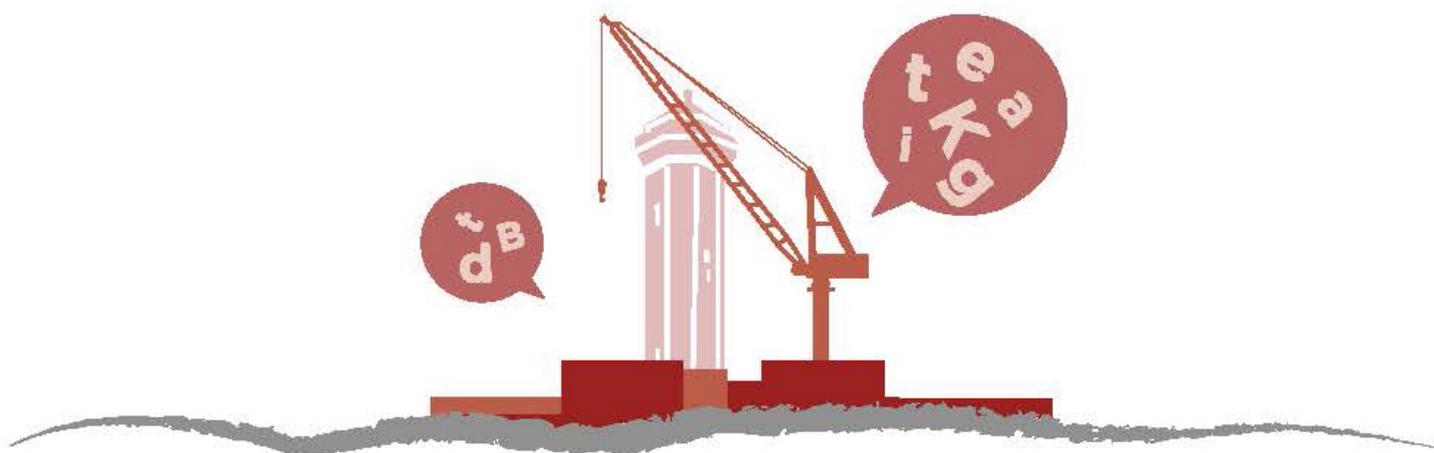




INCONTRO DI LANCIO - VERBALE #1

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico



Incontro di Lancio di Dibattito in Porto

Terminal Crociere, 12 aprile 2016, 19.00-22.00





1. INTRODUZIONI AL DIBATTITO IN PORTO	3
1.1 Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico	3
1.2 Giuliano Gallanti, commissario dell’Autorità portuale di Livorno	4
1.3 Antonio Florida, per l’Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, Regione Toscana	4
1.4 Stella Sorgente, vicesindaco del Comune di Livorno	5
1.5 Irene Nicotra, per la Provincia di Livorno	5
2. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI A DIBATTITO	5
2.1 Piattaforma Europa	6
2.2 Stazione Marittima	8
3. MODALITÀ DEL DIBATTITO	10
3.1 Calendario del Dibattito Pubblico	10
3.2 Strumenti di comunicazione	11
3.3 Lavoro ai tavoli	11
4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI	12
4.1 TAVOLO 1	12
4.2 TAVOLO 2	14
4.3 TAVOLO 3	16
4.4 TAVOLO 4	18
4.5 TAVOLO 5	19
4.6 TAVOLO 6	20
4.7 TAVOLO 7	21
4.8 TAVOLO 8	22
5. CONCLUSIONI DELL’INCONTRO	24

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



1. INTRODUZIONI AL DIBATTITO IN PORTO

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.

Si tratta di progetti dal grande impatto sul territorio, come si comprenderà dalle presentazioni, che giustifica il Dibattito Pubblico, previsto per legge per le opere dagli investimenti maggiori di 50 milioni di euro. Si tratta di un processo istituzionale, primo nel suo genere in Toscana e perciò da costruire con i partecipanti stessi sulla base di partecipazione e informazione, con un team di supporto locale. Affinché sia utile per Livorno, la comunità e il proponente hanno bisogno di lavorare insieme, organizzando le domande e le reazioni della collettività per ottenere delle risposte per un dibattito efficace.

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. L’obiettivo è perciò il rispetto della legge e, con l’Autorità portuale, informare e rispondere al pubblico. La responsabile del Dibattito Pubblico si assume la responsabilità d’informazione e partecipazione di tutti gli interessati, nonché di una pubblicizzazione efficace che permetta a tutti gli interessati d’intervenire nel processo, siano essi livornesi e non. La responsabile ha inoltre il ruolo di ascoltare ciò che viene espresso e di redigere una relazione finale che spiega al proponente le domande e le reazioni sul progetto presentato.

Sophie Guillain, consulente francese in concertazione pubblica, spiega che in Francia tali processi sono condotti sul territorio da anni, mentre nel contesto livornese, toscano e italiano questo Dibattito Pubblico permette la creazione di nuova forma di fare il Dibattito, adattata all’ambiente specifico che lo accoglie. La dott.ssa Guillain esprime la sua soddisfazione nel riscontro di una significativa apertura dell’Autorità portuale, in qualità di proponente, come anche da parte degli altri attori coinvolti, rappresentanti del territorio. Il proponente non è l’organizzatore di tale Dibattito, che è garantito da un ente regionale, ma si mette a disposizione per contribuire alla diffusione dell’informazione. Il territorio è rappresentato, per il Comune di Livorno, dalla vicesindaco Stella Sorgente, e da Irene Nicotra, per la Provincia di Livorno.

La dott.ssa Guillain introduce inoltre l’ordine del giorno, composto da tre momenti importanti del presente incontro d’apertura:

- un’introduzione degli attori in tribuna con spiegazione dei progetti oggetto di Dibattito;
- un tempo di lavoro per tavoli per la formulazione di questioni e richieste d’approfondimento;
- la restituzione finale di ogni tavolo, per un confronto con il proponente.



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. L'11 aprile, in occasione della conferenza stampa, Giuliano Gallanti aveva già menzionato la sua partecipazione in passato a un *débat public* sul porto di Le Havre, in occasione della nuova costruzione di un terminal. Si trattò, racconta il dott. Gallanti, di un dibattito acceso che diede un forte contributo e che produsse una sintesi condivisa dai risultati significativi. L'Autorità portuale di Livorno è proponente dei progetti che verranno illustrati da Claudio Vanni in seguito, capo del settore Pianificazione dell'Authority.

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, nel settore 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. Si è così pensato a un terminal dalle caratteristiche attrattive, con dei collegamenti ferroviari e autostradali.

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. L'Autorità portuale conta molto sull'iniziativa del Dibattito Pubblico per avere delle proposte, senza per questo costituire un referendum sulle due opere. L'obiettivo di questo Dibattito è la sensibilizzazione dei cittadini, considerando ad esempio che, a proposito del progetto per la Stazione Marittima, non sono state ancora diffuse altrettante comunicazioni. 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.

Giuliano Gallanti ringrazia tutti i presenti per il loro intervento, fiducioso che sarà svolto un ottimo lavoro sotto la guida di Sophie Guillain.

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

1.4 STELLA SORGENTE, VICESINDACO DEL COMUNE DI LIVORNO

Stella Sorgente, vicesindaco di Livorno con delega alla partecipazione, ringrazia i partecipanti al Dibattito Pubblico, che il Comune accoglie con favore. Infatti ritiene che sia necessario in occasione di un progetto come la Piattaforma Europa, per cui sono previsti finanziamenti pari a circa 860 milioni di euro, a fronte dei 50, che sono la soglia minima per la legge regionale per la realizzazione di un percorso inclusivo come questo.

Da ogni punto di vista, ivi compresi quelli economici e finanziari, risulta importante la costituzione di tale Dibattito, per il quale la vicesindaco ringrazia l'Autorità portuale e l'Autorità della partecipazione regionale per l'apertura di tale percorso. Per il Comune è significativo, per approvazione del PRP (piano regolatore portuale) e i passaggi a seguire, il monitoraggio delle fasi d'attuazione di opere avranno bisogno di anni per essere costruite. Perciò si rivela necessario che i cittadini siano informati sulle tematiche delle diverse fasi, con grande aspettativa nella città per l'intervento da parte delle categorie sociali per la rilevazione di aspetti positivi e dubbi. È necessario che si parta da una corretta informazione, che potrà essere fornita tramite il dossier.

Il progetto per la Stazione Marittima è di notevole importanza per il Comune, sebbene meno conosciuta, ed è in una fase precedente e più aperta rispetto alla Piattaforma Europa. Stella Sorgente ritiene che sia d'interesse del Comune capire cosa pensano i cittadini di un'opera dall'investimento inferiore – rispetto alla Piattaforma Europa – ma rilevante per lo sviluppo turistico della città, nonché per l'impatto urbanistico e ambientale.

L'amministrazione comunale è contenta di partecipare e, come afferma la vicesindaco Sorgente, è curiosa di ascoltare cosa emergerà dal percorso di Dibattito Pubblico, condotto in modo professionale dalla dott.ssa Guillain e dal suo staff.

1.5 IRENE NICOTRA, PER LA PROVINCIA DI LIVORNO

Irene Nicotra, responsabile dell'area Programmazione Trasporti, Porti e Logistica della Provincia di Livorno, interviene ringraziando i partecipanti all'incontro di lancio e tutti gli attori coinvolti dal Dibattito Pubblico per la costruzione di tale processo. In quanto Provincia, l'ente che la dott.ssa Nicotra rappresenta possiede competenze sul territorio in base alle disposizioni ministeriali. Si dice altresì disponibile alla partecipazione degli incontri pubblici, al fine di contribuire alla rappresentazione istituzionale del territorio.

2. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI A DIBATTITO

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

Sophie Guillain introduce l'esposizione di Claudio Vanni, che si occupa di fornire le informazioni principali dei progetti, utili per entrare nel Dibattito. I partecipanti potranno avere da subito molte domande, ma si chiede loro di attendere



nell'esprimerle e nel ricevere risposte, sebbene questo possa comportare frustrazione. In questo incontro si parte da un'informazione attenta, che sarà poi approfondita nel corso del dibattito.

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.

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.

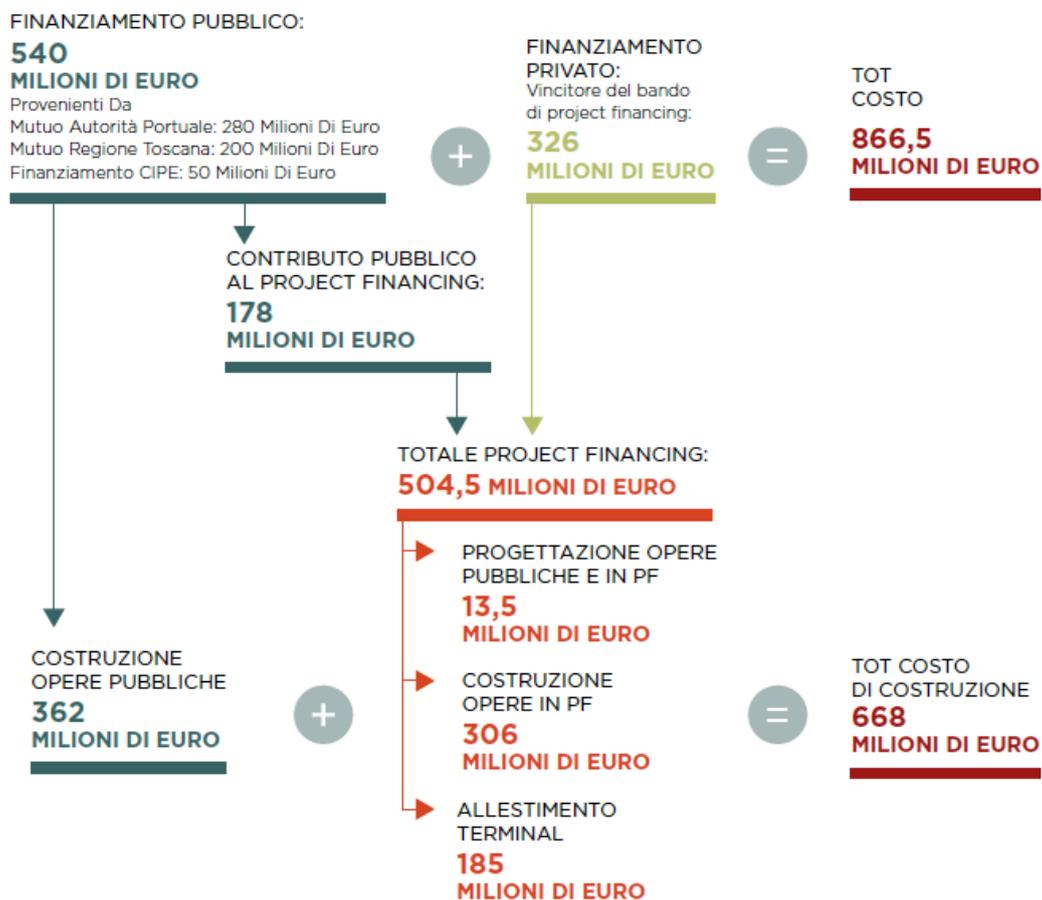
In questa occasione, all'interno del Dibattito Pubblico, si discuterà della prima fase della Piattaforma Europa. Vi sono due vasche di contenimento dei fanghi esistenti, di cui il terrapieno sud costituisce un ampliamento; è prevista anche la realizzazione delle opere foranee di protezione con una nuova 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 23 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:

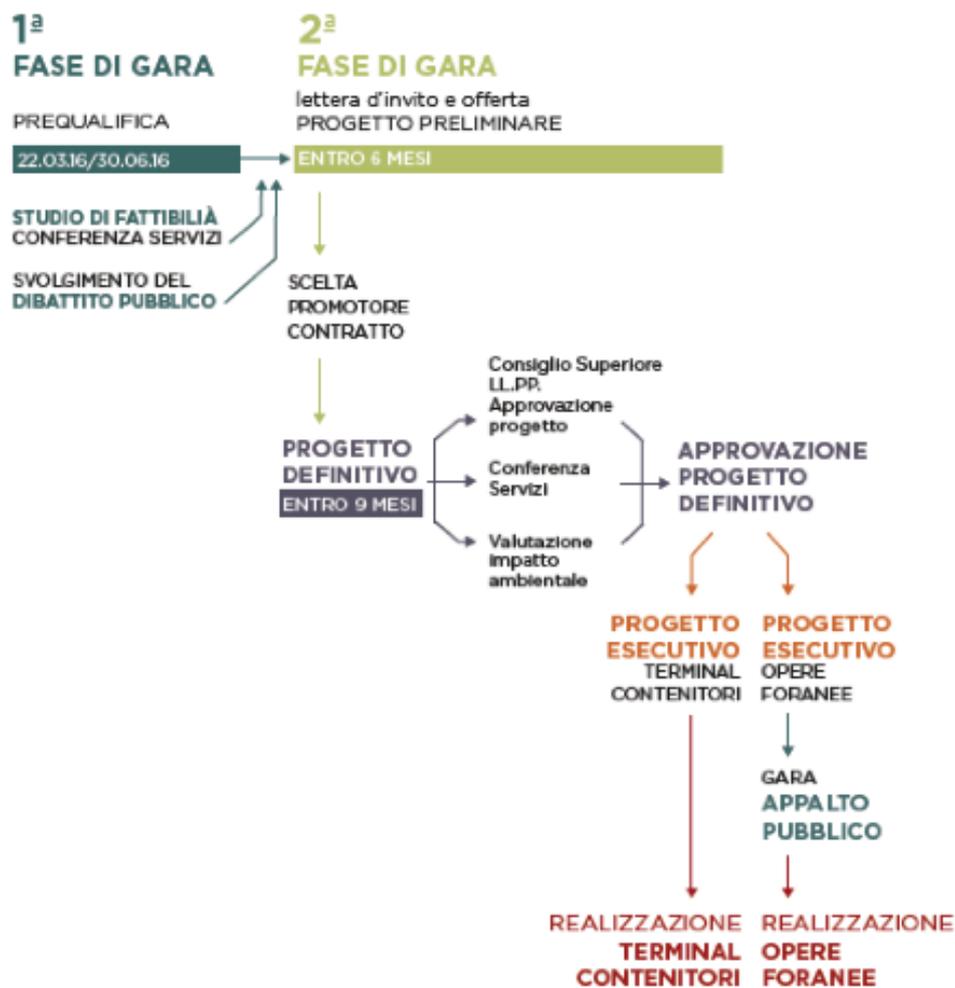
- acqua ed ambiente marino costiero

- 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.

Il costo complessivo stimato, per la realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, ammonta a 866 milioni di euro, suddivisi come segue:



Le fasi della gara sono illustrate nello schema seguente.



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 slide 43 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 44) 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 45 della presentazione allegata, è possibile prendere visione della proposta di dettaglio con banchine da demolire e dell’acquatichità della Fortezza Vecchia, mentre è previsto il riempimento di un bacino d’acqua per la realizzazione di un multipiano di parcheggi.

Una stima di massima dei costi è sotto descritta nella tabella, senza le voci legate ai terminal operativi, bensì i costi della realizzazione e della ristrutturazione immobiliare, come della resezione delle banchine. Tuttavia risulta prematuro realizzare un bilancio preciso, perciò sarà probabilmente una cifra superiore a quella qui indicata.

Tipo di intervento	Costo totale approssimativo
Nuove costruzioni	55 milioni di euro
Ristrutturazione silos anni '20	2 milioni di euro
Parcheggi pubblici in superficie	5,6 milioni di euro
Parcheggi pubblici interrati	7 milioni di euro
Spazi pubblici (verde, piazze, ecc.)	18,6 milioni di euro
Strade	1,4 milioni di euro
Canalizzazioni, illuminazione	3 milioni di euro
Demolizioni e riprofilature delle banchine	33 milioni di euro
Totale	126 milioni di euro

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.

Le schede individuale e collettiva hanno l'obiettivo di rispondere alle seguenti sollecitazioni:

- Le principali opportunità e problemi rispetto agli interventi su:
 - o Piattaforma Europa
 - o Stazione Marittima
- Gli argomenti specifici che i partecipanti vorrebbero che fossero trattati durante il percorso del Dibattito Pubblico.

4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI

con la facilitazione di Daniele Mirani, Simurg Consulenze e Servizi

4.1 TAVOLO 1

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - sviluppo economico e occupazionale del porto di Livorno e della città - acquisizione di nuovi traffici con destinazione e provenienza corridoio scandinavo-baltico per accesso nuove full container (TEN-T5 [ex corridoio Berlino-Palermo]) - possibilità di liberare aree per potenziare nuove attività (RO-RO [navi per trasporto di veicoli su ruote]) - delocalizzazione attività pericolose - presenza di investitori internazionali. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opportunità di lavoro per le professioni della logistica - creare con Piombino - retroporto Vespucci - aeroporto, una piattaforma logistica e interzonale competitiva. 	<ul style="list-style-type: none"> - mancanza di garanzie sulla definizione delle priorità (MIT [Ministero Infrastrutture e Trasporti]) - carenza di infrastrutture viarie, ferroviarie e stradali - rispetto dei piani finanziari e dei cronoprogrammi - gestione degli impatti ambientali (qualità dell'aria, rumore, gestione sedimenti di dragaggio, linea di costa della città, santuario dei cetacei), soprattutto in fase di cantiere - ottimizzazione delle ricadute economiche e occupazionali. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - presenza di scarichi industriali e civili - impatto visivo sulla linea di costa - costi e tempi di consegna delle merci per gli operatori devono essere competitivi - competizione con altre realtà portuali (anche in base alle priorità delle scelte del MIT secondo il piano nazionale della logistica e portualità).

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- sviluppo delle attività retroportuali (logistica, insediamento di imprese di trasformazione)
- piano finanziario e cronoprogramma
- riflessi socio-economici-ambientali.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- quantificazione dei vantaggi in termini di competitività del territorio in una logica di marketing territoriale, non solo per il sostegno logistico, ma anche industriale
- coinvolgimento dei cittadini, anche i più giovani (scuole superiori) che saranno i futuri a beneficiare del nuovo assetto del porto.
- oltre il progetto di raccordo: come avviene la rottura di carico dopo il Calambrone, quale utilizzo dei binari.

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - leader europea per le crociere (brand italiano). Attualmente detiene circa il 6% del mercato crocieristico domestico e potenzialmente - avendo la Toscana alle spalle - può quadruplicare tale quota - possibilità di avere crociere di testa (<i>home port</i>) con integrazione all'aeroporto e fornire indotto turistico in città - riqualificazione del waterfront e struttura sbarchi e Fortezza. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - certezza di approdo per le crociere e luoghi di accoglienza ai valichi - valorizzazione del rapporto porto-città - possibilità di utilizzare le aree per valorizzazione culturale anche in chiave contemporanea della città - connessione tra Stazione Marittima e quartiere Venezia - miglioramento della connessione porto-città con riqualificazione degli edifici storici. 	<ul style="list-style-type: none"> - impatti sulla qualità dell'aria per la vicinanza e la concentrazione delle navi da crociera (immaginiamo la situazione a pieno carico con vento dal mare...) - garanzie di sviluppo di energie alternative. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non sufficiente valorizzazione dell'interesse pubblico della città in relazione a quello privato della società vincitrice della gara - difficoltà di raccordo tra il progetto e il piano strutturale della città - impatto acustico - aumento del traffico in città, necessità d'integrazione della mobilità sostenibile - piano tecnico-industriale complesso per riprogettazione e riqualificazione urbana - collegamenti viari esterni devono essere opportuni (tipo ferroviari) con l'aeroporto di Pisa, senza passare per la stazione di Pisa - tenuta e competitività del mercato - retroterra turistico - permanenza dei turisti in città.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire il seguente aspetto:

- waterfront e riqualificazione urbana (Fortezza Vecchia, Forte San Pietro, ex Macelli, sistema dei fossi...).

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- rapporto urbanistico tra città e porto turistico, con particolare attenzione alla valorizzazione del centro città e alla sua riqualificazione
- coinvolgimento dei cittadini, anche i più giovani (scuole superiori) che saranno i futuri a beneficiare del nuovo assetto del porto
- integrazione funzionale con ferrovia, collegamento diretto con aeroporto di Pisa
- studio particolareggiato del terminal passeggeri e dell'organizzazione di sbarco delle navi
- offerta: crociere + Toscana, traghetti + Toscana, con organizzazione con le ferrovie
- rapporti con amministrazione comunale e ferrovie dello stato, per l'attrazione di investitori
- impatto economico-occupazionale dell'opera sulla città.

4.2 TAVOLO 2

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - possibilità di recupero del traffico di grandi navi (> 10.000 teu [1 teu corrisponde a 1 container standard, circa 40 mc]) - razionalizzazione dell'attività portuale - aumento della sicurezza nella movimentazione. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opportunità sociali ed economiche che il progetto offre alla città. 	<ul style="list-style-type: none"> - ritardo rispetto alle politiche portuali nazionali - mancanza di analisi delle esigenze di traffico/mercato - impatto ambientale - costo di dragaggio e manutenzione. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - portanza dei terreni e consolidamenti - isolamento e necessità di valorizzazione del Marzocco - integrazione alla rete portuale nazionale - disagi per la città nella fase realizzativa - possibile collo di bottiglia alla radice della piattaforma - ruolo del condotto Eni - se l'interporto è pieno? - analisi socio-economica degli esiti dell'investimento - indebolimento dei bilanci dell'APL - fondali di 20 metri: costo generale dei dragaggi continui.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- confronto con altri tipi di investimenti per il finanziamento del progetto (considerati gli impegni ventennali di bilancio di Regione e APL di 25-30 milioni all'anno, per contrastare la crisi livornese)
- valutazione della domanda potenziale (mercati potenziali) e origine della necessità di potenziamento
- verifica con compagnie armatoriali su necessità dell'ampliamento portuale
- reimpiego di aree svincolate (torre del Marzocco)
- confronto con realtà italiane e straniere più avanzate.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- valutazione collegamento PE-"import-export" Toscana, Umbria, Marche e altro
- quale destinazione della Darsena Toscana (sponda est e ovest).

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - razionalizzazione delle operazioni portuali (RO-pax) - aumento del traffico passeggeri - rilancio dell'economia locale con turismo - manutenzione fabbricati urbani in area contigua. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - confort per i passeggeri - attrazione di importanti compagnie crocieristiche - porto come piazza della città - integrazione città-porto - divisione tra crociere e RO-pax - sinergie tra città e attività di SM - sinergie con aeroporto - opportunità di realizzare un'importante porta di accesso alla Toscana - coordinamento tra Comune e APL per rilancio e valorizzazione del patrimonio con funzioni virtuose - trasferimento del depuratore Rivellino. 	<ul style="list-style-type: none"> - compressione di altre attività portuali - competizione con attività commerciali del centro - conflitto tra potenziale acquirente di Porto 2000 e operatori e difficile verifica degli impegni dell'acquirente - rischio di mancata integrazione con le attività urbane. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aumento del traffico locale - disagi per la città nella fase realizzativa - sottostima dei costi - riutilizzo possibile di alcuni manufatti - superamento della cesura porto-città - limitare le volumetrie per funzioni complementari - ricollegare la Fortezza Vecchia alla città - Gara Porto 2000 e aspettative dei concorrenti.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- valutazione della domanda potenziale e origine della necessità di ristrutturazione
- analisi e verifica della necessaria integrazione tra città e attività portuali (depuratore)
- confronto con realtà italiane e straniere più avanzate
- recupero storico delle mura e del Forte San Pietro
- confronto con altri tipi di investimenti per il finanziamento del progetto (considerati gli impegni ventennali di bilancio di Regione e APL di 25-30 milioni all'anno, per contrastare la crisi livornese)

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto il seguente tema di approfondimento:

- trasferimento del depuratore cittadino all'interno o in prossimità dell'area portuale per supportare anche esigenze del porto.

4.3 TAVOLO 3

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - occupazione, nuovi posti di lavoro - spostamento dalla città del terminal petroli, maggiore sicurezza - nascita di terminal specializzati. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - accesso di navi di maggior dimensioni - razionalizzazione del terminal autostrada del mare. 	<ul style="list-style-type: none"> - tempi di realizzazione dell'opera rispetto alle necessità - assegnazione nuovi terminal ai vari operatori (concertazione) - valutazione dei benefici rispetto ai costi - impatto ambientale - nuovi fondali uguali o inferiori ai porti vicini - per aumentare il pescaggio, enormi quantità di materiale (dragare il canale d'accesso). <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eccessiva cementificazione - rischio di una cattedrale nel deserto, se non ci sono i traffici previsti, con conseguenze su occupazione e ambiente - fondali di 15 m uguali o inferiori a quelli dei porti vicini.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- tempistica di realizzazione dell'opera
- ampliamento ferroviario della stazione Calambrone: quali dimensioni e quindi quali saranno le aree interessate e quale rete verso l'interporto

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- riqualificazione dei beni storico-culturali
- ragioni per cui finora non si è discusso di queste cose, ritardando l'adeguamento del porto alle prospettive di sviluppo con traffici merci e passeggeri
- quale potenziamento del retroporto
- costi/benefici su investimenti e occupazione.

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - occupazione - valorizzazione del patrimonio storico della città - aumentare il numero di turisti che rimangono in città (sistema Fortezza, fossi, ecc.), l'amministrazione comunale dovrà attrarre i croceristi per farli rimanere - creazione Terminal Crociere - collegamento diretto tra Terminal Crociere e città - riqualificazione di un'area degradata. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - possibilità di coinvolgimento logistico di strutture cittadine di accoglienza turistica - programmazione turistica di Comune con principali operatori crocieristici - sbarco dei passeggeri più sicuro e propenso all'ingresso della città - realizzare opere e iniziative che possono migliorare la vocazione turistica della città - zonizzazione e specializzazione del traffico passeggeri. 	<ul style="list-style-type: none"> - mancanza di offerta di Livorno come escursione rispetto a Pisa e Firenze, Livorno non è inserita nelle guide e opuscoli delle navi da crociera (come convincere i turisti a visitare la città?) - terminal sovradimensionato rispetto al traffico passeggeri attuale - il molo Italia è piccolo per tutto il traffico dei forestali - e commerciale in generale (zonizzazione a rischio) - delocalizzazione degli operatori in altri terminal. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cattiva pianificazione urbana e mancato recupero dei beni storico-culturali - abbattimento delle abitudini di appalto sull'organizzazione di visita sul territorio toscano - già si stanno lamentando i residenti del quartiere Venezia del parcheggio tolto, vicino al mercatino americano - spostamento dei traffici attualmente localizzati sulla banchina A/F - tempi di realizzazione - sostituzione di magazzini presenti in A/F in contrasto con il terminal passeggeri.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire il seguente aspetto:

- SM a uso promiscuo.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- riqualificazione dei beni storico-culturali
- ragioni per cui finora non si è discusso di queste cose, ritardando l'adeguamento del porto alle prospettive di sviluppo con traffici passeggeri
- tempi di spostamento di alcune imprese dalle aree interessate dai lavori, banchina A/F + Orlando + Pisa, attualmente sature di lavoro
- sviluppo economico e posti di lavoro
- ambiente e inquinamento.

4.4 TAVOLO 4

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - rilancio a livello nazionale e internazionale dell'immagine e del ruolo del porto di Livorno - ricaduta occupazionale maggiore sul territorio - cambiamento del porto cittadino a porto nazionale. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - possibilità di far parte di un gruppo di porti importanti a livello europeo. 	<ul style="list-style-type: none"> - problematiche ambientali sul parco naturale di San Rossore e altri simili e sulla protezione delle dighe - problematiche infrastrutturali legate alle future grandi opere di collegamento, prestando attenzione anche alla mobilità ciclabile - problematiche a livello storico, presenza nell'area delle torri premedicee. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - difficoltà nella scelta del partner privato - tempi burocratici di approvazione e realizzazione lunghi - opere di difesa ottimali difficoltose da realizzare.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- sistemi di collegamento del nuovo porto in termini di struttura e di servizi
- ricadute economico-sociali della città
- ruolo della Torre del Marzocco
- schematizzazione dei flussi (persone e merci) post approdo. In questo modo essi vengono direzionati in termini infrastrutturali e di servizi

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- relazione con il periodo d'incubazione trentennale dal piano di bonifica
- percezione del progetto da parte degli operatori portuali
- verifica delle difese a mare.

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - opportunità di essere un punto di arrivo e di partenza di grandi crociere, finora semplicemente sosta dei transiti crocieristici - rilancio storico-culturale e turistico per la città e possibilità di restituzione della dignità storica alla Fortezza Vecchia tramite anche il canale navigabile (se e solo se si tratta di un canale navigabile). <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - introiti dal grande afflusso di passeggeri - riqualificazione del waterfront della città - investimento e occasione di sviluppo commerciale e turistico - immagine positiva sulla città quale <i>home port</i> - intervento di semplificazione dei flussi in approdo. 	<ul style="list-style-type: none"> - paragone delle infrastrutture con le opere dell'alta velocità: deve essere superata la difficoltà di accesso all'alta velocità Milano/Roma - criticità del contesto storico e di fruizione da parte dei passeggeri-turisti delle bellezze della città. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - consenso diffuso sul progetto - compatibilità tra esigenze degli operatori e della città - capacità d'investimento - rapporto di crocieristi con la città non immediato, perché l'accesso alla città non è chiaro: la cosa cagionerebbe la perdita del ruolo prettamente portuale della città - criticità per il rapporto vivo con la città.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- sistemi di collegamento del nuovo porto in termini di struttura e di servizi (collegamento con la città?)
- schematizzazione dei flussi (persone e merci) post approdo
- ricadute economico-sociali della città
- nodo della Fortezza Vecchia (il canale che separerà la fortezza dalla SM potrebbe costituire un percorso per il "popolo delle barchette"), Silos Granai.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- le funzioni commerciali e gli edifici che saranno costruiti nella SM
- progettualità di connessione porto-città
- aspetti sociali in cui inserire il personale delle navi e i lavoratori in una zona lontana dalla città.

4.5 TAVOLO 5

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - intercettazione grossi traffici marittimi, merci e passeggeri - funzionalizzazione del terminal, razionalizzazione degli accosti - rilancio delle attività costiere - rendere più sicuro il porto - ricaduta attesa sull'economia, in particolare industriale, dell'area livornese e dell'entroterra. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opportunità di riqualificazione urbanistico-edilizia della città. 	<ul style="list-style-type: none"> • aumento dell'inquinamento • costo eccessivo • tempistica lunga e rischio di "incompiuto" • impatto sulla parte litoranea • mettere in crisi il sistema di viabilità e urbano circostante con l'aumento dei carichi.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- legame delle opere con il territorio circostante, in termini economici
- analisi costi/benefici
- valutazione sulla reale competitività rispetto ad altri porti.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- impatto sull'economia industriale del territorio (area di crisi complessa)
- analisi dei traffici veicolari
- navigabilità dello Scolmatore e del canale Navicelli.

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - migliore integrazione funzionale tra porto e città - migliore accoglienza dei croceristi - valorizzazione e riuso del patrimonio storico e architettonico della città - miglioramento dell'interfaccia porto-città. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impulso positivo all'economia della città, dintorni e Toscana. 	<ul style="list-style-type: none"> - aumento dei carichi ambientali turistici (stagionali), impatto delle grandi navi da crociera con scarse ricadute sulla città - accessibilità e multi-modalità. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aumento del carico urbanistico mal supportato dalla viabilità - commistione tra traffici merci e passeggeri - mancanza d'integrazione visiva con la città.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- spazi pubblici e privati per la città
- competitività rispetto ad altri porti (costi/benefici)
- accessibilità e connettività (pedonale, ciclabile e mezzi pubblici)
- ampliamento della fruibilità di aree, spazi e servizi per la città oggi inutilizzati.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto il seguente tema di approfondimento:

- analisi dei traffici veicolari.

4.6 TAVOLO 6

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - enorme rilevanza: quanti posti di lavoro potrà portare? - connessione tra infrastrutture via mare/terra, ecc. e permeabilità ciclabile - spingere su energie rinnovabili (pannelli solari e pale eoliche), elettrificazione delle banchine. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nuovi partenariati - permeabilità del porto con mobilità sostenibile (connessione con Calambrone-Pisa) con piste ciclabili - partecipazione dei cittadini importante. 	<ul style="list-style-type: none"> • gestione viabilità, mobilità e traffico via terra (accesso e deflusso) • gestione e utilizzo dei fanghi (aree SIN [sito d'interesse nazionale]) • rischio opere incompiute • consumi energetici ed emissioni inquinanti • erosione costiera area nord o altri impatti sulla costa.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- approfondimento sul traffico su rotaia (pericoli in ambito urbano) secondo il tipo di merce trasportata: quali pericoli nell'attraversamento della linea cittadina?
- modalità tecnica di esecuzione dei lavori: approfondimento su fanghi utilizzati, consolidamento terreni, strutture di separazione tra vasche di colmata e mare, ecc. Quali difficoltà tecniche possono insorgere nel corso dei lavori?
- valorizzazione della cornice naturale, con compensazioni anche economiche: parchi naturali di terra (a nord, il parco di San Rossore, verso una congiunzione con corridoi ecologici con aree naturali del sistema delle colline livornesi) e mare (valorizzazione e monitoraggio dell'impatto sull'area marina della Meloria e altre di pregio, come interno del santuario dei cetacei).

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- quali miglioramenti sulle opere esistenti
- formazione e logistica in porto
- quali tempi dei progetti.

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - formazione socio-culturale del personale per ambito turistico-imprenditoriale - presentazione turistica della città, anche riguardo al turismo verde: parchi, colline, mare, ecc. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il programma esposto è ottimo per la valorizzazione dei luoghi d'intrattenimento dei passeggeri (servizi, negozi, ecc.) se non possono allontanarsi dal porto - creare nuove linee o tratte - realizzazione di strutture moderne - parcheggi di scambio con biciclette e mezzi pubblici ad uso della città - se ne sentiva esigenza prioritaria. 	<ul style="list-style-type: none"> - pulizia e decoro della città. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - necessità di un'organizzazione del territorio in termini di viabilità e intrattenimento - conservazione e valorizzazione delle strutture storiche - preparazione del personale (es. conoscenza delle lingue) - tempi di realizzazione - mancanza di accoglienza con personale formato - rischio d'incompiuto - i posti di lavoro aumenteranno?

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno citato i seguenti temi di approfondimento:

- quali programmi e tempi dei progetti
- come trattenerne i turisti in città?
- necessità di creazione di percorsi di formazione socio-culturale del personale per ambito turistico-imprenditoriale, ossia una filiera completa per nuovi posti di lavoro
- modalità tecnica di esecuzione dei lavori e quali difficoltà tecniche possono insorgere nel corso dei lavori?
- evidenziare quali sono le criticità e le nuove opportunità di sviluppo

4.7 TAVOLO 7

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - Livorno porto del Mediterraneo - qualità della vita del cittadino. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nuovo flusso economico che rivitalizzi la città. 	<ul style="list-style-type: none"> - problemi ambientali, impatto qualità acqua aria - integrazione tra interessi pubblici e privati - questione se è un reale miglioramento per la qualità della vita del cittadino. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vantaggi per le generazioni future.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire i seguenti aspetti:

- qualità della vita del cittadino: quali marcatori considerare per valutarla, confronto tra prima e dopo (n. di lavoratori, ambiente, inquinamento, ecc.)
- impatti ambientali (santuario dei cetacei, Meloria, Calafuria, ecc.)
- durata delle concessioni e loro funzionamento.

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- riferimento alla normativa in materia di appalti e concessioni
- spiegazione dello studio ambientale sulla PE
- comprensione dei giochi di forza tra cittadinanza e società che gestiranno l'area portuale
- quale sviluppo: regionale o nazionale?

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - riqualificazione del waterfront e della città, con recupero delle architetture storiche - qualità della vita del cittadino. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - opportunità di apertura culturale e sociale - sviluppo del turismo - rivalutazione possibile del tessuto cittadino - miglioramento della mobilità sostenibile - ecoturismo anche per le colline. 	<ul style="list-style-type: none"> - carenze infrastrutturali e di accessibilità - problema su qualità della vita del cittadino. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - infrastrutture della città da adeguare ai flussi - scarsa cultura locale dell'accoglienza - promozione delle opportunità turistiche di Livorno, a causa della presenza di Firenze e Pisa.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire il seguente aspetto:

- qualità della vita del cittadino: quali marcatori considerare per valutarla, confronto tra prima e dopo (n. di lavoratori, ambiente, inquinamento, ecc.).

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto i seguenti temi di approfondimento:

- riferimento alla legge urbanistica toscana
- la relazione tra APL e Comune
- linee guida su concorso internazionale per la SM
- mobilità e fruibilità dell'area, anche da parte dei cittadini
- come valorizzare l'ingresso dei turisti in città
- impatto sociale
- impatto ambientale
- quale sviluppo: regionale o nazionale?

4.8 TAVOLO 8

Riguardo al progetto di **Piattaforma Europa**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - offerta maggiore di spazi e banchine per il porto di Livorno - riorganizzazione delle aree portuali per tipo di traffico e merci - opportunità lavorative per la cittadinanza e non solo. 	<ul style="list-style-type: none"> - concessioni secolari e variabilità dei traffici e posizioni dominanti di terminasti con armatori nelle proprie società - nessun progetto per utilizzo di energie pulite per il fabbisogno energetico - salvaguardia dei lavoratori.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire il seguente aspetto:

- ricadute sui posti di lavoro, con particolare riguardo alla salvaguardia di quelli già esistenti.

Riguardo al progetto di **Stazione Marittima**, il tavolo ha sollevato le seguenti osservazioni:

Opportunità	Problemi
<ul style="list-style-type: none"> - crescita della porta a mare per Livorno e il suo rilancio - riqualificazione delle fortezze e del pentagono. 	<ul style="list-style-type: none"> - troppe aree destinate al commerciale impediscono la funzione della città - collegamento ferroviario con stazione di Livorno e Pisa aeroporto - privatizzazione non indispensabile - salvaguardia dei lavoratori già occupati. <p>Oltre a tali elementi, i singoli componenti dei tavoli hanno rilevato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impianto di supermercati nell'area della Stazione Marittima.

A tal proposito, i partecipanti al tavolo hanno manifestato l'interesse di approfondire il seguente aspetto:

- ricadute sui posti di lavoro, con particolare riguardo alla salvaguardia di quelli già esistenti

Individualmente, alcuni componenti del tavolo hanno aggiunto il seguente tema di approfondimento:

- riqualificazione dell'area circostante la Fortezza Vecchia.

5. CONCLUSIONI DELL'INCONTRO

Claudio Vanni ringrazia tutti i partecipanti, poiché le questioni emerse rappresentano un contributo di notevole livello. Tali problemi sollevati sono talvolta emersi nel corso degli anni di elaborazione dei progetti. Questi temi, approfonditi strada facendo, non possono essere affrontati tutti in occasione della restituzione dell'incontro di lancio.

Nel corso dei due mesi che seguiranno, con l'aiuto dei tecnici specialisti che hanno lavorato ai temi sollevati, potranno essere fornite delle risposte più chiare e decise.

La previsione fatta dall'Autorità Portuale non è improvvisata: con lo studio di fattibilità, vi è uno studio approfondito di mercato (presente sul sito internet almeno fino a poco tempo fa), affidato a un soggetto che a livello internazionale si occupa di mercato dello *shipping*, ossia *Ocean Shipping Consultants*, con sede a Londra. Questa società ha altresì accompagnato l'Authority nello *scouting* di operatori internazionali, di cui sette o otto incontrati e interessati all'operazione prevista di Piattaforma Europa. Per fornire un esempio, le previsioni di traffico di *Ocean Shipping* sono alla base delle decisioni che i grandi operatori internazionali fanno quotidianamente nei loro business, dunque non si tratta di soggetti improvvisati. Tale studio ha confermato la grande opportunità della scelta del progetto di Piattaforma Europa, con varie motivazioni, confermando ulteriori studi già realizzati.

Anche il piano economico e finanziario è stato realizzato dal punto di vista del potenziale investitore, per valutare la sostenibilità economica dell'investimento illustrato all'inizio dell'incontro. Esso risulta sostenibile, come dimostra l'interesse di grandi banche del Paese con cui l'Autorità portuale ha avuto dei confronti.

Da un punto di vista più tecnico, Claudio Vanni spiega che la profondità dei fondali di oggi non sono adatti ad accogliere le navi che girano per il Mediterraneo. Nei prossimi anni la taglia delle navi aumenterà e, come previsto anche dallo studio di mercato realizzato, se non si provvede alla realizzazione di questa nuova infrastruttura, Livorno rischia la sua scomparsa nel settore dei contenitori nel giro di qualche anno, riducendosi a una quantità minima, come accade a Civitavecchia oggi (intorno ai 70.000 contenitori). Questo implica un declassamento del porto.

La VAS (Valutazione Ambientale Strategica) ha permesso di valutare gli impatti in modo molto approfondito: si tratta di un volume di circa 600 pagine. In sede di progetto definitivo, sarà realizzata una VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale) per approfondire tali tematiche. Il parere dell'autorità regionale sulla VAS ha messo in riga le problematiche da approfondire, tra cui per esempio – come emerso tra i tavoli – il problema dell'erosione. Dagli studi fatti, non vi è un rischio di sorprese per quanto riguarda gli effetti sulla linea di costa. In questi casi, si tiene conto di una media del tipo di mareggiate e non dei casi eccezionali, i quali non producono effetti di lunga durata. Anche questo aspetto sarà comunque approfondito in sede di VIA.

Per le emissioni in atmosfera, l'Autorità portuale sta lavorando a modelli matematici diffusionali, che serviranno a valutare quanto le emissioni in atmosfera incideranno sul complesso della realtà cittadina e del territorio circostante, in base all'incremento di traffici che il porto avrà con i progetti. Si potrà perciò in seguito quantificare tale impatto, decidendo quali possano essere gli interventi correttivi mitiganti questi effetti.

In alcuni tavoli è emerso il tema delle energie pulite: è stato previsto, nel PRP, la produzione di queste ultime, ma senza l'illusione che possano essere sufficienti a tutto il funzionamento del porto. Per fare ciò, servirebbe un piano energetico regionale, se non nazionale. Intanto si può però intervenire in tal senso: esiste una proposta di progetto di eolico, con un investimento abbastanza consistente, da parte di un soggetto privato. Quest'ultimo potrebbe creare energia sufficiente ad



alimentare l'intero nuovo terminal. Il fabbisogno energetico del porto attuale e futuro è stato stimato nello studio energetico allegato al PRP. Con ENEL si è discusso della realizzazione di una sottostazione per rifornire il fabbisogno energetico del porto. E' stato intanto già realizzato un impianto per l'elettrificazione delle banchine, operazione prevista anche per molte altre banchine, specialmente quelle presso cui si accosteranno le grandi navi da crociera, in quanto energivore. Anche il nuovo terminal contenitori dovrà essere attrezzato in tal senso e già numerosi operatori parlano dell'inserimento dell'elettrificazione delle banchine anche per il terminal contenitori. L'attenzione per questi temi esiste notevolmente.

Per ciò che riguarda il traffico, vi è oggi una ferrovia, operativa entro la fine dell'anno, con un collegamento direttamente a banchina, nonché una strada a quattro corsie che entra direttamente in porto. La porzione che produce traffico del porto non impatterà la città, bensì l'immissione avverrà già sulla strada a quattro corsie rientrando nell'arteria di comunicazione.

Per ciò che concerne il porto passeggeri, ossia la Stazione Marittima, si nota nella restituzione l'importanza dell'elemento di valorizzazione dei beni culturali. Tali beni hanno l'esigenza di essere affrontati in maniera sistematica e, in tale passaggio, il ruolo del Comune è fondamentale. Non possono essere considerati come elementi disconnessi tra loro.

L'Autorità portuale lavora sulla gestione e la valorizzazione della Fortezza Vecchia, collegata al il sistema dei fossi. Per quanto riguarda la Torre del Marzocco, nel progetto della Piattaforma Europa essa è a ridosso del canale di ingresso alla Darsena Toscana: come richiesto dalla Sovrintendenza, è prevista l'acquaticità della Torre, con relativa valorizzazione.

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 l'incontro del giorno successivo destinato agli stakeholder, in cui il lavoro si svolgerà di forma analoga, ma con tavoli tematici. Gli incontri a seguire sono perciò:

- 13 aprile: Workshop degli Stakeholder
- 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.