

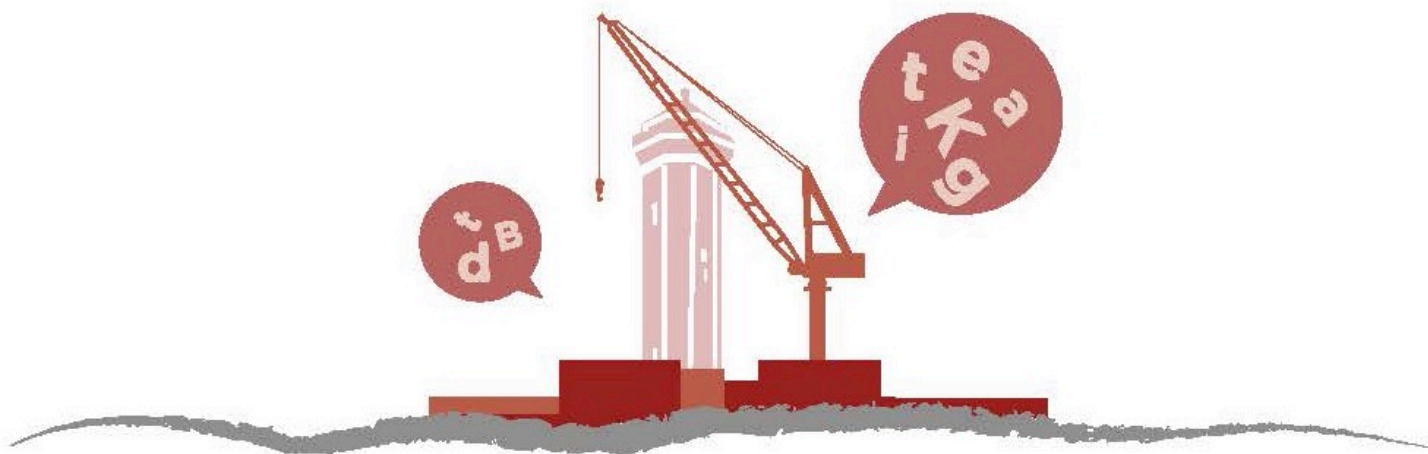


INCONTRO CONCLUSIVO

VERBALE DEL DP #7

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico



Incontro conclusivo

Sala Cannoniera, Fortezza Vecchia, 14 giugno 2016, 19.00-21.00





1. INTRODUZIONI ALL'INCONTRO CONCLUSIVO	3
1.1 Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico	3
1.1 Giuliano Gallanti, commissario dell'Autorità portuale di Livorno	3
1.2 Giovanni Allegretti, Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, Regione Toscana	4
1.3 Stella Sorgente, vicesindaco del Comune di Livorno	5
2. PRESENTAZIONE DELLA SINTESI DEL DIBATTITO PUBBLICO	5
2.1 I numeri del Dibattito Pubblico	5
2.2 La sintesi dei contenuti del Dibattito Pubblico	6
3. PRESE DI PAROLA IN SALA	10
4. RISPOSTE DELLA TRIBUNA	15
5. CONCLUSIONI	19

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



1. INTRODUZIONI ALL'INCONTRO CONCLUSIVO

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, accoglie i partecipanti. Nel presente incontro, si propone una modalità di scambio più snella su due ore. L'assessore regionale alla partecipazione Vittorio Bugli è presente in tale occasione, per accompagnare la chiusura del processo.

Il presente incontro ha l'obiettivo di raccontare le osservazioni raccolte nel corso degli incontri pubblici del Dibattito, nel corso di due mesi. Sui progetti di Piattaforma Europa e Stazione Marittima è stata realizzata una sintesi finalizzata all'elaborazione della relazione finale del Dibattito Pubblico, che sarà presentata nel mese di luglio all'Autorità portuale di Livorno. Quest'ultima, a seguire, avrà a disposizione tre mesi di tempo per rispondere a tale relazione e alle proposte in essa contenute.

Nel corso del Dibattito Pubblico, i due progetti sono stati spiegati nel dettaglio con l'obiettivo di un coinvolgimento ampio, comprensivo di diversi enti, stakeholder, associazioni e cittadini. Lo scambio tra i partecipanti nel corso del Dibattito è stato ricco e ciò emerge anche dalla sintesi.

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.

1.1 GIULIANO GALLANTI, COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

Il commissario dell'Autorità portuale di Livorno ringrazia i partecipanti al presente incontro di Dibattito Pubblico, che ha rappresentato un successo inaspettato da parte dell'Authority. Per questa ragione, Giuliano Gallanti ringrazia la dott.ssa Guillain per l'entusiasmo, la professionalità e la motivazione profusi nell'iniziativa, portando a risultati molto interessanti.

Il Dibattito Pubblico, che ha affrontato problemi concreti connessi all'attuazione del Piano Regolatore Portuale ([PRP](#)), ha consentito un rapporto diretto molto significativo con istituzioni e cittadini. Si tratta del primo caso in Italia ad aver realizzato un Dibattito Pubblico su due iniziative pubbliche, per



merito della legge regionale che l'ha istituito con preveggenza, inserito successivamente anche nel Codice degli Appalti recentemente approvato. Come prima esperienza, è possibile formulare proposte che potranno trovare sede a livello regionale. I confronti diretti con i cittadini sul PRP e le sue iniziative hanno permesso la diffusione dell'informazione, permettendo anche un rapporto più prossimo dell'Autorità portuale, spesso percepita distante dai territori limitrofi. Come Autorità portuale, il dott. Gallanti spiega che le iniziative partecipative sono state introdotte al fine di prendere conoscenza del porto attraverso le scuole e i giornali.

Le problematiche emerse nel corso del Dibattito Pubblico riflettono un grande interesse e una partecipazione fattiva e costruttiva. Le proposte sono state raccolte e, per l'Autorità portuale, il presente processo ha rappresentato un'esperienza utile e positiva.

1.2 GIOVANNI ALLEGRETTI, AUTORITÀ PER LA GARANZIA E LA PROMOZIONE DELLA PARTECIPAZIONE, REGIONE TOSCANA

Giovanni Allegretti ringrazia per la professionalità nella conduzione dell'esperienza di Dibattito Pubblico, nonché per l'entusiasmo dimostrato da Regione Toscana, Autorità portuale di Livorno, Comune e Provincia di Livorno. Ciò è stato reso possibile grazie all'apertura di spazi d'informazione che hanno costituito forme d'attrazione per la cittadinanza, come si è visto con le visite in porto. Per l'Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, la presente è stata la prima esperienza di legge del Dibattito Pubblico, da cui si è imparato molto. Un altro Dibattito si svolgerà nel territorio di Gavorrano a partire dalla fine dell'estate, costruendolo sulla base degli insegnamenti del Dibattito livornese, al fine di replicarne gli aspetti positivi e correggerne gli elementi problematici, soprattutto legati alle tempistiche. I tempi di questo Dibattito sono stati più stretti rispetto a quelli originariamente immaginati, con l'obiettivo di portare una trasformazione dei progetti. Per far ciò, era necessario che vi fosse un dialogo temporale con il bando per la scelta del gruppo di finanza di progetto. Le testimonianze dei questionari sono state altresì importanti, perché hanno lasciato traccia di sensazioni e riflessioni dei partecipanti, sia per i contenuti che per la procedura. Questi elementi saranno utili ai cittadini che si esprimeranno in occasioni future.

Giovanni Allegretti ricorda che il Dibattito Pubblico sarà uno dei protagonisti del Festival della Partecipazione, organizzato da Action Aid, Cittadinanza Attiva e Slow Food, a L'Aquila, città simbolo dei mali che si possono fare nell'amministrazione pubblica quando la partecipazione è messa da parte. Il Festival si svolgerà dal 7 al 10 di luglio, accogliendo eventi legati al Dibattito Pubblico così da fornire appoggio, supporto e idee per la realizzazione del regolamento di previsione nazionale sul Dibattito Pubblico.



1.3 STELLA SORGENTE, VICESINDACO DEL COMUNE DI LIVORNO

La vicesindaco ringrazia l’Autorità regionale per la partecipazione d’aver proposto il presente esperimento, al quale il Comune ha aderito con curiosità e interesse. I risultati possono costituire un punto di riflessione per l’Autorità portuale e per l’amministrazione comunale, soprattutto delineando la progettazione sulla Stazione Marittima. I contenuti emersi in corso di Dibattito sono necessari per continuare a riflettere sulle grandi opere trattate, considerando le criticità, le perplessità e i dubbi emersi nelle discussioni in consiglio comunale in merito al Piano Regolatore Portuale. Un ulteriore momento di approfondimento con la cittadinanza è percepito positivamente, con attenzione da parte di Sophie Guillain, responsabile del Dibattito, e del suo staff. L’amministrazione rimane in ascolto delle opinioni dei cittadini, per fornire eventuali spiegazioni.

2. PRESENTAZIONE DELLA SINTESI DEL DIBATTITO PUBBLICO

2.1 I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO

a cura di Irene Rossetti, segretaria generale del Dibattito Pubblico

La sintesi del Dibattito Pubblico inizia dall’osservazione dei numeri che l’hanno caratterizzato. La partecipazione della cittadinanza è stata crescente, soprattutto in occasione delle visite nelle aree portuali (cfr. slide 17).

I dati della partecipazione attraverso i numerosi strumenti di comunicazione, aggiornati al 14 giugno 2016, mette in luce la rilevanza dell’utilizzo di Facebook, della linea telefonica diretta, degli scambi attraverso posta elettronica e il mailing d’invito, come l’incremento dell’espressione dei partecipanti attraverso gli strumenti forniti in sede d’incontri pubblici e i Quaderni degli stakeholder (cfr. slide 18).

Il questionario di valutazione, somministrato in occasione di tutti gli incontri pubblici del Dibattito Pubblico, ha messo in luce la positiva valutazione della comprensione dei contenuti proposti (cfr. slide 19).

Il processo di elaborazione dei contenuti raccolti durante il Dibattito Pubblico ha seguito un percorso ciclico specifico (cfr. slide 20):

- La raccolta di contributi scritti, prese di parola pubbliche, ecc.;
- La digitalizzazione di 667 sollecitazioni e redazione di 6 verbali;
- La rielaborazione dei contributi attraverso la composizione di domande;
- L’invio e la conseguenze elaborazione di risposte alle domande da parte degli esperti



dell’Autorità portuale, dello staff del Dibattito e della Regione;

- La condivisione delle domande e risposte sotto forma di FAQ (*Frequently Asked Questions*) sul sito internet www.dibattitoinporto.it.

Le sollecitazioni (297 per la Piattaforma Europa e 370 per la Stazione Marittima) sono state suddivise per intenzione: osservazioni, domande e proposte. Si è osservato che le proposte, nel corso degli incontri, sono aumentate soprattutto per il piano della Stazione Marittima, mentre le domande per una migliore comprensione del progetto di Piattaforma Europa hanno continuato ad essere molte (cfr. slide 21). Tali sollecitazioni, trasformate in FAQ (129 per la Piattaforma Europa e 117 per la Stazione Marittima), hanno messo in luce che i temi più significativi riguardanti i due progetti sono stati (cfr. slide 22-23):

- per Piattaforma Europa: la governance e lo sviluppo economico e territoriale;
- per Stazione Marittima: le caratteristiche di piano e le funzioni.

Infine, associando la dimensione territoriale alle FAQ, è stato possibile riscontrare che la dimensione d’area vasta ha inciso significativamente nella riflessione sullo sviluppo economico della Piattaforma Europa, mentre la scala porto-città è notevolmente presente nei ragionamenti legati alle caratteristiche e funzioni del piano di Stazione Marittima (cfr. slide 24).

2.2 LA SINTESI DEI CONTENUTI DEL DIBATTITO PUBBLICO

a cura di Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico

Segue la struttura della sintesi, diffusa ai partecipanti con le slide di presentazione (da slide 25 a 41) e il un documento distribuito all’inizio del presente incontro.

La dott.ssa Guillain ripercorre la struttura di sintesi proposta dall’indice che segue:

Piattaforma Europa

- (1) Ragioni del progetto
- (2) Componenti del progetto
- (3) Gestione del progetto
- (4) Ricadute territoriali
- (5) Impatti ambientali
- (6) Governance

Stazione Marittima

- (1) Ragioni del progetto
- (2) Componenti del progetto
- (3) Alcune proposte
- (4) Interfaccia porto-città
- (5) Ricadute e turismo
- (6) Impatti ambientali
- (7) Governance

Di seguito, il documento di sintesi distribuito ai partecipanti.

- Percezione del progetto: interessante/molto tecnico
- Modello di sviluppo portuale nazionale: competizione VS integrazione
- Aspettative e timore d'incompiuto: occupazione, nuovo dinamismo del territorio



1. RAGIONI DEL PROGETTO

- Profondità dei dragaggi
- Consolidamento delle vasche di colmata
- Autosufficienza del progetto in fase I
- Rischio di movimentazione in porto e d'incidente rilevante, in fase I e a regime
- Darsena fluviale in fase I
- Apertura o chiusura delle porte Vinciane
- Valorizzazione del patrimonio storico (Torre del Marzocco)
- Ipotesi di nuova Stazione Marittima per flusso traghetti in Piattaforma Europa (fase II)



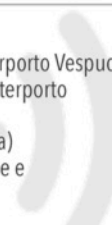
2. COMPONENTI DEL PROGETTO

- Project financing
 - Investitori internazionali VS rischio di scarico sulla collettività
 - Verifica mercato e costi/benefici
 - Destino dei terminalisti esistenti
 - Concessione per 50 anni (percepita troppo lunga)
 - Altre fonti di finanziamento alternative se p.f. fallisce
- Formazione integrativa e occupazione
- Gestione della fase realizzativa di cantiere: come funziona?
- Impegno culturale e sociale del privato per lo sviluppo d'iniziative locali



3. GESTIONE DEL PROGETTO

- Mobilità e trasporti
 - Collegamenti a Interporto e nord: ferroviario e stradale, garanzie di realizzazione
 - Rischio per aumento del traffico: collo di bottiglia, viabilità urbana, attraversamento di merci pericolose
 - Navigabilità fluviale (Scolmatore, Navicelli) e impatto sulla diportistica pisana
- Economia e territorio
 - Piattaforma logistica porti Livorno e Piombino e Interporto Vespucci
 - Come rispondo ai bisogni logistici il retroporto e l'Interporto Vespucci?
 - Approfondimento del marketing territoriale (Invitalia)
 - Preoccupazione per sviluppo economico e industriale e occupazione nell'area di crisi complessa (area vasta)
 - Difficoltà per la città durante il cantiere



4. RICADUTE TERRITORIALI

- Studi integrativi complementari necessari e approfondimenti di quelli esistenti nell'avanzamento del progetto
 - Impatto sugli ambienti d'interesse ecologico
 - Impatto sul sistema dei fossi
 - Impatto sonoro e inquinamento aria e acqua
 - Dinamica costiera ed erosione, effetti del moto ondoso
 - Impatti visivi da sud, dal mare e di paesaggio
- Strategie ambientali
 - Energie rinnovabili
 - Elettificazione VS servizio di distribuzione a banchina di GNL
 - Gestione degli scarichi industriali e civili
 - Preoccupazione per eventuale nuclearizzazione del porto
- Quale garanzia di monitoraggio della qualità ambientale e quale comunicazione verso il pubblico, durante i lavori e a regime?



5. IMPATTI AMBIENTALI

- Prima del DP: percezione di assenza di alcuni enti e del pubblico, in occasione di PRP e VAS
- In occasione del DP: maggiore condivisione e discussione degli obiettivi con gli enti, ma per informazione e solo per 2 mesi, APL e Comune allo stesso tavolo
- Nel futuro: implicazione e maggiore integrazione del territorio locale e d'area vasta nel progetto
 - Cabina di regia d'area vasta per pianificazione integrata
 - Governance oltre l'imposizione di legge, con MIT e territorio
 - Osservatorio istituzionale comprensivo di Pisa e ente parco



6. GOVERNANCE

- Opportunità della riqualificazione urbana in interfaccia con porto: funzioni, mobilità e integrazione del patrimonio storico e industriale
- Difficoltà di divisione di competenze tra 2 enti (aree portuali e urbane)
- Progetto percepito come occasione di governance più integrata con Comune e cittadini
- Mancanza di evidente connessione fisica, temporale e funzionale tra PE e SM

1. RAGIONI DEL PROGETTO

- Pianificazione dei servizi
 - Limitazione del commercio VS outlet, complementarietà VS concorrenza con la città
 - Miglioramento dell'accoglienza turistica, con rapporto Fortezza Vecchia e sbarchi
- Porto operativo
 - Preoccupazione per la delocalizzazione di operatori in altri terminal, come il traffico forestali da Alto Fondale a Molo Italia (dimensione ridotta)
 - Preoccupazione su promiscuità di merci/passeggeri e di traghetti/crociere

2. COMPONENTI DEL PROGETTO

- Commercio
 - Spazi enogastronomici tipici
 - Nucleo d'artigianato tipico nella Fortezza Vecchia
- Valorizzazione del patrimonio storico e industriale
 - Recupero del Silos con musealizzazione
 - Fortezza Vecchia: acquaticità navigabile VS ponte fisso
- Riqualificazione urbana e del waterfront di SM
 - Accessibilità totale per tutti ovunque VS finger
 - Imbarco per il tour dei fossi dalla Fortezza Vecchia
 - Parcheggi nascosti, più verde e attività, anche per la Venezia
 - Utilizzo del parcheggio di Alto Fondale in assenza di crociere per attività pubbliche cittadine

3. ALCUNE PROPOSTE

- Pianificazione funzionale non abbastanza integrata con la città, non risolve la cesura
- Miglioramento di accessibilità
 - Interramento del ponte Santa Trinita e ripristino del precedente
 - Passaggi pedonali tra Stazione Marittima e quartiere della Venezia
 - Pedonalizzazione della Venezia
 - Integrazione del patrimonio storico limitrofo
- Miglioramento della relazione con i progetti per Luogo Pio e Rivellino, e waterfront verso sud
- Mobilità locale sostenibile, intermodalità e risposta all'aumento del traffico urbano per passeggeri

4. INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

- Potenziale locale di sviluppo turistico-commerciale
 - Porto come porta di accesso alla Toscana (crociere di testa) e creazione di nuove linee
 - Immagine del porto all'arrivo: la vera "porta a mare"
 - Preoccupazione sulla permanenza dei turisti in città
 - Offerta di servizi per il personale delle navi
- Potenziale di sviluppo economico del territorio
 - Integrazione e collegamento con aeroporto di Pisa
 - Retroterra turistico, turismo verde (parchi, colline, ecc.)
 - Necessità di qualificare la formazione e le filiere esterne
- Mobilità d'area vasta
 - Connessione ferroviaria fino a TAV Milano-Roma
 - Raccordo fluviale con il canale dei Navicelli verso Pisa
 - Integrazione della ciclopista tirrenica

5. RICADUTE E TURISMO

- Impatti ambientali
 - Qualità dell'aria e dell'acqua per vicinanza delle crociere (vento dal mare)
 - Impatto acustico
 - Garanzie di sviluppo delle energie rinnovabili: elettrificazione verde delle banchine di traghetti e crociere
 - Bilancio produzione CO2 e verde pubblico
 - Gestione dei rifiuti e approvvigionamento idrico
- Impatti visivi
 - Integrazione visiva con la città nell'avvicinamento delle grandi navi

6. IMPATTI AMBIENTALI

- Pianificazione integrata tra APL e Comune di Livorno, necessità di raccordo con piano strutturale e di masterplan condiviso, rapporto con la gestione del porto Mediceo
- Implicazione del pubblico nelle scelte future
- Gara:
 - Privatizzazione Porto 2000 (+/-)
 - Garanzie del rispetto degli impegni
- Definizione della ripartizione degli investimenti
- Pianificazione strategica turistica dell'intera Provincia livornese
- Programmazione turistica tra Porto 2000, Comune e principali operatori crocieristici
- Coinvolgimento di strutture cittadine nell'accoglienza turistica e opportunità di sviluppo d'iniziativa cittadine

7. GOVERNANCE



A seguito della presentazione della sintesi, i partecipanti all'incontro sono invitati a prendere liberamente la parola, al fine di completare, arricchire e integrare i contenuti espressi dalla dott.ssa Guillain.



3. PRESE DI PAROLA IN SALA

Daniele Mirani, della società Simurg Consulenze e Servizi (che si occupa della facilitazione del Dibattito in Porto), introduce il dibattito aperto del presente incontro. Egli spiega che gli interventi dei partecipanti devono tenere conto di tre elementi richiesti:

- 1) La relazione rappresenta gli incontri ai quali – eventualmente – ha partecipato, riassumendone i contenuti?
- 2) Quali sono le problematiche su cui vale la pena di continuare ad insistere, perché degni di ulteriore specificazione?
- 3) Quali elementi sono stati dimenticati nella stesura della sintesi presentata?

Giovanni Maffei Cardellini, presidente dell'Ente Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, osserva che il proprio arrivo si inserisce nella chiusura del Dibattito. Egli testimonia la presa di coscienza di un progetto importante e interessante, dichiarando di essere sorpreso favorevolmente dall'apertura introdotta dal commissario Gallanti, che apre il porto al territorio, compresa la città di Livorno. Come Ente Parco, egli auspica per il futuro il dialogo più approfondito sui progetti, al fine di una garanzia sul parco. Esso rappresenta la complessità del tempo: l'esigenza di crescita del porto di Livorno si accosta al territorio destinato a parco, che come tale deve essere conservato. Il tema della conservazione è strettamente connesso con la crescita e lo sviluppo, confrontandovisi direttamente. Il parco è poco conosciuto, sebbene abbia una superficie estesa (circa 23.000 ha), da Viareggio a Livorno. Si tratta di un territorio per nulla isolato, che non corrisponde a un'idea di conservazione astratta, come può avvenire per l'Engadina. Il parco si inserisce in un territorio "metropolitano" con il quale l'ente deve interloquire maggiormente, poiché il parco regionale sopravvive se non si chiude in se stesso, facendo emergere piuttosto un'idea culturale ed economica influenzandone il mondo attorno. Il parco Migliarino San Rossore rappresenta la storia e la natura, con le tenute e le fattorie, ed è anche un "parco dell'acqua", legato ad esempio alla navigabilità del canale dei Navicelli. Alcune preoccupazioni emergono, come si è visto, sulla qualità dell'acqua – con le secche della Meloria – e sull'erosione costiera. La conservazione non è sufficiente, bensì è necessario influenzare le scelte che avvengono attorno: una delle aree più importanti del parco si trova all'interno della Tenuta di San Rossore - in prossimità della foce del fiume Arno – con una vasta zona umida di circa 618 ettari, ossia la Riserva Naturale delle Lame di Fuori. D'Annunzio celebrò magistralmente le lame in *Alcyone*: "Su le lame di Fuore, nel salso strame, ne le brune giuncaie, nell'erbe gialle, oziano a branchi le saure e baie cavalle di San Rossore". Queste lame non esistono più perché divorate dall'erosione, considerando inoltre che, da Livorno al Serchio, centinaia di metri di spiaggia sono andati perduti. Vi è dunque un



diretto rapporto tra espansione e crescita, in connessione con un'economia che impegna risorse rilevanti come quelle discusse nel presente Dibattito.

Il prof. Manlio Marchetta, dell'Università di Firenze, spiega che il **LaPEI** (Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti) sta redigendo un Quaderno. A partire dalla sintesi affidata ai partecipanti, il prof. Marchetta sottolinea alcuni punti da lui considerati particolarmente rilevanti. Il rapporto con le ferrovie nazionali ha bisogno di essere chiarito, attualmente scollegato dal progetto. Attualmente ciò che accade a Firenze non consente il collegamento con Livorno e la costa e dimostra una mancanza di riflessione in tal senso, sebbene il LaPEI si sia espresso molteplici volte a riguardo negli anni, per affiancare un sistema che non consideri solo la stazione per l'alta velocità di Firenze. Un altro elemento rilevante per il prof. Marchetta è il rapporto porto-città, seguito da membri del LaPEI nei diversi tavoli del Dibattito Pubblico. Lavorare verso una migliore interfaccia tra porto e città, non dovrebbe comportare l'edificazione di volumi nell'area portuale demaniale, bensì integrare due realtà che sono parte della stessa entità. La città e il suo intorno potrà ospitare funzioni che prevedano l'integrazione delle attività portuali odierne (crociere e passeggeri di qualsiasi tipo), in base alle decisioni prese in ambito urbanistico. Vi sono mete più distanti di quelle raggiungibili in un'ora, come d'altra parte la città stessa di Livorno non è nota ai turisti internazionali, sebbene sia la "città moderna della Toscana": essa offre l'architettura dell'800 e del '900, ville, parchi, ecc. Non si dovrebbe edificare in modo generico, evitando il più possibile funzioni come uffici e commercio, che ripeterebbero la deludente esperienza livornese di Porta a Mare.

Vito Borrelli spiega di aver partecipato alle riunioni di Dibattito Pubblico, che ha trovato interessanti poiché hanno costituito un arricchimento attraverso la discussione di problematiche all'interno di una buona conduzione e organizzazione. Per queste ragioni, egli si dichiara soddisfatto di aver partecipato, sebbene coltivi una perplessità di fondo: il Dibattito Pubblico, presentato come tale, sembrava che risultasse un principio distante dalla partecipazione. Egli non ritiene che debba essere così, poiché dovrebbe rientrare nell'alveo dei principi della partecipazione, soffrendo in questo caso di una condizione originaria di difficoltà. Il partecipante si riferisce alla Piattaforma Europa, il cui progetto era già definito, mentre le relative procedure di appalto erano già iniziate. Vito Borrelli si domanda, perciò, quale sia la finalità del presente "bellissimo Dibattito". Leggendo la legge, egli nota che il Dibattito Pubblico va organizzato laddove diverse opzioni siano in campo: tra diverse opzioni, il Dibattito Pubblico permette di verificare la scelta migliore da determinare. In questo caso, ciò ha costituito il grande limite della presente operazione.

Franco Busone, della **rete civica livornese contro "La Nuova Normalità della Guerra"**, ringrazia per l'opportunità di far presenti preoccupazioni e sollecitazioni dei partecipanti, in occasione di Dibattito Pubblico. La militarizzazione del territorio ha un notevole impatto sullo sviluppo della città di Livorno: muovendosi sulla via Aurelia, è possibile notare lo sviluppo anomalo delle città di Pisa (verso Cascina)



e Livorno, poiché al centro vi è un cuneo pesante costituito da Camp Darby. In particolare, il partecipante sottolinea la questione della nuclearizzazione del porto, citata come “denuclearizzazione” sulle slide di presentazione e come “preoccupazione dell’eventuale nuclearizzazione” nel documento di sintesi. Egli afferma che la presenza di Livorno nella lista degli 11 porti italiani, in cui possono accedere natanti a propulsione nucleare o armati nuclearmente, non rappresenta un’eventualità, bensì un dato registrato in rete da diversi anni con diversi siti internet a conferma. La preoccupazione relativa ai natanti a propulsione nucleare, a prescindere dal tipo di armatura, costituiscono un rischio persino superiore a un impianto nucleare a terra, poiché non vi è la prossimità di attrezzatura o sistemi di sicurezza, come avviene in un impianto. Il segreto militare complica ulteriormente le cose. L’associazione, che egli rappresenta, ha fatto richiesta al sindaco Nogarini di chiarire tale questione assieme ad altre 20 associazioni e gruppi politici, come Buongiorno Livorno, Sinistra Italiana, Emergency, WILPF (Lega Internazionale Donne per la Pace e la Libertà), LUP (Libera Università Popolare “Alfredo Bicchierini”), senza ottenere risposta. Il gruppo che egli rappresenta auspica che l’Autorità portuale e tutti i soggetti interessati allo sviluppo e al benessere della città utilizzino la sensibilità descritta al fine di portare avanti la richiesta che il porto di Livorno sia cancellato dalla lista precedentemente menzionata.

Paolo Nannipieri, professore dell’Università di Firenze, si presenta come cittadino livornese che interviene nel Dibattito e come presidente del **Caffè della Scienza “Nicola Badaloni”**. Egli ringrazia per l’invito a partecipare all’iniziativa e un plauso al lavoro svolto, complesso, profondo e a 360°. Come Caffè della Scienza, è stato organizzato un confronto sull’innovazione digitale applicata alle attività marittime. La gestione informatica della complessità dei fattori, coinvolti nelle iniziative di Piattaforma Europa e di Stazione Marittima, è considerata importante. L’8 luglio a Pisa, con il patrocinio delle due università, la partecipazione del CNR e di enti pubblici e privati dell’area, si terrà un incontro dal nome *Modello Silicon Valley all’ italiana*, in cui sarà introdotta la componente di gestione informatica delle attività marittime inserite nell’area vasta.

Barbara La Comba, rappresentante dell’associazione **Oltre per Livorno**, si complimenta per il modo in cui l’elaborazione di domande, risposte e contributi è stata sviluppata. I contributi dei cittadini sono stati portati in trasparenza all’opinione pubblica, specialmente all’attenzione delle istituzioni nella presente sede. Vi è una forte responsabilità da parte della città di Livorno, che ha in passato deluso. Nel presente Dibattito vi sono molti elementi di grande valore tecnico e culturale della partecipazione e perciò si augura che le domande, correttamente rappresentate in ambito ambientale, sviluppo urbanistico ed economico, siano tenute in considerazione dalle amministrazioni nelle loro azioni politiche. Altrimenti, si può creare una situazione di gravissimo disagio della città nei confronti di uno sviluppo che essa non percepisce più come suo. Il Dibattito Pubblico, come anche i percorsi partecipativi, hanno la grande responsabilità di creare attese nei cittadini. La partecipante si rivolge



principalmente al piano strutturale di Livorno, di prossima realizzazione, che dovrebbe recepire gli elementi emersi in sede di Dibattito Pubblico e farli propri, rielaborandoli in armonia con la pianificazione del porto. Come espresso da Vito Borrelli, tale attività è partita con un certo ritardo per la Piattaforma Europa, mentre ciò non deve accadere per la pianificazione urbanistica, che dovrà accogliere i cambiamenti proposti dai cittadini in senso positivo. La raccomandazione espressa implica che tutte le amministrazioni siano attente a non dimenticare i punti rappresentati nella presente sede, al fine di fornire una risposta costruttiva. Barbara La Comba richiede alle istituzioni presenti di presidiare la loro responsabilità verso tali contenuti.

Enrico Cantone, vicepresidente della commissione costiera e arcipelago della Regione Toscana e consigliere regionale M5S, sottolinea che la partecipazione del Dibattito Pubblico dovrebbe essere ampliato e allargato ancora di più alla città, in forme ancora più consistenti rispetto a quelle raggiunte dal percorso finora. La campagna d'informazione svolta sinora potrebbe essere estendersi maggiormente comprendendo i dettagli importanti connessi al progetto della Piattaforma Europa. Essa è la continuazione della Darsena Toscana, che, sottolinea Enrico Cantone, non è ancora completata, con vasche di colmata ferme da più di 40 anni. Se non si riesce a completare progetti di 50 o 60 anni fa, il consigliere regionale si chiede come sia possibile realizzare una tale opera prevista con relativi impatti ambientali significativi, come sottolineato anche dal presidente dell'Ente Parco. Il sig. Cantone vorrebbe proseguire il Dibattito Pubblico estendendolo a tutta la cittadinanza mediante un referendum, per chiedere se i cittadini vogliono o meno la Piattaforma Europa, che non rappresenta solo un grande terminal, bensì una serie di centri commerciali e abitazioni (come villette a schiera e agglomerati), di cui il consigliere ritiene che non tutti siano a conoscenza. Come Movimento 5 Stelle, egli ritiene che il progetto sia impattante e si dichiara in disaccordo con la sua realizzazione. Enrico Cantone esprime la volontà di conoscere i numeri relativi all'occupazione e alla conseguente rinascita della città di Livorno, che ha problematiche significative in termini di area di crisi complessa.

Sergio Muzi, responsabile area porti del PD territoriale, esprime un commento positivo in qualità di partecipante a quasi tutti gli incontri di Dibattito Pubblico. Egli spiega di aver visto crescere la partecipazione e l'impegno, dalle prime volte fino al 25 maggio. Anche per le persone più preparate su tali temi e pratiche del mestiere, è stato possibile osservare l'emersione di questioni di notevole interesse. Il sig. Muzi ritiene che in larga parte le informazioni e i contenuti forniti nel Dibattito siano stati recepiti, indicati, segnalati e approfonditi. Senza ribadire gli interventi precedentemente espressi dal partecipante, egli sottolinea che si tratta di un Dibattito Pubblico voluto per legge. Livorno è stata la prima città a fare questa esperienza e molte questioni sono state già definite, sia per la Piattaforma Europa e la Stazione Marittima. Tuttavia egli considera che sono emersi numerosi elementi, come l'impatto socio-economico, la sicurezza, l'addestramento professionale. Si potrebbero applicare dei moltiplicatori standard, secondo cui a un preciso investimento corrisponda un numero di posti di



lavoro, con conseguente quantificazione dell'amplificazione dell'indotto. Sergio Muzi pensa che vi saranno diverse centinaia (e qualche migliaia) di lavoratori in più nel prossimo futuro, che dovranno essere addestrate al lavoro. Un percorso in questo senso dovrà essere avviato e rappresenta un elemento centrale: la competitività del porto si gioca non solo sui fondali e sulle banchine, ma anche sulle attrezzature e sulla capacità di esprimere professionalità. Egli sottolinea peraltro il forte avvicinamento tra tutte le istituzioni cittadine politiche e sociali, percepito soprattutto negli ultimi incontri, contraddicendo l'ultimo intervento rispetto a ciò che è stato concretizzato nel percorso di Dibattito Pubblico. Il sig. Muzi ricorda che, in occasione dell'incontro del 25 maggio, egli ha sollecitato la costituzione di un "patto d'acciaio" tra le forze cittadine, perché il porto di Livorno, il retroporto e tutto ciò che ne consegue possano esprimere le proprie potenzialità e caratteristiche uniche. L'accordo di programma con 850 milioni di euro investiti si muovono in tale direzione e non possono essere sprecati: al momento le commissioni si occupano della riforma dei porti ed è importante che si ricordi che Livorno conserva una posizione di eccezionalità.

Irene Genovese, dell'associazione di quartiere **Vivi San Jacopo**, osserva un incremento della partecipazione nel corso del Dibattito Pubblico, sebbene ciò debba essere confrontato con il numero totale degli abitanti. Tuttavia il numero di persone che hanno partecipato sono contente di averlo fatto: ciò permette di comprendere l'assenza dell'abitudine e dell'attesa di essere ascoltati. La mancanza di fiducia storica mette in discussione la concretezza della partecipazione, al di là delle manifestazioni dei partecipanti. La partecipante chiede le ragioni per cui un progetto così grandi non abbia dato luogo a bandi internazionali, fornendo la possibilità agli intervenenti al Dibattito di visionare più progetti confrontandosi con più visioni e più filosofie della direzione della progettualità portuale a livello internazionale. Ciò avrebbe potuto essere motivato dalle ragioni nella scelta di un preciso approccio filosofico portuale, con la possibilità di confrontare l'approccio proposto con altri. Rimane la voglia di aprire le visioni per comprendere un mondo che, dal punto di vista economico, appare funzionare in modo poco prevedibile e perciò capire quali possano essere i rischi di un'operazione di tale rilevanza.

Giovanni Viale, dirigente della Provincia di Pisa, sottolinea un elemento della sintesi esposta all'inizio del presente incontro, che si trova anche all'interno di una lettera di Marco Filippeschi, presidente della Provincia e sindaco del Comune di Pisa: in questa fase emerge la necessità di approfondire le implicazioni d'area vasta, in parte sollevate dal presidente dell'Ente Parco. Il rapporto con il canale dei Navicelli e con l'aeroporto rappresentano elementi da valorizzare nella tipicità delle aree costiere. Quest'area del Dibattito non è stata molto approfondita ed egli auspica che possa esserlo in futuro.

4. RISPOSTE DELLA TRIBUNA

Il **commissario dell’Autorità portuale, Giuliano Gallanti**, riprende l’intervento del prof. Marchetta riguardante il rapporto tra porto e città, a lui molto caro. Questo rapporto non si è immaginato esclusivamente in relazione alla costruzione di qualche edificio, dichiarandosi peraltro contrario al termine “interfaccia”. Per quanto riguarda questa relazione, esiste una nutrita letteratura da decenni e un’associazione, *Villes et ports* (Città e porti, città portuali), di cui il porto di Livorno fa parte e un tempo anche la città di Livorno. Da decenni in tali sedi si discute di questi temi, percepiti molto complessi soprattutto in Europa, poiché tutti i porti più importanti non sono nati in una zona separata dal resto della città e dall’urbanistica, bensì all’interno della città. La rivoluzione dei container ha poi creato il problema di rapporto porto-cittadini e porto-città. Intervenire su una città portuale è un’impresa difficilissima, perché richiede iniziative politiche da parte del porto e della città assieme. Sono poche le città portuali nel mondo i cui modelli risultano percorribili, come Rotterdam, che è una delle più grandi realtà portuali in Europa coltivando un rapporto d’integrazione e confronto positivo, in cui il porto si confronta sistematicamente con la città, con gli organismi istituzionali e con i cittadini. Inoltre, secondo una legislazione differente da quella italiana, se a fine anno il porto di Rotterdam fa utili, una parte di questi vengono investiti nella città stimolando una vocazione alla cittadinanza. Rotterdam, Amburgo e Anversa hanno così sviluppato un atteggiamento positivo verso il proprio porto: se quest’ultimo decide di fare un investimento in banchine, la riflessione sulle modalità di realizzazione e sulle ripercussioni sull’economia e la qualità della vita della città interessa tutte le istanze locali. Il Dibattito Pubblico è uno strumento che permette il conseguimento di tale obiettivo e in Francia esiste da molto tempo. Il commissario racconta di aver preso parte a una seduta di *débat public* al porto di Le Havre, in cui si presentava il progetto di un terminal alla foce della Senna. Tale progetto apparve inizialmente un’eresia, paragonabile all’idea di realizzare un terminal alla foce del Po. Tale discussione durò per più di due mesi, consentendo di intercettare punti di mediazione che hanno portato alla realizzazione di un parco e di operazioni sul porto. Ciò ha permesso una comprensione reciproca tra porto e città, costituendo peraltro la vera carta vincente anche sul piano delle iniziative commerciali e industriali del territorio. Se ciò non accade, vi è il rischio di rimanere in una situazione di difficoltà, all’interno di un confronto in cui non ci si capisce.

Massimo Provinciali, segretario generale dell’Autorità portuale, conferma l’orgoglio di costituire, come Autorità portuale, un caso pilota nell’esperienza di Dibattito Pubblico. Egli considera che non bisognerebbe considerare tale esperienza come un approccio dietro il quale sia già stato tutto deciso e che, di conseguenza, i contributi ricevuti non siano ascoltati. Fin dal principio, l’Autorità portuale ha chiaramente espresso che il Dibattito Pubblico non è un referendum o una discussione iniziale, che altrimenti in questo caso sarebbe superata dagli eventi. Nella legge regionale e nel recepimento del



Codice degli appalti, riguardanti il Dibattito Pubblico, esso viene inserito nel percorso di scelta e definizione di un grande progetto infrastrutturale, collocandosi in un momento in cui possano essere raccolte suggestioni dalla partecipazione pubblica al fine di realizzare il miglior progetto possibile. La scelta di realizzare i due interventi infrastrutturali del porto di Livorno – Piattaforma Europa per la parte mercantile e il porto passeggeri della Stazione Marittima a ridosso con la città – è stata introdotta nel PRP, che costituisce un procedimento partecipato nella legislazione italiana. Esso prende forma all'interno del Comitato portuale, in cui trovano rappresentanza Regione, Provincia e Comune, forze industriali, sindacali e altri, costituendo un'istanza di partecipazione e condivisione ai massimi livelli. Il confronto del PRP passa inoltre attraverso la raccolta di osservazioni con la relativa pubblicizzazione, fino ad arrivare all'approvazione regionale per il massimo livello di coordinamento istituzionale. In parallelo, si svolge la pianificazione urbanistica, rispetto alla quale il PRP è soggiacente poiché quest'ultimo non può contrastarla. Nella fase attuativa, vi sono le preoccupazioni tecnico-ambientali, perché il progetto definitivo passa attraverso una valutazione d'impatto ambientale mostrando le criticità in tal senso, fino a raggiungere alla valutazione tecnica. Durante il percorso, il Dibattito Pubblico consente di informare il pubblico su alcune scelte e riceverne dei riscontri, di modo che non siano calate dall'alto. In questa fase di passaggio tra il PRP e la fase di progettazione, su cui si è già innestata una gara, il Dibattito serve a fornire a chi vincerà gli elementi per una corretta redazione del progetto definitivo, consegnandogli lo studio di fattibilità approvato a valle del Dibattito. Si raccolgono perciò suggestioni e critiche – soprattutto costruttive – per migliorare la fase di progettazione: dal PRP all'apertura dei cantieri, vi sono moltissimi adempimenti da svolgere caratterizzati da materie complesse, che potranno tenere conto del processo di Dibattito Pubblico. È importante comprendere quali profili costruttivi e proficui possono emergere. Tutti i risultati del presente processo saranno valutati e ponderati, sebbene potrà succedere che non tutti potranno essere accolti, perché non considerati coerenti con il progetto finale. Tuttavia ogni contributo è utile e sarà perciò esaminato, perché da ognuno può derivare un miglioramento del progetto. Esso riguarda la scelta di consentire al porto di Livorno, trasformatosi nelle sue infrastrutture negli ultimi 500 anni, di conservare la sua natura d'infrastruttura viva, che si adegua ai tempi e alle novità del trasporto marittimo. Il modello di sviluppo economico del territorio proposto propone un adeguamento del porto alle esigenze attuali e alle mutate condizioni, mentre l'alternativa corrisponderebbe al cambiamento del modello di sviluppo, questione che non è stata posta sul tavolo del Dibattito. Il segretario generale considera necessario guardare ai progetti con animo positivo e consapevoli delle difficoltà. Un partecipante ha menzionato che le vasche di colmata siano presenti da molti anni, ma la prima è stata fatta solo una decina d'anni fa, mentre la seconda è stata realizzata nel corso della presente amministrazione negli ultimi tre anni. Si riconoscono al tempo stesso i problemi tecnici di consolidamento della prima vasca di colmata, causati da un mal interpretato concetto di tutela



ambientale, che saranno inseriti nelle soluzioni tecniche dell'intervento discusso. Il dott. Provinciali ringrazia i partecipanti al presente e a tutti gli incontri del Dibattito.

Claudio Vanni, capo area pianificazione dell'Autorità portuale, affronta alcune questioni sollevate nel corso dell'incontro. Per quanto riguarda i dragaggi, il PRP prevede l'ipotesi di fondali a -16m per permettere un bilanciamento del materiale dragato e collocato nei terrapieni, con la possibilità di raggiungere i -20m. Se l'operatore privato volesse scavare più in profondità per accogliere navi più grandi (ipotesi sulla quale l'Autorità portuale non si trova molto d'accordo), sarà suo compito individuare la collocazione del materiale dragato in più. La dott.ssa Guillain ha ricordato che, tra i timori espressi, vi è il rischio d'incompiuto, ossia che l'opera in cantiere non venga realizzata generando degli scheletri, come spesso l'esperienza nazionale ha dimostrato. In questo caso, le risorse finanziarie pubbliche sono disponibili, mentre quelle private sono ricercate con la gara in corso, così da raggiungere il completamento dell'opera. A proposito delle preoccupazioni sulla finanza di progetto, in questo caso non si corre il rischio che essa sia posta a carico pubblico, poiché non si tratta di un'infrastruttura che svolge servizio pubblico. Il carico della finanza di progetto sul pubblico avviene con maggiore probabilità per infrastrutture quali metropolitane, ospedali, ecc., mentre in questo caso il rischio di mercato ricade sull'impresa privata che realizza l'infrastruttura e che ha il compito di attrarne i flussi di traffico. Chi si candiderà alla realizzazione dell'opera, dovrà accertarsi anche di condurvi i flussi di traffico necessari, altrimenti non parteciperebbe all'iniziativa. L'Autorità portuale ha svolto un'analisi di mercato e di costi/benefici, fino a sviluppare un piano economico dal punto di vista dell'operatore privato, evidenziando così la fattibilità dell'operazione. Si è inoltre verificato con i più importanti operatori internazionali la veridicità di tali analisi, ricevendo da essi un riscontro positivo in corso di manifestazione nella gara attuale. In risposta all'intervento del prof. Marchetta, il dott. Vanni vorrebbe fornire una garanzia ulteriore, ma spiega che gli elaborati riguardanti le infrastrutture ferroviarie lato terra sono state condivise con RFI, che ha contribuito all'elaborazione di tali studi, garantendo così la sua partecipazione. Il presente progetto è il più importante per quanto concerne l'accordo di programma per il rilancio dell'area livornese, al cui tavolo siede anche RFI, impegnata concretamente nel rispetto degli impegni sottoscritti con l'Autorità portuale. A proposito della Stazione Marittima, il Dibattito ha fornito un suggerimento interessante che riguarda le attività commerciali: è possibile concepire un piccolo centro commerciale di servizio per la città e per i crocieristi, costruendolo sulla base di una collaborazione che permetta di trovare gli strumenti per condividere con le associazioni di commercianti le soluzioni da indicare, venendo incontro alla possibilità di evidenziare i prodotti rilevanti di creatività livornese e di tutta la Toscana. Il dott. Vanni conclude sottolineando che l'Autorità portuale e il Comune stanno collaborando per la definizione degli strumenti d'attuazione più appropriati in tal senso.



L'assessore all'urbanistica del Comune di Livorno, Alessandro Aurigi, si scusa a nome della vicesindaco Stella Sorgente, che ha dovuto allontanarsi per gestire un'emergenza presso Palazzo Civico. Egli sottolinea l'importanza della realizzazione del presente Dibattito Pubblico, sebbene sia stato realizzato con un certo ritardo per quanto riguarda la Piattaforma Europa, diversamente che per la Stazione Marittima. Ad ogni modo rappresenta un processo importante, i cui numeri, sebbene avrebbero potuto essere più significativi, sono stati importanti subendo una crescita nel corso del percorso. Ciò dimostra che la città di Livorno risponde quando viene coinvolta in occasioni d'espressione e di partecipazione alle decisioni. Alcuni passaggi significativi nella presentazione della sintesi da parte della dott.ssa Guillain si trovano nelle proposte relative alla Stazione Marittima, più numerose che per la Piattaforma Europa poiché vi era più margine d'espressione. L'amministrazione comunale si preoccuperà di verificare la gestione di tutte le fasi di realizzazione, soprattutto per ciò che riguarda i cantieri e i finanziamenti dell'opera. Per la Stazione Marittima, a differenza, si è definito il percorso e su di esso è possibile ancora intervenire come Comune. L'assessore ritiene che gli esiti del Dibattito saranno analizzati con attenzione, poiché considera che vi siano già interessanti spunti di riflessione nella sintesi presentata dalla dott.ssa Guillain, con lo scopo di recepire il più possibile di tali esiti. In riferimento all'intervento della sig.ra La Comba sull'attenzione a non invalidare le azioni perseguite da un percorso come il Dibattito Pubblico, l'assessore si dichiara d'accordo affermando che i contributi, emersi in relazione alla Stazione Marittima, saranno considerati con la finalità di una convergenza verso il nuovo piano strutturale al tavolo con Autorità portuale e Regione. Egli ricorda che la giunta comunale si è espressa in termini di ascolto e ricezione degli esiti del Dibattito Pubblico e dei contributi del workshop sul Silos Granari, perché siano inseriti nel lavoro del tavolo congiunto. Alessandro Aurigi ringrazia i partecipanti del Dibattito, che è stato un percorso importante per la Piattaforma Europa e decisivo per la Stazione Marittima.

Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico, ringrazia tutti i presenti, in particolar modo il pubblico, che ha permesso di comprendere a fondo i progetti discussi attraverso le domande poste. La dottoressa spera di aver contribuito ad aiutare una forma di processo partecipativo locale e a crescere, provando a sperimentare modalità differenti. L'obiettivo è stato il perseguimento della legge sul Dibattito Pubblico in modo intelligente, utile ed efficace. In base alla sua esperienza francese, ritiene che i percorsi dalle forme deliberative siano più efficaci di un referendum, che non conduce alla discussione, ma esclusivamente a proposte politiche forti. La responsabile del Dibattito dichiara che si è trattato di un percorso importante, augurandosi che possa essere utile per il futuro. A seguito del Dibattito, entro un mese verrà presentata una relazione finale contenente le idee sintetizzate finora, alle quali saranno associate raccomandazioni al proponente. Entro ottobre, l'Autorità portuale sarà chiamata a rispondere alla comunità in merito a tale relazione, con l'obbligo di pubblicizzazione. Sophie Guillain esorta i partecipanti a mantenere l'attenzione su tali oggetti per ascoltare le risposte



fornite. Il Dibattito Pubblico, in modo formale, ha il vantaggio di imporre agli attori dello stesso di fornire le risposte, com'è accaduto durante tutto il percorso. Si augura inoltre la continuità delle informazioni e della trasparenza, richiesta nel presente incontro, da parte delle istituzioni presenti.

5. CONCLUSIONI

a cura di **Vittorio Bugli, assessore alla partecipazione della Regione Toscana**

L'assessore Bugli ringrazia l'Autorità portuale, che ha sollecitato la Regione e l'Autorità regionale per la partecipazione a svolgere il presente Dibattito Pubblico, dimostrando che è stato qui compreso il senso della legge e dell'opportunità di svolgere tale percorso. Ringrazia Sophie Guillain, scelta con una procedura d'evidenza pubblica che fornisce spesso garanzie nella correttezza della scelta, ma non sempre permette d'individuare una figura brava come lei, in grado di sostenere e portare avanti sempre il Dibattito in modo serio, corretto e professionale. Ha saputo mantenere una posizione "sopra le parti", contribuendo a portare qualcosa di nuovo dall'esperienza francese del *débat public*. Ringrazia inoltre l'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione, che ha lavorato a tale progetto. Egli ringrazia soprattutto i partecipanti.

I cittadini che hanno preso parte al Dibattito Pubblico hanno ancora molto da dare alla propria città e alla propria regione. A livello regionale, è forte la convinzione che il porto di Livorno rappresenti in termini strategici un elemento prezioso per il futuro della Toscana, su cui sono in corso investimenti importanti in relazione al bilancio regionale. L'investimento forte è dovuto alla consapevolezza che un porto moderno sul Mediterraneo sia d'importanza strategica per tutta la Regione. È perciò necessario guardare con attenzione a tale prospettiva, per cui 860 milioni (di cui 250 della Regione) possono modificare l'andamento economico e strategico regionale rispetto alla nazione intera. Non si tratta di opere infrastrutturali dall'impatto ristretto, bensì di un elemento nevralgico, per cui si prende la decisione d'agire, d'investirvi le risorse e – soprattutto in Toscana con la legge sulla partecipazione – di condividerla con i cittadini. Tale decisione ha perciò l'esigenza di essere condivisa con la cittadinanza di Livorno e dell'area vasta.

Nella costa toscana, l'assessore ricorda che vi è uno dei punti più critici in termini occupazionali, ma allo stesso tempo potenzialmente positivo rispetto a ciò che può offrire per il futuro. Sebbene si sia investito su Piombino e si guardi anche a Carrara, Livorno rimane il cuore di tale ragionamento. La legge regionale, che persegue uno spirito caratteristico in Toscana, mette in luce come la Regione sia stata in tal senso all'avanguardia in Italia, consentendo i processi di partecipazione sulle scelte opportune da fare. Dal 2013 essa riguarda il Dibattito Pubblico per opere superiori a 50 milioni, in caso di opere pubbliche e a disposizione per quelle private, per le quali non è un obbligo. Al momento



anche i privati si scoprono interessati ad approcciare tale ragionamento di confronto con i cittadini. Il Dibattito Pubblico per legge non si fa “a cose fatte”, ma al momento in cui vi è un piano di massima. Nel caso della Piattaforma Europa, la fase attuale corrisponde a una manifestazione d’interesse per una gara internazionale e per i relativi appalti successivi, che riguarderanno i progetti definitivi. Il Dibattito Pubblico s’inserisce così in una fase di massima.

Con la relazione finale del Dibattito Pubblico, l’Autorità portuale considererà i risultati emersi, comprensivi dei contributi del presente incontro, per cui un’apertura è stata dimostrata. Chi vincerà la manifestazione d’interesse dovrà successivamente tenere conto degli elementi emersi nel Dibattito: questa costituirà una notevole impresa. L’attesa del pubblico, specialmente in occasioni di positività come la presente, emergono chiaramente come sottolineato da una partecipante.

Si tratta del primo Dibattito Pubblico regionale, che si inserisce in un momento in cui il Governo ha inserito tale concetto nel testo unico dei lavori pubblici. Esso sarà ripreso da regolamenti attuativi nazionali successivi, sulla base di esperienze concrete come la presente. Solo attraverso incontri e serate come questa e solo confrontandosi con la difficoltà di portare avanti i propri argomenti, che è possibile comprendere i problemi e fornire suggerimenti concreti ai legislatori nazionali e regionali. Anche a livello toscano, è importante integrare le esperienze arricchendo gli strumenti normativi attraverso l’ascolto diretto dei processi.

Le conseguenze saranno visibili nella realizzazione stessa delle opere, senza dimenticare che da qui può nascere un più ampio ragionamento. Non si tratta di un piccolo progetto di una piazza, bensì di un mutamento che influenza la città e tutto lo sviluppo del territorio regionale. Il pubblico ha sottolineato elementi fondamentali per ciò che riguarda il Dibattito Pubblico, fornendo indicazioni sostanziali sul rapporto che quest’ultimo ha con la città. L’assessore Aurigi si è espresso sulla futura considerazione degli esiti, per la pianificazione della città. Ciò dovrà essere verificato e perseguito a livello comunale, d’area vasta e di relazione su tutta la costa.

L’assessore Bugli si dichiara a sostegno di un dibattito di scala territoriale ancora più ampia, tenendo conto delle ripercussioni ambientali, delle questioni occupazionali, ecc. La governance si stabilisce in modo istituzionale o lo stabilisce la legge, ma il modo di esercitarla può essere definito sulla base di una ricostruzione di passaggi partecipativi, ad esempio con cittadini e operatori portuali. Egli esprime una perplessità sull’attenzione della stampa, credendo che l’interesse dei lettori non si rivolge solo a ciò che va male, bensì alle buone pratiche come quella di Livorno; purtroppo è sempre più difficile leggere tali notizie. Seguendo uno sforzo in tal senso, è possibile incrementare l’interesse dei media, della stampa e degli stakeholder per costruire un dibattito più ampio sulla città. Se il porto di Livorno è il cuore della Toscana, esso è anche il corpo, il cuore e la testa della città di Livorno.



La Regione è stata presente in questo percorso e lo sarà in futuro, sfatando l'approccio dei più scettici e mostrandosi costruttiva e positiva. L'assessore Bugli si augura di ammirare come si trarranno le conseguenze, perché, se sono positive, le persone torneranno più volentieri in futuro. Allora sarà più facile allargarsi a una partecipazione maggiore, perché si sarà dimostrato che, mettendo la propria, è possibile trovare una soddisfazione.