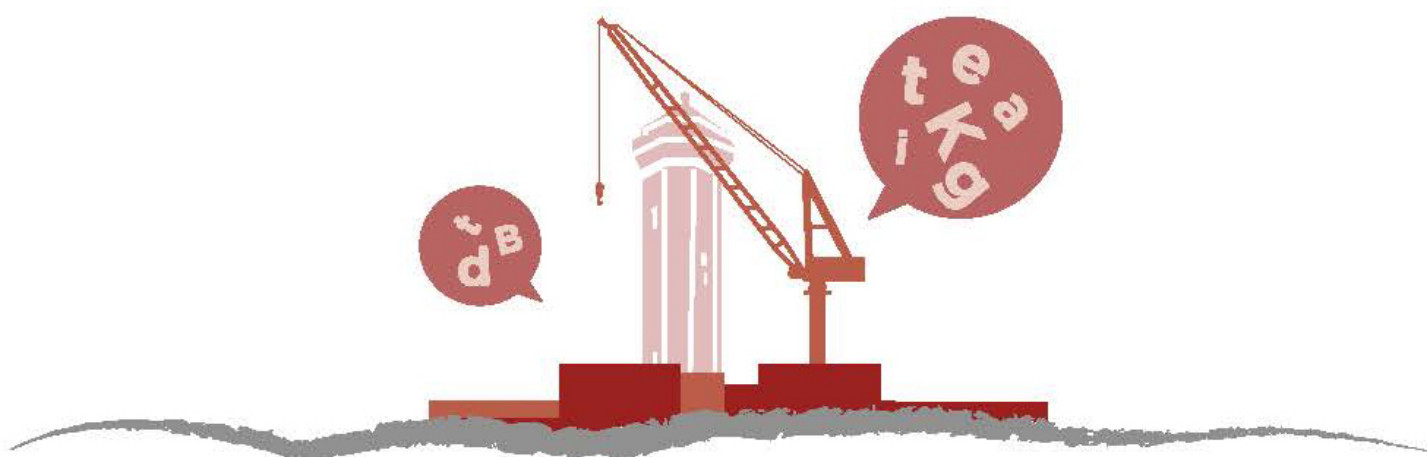




FAQ - STAZIONE MARITTIMA

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Autorità Portuale di Livorno





1. CARATTERISTICHE TECNICHE E FUNZIONI	3
2. INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'	13
3. TEMPI E COSTI DI REALIZZAZIONE	16
4. GOVERNANCE E STRATEGIE	18
5. AMBIENTE E PAESAGGIO	21
6. OCCUPAZIONE	24
7. RISCHI	26
8. SVILUPPO ECONOMICO E TERRITORIALE (TURISMO)	26

1. CARATTERISTICHE TECNICHE E FUNZIONI

1.1 Come saranno trasformate le aree e le attività esistenti?

L'area sarà oggetto di una riorganizzazione completa, che vedrà il potenziamento delle funzioni portuali relative all'accoglienza di navi traghetti e crociere, la creazione di connessioni maggiori con il centro città, la riorganizzazione della viabilità, l'inserimento di nuovi edifici per uffici, commercio e turismo, la riqualificazione della Fortezza Vecchia; le attività incompatibili verranno trasferite in altre aree portuali.

Gli interventi dovranno garantire un'elevata qualità architettonica e un corretto inserimento nel contesto paesaggistico; la progettazione dovrà tenere conto della specificità del sito e dei caratteri storici, insediativi e paesaggistici. A tal fine dovranno essere privilegiati interventi di recupero e riuso del patrimonio storico, portuale e industriale, salvaguardando la visibilità della Fortezza Vecchia da e verso il mare e valorizzando il vecchio Silos degli anni '20 quale elemento caratterizzante del waterfront del porto di Livorno. La localizzazione dei nuovi volumi dovrà essere prevista sull'area posta a nord della Fortezza Vecchia al fine di non interferire con i coni visuali da e verso il mare.

Per un approfondimento si può consultare il dossier di dibattito a pag. 71-76 e il volume: LIVORNO: UN PORTO E LA SUA CITTA', a cura di M. Massa, Debatte, Livorno 2015.

1.2 Quali edifici verranno costruiti nell'area? Quanta volumetria? Gli edifici esistenti verranno demoliti o alcuni manufatti potranno essere riutilizzati?

Occorre premettere che il piano particolareggiato che include la stazione marittima non è stato ancora approvato formalmente. Si tratta per ora di una proposta che è stata già sottoposta ad una verifica col Comune. I risultati della verifica non sono stati ancora riportati negli elaborati. Lo saranno dopo il risultato della gara d'appalto, in modo che si possa tener conto di nuove eventuali esigenze. La volumetria è stata per l'appunto interessata assieme alle funzioni dalla richiesta di modifiche. Sono modifiche nel senso di riduzione dei volumi e di sostituzione di gran parte delle funzioni commerciali con funzioni terziario-produttive, artigianali, spazi per convegni. Di seguito si riportano i dati della proposta originaria.

La riorganizzazione dell'area comporterà la demolizione di alcuni edifici (ad esempio l'attuale stazione traghetti), il cambio di funzione di altri, la costruzione di nuove volumetrie (ad esempio la nuova stazione marittima). Per il dettaglio delle volumetrie da conservare e da demolire si può consultare la tavola dello stato attuale sovrapposto allo stato di progetto a pag. 84 del dossier di dibattito.

La volumetria totale prevista nella proposta originaria per funzione, comprensiva di edifici nuovi ed esistenti, è la seguente:

Funzione	Superfici nel piano attuativo proposto (mq)
Commercio	9.300
Terziario	16.850
Turistico-ricettiva	8.350
SUL tot	34.500
standard urbanistici (parcheggi, verde pubblico...)	55.000

Tale volumetria potrebbe essere modificata anche dalla proposta del nuovo socio di Porto2000 che verrà individuato a breve tramite bando (in corso), e dal passaggio dell'approvazione in Consiglio Comunale.

1.3 E' possibile limitare i nuovi volumi e le altezze degli edifici?

La proposta di Piano Particolareggiato trasmessa al Comune di Livorno dall'Autorità Portuale in data 21.5.2014 conteneva già una consistente limitazione (-24%) di volumi rispetto alle previsioni della Variante al Regolamento Urbanistico finalizzata all'approvazione del Piano Regolatore Portuale che a sua volta aveva previsto una riduzione (-18%) rispetto alle previsioni del Piano Regolatore Comunale vigente.

L'Autorità Portuale si è comunque resa disponibile a ridurre ulteriormente le previsioni volumetriche per il commercio. Per quanto riguarda le altezze il Piano Particolareggiato prevede un'altezza massima di 24 m solo per due edifici, gli altri sono tutti ampiamente sotto i venti metri.

1.4 La proposta di piano prevede la demolizione dell'ex capannone FFSS; nell'ottica di valorizzare l'esistente, non sarebbe meglio evitare la demolizione e limitare le nuove costruzioni?

A parte naturalmente gli edifici di valore storico, dei quali si prevede il restauro e la rifunzionalizzazione, il recupero è stato proposto dove le volumetrie esistenti non pregiudicano le soluzioni di accessibilità (che rimane un obiettivo prioritario) e dove le esigenze funzionali dei nuovi edifici sono compatibili con le strutture esistenti; laddove invece le esigenze funzionali implicano costi superiori del recupero rispetto alla nuova edificazione, si è proposta la demolizione. Può darsi tuttavia che qualche ulteriore intervento di recupero di capannoni esistenti sia possibile se il soggetto attuatore proporrà una diversa organizzazione dei terminal o funzioni diverse che potranno essere localizzate in edifici esistenti.

1.5 L'edificio della Stazione Marittima avrà un uso promiscuo? Quali servizi potrà offrire l'area della Stazione Marittima ai turisti in transito?

La nuova stazione marittima, come tutti i casi analoghi di recente costruzione, comprenderà oltreché i servizi necessari all'espletamento della funzione principale, anche altre funzioni: qualche negozio, bar, edicola giornali, servizi essenziali (come farmacia, sportello bancario, uffici informazioni turistiche, prenotazione auto ecc.).

1.6 La nuova Stazione Marittima accoglierà solo le crociere o anche i traghetti?

In una prima fase l'area della Stazione Marittima dovrà accogliere sia le crociere che i traghetti; la costruzione della seconda fase della Piattaforma Europa (piazzale nord) consentirà di poter spostare lì il traffico traghetti e lasciare l'area della Stazione Marittima ad uso esclusivo delle crociere.

1.7 Quando i traghetti verranno spostati nella Piattaforma Europa (fase 2) occorrerà una nuova Stazione Marittima in Piattaforma Europa?

Lo spostamento dei traghetti al terminal autostrade del mare della Piattaforma Europa (Fase 2) dipenderà dal piano industriale del terminalista e sarà valutato in relazione al fabbisogno di accosti per le crociere.

Nel caso che gli accosti dei traghetti per le isole venissero spostati alla Piattaforma Europa verranno naturalmente realizzati quei servizi ai passeggeri ritenuti necessari e propri di una stazione marittima per traghetti.

1.8 Quali spazi dell'area saranno privati e quali invece rimarranno pubblici per la città? Il piano per l'area della Stazione Marittima prevede la possibilità di sviluppare iniziative culturali e ricreative per i cittadini?

Gli spazi pubblici previsti nell'area sono le aree verdi, la viabilità e i parcheggi, la Fortezza Vecchia.

Sono previste aree verdi alla Dogana d'Acqua (mq 3.800), lungo la via della Cinta Esterna (mq 6.300), nella piazza della nuova Stazione Marittima (mq 2.500), infine i giardini intorno alla Fortezza Vecchia (mq 16.000 circa).

Per quanto riguarda la viabilità, è prevista la riorganizzazione di Via della Cinta Esterna, con una valorizzazione delle mura, e la realizzazione di un nuovo viale a quattro corsie che consenta di separare i traffici diretti alla stazione marittima rispetto a quelli diretti verso la città.

Relativamente ai parcheggi, alcuni saranno destinati a piazzali di imbarco (almeno fino a quando i traghetti rimarranno nell'area della Stazione Marittima; in un secondo momento è prevista la possibilità che essi si trasferiscano nel terrapieno costruito come seconda fase della Piattaforma Europa); alcuni saranno pubblici scambiatori e di sosta, compreso un nuovo silos; altri saranno pertinenziali per gli edifici presenti e futuri.

Il piano è rivolto alla città anche laddove tratta delle funzioni portuali e crocieristiche. Un obiettivo assunto fin dall'inizio è stata la tutela e il recupero del patrimonio storico, del quale la Fortezza Vecchia è un esempio emblematico. Questo obiettivo concorre allo sviluppo di un turismo qualificato di tipo culturale che è rivolto non solo ai crocieristi, ma soprattutto ai cittadini di Livorno, e a quelli della regione, in particolare ai turisti che in estate frequentano il litorale toscano. La Fortezza Vecchia, gli spazi a verde circostanti, ma anche alcune delle volumetrie previste (il palazzo dei convegni) intendono offrirsi come spazi disponibili per una nuova politica culturale della città.

Per approfondire è possibile consultare la tavola planimetrica a pag. 71 del dossier di dibattito.

1.9 Le nuove attività commerciali previste nell'area della SM entreranno in competizione con le attività commerciali del centro città? Che dimensione avranno le superfici di vendita? Ci saranno anche supermercati?

Per le attività commerciali previste nell'area del porto passeggeri bisogna distinguere tra quelle ad esclusivo servizio dei passeggeri e non accessibili a tutti i cittadini, per questo non conteggiate nel dimensionamento del Piano Attuativo, e quelle accessibili dalla città; per queste ultime il dimensionamento è davvero minimo: l'Autorità Portuale e il Comune stanno definendo una quantità minore rispetto a quella già ridotta presente nella proposta di Piano Attuativo.

Le attività commerciali accessibili dalla città saranno previste di piccola dimensione: non sono previsti supermercati né di media né di grande dimensione.

1.10 Le nuove attività commerciali non dovrebbero diventare centri commerciali "generici"; è possibile specializzarli per prodotti legati alla marineria e al mare in generale? E' possibile introdurre attività commerciali non presenti in città (es. outlet fashion)? E' possibile introdurre spazi commerciali enogastronomici tipici (es. "eat costa toscana" da Livorno all'Elba) e un nucleo artigianato tipico nella Fortezza Vecchia?

Questo è certamente possibile e lo strumento non può che essere la convenzione con il soggetto privato attuatore del Piano Particolareggiato, naturalmente se ci sono le condizioni di mercato sufficienti.

1.11 C'è un rischio di mancata integrazione tra le nuove attività previste nell'area della SM e le attività urbane? Si potrebbero generare incompatibilità?

L'obiettivo del Piano Attuativo è quello della massima integrazione tra stazione marittima e città: il progetto urbanistico prevede di fatto un prolungamento della città nel porto, fatte salve le esigenze di security, soprattutto come spazio pedonale. Questa impostazione dovrebbe produrre un processo di integrazione delle attività commerciali.

1.12 Il dimensionamento del terminal è sovradimensionato rispetto al traffico passeggeri attuale, con quali criteri è stato dimensionato?

Il terminal del nuovo porto passeggeri è stato dimensionato per soddisfare la crescente domanda crocieristica e ferry. Naturalmente nel periodo invernale, quando la domanda di crociere e traghetti diminuisce, potrà soddisfare altri segmenti di merceologici compatibili con le destinazioni di P.R.P. come il Ro-Ro.

1.13 Cosa cambierà nel sistema dei parcheggi? I parcheggi per i residenti e i livornesi aumenteranno o diminuiranno?

I parcheggi previsti sono divisi in 3 tipologie:

- parcheggi destinati a piazzali di imbarco (prevalentemente utilizzati dai traghetti durante il periodo estivo) e a servizio delle crociere;
- parcheggi pubblici scambiatori (funzionali all'ipotesi di trattare quest'area come una porta di ingresso a Livorno-centro per le provenienze da nordest) e di sosta (a servizio delle attività direzionali e commerciali previste, secondo le normative vigenti);
- parcheggi pertinenziali per gli edifici presenti e futuri.

Per i parcheggi a servizio dei traghetti e/o delle crociere, è stato proposto un edificio a **silos** lungo il viale di accesso alla stazione marittima, a poche decine di metri dalla stazione stessa, di rilevanti dimensioni (4 piani, circa 700 posti auto). Il silos sarebbe a servizio delle stazioni marittime, ma potranno essere studiate soluzioni di usi misti con i parcheggi urbani di sosta nei periodi di minor affluenza alle crociere.

Il piano particolareggiato prevede anche una vasta estensione di parcheggi pubblici, alcuni relativi alle nuove attività da insediare, altri destinati agli usi urbani e utilizzabili anche come parcheggio scambiatore. Altri parcheggi pubblici di dimensioni minori sono disposti in vicinanza delle funzioni terziarie principali, per brevi soste.

I parcheggi pertinenziali sono disposti in prossimità delle attività alle quali sono legati.

Infine, un'ampia area nella quale potranno essere ricavati parcheggi pubblici di sosta e pertinenziali in rilevante quantità è posta nel vuoto del bacino Firenze che verrà chiuso e riutilizzato. Tale invaso (complessivamente superiore a 50.000 mq distribuiti su 3 piani) in parte potrà essere adibito a piazzali di imbarco, ma in parte sarà utilizzato per i parcheggi pubblici richiesti dalle attrezzature commerciali e direzionali di superficie.

1.14 E' possibile utilizzare il parcheggio dell'Alto Fondale a servizio della Venezia e della città quando non ci sono le crociere?

Utilizzare gli spazi a parcheggio previsti sull'Alto Fondale a servizio della città è oggettivamente impossibile, innanzitutto perché sono lontani ed in secondo luogo perché sono all'interno dell'area operativa raggiungibile solo da chi si imbarca o sbarca dalle navi.

1.15 I parcheggi dovrebbero avere un impatto visivo minimo, come si pensa di fare per realizzare questa condizione?

Le aree di sosta e parcheggio sono state per quanto possibile isolate rispetto agli spazi urbani. Il silos e il parcheggio interrato contengono gran parte delle aree di sosta e non hanno superfici esposte di parcheggi. Le aree di imbarco dei traghetti invece sono a volte adiacenti a spazi pubblici. Quelli disposti sulle calate Sgarallino e Porto Franco sono posti accanto al grande spazio pubblico circostante la Fortezza Vecchia. In questo caso si propone di utilizzare elementi edilizi di separazione. Sono proposte due alternative: una fila di bassi edifici almeno lungo la linea che delimita lo spazio pubblico sulla calata Porto Franco oppure un portico lungo il quale sono disposti piccoli chioschi di servizio (bar, giornalaio, ecc.). Nel volume citato (Livorno: un porto e la sua città) è pubblicata una ricerca che valuta l'impatto visivo delle due soluzioni in particolare in riferimento alla visibilità della Fortezza Vecchia e mette in evidenza la minor incidenza del portico ma anche la bassa incidenza dell'altra soluzione.

Un'altra grande superficie relativamente disponibile è quella fra le calate Orlando e Alto fondale. Su questo lungo molo sono disposti alcuni nuovi terminal, ed è prevista la possibilità di collocare sia i mezzi di raccolta dei crocieristi (autobus e auto) sia le aree di sosta per i piazzali di imbarco, se sarà possibile, nel secondo caso, organizzare le

chiamate delle auto con sistemi a distanza (segnaletica visiva o sonora, messaggi, ecc.). In questo molo tuttavia non prospettano spazi pubblici. Esiste un problema di security, e la necessità di isolare i percorsi di sbarco dei crocieristi. Il piano propone percorsi sopraelevati che non pregiudicano la superficie a terra. Comunque questo è un problema che sarà approfondito dal soggetto attuatore del Piano particolareggiato, e per la sua soluzione conterà molto la qualità del progetto. Inoltre, la presenza dei parcheggi potrà essere utilizzata durante il periodo invernale di minor uso anche a servizio degli spazi pubblici e della città.

1.16 La piazza del Terminal Crociere, tra Fortezza Vecchia e silos, verrà utilizzata solo come un parcheggio?

No, in parte sarà utilizzata come spazio pubblico a giardino. In parte tuttavia dovrà essere utilizzato come spazio di imbarco dei traghetti (si veda la Tav. 1, Planimetria del piano particolareggiato). Mentre il tratto di superficie prospiciente la Fortezza, a giardino, richiede una sistemazione a spazio pubblico, il tratto sulla calata Sgarallino dovrà essere sottoposto ad un progetto accurato che concili la presenza delle auto con la grande visibilità di questo spazio.

Ci sono molti esempi di aree di questo tipo progettate in modo da evitare la banale distesa di asfalto (asfalto colorato, uso di filari di palme protette, manufatti di arredo, ecc.). Si veda anche la risposta precedente.

1.17 La nuova organizzazione dell'area prevede una commistione tra traffico merci e passeggeri?

Per quanto riguarda il traffico marittimo non ci sarà nessuna commistione: non sarebbe nemmeno possibile in quanto il P.R.P. assegna all'area una destinazione solo per il traffico passeggeri; l'unica possibilità sarà la gestione anche di un traffico Ro-Ro nei periodi invernali, quando sarà minima la domanda di traffico crociere e ferry.

Relativamente invece al traffico terrestre la commistione ci sarà solo in minima parte; semmai rimane, almeno per un periodo iniziale, una commistione fra traffico urbano e traffico passeggeri sulla nuova viabilità, mentre le esistenti sono dedicate al traffico urbano; infatti a partire dallo snodo di via Genova si distaccano due percorsi: uno specializzato per i traffici pesanti per il porto (via Mattei/Varese/Donegani); l'altro che in un primo tratto può accogliere il traffico per la città e per le stazioni marittime (via Orlando). Questa seconda corrente all'incrocio di via Varese con la ferrovia si suddivide: da qui il percorso stradale a ovest della ferrovia può essere riservato essenzialmente (anche se non solo) alle stazioni, mentre a est della ferrovia la strada può essere riservata al traffico urbano.

1.18 E' stato sviluppato uno studio particolareggiato sul funzionamento del terminal passeggeri e dell'organizzazione allo sbarco delle navi? E' possibile avere una schematizzazione dei flussi di persone e merci che si svilupperanno dopo l'approdo?

No. Anche il dimensionamento esatto dei terminal operativi è delegato al modello di gestione che sarà proposto dal gestore.

1.19 Il molo passeggeri per 6 mesi l'anno rischia di essere sotto utilizzato. Quale funzione si potrebbe attribuirgli in quel periodo?

La gestione dei piazzali di imbarco, tenendo conto delle possibilità di aprire aree recintate per ragioni di sicurezza o doganali, potrà distinguere le superfici che fuori stagione potranno essere messe a disposizione della città ad esempio per grandi concerti che qui disporrebbero anche degli spazi di parcheggio senza disturbare i residenti.

1.12 Il progetto dell'area della Stazione Marittima garantirà il superamento della cesura tra porto e città? Il fatto che il progetto sia limitato all'UTOE specifica (Unità Territoriali Organiche Elementari) costituirà un impedimento alla ricucitura tra porto e città?



Il progetto dell'area è stato concepito avendo come uno degli obiettivi principali proprio il superamento della cesura tra città e porto: tra l'area della Venezia e l'area dei piazzali operativi è stata infatti progettata una vasta area, chiamata di "cerniera", che dovrebbe ospitare sia funzioni più tipicamente urbane (per es. attività culturali e servizi urbani) sia funzioni tipicamente portuali (es. biglietterie e noleggi).

La presenza di verde pubblico dalla Dogana d'Acqua, lungo via della Cinta esterna, intorno alla nuova Stazione Marittima e di fronte alla fortezza Vecchia è un altro elemento di connessione tra l'area portuale e il centro città.

Il progetto inoltre mira a creare anche collegamenti fisici, soprattutto pedonali, tra la Fortezza Vecchia e il centro della città, e tra la nuova Stazione Marittima e la città.

La coerenza tra il progetto dell'UTOE specifica e la pianificazione delle aree urbane limitrofe sarà affidata al lavoro del Comune di Livorno, che dovrà approvare in Consiglio Comunale il Piano Attuativo e che sta in contemporanea ridisegnando il Piano Strutturale della città.

Certo il superamento della cesura porto-città presuppone anche un atteggiamento diverso e più attivo anche da parte della società urbana livornese (imprenditori, operatori culturali, cittadini) che dovranno utilizzare concretamente le opportunità offerte da questo piano.

1.20 Il progetto dell'area della Stazione Marittima è stato concepito per permettere e favorire la conoscenza del porto da parte di croceristi e turisti in transito? Come?

All'interno dell'area della Stazione Marittima, compatibilmente con le esigenze di sicurezza portuale, è favorita la massima permeabilità di movimento ai turisti in transito. In particolare viene privilegiato il rapporto tra Stazione Marittima e Fortezza Vecchia, all'interno della quale è da poco operativo il port center, un centro espositivo che ha come obiettivo principale spiegare al grande pubblico, attraverso un apparato didattico-espositivo multimediale di ultima generazione come funziona il porto di Livorno, quali sono i suoi spazi operativi, le professioni che ruotano attorno al porto e come si svolgono le varie attività portuali.

1.21 Come si configurerà l'interfaccia su via della Cinta Esterna?

La proposta progettuale prevede la valorizzazione delle mura attraverso lo spostamento di Via della Cinta Esterna di qualche metro, in modo da poter inserire una striscia di verde pubblico.

A nord, fra la Dogana d'Acqua e il porto si distende una fascia di spazi sistemati a verde pubblico delimitata e sostenuta dal fascio delle infrastrutture viarie e ferroviarie.

Fra la ferrovia e la via della Cinta esterna sono previsti i parcheggi pubblici – circa 500 posti auto – del polo scambiatore, a servizio anche della piccola fermata ferroviaria dalla quale si potrà staccare un giorno una nuova tranvia.

Parallela a Via della Cinta Esterna correrà un nuovo viale a quattro corsie che darà accesso diretto alla nuova Stazione Marittima, affiancato da un edificio a silos di rilevanti dimensioni (4 piani, circa 700 posti auto), collocato a ridosso di un complesso di magazzini portuali di grande impatto visivo e in grado di migliorare la "facciata" del porto verso le mura e la città: occorre quindi pensare a una costruzione di qualità architettonica che, senza falsi mimetismi, che sia in grado di dialogare con le mura urbane ponendosi come edificio "marittimo" di qualità.

1.22 E' previsto il trasferimento del depuratore cittadino, attualmente situato nel Rivellino di san marco, all'interno o in prossimità dell'area portuale per supportare anche esigenze del porto? Cosa è previsto per l'area del depuratore del Rivellino?

L'area che oggi è occupata dal depuratore, il Rivellino di San Marco, non è nelle disponibilità dell'Autorità Portuale e si trova al di fuori del perimetro dell'area della Stazione Marittima; pertanto l'eventuale spostamento del depuratore in

altro luogo non può essere decisa all'interno del piano attuativo che si occuperà di ridisegnare l'area della Stazione Marittima.

E' comunque notizia recente che ASA s.p.a. sta sviluppando un progetto di delocalizzazione del depuratore; si può dire che una scelta di questo tipo porterebbe a liberare un'area strategica per la riconnessione delle aree portuali al centro della città, rafforzando quindi l'obiettivo proprio anche della riorganizzazione dell'area della Stazione Marittima.

1.23 Il progetto prevede la riqualificazione urbana complessiva, la creazione di un vero waterfront, la conservazione, il recupero e la valorizzazione dei beni storico-culturali (Fortezza Vecchia, Silos, Mura, Forte San Pietro, ex Macelli, piazza del Luogo Pio, sistema dei fossi...)? Ci sono dei progetti sui singoli manufatti?

Il progetto per l'area della Stazione Marittima si estende su un'area che ha la forma di un triangolo molto allungato orientato da nordest a sudovest; confina a sud, per tramite della Fortezza Vecchia, con il porto mediceo; verso est il confine è rappresentato dalla Dogana d'Acqua e Via della Cinta Esterna, fino ai confini del quartiere della Venezia Nuova; a nord invece il confine dell'area coincide con i moli e le darsene del porto commerciale destinato in futuro a crescere ancora verso nord. I beni storico-culturali che ricadono all'interno di questo perimetro sono quindi la Fortezza Vecchia e il vecchio silos, per i quali infatti sono previste opere di conservazione, riqualificazione e valorizzazione. Gli altri beni storico-architettonici citati (mura, Forte San Pietro, ex Macelli, Piazza del Luogo Pio...) ricadono al di fuori del perimetro del piano attuativo, ma una loro riqualificazione è fortemente auspicabile nella logica della creazione di un sistema storico-culturale e turistico di rilievo.

1.24 Vi sono già degli indirizzi o delle proposte per la riqualificazione del silos?

Il recupero del silos è un tema complesso sul quale si sono già sperimentate alcune ipotesi, ancora non convincenti; ad esempio l'ipotesi dell'albergo si è rivelata impraticabile per i costi e i vincoli della Soprintendenza, mentre l'ipotesi di destinare il complesso ad archivi della città se consente di mantenere la facciata chiusa, presenta ovvie difficoltà di finanziamento; sul tema quindi occorrerà riflettere ulteriormente. Per questa ragione il piano definisce una norma "aperta", che tiene conto essenzialmente delle caratteristiche del contesto (ad esempio demolizione della parte del silos più recente; utilizzo della copertura per servizi aperti al pubblico come bar-ristorante, schema di accesso, ecc.) e delle prescrizioni della Soprintendenza, per riqualificare l'edificio rispettandone le caratteristiche di "landmark" del porto.

Recentemente con l'*International workshop on industrial heritage REFACT*, a cui hanno partecipato diverse università straniere e nazionali, sono state presentate diverse ipotesi di carattere sperimentale (che cioè non hanno tenuto conto dei vincoli istituzionali). Tali ipotesi saranno rese visibili nella mostra in allestimento presso la Fortezza Vecchia dal 20 al 24 maggio 2016.

1.25 I vincoli d'uso della Stazione Marittima congeleranno l'uso del Silos e renderanno complicato l'uso promiscuo tra turisti e residenti? E' possibile evitare il collegamento al silos con finger sopraelevato e mantenerlo a raso?

Il collegamento a raso pare difficile: occorrerebbe delimitare con un corridoio chiuso il collegamento, con aperture in corrispondenza dei percorsi di spostamento delle auto; ciò introdurrebbe una cesura nell'area di imbarco traghetti che richiederebbe continue aperture e chiusure, almeno durante il periodo di funzionamento dei traghetti. Il collegamento sopraelevato ha l'obiettivo di rendere accessibile il silos senza interruzioni a tutti. Si può aggiungere che se l'idea del collegamento sopraelevato verrà accolta dal soggetto attuatore del pp, si può pensare ad una soluzione prefabbricata che durerà finché i traghetti non si sposteranno nel nuovo porto, dopodiché potrà essere ampliata l'area pubblica di connessione fra silos e Fortezza e sarà possibile l'accesso a raso al silos stesso.

1.26 Il silos potrà essere inserito in un percorso legato all'identità di Livorno come città d'acqua (Cisternino, Cisterne, Accademia Navale, Scoglio della Regina) anche rivolto alle scuole (proposta di Paolo Dario di settimana azzurra a Livorno per le scuole di tutta l'Italia)?

Tutti questi oggetti recuperati e riqualificati, a cui aggiungerei la Fortezza Vecchia ed il circuito dei fossi medicei, rappresentano naturalmente un percorso che valorizza Livorno come città d'acqua a prescindere dall'uso che di questi oggetti se ne potrà fare.

1.27 Quale rapporto urbanistico si creerà tra città e porto turistico, con particolare attenzione alla valorizzazione del centro città e alla sua riqualificazione?

Il Piano Attuativo mira a creare la massima integrazione tra stazione marittima e città, prolungando la città nel porto soprattutto come spazio pedonale (fatte salve le esigenze di security). L'integrazione dell'area del porto turistico dipenderà anche dalle scelte del Comune di Livorno.

1.28 Come verrà riqualificata l'area intorno alla Fortezza Vecchia? La Fortezza Vecchia verrà ricollegata alla città? E alle nuove funzioni dell'area della Stazione Marittima? Il canale che separerà la fortezza dalla Stazione Marittima potrebbe costituire un percorso per il "popolo delle barchette"?

Il recupero della Fortezza Vecchia costituisce la risorsa principale da valorizzare come cerniera fra Stazione Marittima e città. Il piano attuativo conferma il restauro del rapporto originale con l'acqua secondo le modalità concordate da tempo con la Soprintendenza di Pisa e lo rafforza con la previsione di un ampio giardino urbano antistante; tale restauro si configura come un'operazione complessa per le ripercussioni sul consolidamento strutturale la cui fattibilità dovrà essere attentamente verificata. Nell'arco temporale di validità del piano particolareggiato potrebbe essere considerata un'ipotesi transitoria d'intervento per creare una bassa vasca d'acqua come un richiamo alla futura messa in acqua oltre che per concorrere alla qualificazione immediata del futuro giardino urbano. Tale sistemazione dovrebbe avere una durata limitata nel tempo, per essere poi sostituita dalla messa in acqua vera e propria.

Il giardino urbano intorno alla Fortezza potrebbe essere utilizzato anche per spettacoli e giochi all'aperto, mentre nello specchio d'acqua potrebbero essere ormeggiati esemplari di vecchie imbarcazioni (i navicelli).

La stazione marittima verrebbe costruita ex novo come un edificio in diretto contatto – visivo e pedonale – con la Fortezza Vecchia.

Sul giardino della Fortezza Vecchia si affaccerebbe un sistema edificato lineare destinato a servizi e attrezzature, caratterizzato al piano terra da una fascia di attività commerciali e terziarie unificate da un portico che prosegue poi in modo da corrispondere alla recinzione del piazzale d'imbarco sulla calata Sgarallino, in modo da costruire un portico attrezzato che circonda e delimita i Giardini.

Il nuovo "canale" intorno alla Fortezza Vecchia per la poca profondità che avrà non potrà essere reso navigabile per le imbarcazioni da diporto.

1.29 E' possibile realizzare un ponte fisso tra Fortezza Vecchia e città?

L'accessibilità alla Fortezza è un tema centrale, per l'importanza attribuita al monumento come luogo di incontro fra porto e città. Si veda per un esame dettagliato il saggio di F. Morucci pubblicato su LIVORNO: UN PORTO E LA SUA CITTA' citato, nel quale sono esposti i diversi modi di ingresso dalla diverse direzioni. A quanto illustrato nel saggio si può aggiungere che, più che un ponte fisso, sono state pensate diverse soluzioni per un collegamento continuo: ad esempio un collegamento sotterraneo che sottopassando il canale che circonda la Fortezza sbarchi nelle gallerie sotterranee sul lato nord. Tuttavia la soluzione di questo problema, che implica un accordo con la Soprintendenza, studi sulle strutture, e si lega al modello di gestione, richiede un approfondimento che non può essere eseguito in

questa fase e deve essere rinviato ad una fase successiva quando sarà stato individuato il gestore definitivo del monumento.

1.30 Che tipologie di edifici andranno ad essere posti nelle immediate vicinanze della Fortezza Vecchia?

Secondo la proposta del piano particolareggiato, sul nuovo giardino creato di fronte alla Fortezza Vecchia si affaccerebbe un sistema edificato lineare che scherma i piazzali di imbarco ai traghetti rispetto alla visuale dalla Fortezza e dagli spazi pubblici circostanti ma non preclude la visuale della Fortezza dalle navi che ormeggeranno sul lato sud del bacino Cappellini. L'edificio sarebbe destinato a servizi e attrezzature, fra le quali una foresteria. Al piano terra dell'edificio si propone di disporre una fascia di attività commerciali e terziarie unificate da un portico che prosegue poi in modo da corrispondere alla recinzione del piazzale d'imbarco sulla calata Sgarallino associando sul percorso alcuni chioschi commerciali che possono offrire servizi sia ai turisti in attesa d'imbarco che degli utenti dei Giardini della Fortezza, in modo da costruire un portico attrezzato che circonda e delimita i Giardini.

1.31 Quale rapporto ci sarà tra l'area della nuova Stazione Marittima e il quartiere della Venezia?

La stazione marittima sarà dotata di connessioni sia viarie che pedonali con il quartiere della Venezia. In particolare il progetto prevede che dalla Stazione Marittima sia possibile raggiungere a piedi Piazza del luogo Pio attraverso un *finger* sopraelevato, sullo stesso modello di quelli che la conetteranno ai terminal di imbarco delle navi.

1.32 L'uso dei finger sopraelevati è una scelta progettuale o è obbligata?

E' una scelta che interpreta i vincoli della security, che obbligano a separare i percorsi prima del controllo doganale. E' una soluzione che, sia pure in misura meno generalizzata rispetto a quella proposta a Livorno, si sta diffondendo in molti porti europei (ad esempio i porti spagnoli).

1.33 E' previsto un collegamento con la Torre del Marzocco?

Per la Torre del Marzocco è stato predisposto un progetto di acquaticità per renderla visitabile via mare che verrà realizzato nell'ambito dei lavori per la realizzazione della banchina prospiciente. Nel prossimo futuro definiremo, d'intesa con la Soprintendenza, anche un progetto di valorizzazione della Torre stessa.

1.34 E' prevista la valorizzazione delle via d'acqua a fini turistici? E' stata valutata la possibilità di utilizzare i fossi per approvvigionamenti? E' previsto il raccordo fluviale della Stazione Marittima con il canale dei Navicelli?

Il collegamento fluviale con Pisa attraverso il canale dei Navicelli è un'idea interessante e già oggi ve ne sono le possibilità, naturalmente è necessario che ne sia valutata la fattibilità imprenditoriale. L'uso dei fossi cittadini invece per il trasferimento delle merci non pare più, oggi, vantaggioso.

1.35 E' possibile inserire una darsena per imbarcazioni pubbliche per turisti con imbarco per il tour dei fossi dalla Fortezza Vecchia?

Più che una darsena vera e propria, parlerei di accosti per imbarcazioni dedicate al tour dei fossi che potranno imbarcare i turisti direttamente dal pontile della Fortezza Vecchia.

1.36 Quale ruolo avrà la Calata Sgarallino con il suo attracco sul porto Mediceo?

L'attracco della calata Sgarallino, pur affacciandosi al porto Mediceo, è collegato alla viabilità di entrata/uscita dalla Stazione Marittima verso est.

Il Porto Mediceo è stato suddiviso in due parti: dalla testata del Molo Elba alla testata del Molo Mediceo verso sud, è destinato a porto turistico per il diporto nautico; a nord della linea suddetta il Porto Mediceo è stato riservato a porto crociere e traghetti e collegato con la viabilità di accesso da est alla Stazione Marittima.

1.37 Ci sono competenze interne all'Authority riguardo al restauro di monumenti storici e architettonici di grande valore?

Le competenze per il restauro dei monumenti storici, pur essendo presenti in Autorità Portuale, non sono da sole sufficienti per svolgere il compito di progettazione richiesto per la valorizzazione di beni come la Fortezza Vecchia e la Torre del Marzocco. L'Autorità Portuale si avvarrà quindi anche di competenze esterne oltre alla collaborazione della Soprintendenza dei beni storici di Pisa.

1.38 La struttura d'impianto della proposta di piano è concepita ad isolati, mentre in passato erano state previste megastrutture. Come mai? Quale immagine generale avrà l'intervento nel suo complesso? Verranno creati nuovi valori architettonici e paesaggistici?

Le aree disponibili alla città non sono molto grandi. La composizione di queste aree (il disegno delle volumetrie nuove e quello degli spazi aperti, pubblici e stradali) configura spazi urbani commisurati a quelli vicini alla città (il Luogo Pio, il lungomare, gli edifici preesistenti) per le aree vicine alla Fortezza o alla nuova stazione marittima; oppure si adegua alla scala degli edifici del porto quando si tratta di aree adiacenti a grandi edifici portuali (come nel caso dei due edifici alti 24 metri lungo la nuova strada di accesso alla stazione marittima).

Comunque il piano particolareggiato organizza la struttura complessiva degli spazi, le loro relazioni, e non può garantire la qualità architettonica che resta affidata alla fase successiva di progettazione.

1.39 La proposta di piano ha tenuto conto dei migliori criteri di accessibilità anche per i disabili (livornesi e turisti)? E' possibile rendere accessibile la Fortezza Vecchia e il ponte galleggiante d'accesso alla Fortezza? Sarà posta la massima attenzione al rispetto delle leggi sulle barriere architettoniche, sia sulle nuove edificazioni che sulle ristrutturazioni e riqualificazioni esistenti? Saranno previsti specifici servizi per disabili per l'accessibilità di tutto il litorale (compreso l'accesso al mare) e per l'accesso alla città?

Il piano particolareggiato è uno strumento urbanistico e non prevede trasformazioni alla scala di dettaglio architettonico, ma solo disposizioni normative di indicazioni spaziali che restano ad una scala urbana. Le leggi vigenti impongono che i progetti architettonici contemplino il superamento delle barriere architettoniche. E' auspicabile che nell'ambito della verifica col comune si possa estendere la richiesta all'accessibilità al litorale.

1.40 E' stato realizzato un bilancio nella produzione di CO2 per la progettazione del verde pubblico? E' possibile aumentare la quantità di verde pubblico prevista nella proposta di piano attuativo?

Non è stata verificata l'incidenza della quantità prevista di verde pubblico o privato sulla riduzione del CO2. Una verifica semmai può essere svolta nell'ambito della VAS o VIA. Circa la possibilità di ulteriore aumento, naturalmente sarebbe possibile, a scapito della riduzione di volumi, ma considerati i vincoli di funzionalità della stazione marittima, tali aumenti potrebbero interessare solo aree marginali di scarso interesse per la città.

1.41 E' prevista la valorizzazione e la pedonalizzazione del quartiere della Venezia, con parcheggi interrati e piazze a raso su piazza Unità d'Italia?

No, il piano particolareggiato non può interessare aree diverse da quelle perimetrate e quindi il quartiere della Venezia è stato considerato come parte dell'ambiente di riferimento, ma non è stato possibile avanzare ipotesi sul suo assetto.

1.42 Nella riqualificazione globale dell'area della Stazione Marittima e della Venezia, è previsto di mettere l'uomo al centro, con spazi e connettività pedonale e ciclopedonale, assolutamente e radicalmente accessibile?

Naturalmente. Si vedano le pag. 44-47 del volume LIVORNO: Un PORTO E LA SUA CITTA' citato, che qui si riassumono.

La Fortezza vecchia è il fulcro di tre sistemi di percorsi pedonali: quello lungomare che arriva fino alla Terrazza Mascagni passando per il porto Mediceo e il fronte mare urbano; quello diretto verso la Venezia aperto dall'interramento del viale lungomare; quello verso la stazione marittima e lungo la via della Cinta Esterna. In particolare il collegamento fra la stazione marittima e la città/Fortezza Vecchia è stato studiato in dettaglio e si articola in diverse alternative (un percorso a terra che incrocia le strade e un percorso sopraelevato che sbarca nei pressi del Luogo Pio). Il pp assume anche la pista ciclabile della FIAB che si riallaccia al Parco di San Rossore.

1.43 Le preesistenze della banchina Sgarallino (la Fortezza Vecchia, monumento principale, e il Silos Granari, architettura dell'economia e pezzo di storia della città) meritano di essere connesse vicendevolmente e alla città con percorsi assolutamente pedonali, a raso e radicalmente accessibili. Lo snodo tra via della Venezia e piazza del Luogo Pio risulta nevralgico, con l'UTOE 5C1 dell'area passeggeri: oggi sono previsti assetti viari con rotatorie, mentre forse dovrebbe essere virato a collegamenti assolutamente pedonali, anche nell'ottica della possibile delocalizzazione del depuratore del Rivellino di San Marco. Ciò potrebbe creare un'occasione unica di arricchire la città nel suo ingresso da nord. Il piano particolareggiato, molto studiato e che risolve tematiche specifiche (come la security, gli accosti, ecc.), potrebbe essere arricchito da valutazioni ulteriori sul rapporto con la città?

Lo sforzo dell'Autorità portuale sarà votato alla definizione di una pianificazione attuativa dell'area del porto passeggeri, proseguendo in una direzione che vuole creare sinergia con la città. Tuttavia la questione dell'accessibilità è un problema di primaria importanza e implica scelte che riguardano anche diversi tipi di traffico (pesante per il porto, quello diretto alla stazione marittimo, quello urbano). Non si deve dimenticare che per quanto quest'area sia da considerarsi di cerniera fra porto e città, riguarda pur sempre un grande porto industriale.

1.44 Livorno è un porto nato con e nella città, ma oggi questo rapporto si è interrotto, il porto non è visitabile, ci sono barriere, muri, reti. La giustificazione è che si tratta di una zona doganale, che ha necessità di essere chiusa e non vista dall'esterno. Ma non è possibile ridurre questa divisione tra porto e città?

Rispetto anche solo a venti anni fa il porto oggi è molto più visibile e visitabile: innanzitutto l'area del porto passeggeri con l'abbattimento del muro di via della Cinta Esterna è stato reso visibile e visitabile nel rispetto delle sole norme di security essendo venuti meno i vincoli doganali; in secondo luogo perché con l'iniziativa di "Porto aperto" e da questo anno con la realizzazione del Port Center l'Autorità Portuale ha creato le condizioni per poter conoscere e visitare il porto da parte di tutti i cittadini: il Dibattito Pubblico ne è stata occasione ulteriore.

2. INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

2.1 Come verrà riorganizzata la viabilità nell'area intorno alla Stazione Marittima? Se ci sono delle carenze infrastrutturali, come verranno superate?

Il piano attuativo proposto prevede lo spostamento di Via della Cinta Esterna di qualche metro rispetto alle mura, in modo da valorizzarle con una striscia di verde pubblico.

Per quanto riguarda la viabilità diretta alle stazioni marittime, dopo l'attraversamento del canale dei Navicelli, il piano prevede la creazione di un nuovo viale a quattro corsie che affianca un grande parcheggio multi-piano.

2.2 Gli interventi previsti nell'area aumenteranno il traffico in città? E' stata fatta una analisi dei flussi veicolari? Sono stati previsti interventi di mobilità sostenibile?

No, anzi, alcuni assi viari (come via della Cinta esterna) sui quali oggi scorre un traffico misto, portuale-urbano, saranno specializzate per il traffico urbano.

Circa la mobilità sostenibile:

- è recepito il potenziamento e la riqualificazione delle relazioni ferroviarie fra il porto e il territorio regionale (l'aeroporto, gli insediamenti della Valle dell'Arno e del sistema litoraneo)
- è prevista la possibilità di un futuro sviluppo del servizio ferroviario in forma di tranvia verso il centro;
- è prevista una rete di percorsi pedonali incentrata sulla passeggiata lungomare che da piazza Mascagni arriva alla stazione marittima, associando nel tracciato il porto mediceo, la Fortezza Vecchia, i percorsi trasversali diretti verso l'interno della città e verso la Dogana d'acqua;
- è recepito il piano delle piste ciclabili proposto dalla FIAB.

2.3 E' stato fatto uno studio sull'accessibilità dell'area anche multi-modale? Quali collegamenti ci saranno tra l'area della Stazione Marittima e la città (pedonali, ciclabili, con mezzi pubblici, stradali)?

Sì, la stazione marittima si trova al centro delle diverse modalità di accesso e in particolare di quelle sostenibili (vedi sopra): la ferrovia (la nuova fermata ferroviaria è posta a pochi metri di distanza dall'ingresso della stazione marittima); nuovi percorsi pedonali sono studiati in modo che lo sbarco e l'imbarco si offrano come esperienze piacevoli attraverso aree verdi, nuovi edifici, percorsi sopraelevati e a terra appositamente progettati, superando lo stato di degrado, da paesaggio di periferia che oggi accoglie chi sbarca a Livorno; le piste ciclabili scorrono in fregio al mare e uniscono la stazione marittima alla città e al territorio; naturalmente, l'accessibilità stradale permette l'avvicinamento anche dei trasporti pubblici.

2.4 E' stato previsto un collegamento ferroviario diretto con la Stazione di Livorno? E' complesso? E con l'aeroporto di Pisa, senza passare per la stazione di Pisa? E con la Stazione di Firenze (AV Milano/Roma)?

I collegamenti ferroviari tra la Stazione Marittima e la stazione ferroviaria centrale di Livorno sono possibili riattivando le linee esistenti; lo stesso dicasi per i collegamenti con Pisa e Firenze. Per l'aeroporto il collegamento è possibile solo attraverso la stazione di Pisa: la realizzazione del people mover tra l'aeroporto e la stazione di Pisa potrà facilitare il collegamento con la Stazione Marittima.

2.5 Verrà migliorata la mobilità tra i vari moduli (porti, stazioni ferroviarie, bus, aeroporto)?

Il miglioramento della viabilità ferroviaria e stradale di collegamento della Stazione Marittima con il territorio retrostante è uno degli obiettivi principali del Piano Regolatore Portuale e del Piano Attuativo della Stazione Marittima.

Per i collegamenti ferroviari vedi risposta precedente (2.4); per i collegamenti stradali si prevede un collegamento diretto in entrata e uscita dalla Stazione Marittima alla rete stradale regionale e nazionale che eviti l'attraversamento della città.

2.6 E' possibile la connessione dell'area del porto passeggeri con l'aeroporto di Pisa via Navicelli?

Utilizzare la via d'acqua del canale dei Navicelli per collegare il porto passeggeri a Pisa è un'idea interessante a cui anche la stessa società Navicelli sta lavorando con l'apertura dell'Incile per arrivare direttamente in Arno; pensare ad un percorso navigabile solo per il collegamento con l'Aeroporto sembra limitante e poco praticabile anche perché non si potrebbe arrivare direttamente in aeroporto e per l'ultimo tratto si dovrebbe usare un altro mezzo per arrivare all'aeroporto.

2.7 E' pensabile utilizzare i raccordi ferroviari in ottica di mobilità sia urbana che interurbana? E' fattibile un *people mover* verso il centro della città? Si potrebbe sfruttare il recupero della stazione S. Marco?

Sono tutte idee interessanti, in parte già approfondite, ma richiedono la volontà di un operatore del trasporto che creda nella sostenibilità economico finanziaria dell'iniziativa.

Le infrastrutture ferroviarie di collegamento del porto passeggeri con la stazione ferroviaria centrale ci sono ed hanno bisogno di limitati investimenti per essere riattivate; dal porto passeggeri verso la città dovrebbero essere realizzate ex novo ma la distanza è così limitata che forse non è conveniente; il recupero della Stazione San Marco mi risulta già oggi possibile secondo le previsioni del Piano Regolatore Comunale, dovrebbe essere presentato un Piano Attuativo da parte del proprietario o da parte di investitore delegato dal proprietario Ferrovie dello Stato.

2.8 La riqualificazione dell'area della Stazione Marittima sarà un'occasione per sviluppare la mobilità ciclabile lungo al costa livornese?

Per il collegamento ciclabile è stato sottoscritto da poco un protocollo d'intesa tra Regione, Comuni e Autorità Portuale per realizzare la ciclopista tirrenica che naturalmente collegherà anche il porto passeggeri.

2.9 Nel progetto sembrano non esserci indicazioni di collegamento con area a sud di Livorno (Terrazza Mascagni, musei, viale Italia, Antignano). Non sarebbe opportuno prevederle? E' possibile pensare ad una riqualificazione di tutto il lungomare?

Anche il collegamento con la Terrazza Mascagni ed il lungomare sarebbe importante per incoraggiare i crocieristi a visitare Livorno, dovrebbe essere il servizio di trasporto urbano ad occuparsene.

2.10 Cosa cambia e come cambia nella viabilità e vivibilità per i residenti di via del Marzocco?

La vivibilità dovrebbe migliorare con la separazione dei flussi di traffico tra quelli diretti al porto commerciale (i camion) e quelli diretti al porto passeggeri, essenzialmente auto.

2.11 È possibile ridurre all'essenziale la presenza di veicoli su gomma (parcheggi esterni e ingressi)?

Si vedano le risposte a domande precedenti.

2.12 È possibile che il trenino di Tirrenia sia un'occasione per valorizzare la stazione S. Marco, da cui potrebbe partire una linea di metropolitana leggera per raggiungere Pisa, così da facilitare anche i problemi d'inquinamento ambientale?

Sarebbe un'ottima idea a cui il comune potrebbe lavorare e l'Autorità Portuale potrebbe dare il proprio contributo.

2.13 Visto che via della Cinta Esterna rappresenta una cesura tra la città e il porto, è possibile un interrimento parziale o un'altra soluzione di penetrazione al porto?

Via della Cinta esterna è attualmente una cesura perché è usata per traffici sproporzionati alle sue caratteristiche e misti (industrial-portuali e urbani). L'interramento di quest'asse non risolverebbe questi problemi. Il pp propone una diversa distribuzione di questi traffici, con la separazione dei traffici urbani rispetto a quelli industriali (nuova viabilità di accesso al porto) e suggerisce un modello di riduzione dello scorrimento litoraneo attraverso il potenziamento della grande viabilità perimetrale urbana (superstrada e vecchia Aurelia). L'insieme di queste previsioni ridurrà il flusso su via della Cinta esterna in modo più appropriato alle sue caratteristiche.

2.14 E' previsto l'interramento del ponte di S. Trinita per la valorizzazione del waterfront? In alternativa è pensabile il ripristino dell'antico ponte mediceo da sostituire a quello attuale?

Si, è previsto sia l'interramento di un tratto del viale litoraneo che la ricostruzione del vecchio ponte per un uso pedonale. Si veda il volume LIVORNO: UN PORTO E LA SUA CITTA', citato, nonché le risposte a precedenti domande. Tuttavia si deve aggiungere che la previsione dell'interramento non fa parte delle disposizioni del pp, ma di quelle relative al master plan, ossia di uno strumento a carattere orientativo (non prescrittivo) che riguarda tempi più lunghi. Questa era stata una scelta della precedente amministrazione. E' auspicabile che nell'ambito della revisione che si farà col comune l'interramento venga previsto nel piano particolareggiato e che divenga una priorità fra gli interventi infrastrutturali, al pari delle strade di accesso alla stazione marittima.

2.15 E' possibile pensare all'interramento non solo de ponte di S. Trinita ma anche della viabilità fino a Via Grande, così che i Quattro Mori siano liberati dal traffico, con una piazza (come Bastia e altre città) in cui sparisce o viene sommersa una parte di viabilità? Se tutto il lato del Pentagono verso il mare potesse essere interrato la città si potrebbe riconnettere al proprio mare.

È l'idea migliore, naturalmente costosa, per far riconquistare il porto ai Livornesi e riqualificare il centro ed il waterfront.

3. TEMPI E COSTI DI REALIZZAZIONE

3.1 E' stato fatto un piano economico-finanziario? Come sono ripartiti i 126 milioni previsti? Cosa è a carico dell'Autorità Portuale? Il resto chi lo paga? Gli interventi sono commisurati alla capacità di investimento dei soggetti coinvolti?

Preventivare il costo di interventi di trasformazione ancora poco definiti e che, per loro dimensione e caratteristiche, si realizzeranno in un arco temporale abbastanza ampio è molto complesso, anche perché non è ancora certa la modalità che sarà prescelta per la realizzazione degli interventi di trasformazione. Tuttavia, tenuto conto dell'edificabilità prevista, delle demolizioni ipotizzate, della dimensione delle aree destinate a verde e parcheggi, si può individuare l'ordine di grandezza dei costi di realizzazione.

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

A questo importo dovrebbe essere aggiunto il costo del consolidamento e della rimessa in acqua della fortezza Vecchia, da quantificare dopo un accurato studio di fattibilità.

È evidente che una tale mole di investimenti può concretizzarsi solo se si attivano diverse fonti di finanziamento fra loro integrate: dai fondi a disposizione dell’Autorità portuale per le infrastrutture e le riprofilature, ai fondi europei per gli interventi più innovativi ed emblematici (ad esempio il restauro della Fortezza in un programma innovativo), ad un sostanzioso intervento del capitale privato.

Va tenuto conto che comunque si interviene su aree di proprietà demaniale e che pertanto dovranno necessariamente prevedersi concessioni di medio-lungo periodo e la realizzazione delle opere di urbanizzazione a carico dei soggetti attuatori.

3.2 I costi degli interventi nell'area della Stazione Marittima sembrano sottostimati, come mai?

La stima fatta è di larga massima perché la progettazione non è ancora definita, quello presentato è solo un piano urbanistico sia pur attuativo nel quale, in fase di completamento, inseriremo una stima più approfondita, ma pur sempre una stima.

3.3 Qual è il crono-programma previsto per la realizzazione? Se i tempi fossero molto lunghi, è previsto un aggiornamento del progetto?

Questa è una parte del lavoro che è stata affrontata, ma non è stata ancora messa a punto con la cura che meriterebbe. Soprattutto deve essere definita un’articolazione in fasi che, considerati i tempi lunghi di realizzazione delle resecazioni e della Darsena Europa che consente la liberazione delle banchine, preveda una fase iniziale nella quale si possano realizzare alcuni miglioramenti indispensabili. Comunque è una riflessione che dovrà essere completata d’intesa col Comune di Livorno.

3.4 E' stata analizzata la competitività del porto di Livorno rispetto ad altri porti? E' stata sviluppata una analisi costi-benefici?

L’analisi competitiva con gli altri porti dell’area geografica di riferimento è un elaborato del Piano Regolatore Portuale approvato dalla Regione Toscana il 25 marzo 2015 e reperibile sul sito dell’Autorità Portuale. Lo stesso dicasi per l’analisi costi/benefici.



3.5 E' stato pensato un raccordo progettuale tra l'area della Stazione Marittima e la Piattaforma Europa dal punto di vista delle tempistiche?

Tra i due progetti non c'è nessun collegamento, è solo un caso che le procedure di gara si svolgano contemporaneamente. Anche per la fase di attuazione non ci sono possibili reciproci condizionamenti.

4. GOVERNANCE E STRATEGIE

4.1 Quali sono i limiti della competenza dell'Autorità Portuale sulle aree di interfaccia porto/città?

Nel perimetro dell'ambito portuale come definito dal P.R.P., dopo la sua definitiva approvazione da parte della Regione, la competenza attuativa è tutta dell'Autorità Portuale ad esclusione del rilascio dei titoli edilizi.

Nelle aree di interfaccia all'interno del perimetro dell'Ambito Portuale e perimetrare come UTOE dal Piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno vi è un'ulteriore competenza comunale nell'approvazione della pianificazione attuativa.

4.2 Ci sono contrasti tra il progetto dell'area della Stazione Marittima e il Piano Strutturale della città di Livorno?

Non ci sono contrasti tra il progetto dell'area della Stazione Marittima e il Piano Strutturale della città di Livorno, perché entrambi sono coerenti con il Piano Regolatore del Porto.

Il Piano Strutturale e il Regolamento Urbanistico comunali in particolare sono stati modificati, per l'area in oggetto, con la "Variante anticipatrice per la revisione del Piano Regolatore del Porto di Livorno" (deliberazione del CC n. 52 del 13 Marzo 2015). Il riferimento normativo nel Regolamento urbanistico comunale è la scheda normativa dell'UTOE 5C1.

A seguito dell'approvazione della variante anticipatrice comunale e del Piano Regolatore Portuale, è stato costituito inoltre un tavolo tecnico tra Comune di Livorno e Autorità Portuale, in attuazione di un protocollo integrativo sottoscritto anche da Provincia di Livorno e Regione Toscana, che ha lavorato per approfondire i contenuti della proposta progettuale relativa all'area della Stazione Marittima; tale proposta progettuale diventerà vigente con l'approvazione del piano attuativo da parte del Consiglio Comunale.

4.3 Il piano per la Stazione Marittima è coerente con la nuova legge urbanistica regionale?

Si, il piano è stato verificato rispetto sia alla legge regionale n. 65/2014, sia al PIT (Piano di Indirizzo territoriale) 2005/2010 approvato nel 2007, che continua a valere per ciò che non è stato specificamente disciplinato dal PIT con valenza paesaggistica del 2015 (mobilità, o aspetti di trasformazione edilizia). Si possono sintetizzare gli esiti della verifica sostenendo che:

- il piano ha dato attuazione agli indirizzi generali definiti nella legge 65/14 e nel PIT 2015 (tutela del patrimonio sia edilizio che paesaggistico, coerenza delle trasformazioni col contesto, attenzione alle visuali e alla percezione del mare, aumento degli spazi pubblici e aperti);
- il piano ha anche dato attuazione agli indirizzi specificati nel Titolo 2 dello Statuto del territorio del PIT 2007 (potenziamento del sistema ferroviario; adeguamento delle infrastrutture in caso di nuove previsioni insediative; adeguata



disponibilità di aree di sosta per interscambio fra diverse modalità di trasporto; valorizzazione della centralità spaziale e storica dei luoghi e della rilevanza identitaria; valorizzazione del ruolo turistico delle aree urbane storiche).

4.4 Quale è lo stato del bando di gara in corso che riguarda l'area della Stazione Marittima?

Il bando di gara per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000 si trova nella fase della presentazione delle offerte da parte dei 4 soggetti partecipanti alla gara e la scadenza dei termini è prevista per il prossimo giugno.

4.5 E' indispensabile coinvolgere un privato per realizzare gli interventi? Quali sono i vincoli progettuali per il nuovo proprietario della Porto 2000?

Il coinvolgimento del privato è legato all'obbligo da parte dell'Autorità Portuale di diminuire la propria partecipazione alla proprietà della Porto di Livorno 2000 sotto la soglia del 50%; l'Autorità Portuale ha chiesto, a chi si candida ad acquisire il controllo della società, di presentare un proprio piano di investimenti per realizzare il nuovo porto crociere; l'Autorità Portuale farà la propria parte di investimenti per l'adeguamento delle infrastrutture di accosto marittimo. I vincoli progettuali sono dettati dal Piano Regolatore Comunale e dal Piano Regolatore Portuale.

4.6 Potrebbe nascere un conflitto tra acquirente della Porto2000 e operatori attuali?

No perché l'operatore attuale è sempre la Porto di Livorno 2000.

4.7 Chi verificherà il rispetto degli impegni da parte dell'acquirente?

L'Autorità Portuale di Livorno.

4.8 Che funzione gioca la gara per l'acquisizione delle quote della Porto 2000? Le aspettative dei concorrenti possono vanificare le proposte per l'area? Rispetto alla proposta dell'acquirente, quali possibilità di modifica ci sono da parte dell'Autorità Portuale e del Comune di Livorno? Come verrà tutelato l'interesse pubblico?

Le proposte di assetto dell'Area trovano ben precisi vincoli nel Piano Regolatore Portuale e nel Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno, le proposte dei soggetti privati verranno confrontate e temperate con i suddetti vincoli e con le aspettative presentate nella bozza di Piano Attuativo predisposto dall'Autorità Portuale e condiviso dal Comune.

4.9 Sono stati previsti percorsi e procedure affinché la città possa avere un ruolo attivo nella determinazione dei risultati di gara (scelta del progetto vincitore)?

Il percorso che può dare un ruolo attivo alla città è questo del Dibattito Pubblico.

4.10 Quali sono i rapporti tra Autorità Portuale, Amministrazione Comunale e Ferrovie dello Stato? Quale è il contributo e il ruolo del Comune di Livorno?

I rapporti sono ottimi come devono essere tra soggetti pubblici. Il ruolo del Comune si esplicherà nell'approvazione del Piano Attuativo dell'area di interfaccia porto città della Stazione Marittima.

4.11 Ci sarà un concorso di idee internazionale sull'area della Stazione Marittima?

No; è previsto invece un concorso internazionale di progettazione sul Silos Italgrani dismesso e situato su calata Punto Franco.

4.12 Come verranno gestiti il terminal passeggeri e le banchine?



La gestione è svolta dalla Porto di Livorno 2000.

4.13 In mancanza di un masterplan condiviso che risolva il rapporto porto-città, non c'è il rischio di premiare progetti industriali validi ma che collidono con le necessarie visioni unitarie dell'UTOE 5C1 (unità territoriale omogenea) e delle porzioni urbane ad esso confinanti?

Il Master Plan e il Piano Attuativo della Stazione Marittima saranno necessariamente condivisi tra Autorità Portuale e Comune: la prima lo elabora e lo presenta al secondo, che lo approva in Consiglio Comunale.

4.14 Quali iniziative (pubbliche e private) dovranno essere attivate in città per ottimizzare le ricadute degli investimenti sulle crociere?

La città dovrà sviluppare una politica di accoglienza e di offerta di servizi all'altezza delle aspettative dei crocieristi anche valorizzando il proprio patrimonio storico, ambientale e professionale.

4.15 Ci saranno disagi per i cittadini durante i lavori? Come rimediarvi?

Qualche disagio potrà esserci in punti circoscritti (ad esempio per la costruzione dei sottopassi carrabili), ma la disponibilità di aree consentirà di ridurli, soprattutto se i progetti esecutivi saranno di qualità e attenti alla fase di cantierizzazione.

4.16 E' stato sviluppato un confronto con realtà italiane e straniere più avanzate? Quali modelli di porto esistono nel mondo, tra quelli che hanno avuto successo, e quali sono le visioni che sottendono questi modelli? quale tra questi vorrebbe essere ripreso a Livorno?

Ogni città-porto è una realtà particolare e i "modelli" anche di successo vanno applicati con cautela. Certo il confronto è stato fatto fra aspetti particolari (ad esempio l'organizzazione della stazione marittima, per la quale è stato condotto uno studio sulle stazioni di Genova, Civitavecchia, Venezia). Il volume "Livorno. Un porto e la sua città", Livorno 2015 contiene alcuni saggi nei quali si possono valutare altri confronti condotti.

4.17 E' previsto il coinvolgimento dei cittadini, anche i più giovani (scuole superiori) che saranno i futuri a beneficiare del nuovo assetto del porto?

Il coinvolgimento dei cittadini e delle giovani generazioni in merito al nuovo assetto del porto è previsto nell'ambito delle attività di coinvolgimento della comunità urbana e regionale nelle tematiche portuali e del più generale processo di apertura del porto alla città. Tali attività prendono forma con i seguenti strumenti:

- il **Livorno Port Center**, aperto al pubblico da marzo 2016, è una struttura realizzata dalla Direzione Promozione e Ufficio Studi dell'Autorità Portuale di Livorno, in collaborazione con le realtà professionali del porto e della logistica. Ha sede all'interno della Fortezza Vecchia di Livorno, è un centro espositivo che ha come obiettivo principale spiegare al grande pubblico, attraverso un apparato didattico-espositivo multimediale di ultima generazione come funziona il porto di Livorno, quali sono i suoi spazi operativi, le professioni che ruotano attorno al porto e come si svolgono le varie attività portuali. Il suo obiettivo principale è quindi aprire "le porte del porto" alla città e al territorio, promuovendo e diffondendo la cultura marittimo-portuale che è alle origini della città. In questo senso, è stata dedicato al suo interno uno spazio alla tematica del dibattito pubblico, per mostrare alla cittadinanza ed alle persone in transito nel porto di Livorno gli scenari degli sviluppi futuri del porto.

Ad oggi, il centro educativo-espositivo ha riscosso notevole interesse da parte della cittadinanza e soprattutto delle scuole di ogni ordine e grado dell'area labronica e non solo. La vocazione didattica del Livorno Port Center lo accredita innanzitutto come luogo di scambio e di confronto con le comunità studentesche: oltre ad accogliere quotidianamente scolaresche in visita al centro espositivo multimediale e al magazzino delle imbarcazioni storiche, la struttura, in

convenzione con gli istituti di istruzione superiore locali, ospita tutto l'anno gruppi di studenti in alternanza scuola-lavoro (secondo le previsioni della Legge 107/2015). Nella stessa ottica, è sede di tirocini curriculari universitari coerenti con i percorsi accademici.

Presso il Livorno Port Center è in fase di allestimento una piccola biblioteca tematica che raccoglierà volumi attinenti la letteratura scientifica e divulgativa sulle tematiche della portualità, della nautica nazionali e internazionali e della storia locale, oltre a riviste tecniche e scientifiche del settore.

- il **progetto "Porto Aperto"**, che dal 2007 prevede una serie di attività che l'Autorità Portuale mette a disposizione della città per svelare i propri segreti: le zone inaccessibili, i protagonisti, i meccanismi che lo regolano, ma anche il linguaggio e gli stili di vita che lo contraddistinguono e che hanno finito per permeare l'intera città. Promosso dall'Autorità Portuale, "Porto Aperto" intende aprire il porto alla città, allo scopo di promuovere il dialogo tra due facce di una stessa medaglia, offrendo ai cittadini e al mondo delle scuole l'opportunità di riscoprire la realtà portuale. Visite guidate, concorsi letterari, talk show televisivi, eventi culturali e di svago per la cittadinanza: queste sono le numerose attività con le quali "Porto Aperto" vuole intrattenere, incuriosire, stimolare i cittadini, ma anche i turisti, avvicinandoli fisicamente e idealmente.
- Il **percorso museale delle imbarcazioni storiche**, che è partito sulla base del successo riscosso dalle prime edizioni di "Porto Aperto". Questo percorso didattico-museale articolato sulla storia del porto, è stato sviluppato dall'Autorità Portuale in concomitanza al Port Center, de le seguenti imbarcazioni storiche: Navicello "Pilade", pilotina "Marzocco" e M/n "Gregoretti", nonché lo stesso sito storico della Fortezza Vecchia dove il Port Center si trova. Materiale divulgativo riguardo al dibattito pubblico è disponibile anche presso questo luogo.

4.18 Come sarà gestito il porto mediceo?

La parte nord del Porto Mediceo, pontile Elba e pontile Capitaneria, rimarrà in concessione alla Porto di Livorno 2000 per i traffici passeggeri; la restante parte del Porto Mediceo è destinata a porto turistico la cui concessione di realizzazione e gestione è stata affidata recentemente alla società Porta a Mare.

4.19 Una caratteristica di Livorno e della Toscana è un certo campanilismo e antagonismo, con difficoltà a lavorare in rete. Per esempio in ambito commerciale si nota l'assenza di rete e ciò induce a percepire le novità come pericolose. È possibile mettere in piedi un lavoro culturale di rete e di alleanze per far comprendere che esiste un vantaggio per tutti, anche grazie all'ausilio degli esperti?

La proposta di costituire rete, soprattutto nel settore commerciale, è condivisibile non solo per evitare conflitti ma anche per progettare, con il contributo degli operatori commerciali e delle loro associazioni professionali, il miglior progetto possibile di servizi commerciali da offrire ai crocieristi. Un approccio simile produrrebbe anche il risultato di promuovere operatori economici motivati ad offrire un servizio di alta qualità ai turisti che rappresenterebbe una forte motivazione alla loro crescita.

5. AMBIENTE E PAESAGGIO

5.1 L'aumento dei carichi ambientali dovuti al turismo sono stagionali e non hanno grandi ricadute sulla città. Ne vale la pena?

Mentre il nuovo PRP prevede un incremento dei traffici crocieristici, peraltro tutto da conquistare sui mercati internazionali, le previsioni per i collegamenti con le isole si prevedono pressoché stazionari nel tempo. L'incremento dei traffici crocieristici dipenderà anche dalla capacità di accoglienza e quindi da come si organizzerà l'area della futura stazione



marittima; le previsioni, peraltro, prevedono, a fronte di incrementi di passeggeri, un non proporzionale incremento del numero di navi (cioè scaleranno navi più grandi). C'è da rilevare che già ora, e così sarà per il futuro, i passeggeri che scendono a terra e sono destinati alle città d'arte toscane, vengono trasportati con mezzi che compiono percorsi non interferenti le parti residenziali della città. E' sicuramente auspicabile che la nuova stazione marittima venga direttamente collegata con la ferrovia, in maniera da creare collegamenti ambientalmente più sostenibili.

E' indubbio che gli armatori tendano a destagionalizzare il periodo delle crociere, e in tal senso i dati degli ultimi anni vanno in questa direzione. Il turismo di transito nella nostra città non ha creato sinora grandi ricadute in termini economici e sociali, questo anche per l'incapacità di creare un'offerta interessante per quel 30% circa di passeggeri che non lascia la nave, e per i marittimi. In tal senso diverse sono le proposte che sono state avanzate (la fortezza vecchia come porta d'ingresso per la Toscana, il giro dei fossi medicei, circuiti storici e museali, ecc.). Soprattutto il nuovo progetto di stazione marittima potrà contribuire ad un'offerta potenziata e diversificata.

5.2 Sono state fatte valutazioni sulla qualità dell'ambiente e gli impatti che si verificheranno a seguito delle modifiche all'area della Stazione Marittima?

Le valutazioni sull'impatto delle modifiche dell'area della Stazione Marittima non sono state effettuate per il semplice fatto che non esiste ancora un progetto di riferimento. Infatti è disponibile una proposta di massima, che è oggetto ancora di preliminare discussione e, una volta definita e configurata, potrà essere soggetta a valutazioni più complessive e specifiche. Ricordiamo che la proposta sarà approvata dall'Amministrazione Comunale con specifico Piano Attuativo.

Nel dossier di dibattito, a pag. 73, sono esposte comunque alcune valutazioni sugli impatti ambientali del progetto della stazione marittima, partendo da considerazioni che riguardano lo stato attuale di queste aree.

5.3 Sono stati valutati gli impatti sulla qualità dell'aria causati dalla vicinanza delle navi da crociera alla città, per esempio con vento di mare?

Sicuramente il posizionamento del terminal crociere, e comunque la previsione della nuova stazione marittima in una zona del porto non lontana dalla città, crea leciti interrogativi circa la ricaduta delle emissioni dalle navi a banchina.

Al proposito, una delle prescrizioni dettate a conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del nuovo Piano regolatore Portuale prevede che venga simulato, attraverso la predisposizione di complessi modelli meteorologici e diffusionali, la possibile ricaduta di inquinanti sulla città. Ciò potrà avvenire nel momento in cui si avrà una chiara definizione degli attracchi e comunque dell'organizzazione e della gestione del terminal.

Tuttavia queste preoccupazioni sono state già verificate attraverso una campagna mirata condotta dall'ARPAT in una postazione cittadina significativa; i dati non hanno rilevato superi dei limiti di legge.

L'Autorità Portuale, prima autorità pubblica in Europa, ha attrezzato una banchina per l'alimentazione elettrica delle navi, il che consentirebbe di non utilizzare le centrali energetiche delle stesse che sono alimentate a combustibili liquidi. Al proposito in prospettiva stanno emergendo norme europee sulla qualità dei combustibili per le navi in porto, alla stregua di quanto già avvenuto negli Stati Uniti. Ciò comporterà nel futuro l'uso di combustibili liquidi più "puliti", ed anche l'uso del GNL, con evidenti benefici ambientali.

5.4 E' previsto l'utilizzo di energie alternative e la caratterizzazione ecosostenibile degli interventi?

Si, ma al livello di pianificazione, ossia con norme e prescrizioni. Per verificare questi aspetti occorrerà attendere i progetti esecutivi.

5.5 E' stato valutato l'impatto acustico delle modifiche all'area della Stazione Marittima?

Le mappature acustiche disponibili, elaborate attraverso sofisticati modelli di simulazione, hanno dimostrato che il porto “subisce” un impatto acustico dalla città; in altre parole il rumore (traffico soprattutto) prodotto dalla rete viaria cittadina, costituisce il principale fattore disturbante del clima acustico.

Tuttavia, a proposito dell’impatto acustico, una delle prescrizioni dettate a conclusione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del nuovo Piano regolatore Portuale prevede che venga simulato, attraverso la predisposizione di modelli diffusionali, il possibile contributo dei progetti sul clima acustico; ciò potrà avvenire con apposite mappe che terranno conto di tutte le fonti di rumore.

5.6 E' stata sviluppata una valutazione dell'integrazione visiva delle nuove opere nell'area della Stazione Marittima con la città?

L’area è stata oggetto di una modellazione tridimensionale al computer, che ha permesso di studiare l’intervisibilità degli elementi caratterizzanti il paesaggio urbano e portuale (ad esempio la Fortezza Vecchia) da vari punti di vista (ad esempio dal parcheggio antistante l’attracco dei traghetti e dal traghetti). La simulazione ha permesso di modificare il progetto così da permettere l’intervisibilità tra traghetti e Fortezza Vecchia, schermare la vista dei piazzali a parcheggio e non sacrificare le quantità e le consistenze edilizie di progetto. Il compromesso raggiunto, grazie alla simulazione, riesce a conciliare le esigenze di operatività e rinnovamento del porto con la salvaguardia della riconoscibilità storica rappresentata dalla fortezza.

Attraverso la modellazione tridimensionale dell’intero ambito portuale è possibile inoltre comprendere il mutamento della visibilità degli elementi patrimoniali storici allo stato attuale e una volta terminate le opere di ampliamento del porto di Livorno sia da terra che dal mare.

La simulazione ha dimostrato che le strutture di progetto occluderebbero per meno del 10% la vista degli elementi principali di caratterizzazione del paesaggio nel percorso preso in considerazione e che, quindi, l’intervisibilità della fortezza dal mare sia, di fatto, sostanzialmente conservata.

Per approfondimenti è possibile consultare i dossier del dibattito a pag. 78 e 80-82.

5.7 Nonostante la messa in opera delle centraline elettriche sulla banchina, le navi non sono ancora sufficientemente adeguatamente modificate per allacciarsi e spegnere i motori mentre sono in sosta: cosa si può fare per imporre queste modifiche agli armatori? L'elettrificazione serve sia per le crociere che per i traghetti?

L’Autorità Portuale non ha capacità impositiva, ma può sensibilizzare gli armatori sull’argomento.

Per le navi esistenti, si tratta tecnicamente di investire in sistemi di adeguamento di interfaccia, in maniera da alimentare le utenze a bordo, in sostituzione dell’energia elettrica generata dai motori attualmente installati.

Al proposito in prospettiva stanno emergendo norme europee restrittive sulla qualità dei combustibili per le navi in porto, alla stregua di quanto già avvenuto negli Stati Uniti. Ciò comporterà nel futuro l’uso, oltre di combustibili più “puliti”, anche che le nuove navi potranno sin dalla loro costruzione, prevedere sistemi idonei di interfaccia per l’alimentazione da terra. Evidentemente ciò comporta lo sviluppo diffuso nei porti di sistemi di elettrificazione a banchina.

E’ sicuramente un processo che ha bisogno di alcuni anni per svilupparsi, e l’impianto di Livorno è un precursore in assoluto. Naturalmente questi impianti per la fornitura di energia elettrica da terra servono sia per le navi da crociera che per i traghetti.

5.8 Verrà previsto un servizio idrico integrato per la fornitura di nuove utenze e la gestione reflui solidi e liquidi delle grandi navi passeggeri (riutilizzo reflui da depuratore per acqua industriale di qualità)?

Sono in corso approfondimenti tecnici e gestionali in tal senso da parte di A.S.A. spa (gestore del servizio idrico) e dell’Autorità Idrica Toscana. Si sta infatti ipotizzando di fornire alle navi, tramite rete dedicata in estensione a quella già esistente nel porto (ma parziale), le acque trattate del depuratore comunale.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti da nave, essa è regolata da specifiche disposizioni legislative; il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti provenienti da navi è affidato dall’Autorità Portuale a soggetto qualificato, mediante gara pubblica.

6. OCCUPAZIONE

6.1 Quale impatto economico-occupazionale avrà l’opera sulla città? Quanti posti di lavoro verranno generati in città? E nel territorio?

La mole degli investimenti previsti potrà generare un consistente aumento di occupazione fin dalla fase di cantierizzazione, nell’arco di un quinquennio. Inoltre, una volta realizzato, l’intervento consentirà di creare occupazione nei servizi a terra, in particolare nei settori della ristorazione, dei noleggi, del commercio in genere, ma anche nei servizi di agenzia connessi, nel trasporto, nella logistica degli approvvigionamenti, senza considerare che per sua natura una struttura come una stazione marittima può funzionare anche per altre attività come per esempio la convegnistica o particolari tipologie di esposizione.

In una stima approssimativa si può assumere uno standard di 150 mq di superficie direzionale/commerciale per addetto, il che porterebbe ad un totale di circa 200/250 addetti una volta realizzato l’intero piano.

6.2 Quale impatto sociale avranno gli interventi nell’area della Stazione Marittima?

L’impatto sociale degli interventi della Stazione Marittima sarà sicuramente positivo, perché la trasformazione prevista da un lato porterà alla creazione di nuovi posti di lavoro (diretti e indotti), dall’altro restituirà alla città spazi pubblici e spazi verdi più qualificati ed estesi di quelli ad oggi disponibili.

6.3 Il personale necessario ad oggi non è preparato (es. conoscenza delle lingue, accoglienza turistica). E’ stata considerata la necessità di creare percorsi di formazione socio-culturale del personale per ambito turistico-imprenditoriale, ossia una filiera completa per nuovi posti di lavoro? E’ prevista la salvaguardia dei lavoratori già occupati nel settore?

L’Autorità Portuale farà naturalmente la propria parte, ma dovrà soprattutto impegnarsi la città per qualificare professionalmente la propria offerta professionale.

6.5 Ci saranno ricadute turistiche su zone limitrofe e più vaste (Livorno e provincia)? Quali riflessi ci saranno sul turismo nell’area vasta e nell’entroterra?

Le ricadute sull’economia turistica saranno sull’intera Regione Toscana perché è l’intera Toscana ad attrarre il flusso crocieristico, poi naturalmente all’interno dell’offerta Toscana, la cui parte principale è svolta dalle città d’arte come Firenze e Pisa, spetta alla città di Livorno ed al territorio provinciale offrire opportunità interessanti per i crocieristi.

6.6 Sono state definite le filiere esterne che determineranno l'impatto socio-economico del progetto? Sarà necessario che si creino dei consorzi di società che fruttino lo sviluppo economico indotto?

L'Autorità Portuale naturalmente ha sollecitato e continuerà a sollecitare le istituzioni territoriali ad organizzare le filiere interessate alla domanda del segmento turistico delle crociere, per parte sua svilupperà un progetto di valorizzazione della Fortezza Vecchia quale porta di accesso alle bellezze di Livorno e della Toscana.

6.7 Per quale motivo fino ad oggi si è discusso di queste cose, ritardando l'adeguamento del porto alle prospettive di sviluppo con traffici passeggeri?

La discussione sullo sviluppo e l'ampliamento del porto passeggeri è stata fatta all'interno del percorso di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale ed oggi che è stato approvato definitivamente si tratta di attuarne le previsioni.

6.8 Quali sono le criticità e le nuove opportunità di sviluppo?

Le criticità potremmo raccoglierle nel problema complesso di trasformazione di un'area portuale, l'Alto Fondale, fino ad oggi destinata ai traffici portuali quali cellulosa e rinfuse, che dovrà essere trasformata, nel profilo delle banchine e nelle attrezzature di superficie, in moderno porto passeggeri. Le opportunità sono legate alla forte domanda di un crocierismo interessato alle grandi bellezze della Toscana.

6.9 Si fa riferimento ad uno sviluppo locale, regionale o nazionale?

Dal punto di vista turistico il progetto di sviluppo della stazione marittima fa riferimento ad uno scenario almeno regionale, con l'ambizione di difendere e rafforzare anche il ruolo nazionale del porto di Livorno per il settore passeggeri.

Ogni turista che sbarca nel porto di Livorno ha la possibilità di raggiungere in breve tempo città di grande fascino, storia e cultura come Firenze, Pisa, Lucca, Siena, San Gimignano ed altre località turistiche della Toscana.

I traghetti offrono collegamenti quotidiani con la Sardegna, Corsica e Capraia e un collegamento settimanale con la Spagna e il Marocco.

6.10 Come si modificherà la qualità della vita dei cittadini secondo indicatori significativi (n. lavoratori, qualità ambientale...)?

Il concetto di qualità della vita è piuttosto intuitivo ma complesso da definire attraverso indicatori; di solito si utilizzano indici che spaziano dal tenore di vita e alla possibilità di lavoro, alla qualità dei servizi e dell'ambiente, alla salute e alla sicurezza, fino al tempo libero.

Dal punto di vista del tenore di vita, gli interventi previsti nell'area della Stazione Marittima porteranno al consolidamento e all'ampliamento di un settore economico rilevante come quello turistico, che andrà auspicabilmente ad aumentare il PIL cittadino e a creare nuovi posti di lavoro diretti e indotti. Inoltre aumenteranno la quantità e la qualità dei servizi localizzati in una parte specifica della città, mettendo a disposizione dei livornesi spazi pubblici e spazi verdi più qualificati ed estesi di quelli ad oggi disponibili. Non ci dovrebbero essere mutamenti nella sfera della salute e della sicurezza della popolazione.

Per quanto riguarda la qualità ambientale, alcuni effetti potranno essere positivi (miglioramento della percezione paesaggistica, gestione delle acque, energie rinnovabili); gli effetti potenzialmente negativi verranno costantemente monitorati ed eventualmente mitigati e compensati secondo le migliori pratiche attualmente esistenti.

7. RISCHI

7.1 C'è il rischio che le opere rimangano incompiute?

No, questo rischio non c'è perché l'operatore privato che vuole acquisire il controllo della Porto di Livorno 2000 deve presentare un piano industriale che motivi la crescita del traffico passeggeri, oltre che con adeguate politiche commerciali anche con adeguati investimenti nelle infrastrutture portuali di accoglienza, a partire dalla nuova stazione marittima e dai nuovi terminal operativi; per parte sua l'Autorità Portuale dovrà garantire l'adeguamento infrastrutturale delle banchine.

7.2 Quali sono le modalità tecniche di esecuzione dei lavori? Quali difficoltà tecniche possono insorgere nel corso dei lavori?

Per verificare questi aspetti occorrerà attendere i progetti esecutivi.

8. SVILUPPO ECONOMICO E TERRITORIALE (TURISMO)

8.1 E' stata fatta una valutazione della domanda potenziale all'origine della necessità di ripensamento della Stazione Marittima? Il mercato delle crociere e dei traghetti è abbastanza solido e competitivo per giustificare un investimento di questa portata?

Alla base della scelta dell'ampliamento del porto crociere c'è uno studio di mercato condotto per conto dell'Autorità Portuale dalla KPMG.

8.2 Come si pensa di trattenere i turisti delle crociere e dei traghetti in città senza farli scappare tutti verso Pisa, Firenze...? Si può proporre Livorno e le sue opportunità turistiche come escursione? C'è la possibilità di fornire dei servizi al turismo all'altezza dei grandi flussi di passeggeri e crociere, ampliando l'offerta di ricettività, per far restare i turisti in città?

Offrire servizi di maggiore qualità ai turisti è innanzitutto una necessità, è una condizione indispensabile per attrarre i turisti e fidelizzarli. Per quanto riguarda la possibilità dipende dalla volontà degli operatori e dalla lungimiranza delle politiche pubbliche di incentivazione: in questa direzione possono svolgere un ruolo la Regione e il Comune anche nel quadro dell'Accordo di programma per il rilancio dell'area livornese.

8.3 Saranno risolte le criticità di fruizione delle bellezze della città da parte dei turisti? Aumenteranno pulizia e decoro? Come rimediare alla scarsa cultura dell'accoglienza della città di Livorno?

L'Autorità Portuale naturalmente farà la sua parte ma la parte principale non può che svolgerla il Comune e tutti gli altri soggetti economici e sociali che rappresentano il variegato mondo imprenditoriale livornese.

8.4 Se si considera Livorno come porto della Toscana, come mai la previsione di aumento dei traffici crocieristici nel PRP per Livorno è solo del 10%?

È molto difficile fare previsioni precise, l'Autorità Portuale si è limitata ad adottare le previsioni di carattere generale sullo sviluppo del crocierismo in Italia e nel Mediterraneo che purtroppo non vive momenti di tranquillità, soprattutto sulla sponda sud, necessarie per invogliare lo sviluppo turistico.

8.5 E' possibile proporre il pacchetto *crociere+Toscana e traghetti+Toscana*, raggiungibili velocemente con i binari?

Per sviluppare il vettore ferroviario nel trasporto delle persone alla e dalla Stazione Marittima non è naturalmente sufficiente aver disponibili le infrastrutture ferroviarie, è necessario anche un operatore ferroviario che ritenga il crocierismo un fattore sufficiente a far svolgere gli investimenti necessari per mettere a disposizione i treni per realizzare il collegamento, al momento Trenitalia non sembra interessato, operatori privati sono affacciati per valutare il problema ma per ora non si sono tradotte in vere e proprie proposte.

8.6 E' possibile pensare al porto come uno degli hub turistici principali? Si potranno sviluppare nuove tratte?

Il porto passeggeri è sicuramente uno dei principali hub turistici toscani e potenzialmente si potrebbero sviluppare anche nuove tratte: questo è l'obiettivo che si è posta l'Autorità Portuale con la gara per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000: attrarre un soggetto privato capace di sviluppare una tale politica e di fare gli investimenti necessari.

8.8 E' stata progettata una maggiore integrazione delle vie d'acqua per esempio per i croceristi, che potrebbero visitare la città navigando su canali e sui fossi?

L'escursione turistica della città attraverso i fossi cittadini è un'attività già oggi esistente, in prospettiva se ne potranno migliorare le condizioni riqualificando il sistema dei fossi, valorizzando le cantine e sfoltendo il numero di imbarcazioni presenti.

8.9 Vale la pena puntare sulle navi da crociera? Quali sono gli aspetti economici, gli impatti antropici, logistici e ambientali?

La crocieristica porta risorse: in coincidenza con l'approdo di un'importante nave da crociera, il 13 giugno vi sarà un convegno sulle ricadute economiche sul territorio del fenomeno del crocierismo, analizzando i passeggeri e gli equipaggi. Una nave da 5.000 crocieristi ha 1.200-1.300 persone d'equipaggio, che non si spostano a Firenze o a Pisa. Il crocierismo garantisce 200.000-250.000 presenze ogni anno: si tratta di un'opportunità che deve essere colta.

8.10 Per incrementare il traffico crocieristico, oltre a riorganizzare l'area della Stazione Marittima, non sarebbe opportuno ripensare a un piano strategico turistico della città e di tutta la provincia livornese?

La Provincia ha partecipato attivamente agli incontri di Dibattito Pubblico e ha sottolineato che, seppure le competenze nel settore turistico siano state smembrate tra Comune e Regione, si rende disponibile a lavorare per diversificare l'offerta turistica lavorando in maniera congiunta all'attivazione di tavoli di concertazione, in particolare tra Comuni, per lavorare ad un'offerta diversificata del territorio. L'Autorità Portuale di Livorno e quella di Piombino partecipano già da alcuni anni alle varie manifestazioni di promozione del territorio in tutto il mondo in maniera congiunta con lo slogan "Livorno e Piombino, Porti della Toscana".

8.11 Visto l'afflusso importante di denaro, è possibile creare una presentazione unitaria della città che valorizzi e presenti ai turisti anche i quartieri sud? Tali aree dovrebbero essere governate dalla bellezza e dalla qualità di vita, per recuperare la radice culturale dei quartieri, famosi in Europa a inizio secolo come luoghi di benessere.

La connessione tra i mutamenti in un'area della città e le conseguenze in un'altra rappresenta una domanda da affrontare tra Autorità portuale e amministrazione comunale in sinergia.