ha l'obiettivo di rispondere alle seguenti sollecitazioni:

- Per preparare gli incontri tematici, quali aspetti:
 - o Da approfondire
 - o Da chiarire
 - o Da sottoporre all'attenzione dei cittadini in modo chiaro
- Quale contributo del singolo soggetto che rappresenta?
- Le domande per oggi da sottoporre agli esperti in sala?

La scheda collettiva ha l'obiettivo di rispondere alle seguenti sollecitazioni:

- Gli argomenti prioritari da approfondire negli incontri tematici
- Le domande principali da sottoporre agli esperti in sala
- Gli elementi di convergenza e divergenza emersi al tavolo.

Nel corso del presente evento, i gruppi ai tavoli ricevono il supporto degli esperti consulenti dell'Autorità portuale citati in precedenza. Quando il tavolo fa emergere una domanda, esprime l'esigenza d'ambito ai facilitatori in sala, che conducono l'esperto di tale ambito presso il gruppo. L'esperto trascorre tra i 10 e i 15 minuti con il gruppo, per poi spostarsi ad altri tavoli.

La numerazione dei tavoli è mantenuta invariata rispetto all'evento, saltando alcuni numeri. Ciò è dovuto all'accorpamento dei partecipanti a tavoli più numerosi.

4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: PIATTAFORMA EUROPA

4.1 TAVOLO 1

Il Tavolo 1 ha visto la seguente composizione:

- Movimento cinque stelle
- Consorzio stabile labronico
- Ingegnere
- Provincia di Livorno

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

Approfondimenti richiesti

- quadro finanziario che pone, sui bilanci di APL e Regione, impegni gravosi per la sostituzione dei mutui, anche in relazione a manutenzione e miglioramento dell'esistente; appetibilità per i privati in assenza di una pianificazione generale
- tempi di realizzazione e di messa in opera capace di produrre utili di gestione
- nuova dimensione quantitativa e qualitativa dei traffici richiederà competenze e servizi adeguati ad una competizione globale sullo scenario mondiale; occorrerà che le istituzioni tutte, superando la loro autoreferenzialità, si pongano questo obiettivo in modo condiviso
- ricadute in termini di vantaggi economici e occupazionali locali.

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- si tratta del primo step della PE
- armoniosità della scenografia finale delle opere
- rapporto costi/benefici.

Questioni prioritarie e domande agli esperti

- un'illustrazione degli scenari di crescita, anche alternativi, che sono stati assunti per le principali tipologie dei traffici.

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- quale validità delle motivazioni che emergono dal DP? possono modificare quanto già previsto?
- quali target da adesso alla fine dell'opera?
- rapporto chiaro tra vantaggi economici e occupazionali a fronte dei grossi investimenti pubblici (crea perplessità che strutture finanziate dal pubblico siano concesse a società internazionali per tempi lunghissimi - 50 anni)
- quale logistica e catena della sicurezza per le merci pericolose?
- destino della linea di costa.

I partecipanti al tavolo hanno manifestato le seguenti convergenze e/o divergenze:

- trend di sviluppo del traffico portuale nel periodo di realizzazione della PE utilizzando al meglio le infrastrutture attuali.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- contributo tecnico, da parte di un ufficiale della marina militare
- contributo tecnico progettuale
- studi e approfondimenti realizzati.

4.2 TAVOLO 4

Il Tavolo 4 ha visto la seguente composizione espressa:

- CIB - Unicobas Coordinamento sezione porti
- Madre Terra onlus

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

Approfondimenti richiesti

I singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- utilizzo parziale in fase 1 della PE realizzata: durante gli interventi si è evidenziato che in fase 1 non per tutta la banchina è prevista una destinazione d'uso
- ricaduta lavorativa sulla città, se porterà lavoro: si è fatto riferimento solo alla logistica, opportunità lavorative dirette e indirette
- se il progetto dovesse essere rivalutato, la fase 1 è già un progetto di per sé autonomo o ha bisogno anche dell'altra banchina?
- ricaduta sulla qualità della vita dei cittadini
- impatto ambientale
- nella manifestazione d'interesse per il project financing, ci sono clausole di salvaguardia economica e nessuna sui lavoratori già occupati, ma è previsto di spostare il terminal container

Questioni prioritarie e domande agli esperti

- quali sono le conseguenze di una posizione dominante cinquantenne per la libera concorrenza, visto l'impedimento pubblico a sostenere l'intera opera, e quali ricadute reali sul lavoro, l'economia e la qualità della vita del cittadino? quale salvaguardia dei lavoratori del settore già occupati?

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- la "piccola darsena" che verrà realizzata alla foce dello Scolmatore a cosa servirà (se servirà)?
 - interrimento dei parcheggi possibile?
 - quali interazioni con la vita cittadina?
-

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- ambiente, arredo urbano, verde pubblico, qualità della vita
- contributo per l'analisi delle concessioni e la limitazione di posizioni dominanti del futuro vincitore e salvaguardia dei lavoratori presenti e della selezione per l'occupazione futura.

4.3 TAVOLO 10

Il Tavolo 10 ha visto la seguente composizione:

- CLC soc. coop.
- Associazione progetto bici
- CCIAA Livorno
- Cittadino
- UniPi - Polo Logistica Livorno - IRPET
- Comune di Livorno.

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

Approfondimenti richiesti

- grandi opere non giustificate da traffici
 - grafici che non tornano
 - altre opere per sistema infrastrutturale
 - project financing.
- Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:
- quali benefici alla città, al territorio e loro economia
 - quale ruolo di attività produttive e imprenditori
 - gestione del carico urbanistico su città e infrastrutture viarie
 - investimento privato andrà a frutto solo dopo anni
 - aspetti energetico-ambientali
 - tutela dei lavoratori contro infortuni, regolamentazione di stati e individuazione di soggetti coinvolti nel rapporto città-porto
 - gigantismo navale assecondato
 - integrazione funzionale con interporto.

Questioni prioritarie e domande agli esperti

- studio indipendente sul mercato di Livorno, in particolare sull'evoluzione dei traffici: non sono verificabili i dati forniti nello studio OSC/Apollonia sul mercato delle grandi navi (evitare cattedrale nel deserto)
 - strategia nazionale, quale quadro metodologico: come conquistare nuovi mercati a nord? perché le compagnie di navigazione dovrebbero scegliere Livorno ad altri porti dell'alto Tirreno? qual è l'interesse di potenziare settori break-bulk, tipo il forestale? è vero che, se non fosse fatta la PE, il porto di Livorno cesserebbe di esistere?
 - quali costi dell'opzione A? se non si fa l'opzione 3, i traffici crollano?
- Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:
- coordinamento e cronoprogramma degli interventi water front e land side
 - che impatto sulla città? rischio di incompiuto o capillare controllo attraverso un organo dell'APL?
 - come si valorizza il vantaggio competitivo di disporre di un interposto nell'immediato retroporto?

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- strategie per conquistare quote di mercato nella pianura padana
- mostrare il punto di vista delle imprese in merito alla situazione economica, per dare indicazioni e capire come il progetto possa contribuire al superamento dell'attuale situazione di crisi
- di natura propositiva, per la città per trovare una congiunzione vera fra cittadini e operatori del porto. Si può dare benessere attraverso il porto, anche a tutte quelle famiglie in difficoltà economica a Livorno?
- apporto scientifico di elaborazioni dati e ricerche statistiche
- pianificazione a livello d'area vasta il sistema d'infrastrutture a terra.

5. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: STAZIONE MARITTIMA

5.1 TAVOLO 2

Il Tavolo 2 ha visto la seguente composizione espressa:

- Comune di Livorno (in diverse forme)
- F.lli Bartoli.

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

Approfondimenti richiesti

- molo passeggeri che per 6 mesi potrà essere sotto utilizzato. Quale funzione attribuirgli in quel periodo?
- rapporto con le aree urbane adiacenti con prospettive di riqualificazione (Macelli, quartiere Venezia, piazza del Luogo Pio, Silos)
- criticità delle norme transitorie che rischiano di complicare l'attuazione della funzione esclusiva a molo passeggeri, lasciando una commistione con le attività forestali. Il molo Italia non è in grado di assorbire il traffico commerciale dell'Alto Fondale.

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- quale ruolo della SM come punto di congiunzione con la città, che permetta e favorisca la conoscenza del porto da parte di crocieristi e turisti in transito?
- impatto e sviluppo delle aree urbane circostanti (forti, fossi, ecc.)
- delocalizzazione dei traffici in Alto Fondale
- molo Italia insufficiente per gli attuali traffici
- servizi offerti a turisti in transito.

Questioni prioritarie e domande agli esperti

- considerare la SM come opportunità di sviluppo d'iniziativa cittadine (culturali, ricreative, ecc.)
- funzioni previste nella SM non devono interferire negativamente sulle attività già esistenti nelle vicinanze, ma aumentare l'offerta turistica per i passeggeri
- quale gestione del terminal passeggeri e delle banchine?

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- norma transitoria per il terminal passeggeri.
-

I partecipanti al tavolo hanno manifestato le seguenti convergenze e/o divergenze:

- norma transitoria su Alto Fondale.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- rapporti istituzionali enti-Comune
- visione operativa per il terminal passeggeri e il molo Italia.

5.2 TAVOLO 5

Il Tavolo 5 ha visto la seguente composizione:

- Partito Democratico
- Dacia associazione culturale romeno italiana di Livorno
- AMT Toscana - Ass. culturale studi mobilità e trasporti
- Responsabile porti, logistica, federazione Partito Democratico Livorno

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

| Approfondimenti richiesti | Questioni prioritarie e domande agli esperti |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - bassa previsione dei traffici croceristici nel PRP, rispetto alla potenzialità di Livorno come porto della Toscana (brand Toscana): un dato, in Toscana c'è il 6,7% dei croceristi, bassissimo rispetto a Genova, Civitavecchia, ecc. Nel PRP si prevede un aumento al 10% dei flussi, senza mirare a fare dello scalo di Livorno un leader di mercato, trattenendolo in dimensioni marginali - definizione carente delle filiere esterne, ossia l'impatto socio-economico - salvaguardia occupazionale - piano economico-finanziario, come sono ripartiti i 126 milioni previsto per gli investitori, ad esempio la resezione dell'A/F è a carico dell'APL? e le altre attività chi le paga? - riqualificazione urbana, come aspetto principale, nella ridefinizione dell'area tra porto e città, recupero dei manufatti - riflessi sul turismo di area (legato al waterfront) <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adeguamento dell'opera nel caso in cui i tempi siano molto lunghi (es. impianti e strutture obsolete) - contributo del Comune di Livorno - effetti sociali e occupazionali - sviluppo di nuove tratte - risultati occupazionali diretti e indiretti, in relazione a città e regione. | <ul style="list-style-type: none"> - progetto di mobilità di area, con collegamenti ferroviari con stazione di Livorno e aeroporto di Pisa - progetto particolareggiato per i manufatti (fortezze, fossi, ex Macelli, mura, ecc.) - cronoprogramma <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - questione "smaltimento dei fasci di binari" (pag. 84): solo tramite questi e il loro sviluppo è pensabile di far diventare il porto un home port, in particolare con l'aeroporto di Pisa - proporre il pacchetto crociere+Toscana e traghetti+Toscana, raggiungibile velocemente con i binari - possibile pensare al porto come uno degli hub turistici principali? - quali iniziative attivare in città (pubbliche e private) per ottimizzare le ricadute da investimenti su crociere? |

I partecipanti al tavolo hanno manifestato le seguenti convergenze e/o divergenze:

- divergenze sui riflessi socio-economici.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- ipotesi di progetto di mobilità di area a supporto dello sviluppo turistico della stessa area e della Toscana
- definizione degli interventi di riqualificazione urbana del water front
- proposte sulla viabilità per agevolare i collegamenti con l'aeroporto di Pisa e incentivare le crociere home port



- sviluppo di relazioni internazionali
- mediazione e interpretariato di lingua romena
- contributo al dibattito politico
- politiche del turismo e pianificazione urbanistica e infrastrutturale
- programmazione porto e aree portuali.

5.3 TAVOLO 11

Il Tavolo 11 ha visto la seguente composizione espressa:

- Associazione vivi san Jacopo
- UniFi
- Studio di ingegneria delle strutture di Livorno
- Osservatorio trasformazioni urbane.

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

Approfondimenti richiesti

- Livorno è una città portuale, non una città con il porto, dunque si tratta d'interrelazioni strettissime.
- il bando di gara sull'area passeggeri,
- elementi di gara Porto 2000: quali possibilità di modifiche da parte degli enti del dibattito?
- l'interfaccia di via della Cinta Esterna
- bastione San Pietro di Alcantara
- ex Macelli
- il Rivellino di san Marco, con il possibile spostamento del depuratore ASA
- i rapporti con la Venezia e con la Fortezza Vecchia
- collegamento con la Torre del Marzocco
- il ruolo della calata Sgarallino con il suo attacco sul porto Mediceo.

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- carente sviluppo ecosostenibile degli interventi
- migliorare la mobilità tra i vari moduli (porti, stazioni ferroviarie, bus, aeroporto)
- da sviluppare mobilità ciclabile lungo la costa livornese
- impatto ambientale
- ricaduta su attività cittadine ed economia
- ricaduta occupazionale
- ricadute turistiche su zone limitrofe e più vaste (Livorno e provincia)
- carenza di approfondimento della creazione di consorzi di società correlati allo sviluppo economico
- quali e come le attività attuali saranno trasformate
- collocamento dei parcheggi
- ricaduta e disagi sui cittadini durante i lavori: come rimediarvi?
- è giusto che il comune, dal sindaco ai cittadini, non possano decidere nulla in merito al fronte del porto?
- con PE, si potrà arrivare con la pista ciclabile alla Meloria?
- che succederà alle dune di Tirrenia?
- a che serve un'elettrificazione che non è interfacciabile con le navi?
- è giusto che il comune, dal sindaco ai cittadini, non possano decidere nulla in merito al fronte del porto?

Questioni prioritarie e domande agli esperti

- mancanza di un masterplan condiviso che risolva i rapporti porto-città, rischio di premiare progetti industriali validi ma che collidono con le necessarie visioni unitarie dell'UTOE 5C1 (unità territoriale omogenea), ossia SM, e delle porzioni urbane ad esso confinanti (seguono le aree d'interesse)
- percorsi e procedure affinché la città possa prendere parte in maniera fattiva ai risultati di gara (scelta del progetto vincitore)
- con quali procedure e garanzie i cittadini e l'amministrazione comunale potranno incidere sui risultati della gara, per quanto riguarda le relazioni porto-città?

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- quali modelli di porto esistono nel mondo, tra quelli che hanno avuto successo, e quali sono le visioni che sottendono questi modelli? quale tra questi vorrebbe essere ripreso a Livorno? il cittadino non tecnico rischia di non comprendere
- perché non si è definito un programma di bonifica e rivalorizzazione del ponte storico (vedi allontanamento depuratore Rivellino, acquaticità sottostante, coordinamento con progetto in corso ASA: al Paduletto, sistema di depuratore utile anche alle attività portuali)?
- come si pensa di intervenire sui beni architettonici dell'area?
- qualcuno dell'Authority è esperto di restauro di monumenti storici e architettonici di grande valore?

I partecipanti al tavolo hanno manifestato convergenze riferite ai temi sopra citati.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- contributi sulla visione dei rapporti porto-città



- fornire documenti che l'OTU (Osservatorio di Trasformazione Urbana) ha elaborato in questi ultimi anni, che evidenziano le criticità dei progetti
- apporto tecnico e di tipo accademico, nell'analisi delle scelte progettuali
- critica costruttiva da tenere presente nella fase
- come concepire lo sviluppo in modo ecosostenibile e come integrare il fronte del porto, il porto turistico e il sistema di fossi e fortezze.

6. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: IMPATTI

6.1 TAVOLO 3

Il Tavolo 3 ha visto la seguente composizione:

- Comune di Collesalvetti
- ISPRA - STS Livorno
- Libero professionista, consorzio Greenway associazione diportistica
- Sintesis srl
- Soprintendenza di Pisa

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

Approfondimenti richiesti

- interazioni con interporto e aree retroportuali e comuni limitrofi, con impatti su viabilità e traffico fluviale
- impatti su viabilità d'accesso al porto
- impatti ambientali e loro monitoraggio (aria, acqua, sedimenti, metodi di contenimento, riduzione di rischio in porto)
- ricaduta sulla evoluzione della linea di costa
- modalità di rivalutazione e tutela dei beni storici
- impatto paesaggistico sulla costa e sulla città
- impatto su riduzione rischio in porto
- impatti sulla diportistica in generale e sulla navigabilità fluviale (Navicelli, Scolmatore)
- sottoporre ai cittadini informazioni chiare e puntuali su ricadute occupazionali
- dare informazioni su monitoraggio ed evoluzione degli impatti ambientali (acqua, aria, sedimenti, rumore, fabbisogni energetici e fonti sostenibili).

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- nonostante la messa in opera delle centraline elettriche sulla banchina, le navi non sono ancora sufficientemente adeguatamente modificate per allacciarsi alle centraline: questa dovrebbe essere una priorità da imporre agli armatori
- sistema di collegamenti infrastrutturali, materiali e immateriali, tra porto e interporto
- SM: utilizzo di nuove aree portuali, riorganizzazione prevista e coerenza con le previsioni di sviluppo dello Scolmatore.

Questioni prioritarie e domande agli esperti

- impatti ambientali: monitoraggio e comunicazione, ricadute previste
- impatti positivi sullo sviluppo economico delle aree retroportuali e di tutto il territorio a seguito della realizzazione delle opere?
- è possibile che lo Scolmatore diventi, con il traffico fluviale, un volano per lo sviluppo del territorio "interno" con la creazione di un "distretto agroenergetico" per la produzione e il commercio di biomasse?

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- SM: tra le nuove destinazioni degli edifici dell'area portuale (vedi Silos), vi sono già degli indirizzi o delle proposte per la loro riqualificazione?
- il canale dei Navicelli sarà riaperto?

I partecipanti al tavolo hanno manifestato le seguenti convergenze e/o divergenze:

- convergenza: necessità di comunicare impatti ambientali, richiesta di approfondimenti su impatti sullo sviluppo economico di territori vicini a Livorno
- divergenza: criticità su aspetti paesaggistici.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- il contributo partecipativo alle scelte già in programma è un dato positivo; quanto il contributo possa influire sulle scelte del gruppo investitore, poi, è da verificare
- contributo sulla analisi ed elaborazioni degli indicatori e comunicazione degli impatti
- contributo finalizzato al miglioramento del rapporto sinergico fra porto e interporto
- ritengo che la PE debba essere un'opportunità per il maggior traffico in arrivo di merci e passeggeri, ma anche un'occasione per creare un indotto produttivo per tutta l'area vasta retrostante, spiccatamente agricola, ma che potrebbe essere importante il supporto alle esigenze energetiche della PE con la creazione di un distretto agroenergetico.

6.2 TAVOLO 12

Il Tavolo 12 ha visto la seguente composizione:

- Comune di Livorno (in diverse forme)
- Osservatorio Trasformazioni urbane
- ASA Spa

Il gruppo così costituito ha sollevato le seguenti osservazioni:

Approfondimenti richiesti

- servizio idrico integrato per la fornitura di nuove utenze e gestione reflui solidi e liquidi delle grandi navi passeggeri (riutilizzo reflui da depuratore per acqua industriale di qualità)
- realizzazione canale ingresso grandi navi, impatto sulla Meloria, indagine batimetrica all'esterno del porto per valutazione del dragaggio (come le grandi navi incidono sui fondali della Meloria)
- disagi per il traffico locale cittadino nella fase realizzativa del progetto e a regime, tutti gli impatti sulla comunità locale (ambientale, sociale, economico).

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- PE: l'impatto visivo da sud (nel materiale sono previste solo simulazioni da nord)
- SM: evitare eccessiva separazione tra porto e città
- proiezioni qualitative e quantitative degli impatti
- approvvigionamento idrico
- limiti della competenza dell'APL sulle aree di interfaccia porto/città
- dossier molto sintetico per esprimere una valutazione adeguatamente fondata; l'informazione pubblica sul tema è certamente poco adeguata; gli impatti ambientali e sociali nel loro complesso hanno la priorità sugli aspetti tecnici del progetto nella comunicazione ai cittadini.

Questioni prioritarie e domande agli esperti

- come gestire la fase realizzativa del progetto
- valutazione degli impatti in base ad analoghe esperienze già concluse
- possibilità reali di modifica dei progetti per mitigare impatti rivelatisi superiori alla soglia accettabile?

Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:

- PE: impatto ambientale: inquinamento nella fase di lavori
 - PE: impatto su viabilità nella fase di lavori e a regime
 - SM: come evitare impatto negativo per i cittadini nella fase di realizzazione
 - integrazione del progetto con altre attività rilevanti in atto (esempio: delocalizzazione depuratore, conservazione torre del Marzocco).
-



I partecipanti al tavolo hanno manifestato le seguenti convergenze e/o divergenze:

- convergenza: necessità di una più capillare comunicazione degli impatti alla comunità locale .

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno menzionato i contributi e le competenze che personalmente o per l'ente che rappresentano possono fornire:

- collaborazione riguardo alla partecipazione dei cittadini
- confronto su aspetti tecnici
- collaborazione su un piano di gestione della fase di realizzazione (molto lunga) della SM, per evitare disservizi e impatto negativo per i cittadini
- razionalizzazione del servizio idrico integrato, delocalizzazione Rivellino (depuratore città di Livorno) e riutilizzo delle acque reflue
- acqua industriale di qualità a supporto di attività produttive
- allargare ulteriormente la partecipazione, aumentare la consapevolezza dei cittadini
- contribuire ad una visione generale sugli effetti verso la città
- conoscenza nel settore dello *shipping*
- esperienza nella costruzione navale in mercati esteri (estremo oriente), esperienza nel dragaggio subacqueo e relativo controllo con sistemi sonar e di elaborazione 3D
- conoscenza strutture e sicurezza (security) portuale.

7. CONCLUSIONI DELL'INCONTRO

Sophie Guillain ringrazia per i contributi forniti dai partecipanti, spiegando che i soggetti in tribuna e gli esperti hanno potuto prendere nota delle domande e delle questioni sollevate. Spera inoltre che il contributo degli esperti durante il lavoro ai tavoli sia stato proficuo per i partecipanti, ottenendo prime risposte alle domande percepite come significative.

Questi esperti, consulenti dell'Autorità portuale, aiuteranno lo staff del Dibattito Pubblico a costruire i contenuti dei laboratori successivi, nel materiale e nella forma di condivisione delle informazioni più appropriata. Con l'Autorità portuale sarà possibile fornire le risposte più politiche, connesse alla governance di progetto futura e ai relativi attori. Il futuro del funzionamento del porto potrà essere descritto più approfonditamente sulla base dei contributi raccolti.

Claudio Vanni ringrazia i partecipanti, garantendo informazioni più dettagliate a seguito della raccolta dei contributi. I laboratori tematici serviranno a fornire risposte più puntuali sui diversi argomenti. La discussione svolta nel presente incontro è stata di responsabilità di governo e non protestataria, osserva il dott. Vanni con apprezzamento. Egli considera utile tale approccio per lo svolgimento dei lavori dell'Authority stessa, perché l'allargamento della discussione permette a più cervelli di mettere a fuoco e rafforzare le proposte.

I temi sollevati, talvolta incontrati nel corso degli ultimi anni, non sono stati trascurati e perciò l'Autorità portuale è in condizioni di rispondere a tali questioni, nonché di lavorarci sopra. Altre non dipendono esclusivamente dall'Authority, così si rivela necessario un lavoro condiviso con il Comune, che dimostra esplicitamente la sua disponibilità. Il tavolo di lavoro comune affronta molte delle questioni citate nel presente incontro.

Su alcuni aspetti è più semplice fornire delle risposte all'interno dei procedimenti già affrontati.

Sulle tematiche ambientali, l'Autorità portuale ha la massima attenzione nel trattamento delle questioni, anche perché saranno successivamente analizzate approfonditamente da altri. Per il momento, sono state valutate in termini di VAS (valutazione ambientale strategica), mentre per un approfondimento è necessario attendere i passaggi successivi di progetto. E' stato messo a disposizione uno studio di fattibilità sulla Piattaforma Europa, mentre sulla Stazione Marittima si è ancora allo stato di pianificazione urbanistica. Perciò l'Autorità portuale non è nelle condizioni di approfondire tali questioni, ma raccoglie con piacere gli elementi emersi per farne tesoro nelle fasi di sviluppo successive dei progetti.

Sophie Guillain e Claudio Vanni ringraziano ancora i presenti in sala e i rappresentanti di Comune di Livorno e Provincia di Livorno. Sophie Guillain ricorda il primo laboratorio tematico, che si occuperà di affrontare specificamente il progetto della Piattaforma Europa. Gli incontri a seguire sono perciò:

- 5 maggio: Laboratorio tematico #1, *Verso il progetto della Piattaforma Europa*
- 23 maggio: Laboratorio tematico #2, *Verso il piano per la Stazione Marittima*
- 25 maggio: Laboratorio tematico #3, *Gli impatti dei progetti*
- 14 giugno: Incontro di restituzione.