



# LABORATORIO TEMATICO #1

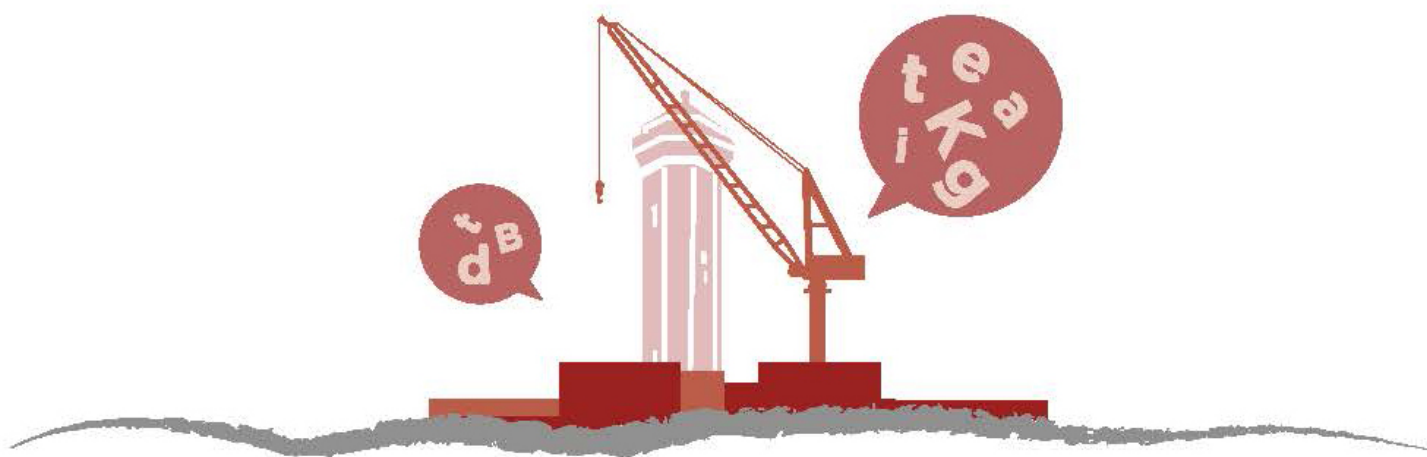
## VERSO IL PROGETTO DI

# PIATTAFORMA EUROPA

## VERBALE DEL DP #3

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico



Laboratorio tematico #1, *Verso il progetto di Piattaforma Europa*

Terminal Crociere, 5 maggio 2016, 19.00-22.00





<b>1. INTRODUZIONI AL WORKSHOP DEGLI STAKEHOLDER</b>	<b>3</b>
1.1 Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico	3
1.2 Claudio Vanni, capo area Pianificazione, Autorità portuale di Livorno	3
1.3 Massimo Provinciali, segretario generale dell’Autorità portuale di Livorno	4
1.4 Francesca Martini, assessore al lavoro, Comune di Livorno	4
1.5 Irene Nicotra, per la Provincia di Livorno	4
1.6 Antonio Florida, per l’Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, Regione Toscana	5
1.7 Claudia Casini, consulente per l’Autorità portuale di Livorno	5
<b>2. PRESENTAZIONE DEL PROGETTO DI PIATTAFORMA EUROPA</b>	<b>7</b>
2.1 Caratteristiche tecniche	7
2.2 Caratteristiche economiche	9
<b>3. MODALITÀ DEL DIBATTITO</b>	<b>11</b>
3.1 Calendario del Dibattito Pubblico	11
3.2 Strumenti di comunicazione	11
3.3 Lavoro ai tavoli	12
<b>4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: SVILUPPO DEL TERRITORIO</b>	<b>13</b>
4.1 TAVOLO 4	13
4.2 TAVOLO 7	13
4.3 TAVOLO 10	14
4.4 TAVOLO 13	14
4.5 TAVOLO 16	14
<b>5. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: ASPETTI TECNICI DI PROGETTO</b>	<b>16</b>
5.1 TAVOLO 2	16
5.2 TAVOLO 5	16
5.3 TAVOLO 8	17
<b>6. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: ASPETTI AMBIENTALI</b>	<b>18</b>
6.1 TAVOLO 3	18
6.2 TAVOLO 6	18
6.3 TAVOLO 9	19
6.4 TAVOLO 12	19
6.5 TAVOLO 13	20
6.6 TAVOLO 15	20
<b>7. DIFFICOLTÀ RILEVATE NELL’INCONTRO</b>	<b>21</b>
<b>8. RISPOSTE E CONCLUSIONI DELL’INCONTRO</b>	<b>22</b>

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



## 1. INTRODUZIONI AL WORKSHOP DEGLI STAKEHOLDER

### 1.1 SOPHIE GUILLAIN, RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del Porto di Livorno, nominata con delibera n.21 del 21.12.2015 dell'Autorità per la garanzia e la promozione della Partecipazione della Regione Toscana, spiega la natura del Dibattito Pubblico. Si tratta di un processo istituzionale previsto dalla normativa regionale toscana, distinto dai processi partecipativi. Questi elementi, già in possesso di coloro che hanno preso parte ai primi incontri, sono ribaditi in questa occasione per i nuovi partecipanti. Tale processo ha l'obiettivo di dare informazione, raccogliere osservazioni e far partecipare cittadini e stakeholder su progetti di grandi opere.

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.

I due oggetti del dibattito, che sono presentati in quest'occasione, sono: il progetto di Piattaforma Europa e la riqualificazione della Stazione Marittima in interfaccia con la città. Il presente incontro si occupa del progetto di Piattaforma Europa. A seguito dei primi incontri, si è cercato di comprendere quali fossero gli elementi principali da considerare in questo dibattito a proposito dei due progetti.

La dott.ssa Guillain è francese, eletta dall'Autorità per la partecipazione della Regione Toscana. In Francia il Dibattito Pubblico esiste dal 1995 e tale esperienza è occasione di condivisione al fine di avere una metodologia aperta e utile al progetto. A seguito di una presentazione sulla Piattaforma Europa, i partecipanti hanno modo di approfondire ai tavoli gli argomenti di riferimento del tavolo. Al termine di questa fase, vi è un tempo di risposte e dialogo con i componenti della tribuna, compresi gli esperti consulenti che accompagnano l'Autorità portuale.

Contribuiscono a rappresentare il territorio del Comune di Livorno l'assessore al lavoro, Francesca Martini, considerata anche la forte domanda in termini occupazionali emersa in occasione dei primi incontri. La Provincia di Livorno è inoltre rappresentata da Irene Nicotra.

### 1.2 CLAUDIO VANNI, CAPO AREA PIANIFICAZIONE, AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

Il responsabile dell'area Pianificazione dell'Autorità portuale di Livorno ringrazia i presenti per la partecipazione. Fin dal principio, l'Autorità portuale ha aderito all'idea di sottoporre la Piattaforma Europa a Dibattito Pubblico, perciò con questa metodologia particolare è possibile svolgere un lavoro di informazione e approfondimento del progetto, nonché di diffusione di conoscenza attorno al progetto. Nelle giornate di apertura è stata fornita una descrizione più generale degli elementi oggetto di Dibattito, ossia della Piattaforma Europa con la realizzazione del nuovo terminal contenitori da un lato, della Stazione Marittima con l'ampliamento del porto passeggeri, per navi sempre più grandi in accoglienza del traffico crocieristico, dall'altro. Su entrambi i progetti sono in corso attualmente delle gare per l'individuazione dei partner privati con cui realizzare gli investimenti. Il Dibattito Pubblico è perciò ancora più importante, perché permetterà



all'Autorità portuale e agli attori che realizzeranno i progetti di conoscere i dubbi, le proposte e le problematiche che la città di Livorno solleva. Questo permette di rilevare indicazioni di miglioramento del progetto, al fine di renderlo più consono ai propri obiettivi d'impresa e a quelli dell'intera città. Claudio Vanni ringrazia per la ricchezza dei contributi frutto degli incontri precedenti e confida in tale qualità per quelli a venire.

### **1.3 MASSIMO PROVINCIALI, SEGRETARIO GENERALE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO**

Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità portuale, esprime la soddisfazione dell'Autorità portuale nel costituire un pilota per lo svolgimento del Dibattito Pubblico. Lo stesso PRP ha costituito la fusione di intenti, come rappresenta l'applicazione della legge regionale per il Dibattito, che permette la conoscenza e la circolazione delle informazioni di ciò che si andrà a realizzare. Ciò aiuta sia le critiche costruttive, sia elementi che risultano misteriosi per i non addetti ai lavori, nonché nascondere qualche insidia. Massimo Provinciali ringrazia tutti i partecipanti per l'adesione all'incontro e alle iniziative.

### **1.4 FRANCESCA MARTINI, ASSESSORE AL LAVORO, COMUNE DI LIVORNO**

L'assessore Martini è lieta di vedere la nutrita partecipazione dell'incontro per dibattere su un tema fondamentale per la città di Livorno e per il suo sviluppo, non solo economico. Come Comune, diversi soggetti hanno partecipato ben volentieri all'iniziativa di Dibattito Pubblico, che risulta fondamentale per decidere le sorti del futuro di Livorno. E' stato approvato il PRP (Piano Regolatore Portuale), mentre è attivo un bando in cerca di un soggetto che cofinanzi in modo sostanzioso l'importante opera della Piattaforma Europa. Tale soggetto, o gruppo di soggetti, avrà in cambio una concessione per 50 anni sulle attività relative. In questo momento si decidono le condizioni di sviluppo della Piattaforma in questo prossimo lasso di tempo, con uno strumento di governo che deve essere determinato nei suoi contenuti nel più breve tempo possibile. Avere richieste e sollecitazioni dei cittadini è necessario per garantire ricadute sullo sviluppo anche occupazionale della città, ponendosi in termini rispettosi delle attività turistiche costiere. Le regole saranno parte del contratto che si condividerà con il promotore al fine della realizzazione e del godimento dell'opera per un tempo considerevole.

Francesca Martini ringrazia i partecipanti al Dibattito Pubblico e gli organizzatori, come tutte le autorità intervenute, augurando buon lavoro a tutti.

### **1.5 IRENE NICOTRA, PER LA PROVINCIA DI LIVORNO**

Irene Nicotra, responsabile dell'area Programmazione Trasporti, Porti e Logistica della Provincia di Livorno, ringrazia a nome della Provincia di Livorno i partecipanti al Dibattito Pubblico. La Provincia è un territorio che viene impattato dall'opera oggetto del presente incontro. Infatti la Piattaforma Europa non coinvolge solo il territorio comunale, ma i traffici e lo sviluppo economico di tutto il territorio provinciale.



## 1.6 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 degli 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, ispirandosi al modello francese. Il Dibattito di Livorno, quindi, potrà essere un'importante occasione di sperimentazione, guardata con interesse anche a livello nazionale. Ancora non è dettagliato il regolamento del Dibattito Pubblico nella legislazione statale italiana, ma delega il governo a presentare un decreto di regolamentazione per specificarne le regole in Italia.

Sulle grandi opere, è naturale che vi siano dei conflitti, ma essi costituiscono un problema quando diventano paralizzanti, quando non vengono gestiti e resi produttivi per il futuro.

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

## 1.7 CLAUDIA CASINI, CONSULENTE PER L'AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

Claudia Casini ringrazia i presenti, spiegando che il suo ruolo consiste nell'interfaccia tra i consulenti dell'Autorità portuale e lo staff del Dibattito Pubblico. In questa occasione è necessario spiegare come sono state trattate le informazioni raccolte in occasione degli incontri precedenti, in cui i partecipanti hanno espresso punti di forza e criticità dei progetti attraverso alcune schede. Le sollecitazioni sono state raccolte e riassunte in circa 80 domande, alle quali è stata fornita una risposta scritta con il supporto dei consulenti dell'Autorità portuale. Le domande sono state categorizzate per fase (ragioni del progetto, caratteristiche e impatti) e per ambito tematico:

- Ambiente e paesaggio
- Occupazione
- Tempi e costi di realizzazione
- Caratteristiche tecniche
- Infrastrutture per la mobilità
- Investimenti e project financing
- Rischi
- Sviluppo economico e territoriale
- Analisi di mercato e costi/benefici
- Partecipazione
- Governance e strategie
- Patrimonio storico

Tra le domande formulate, sono numerose quelle che trovano risposta nella [sintesi](#) e nel [dossier completo](#) del Dibattito Pubblico. Altre domande approfondite sono state integrate nelle FAQ.



In questo incontro vi sono due presentazioni, relative a due ambiti specifici: le caratteristiche tecniche del progetto e lo sviluppo economico e territoriale (comprensivo di investimenti e occupazione). Oltre a queste, esperti consulenti dell'Autorità portuale sono presenti in sala, e potranno fornire risposte a sollecitazioni durante e soprattutto al termine dell'incontro stesso:

- Marco Tartaglini - Modimar srl – aspetti tecnici
- Simonetta Migliaccio – APL - aspetti economico finanziari
- Enrico Cantoni – Technital spa – aspetti trasportistici
- Renato Butta – Sintesis srl – aspetti ambientali
- Matteo Scamporrino – UniFi – aspetti visivi

Le risposte alle FAQ rimandano talvolta a contenuti presenti nello studio di fattibilità, poiché ritenuto impossibile rispondere in modo esaustivo in poche righe facendo riferimento invece a documenti esistenti. I documenti citati, tra cui tutto lo studio di fattibilità, sono presenti in sala per eventuale consultazione.

Si prevede un lavoro analogo in occasione del Laboratorio tematico #2 su Stazione Marittima, del 23 maggio.



## 2. PRESENTAZIONE DEL PROGETTO DI PIATTAFORMA EUROPA

### 2.1 CARATTERISTICHE TECNICHE

a cura dell'ing. Marco Tartaglini, Modimar srl per Autorità portuale di Livorno

I consulenti presenti hanno lavorato insieme nel corso degli anni al PRP e allo studio di fattibilità del progetto della Piattaforma Europa.

L'ing. Tartaglini rappresenta quattro società: Modimar, Techital, Bureau Veritas e Acqua Tecno. Esse hanno sviluppato assieme lo studio di fattibilità della Piattaforma Europa e il PRP. La Modimar, rappresentata dall'ingegnere, è l'area degli esperti marittimi.

Le due vasche di colmata hanno consentito fino ad oggi di smaltire i fanghi di dragaggio e mantenere gli attuali fondali del porto di Livorno.

Gli scenari nazionali e internazionali della portualità hanno permesso di capire la localizzazione del porto di Livorno per lo sviluppo dei traffici per un porto con una collocazione strategica nell'area del Mediterraneo.

Si discute in questa occasione della prima fase della Piattaforma Europa, che prevede la costruzione del terrapieno sud destinato al terminal contenitori. L'area di deposito di sedimenti sarà necessaria per dragare e raggiungere la profondità di fondali che permettono di far entrare in funzione la Piattaforma. Nella seconda fase, essa costituirà il piazzale per il terminal Autostrade del Mare, per sviluppare il traffico dei RO-RO.

Nella prima fase del futuro terminal contenitori, si interviene su un'area in cui si trova oggi il traffico petrolifero. In questa prima fase, i traffici petroliferi verranno lasciati in questa zona e si tratta di una scelta ragionata. La realizzazione delle nuove opere della Piattaforma Europa non impatterà, anche in cantiere, sull'operatività del porto di Livorno. Tutte le opere saranno realizzate all'esterno del porto, che ne trarrà beneficio dopo la realizzazione. Se si fosse iniziata la realizzazione da nord, si sarebbe interrotta la fluidità del traffico dei petroli.

Tra le caratteristiche della prima fase, vi sono opere di difesa che servono alla protezione dal moto ondoso. L'area del piazzale è stata suddivisa con una porzione attrezzata e un'altra tenuta a disposizione per gli sviluppi dei traffici portuali. Alcune domande degli incontri precedenti riguardavano la distanza delle secche della Meloria rispetto alla Piattaforma Europa. La distanza dalla torre fino alle nuove opere si aggirerà attorno ai 4 km, mentre rispetto al limite delle secche è inferiore, ma sempre dell'ordine di circa 3 km.

La Piattaforma fase 1 prevede una banchina di circa 900 metri dedicata alle navi di maggiori dimensioni, una banchina di 450 metri per navi di inferiore dimensione, mentre è previsto il dragaggio di un canale di accesso di -17 metri che condurrà alla banchina principale (-16 metri) e alla seconda (-13 metri). Questa seconda soluzione permette di accogliere le navi che effettuano la distribuzione nel Mediterraneo di contenitori che verranno scaricati nella Piattaforma Europa.

Per quanto riguarda i volumi dei sedimenti che dovranno essere dragati per raggiungere i fondali di progetto: 1,5 Mm<sup>3</sup> per il canale d'accesso, 2,5 per l'area di evoluzione, 1,8 per il canale a servizio della banchina principale e altri 2,5 per la banchina a -13 metri. La nuova imboccatura portuale permetterà un accesso delle navi senza impegnare l'imboccatura principale, frequentata dalle navi passeggeri.



Per quanto riguarda la gestione dei sedimenti di dragaggio, una parte (3,5 milioni) servirà per creare il nuovo terrapieno, mentre il restante per il riempimento del futuro piazzale per le Autostrade del Mare, che però non sarà riempito nella prima fase bensì nelle fasi successive.

Alcune domande riguardavano se fossero stati fatti dei confronti tra il porto di Livorno e i porti concorrenti e come si pongono rispetto a questi le quote previste nel nuovo terminal contenitori. Vengono mostrati alcuni grafici, relativi agli studi di Ocean Shipping e D'Apollonia (vedi slide 33 della presentazione allegata), che mostrano come le profondità siano in linea.

Altre domande hanno interrogato sui dimensionamenti del molo. Le dimensioni delle infrastrutture della Piattaforma Europa sono state stabilite a valle di uno studio trasportistico che ha analizzato gli attuali traffici e ha fatto una simulazione dell'evoluzione di questi. Tale valutazione è stata svolta in modo conservativo, con percentuali di crescita modeste, così da determinare le dimensioni minime delle banchine dei piazzali da realizzare per consentire tale possibile sviluppo. Poi sono state definite le caratteristiche di progetto, ivi compresi i fondali. Per le quote dei fondali è stata considerata anche la delicatezza dell'area del Santuario dei Cetacei, dove non è possibile scaricare in mare sedimenti di risulta dei dragaggi. Perciò, nella definizione delle quote dei fondali, si è cercato di raggiungere un equilibrio tra volume di sedimenti dragati e volumi da realizzare, così da non pesare o da prevedere gestioni incompatibili con il porto. La quota -16 metri non è la massima richiesta per i terminal contenitori con le navi più grandi che circolano al mondo, ma è stata definita in funzione del raggiungimento di questo equilibrio di compatibilità ambientale del nuovo progetto.

Seguono dettagli sulle caratteristiche delle opere, tradizionali in campo delle costruzioni marittime e non complesse. In questo momento al porto di Piombino è stata realizzata una banchina con un fondale a -20 metri. Non si tratta di opere con problematiche dal punto di vista esecutivo, perché non sono eccezionali. Le opere esterne sono state dimensionate anche in relazione al moto ondoso.

Gli impatti dell'opera sulle aree circostanti riguardano molti elementi, uno tra tutti è quello riguardante le spiagge vicine. Negli anni, i consulenti hanno analizzato tale elemento a fondo: nell'1984 era stato pensato uno sviluppo analogo della "Darsena Europa". Anche in quella fase si erano considerati gli impatti sulle spiagge a nord del Calambrone. Fu sviluppato uno studio specifico che diede i primi risultati riguardanti la non rilevanza dell'impatto in tal senso. E' stato tuttavia verificato di nuovo in occasione della progettazione della Piattaforma Europa, riscontrando effetti benevoli sull'area circostante. Le secche della Meloria svolgono un ruolo fondamentale nella protezione del porto per i movimenti ondosi provenienti da nord e da nord-ovest. Questa configurazione protegge anche le spiagge vicine creando una condizione particolare: si costituisce una zona d'inversione, che tutela le aree, secondo la dimostrazione di modelli matematici sul moto ondoso. Le differenze che si riscontrano sono molto ridotte e a favore della stabilità delle spiagge e una minor dinamica litoranea.

Per quanto riguarda la manutenzione dell'opera, è stato domandato se sia stato previsto l'eventuale interrimento del canale d'accesso. E' stato fatto uno studio specifico in questo senso al variare del tempo, sempre in base al moto ondoso, che ha mostrato come i movimenti dei sedimenti alle quote previste sono pochi. Vi è una sintesi dei risultati in termini di stima dell'intervallo di manutenzione e dei volumi di dragaggio in funzione della variazione media della profondità del tratto terminale del canale di accesso (vedi slide 40 della presentazione allegata). Si mostra che dopo circa 50 anni vi è un volume di 268.000 m3 da dragare, che rappresenta una quantità modesta. Essa, moltiplicata per 10 €/m3, equivale a circa 70.000 € all'anno.

E' stata rivolta un'attenzione specifica all'analisi delle alternative, secondo diverse famiglie (vedi slide 41). Alcune di esse sono solo apparentemente più economiche, le prime due prevedono di conservare la medesima imboccatura portuale





attuale, che non consente l'ingresso di navi di dimensioni importanti. Nella terza opzione si garantisce l'accesso a tutte le navi che frequentano il Mediterraneo, oltre alla seconda imboccatura portuale per separare i traffici pericolosi.

## 2.2 CARATTERISTICHE ECONOMICHE

a cura della dott.ssa Simonetta Migliaccio, per Autorità portuale di Livorno

La dott.ssa Migliaccio descrive i due appalti di cui è composto il finanziamento del progetto della Piattaforma Europa: la finanza di progetto (o project financing) e l'investimento pubblico.

Il costo totale delle opere ammonta a 866 milioni di euro, di cui:

- **A. 326 milioni:** investimento del promoter (investimento privato), di cui 128 milioni per opere civili (infrastrutture, molo, ecc.).
- **B. 362 milioni:** finanziamento pubblico, per opere foranee a beneficio di tutto il porto e non solo per la Piattaforma Europa.
- **C. 178 milioni:** finanziamento pubblico destinato alla finanza di progetto.

Perciò la gara lanciata in questo periodo è per 504 milioni (326 + 178).

Si tratta, per A e C, di cifre che prima erano fornite interamente dal pubblico, che realizzava le opere foranee e le dighe. L'investitore privato pagava il canone di concessione e – al massimo – comprava gli strumenti di piazzale che servivano per operare, come le gru. Con la finanza di progetto si allungano i tempi di concessione, chiedendo all'investitore privato di mettere soldi maggiori alla sua operatività. Per questo la finanza di progetto aiuta la comunità, facendo risparmiare l'Autorità Portuale.

Il costo delle opere civili, sia foranee che il molo, ammonta a 668 milioni composti da B e 306 milioni per il terminal, d'origine pubblica da parte dell'Autorità portuale e privata del promoter. L'esborso pubblico totale è perciò di 540 milioni (B + C). L'investitore privato spende circa 200 milioni inoltre per gli strumenti necessari nel piazzale.

Tra i costi dell'iniziativa, i **540 milioni di fondo pubblico** sono costituiti come segue:

- **200 milioni da Regione Toscana**
- **50 milioni**, recentemente approvati, dalla **Presidenza del Consiglio dei Ministri**
- **290 milioni**, in autofinanziamento dell'**Autorità portuale**, la quale provvederà all'ammontare attraverso finanziamenti bancari o partecipando a gare dell'Unione Europea, in aggiunta alle risorse proprie.

E' possibile approfondire in questa occasione l'**analisi costi/benefici**, richiesta in occasione degli incontri precedenti di Dibattito Pubblico. Si valuta la bontà dell'investimento anche in relazione agli impatti sul territorio e le persone, considerando i costi dell'inquinamento ambientale nonché i benefici in termini di spostamento del traffico dalla strada al mare o alla ferrovia e in ambito di sviluppo territoriale e occupazionale. L'analisi in questione è stata svolta sui 50 anni, considerata la vita utile del progetto, sebbene la Piattaforma Europa possa essere destinata a una vita molto più lunga con la corretta manutenzione. Il valore attuale netto della Piattaforma ammonta a 2,5 miliardi di euro. Il tasso di rendimento dell'intero investimento, considerati i benefici sul territorio, si aggira sul 13-14%; in termini di costi il rapporto di beneficio è 2 a 1 (4,8 miliardi di beneficio), con un tasso di attualizzazione del 3%, normalmente applicato dall'Unione Europea.



Con la struttura a regime, dunque nella seconda fase della Piattaforma Europa con tutti i contenitori possibili, si stimano 1.300-1.400 posti di lavoro diretti, più circa 2.700-2.800 indiretti o indotti su territorio provinciale e regionale, ossia non direttamente collegati al porto o all'attività sulla Piattaforma Europa. L'indicatore per il calcolo dei posti di lavoro diretti e indiretti proviene da studi dell'IRPET (Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana) per cui, per 100 nuovi addetti in attività portuale e trasporti marittimi, si creano 206 addetti nel mondo dell'indotto. Nello stesso anno è stata svolta un'indagine da parte del Censis, nel rapporto sull'economia del mare in riferimento a tutta l'Italia: il risultato è stato simile, in quanto, per 100 nuovi addetti in porto, si producono 181 nuovi posti nell'indotto. Due gruppi di ricerca differenti sono arrivati a risultati simili.

Sono state poste domande anche sul concetto di *beneficio* e di *posto di lavoro*, dunque si cerca di comprendere il meccanismo. La creazione di circuiti positivi che smuovono tutta l'economia permette di localizzare nuove industrie: si tratta di fenomeni che sono stati studiati nelle aree retrostanti i porti. Il porto produce ricchezza e beneficio perché concentra insieme terminal magazzini, centri logistici e altre attività specializzate ed efficienti, le quali hanno forti domande di lavoro. Basti pensare che il terminal prevede una movimentazione di 1,5 milioni di contenitori.

Più di un partecipante agli incontri precedenti ha domandato cosa sarebbe accaduto se la Piattaforma Europa finisse per non essere realizzata. Sulla base dei traffici con la Piattaforma Europa, si prevede un'intensità di sviluppo importante, sulla base di navi sempre più grandi in mare. Un porto come Livorno rischia di essere marginalizzato dalle grandi compagnie internazionali, lavorando in un mondo sempre più di nicchia, se non si adegua.

### 3. MODALITÀ DEL DIBATTITO

a cura di Daniele Mirani, Simurg Consulenze e Servizi

#### 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.



In aggiunta agli incontri sopra elencati:

- 24 maggio: Workshop territoriale degli stakeholder, presso l'Interporto di Collesalvetti;
- 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, di cui la prima si è tenuta proprio prima del presente incontro, 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: è possibile salire al decimo 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: @dibattitoinport
- #dilatuasulporto
- Sito: [www.dibattitoinporto.it](http://www.dibattitoinporto.it), con FAQ;
- Quaderni degli stakeholder, sul sito;
- Per informazioni e domande: [info@dibattitoinporto.it](mailto:info@dibattitoinporto.it);
- Per inviare contributi foto: [media@dibattitoinporto.it](mailto:media@dibattitoinporto.it);
- Per contattare la responsabile del Dibattito Pubblico: [responsabile@dibattitoinporto.it](mailto:responsabile@dibattitoinporto.it);
- Linea diretta: 0586-249.599

### 3.3 LAVORO AI TAVOLI

Il lavoro ai tavoli proposto per il presente incontro prevede 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.

I tavoli tematici sono organizzati sulla base di tre temi possibili:

<b>A. SVILUPPO DEL TERRITORIO</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Infrastrutture per la mobilità</li><li>- Sviluppo economico e territoriale</li><li>- Occupazione</li><li>- Partecipazione</li></ul>	<b>B. ASPETTI TECNICI DI PROGETTO</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Caratteristiche tecniche degli interventi</li><li>- Tempi e costi di realizzazione</li><li>- Investimenti e project financing</li></ul>	<b>C. ASPETTI AMBIENTALI</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ambiente e paesaggio</li><li>- Patrimonio storico</li><li>- Rischio d'incidente rilevante</li></ul>
<b>QUESTIONI TRASVERSALI (per tutti i tavoli)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Governance e strategie</li><li>- Analisi di mercato e costi/benefici</li><li>- Rischio d'incompiuto</li></ul>		

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

1. Quali domande non hanno ancora trovato risposta? Quali aspetti meritano un **maggior approfondimento**, per l'ambito del tavolo?
2. Quali **proposte di miglioramento** possibile del progetto proporreste, nell'ambito discusso al tavolo ?
3. Elencare le priorità delle domande proposte da sottoporre nel presente incontro.

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

## 4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: SVILUPPO DEL TERRITORIO

### 4.1 TAVOLO 4

Il Tavolo 4 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

#### Questioni da approfondire

---

- più volte viene menzionata la rete ferroviaria, ma non ci sono riferimenti agli accordi presi con RFI e i tempi di realizzazione della messa in funzione della rete ferroviaria. E' stato previsto anche un rafforzamento del trasporto passeggeri, con la possibilità di un ampliamento della rete ferroviaria fino al Terminal Crociere?
- rispetto all'occupazione, come è stata progettata la formazione delle figure professionali necessarie e come eventualmente è possibile recuperare persone disoccupate che magari hanno già competenze in materia?

---

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. La domanda posta dal tavolo riguarda la rete ferroviaria. Poiché viene menzionato che il trasporto merci avverrà in tal modo, è stato già fatto un accordo con RFI secondo dei tempi di realizzazione della messa in opera dei collegamenti da fare? E' stata prevista, in vista dello sviluppo crocieristico, una rete ferroviaria passeggeri? La stazione è abbastanza distante, dunque c'è da parte del Comune o di altri enti l'idea di sviluppare il trasporto passeggeri in vista di un rafforzamento del turismo?
2. occupazione/rioccupazione.

### 4.2 TAVOLO 7

Il Tavolo 7 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

#### Questioni da approfondire

---

- collegamento di Area Vasta tra la viabilità (ordinaria e grande viabilità Fi-Pi-Li) e Calambrone/Tirrenia
- ponte mobile o tunnel, accennati ma non analizzati negli impatti e nella realizzabilità
- rischi della finanza di progetto su scarico sulle collettività di mutate situazioni finanziarie rispetto al pianificato
- approfondire i temi di area vasta: mobilità, infrastrutture stradali, posti barca, approdi
- non c'è ricambio generazionale nei circoli di pesca
- alcuni studi qualificati (prof. Enzo Pranzini) sono preoccupati per la possibilità di erosione a nord: se ne è tenuto conto?

---

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. Qual è l'impatto sulle infrastrutture viarie, per quanto riguarda il collegamento con la parte a nord dello Scolmatore? Viene affrontato in maniera vaga, in riferimento a tunnel o ponte mobile, soprattutto in relazione alla sovrapposizione dei flussi di veicoli pesanti aumentati con il traffico passeggeri.
2. Quale destino dei 2.000 posti barca da ricollocare al di fuori dell'area portuale? Sembra prevista un'ansa, nel bordo a nord, perciò non è chiaro perché non si possa localizzarli in tale sede.
3. A proposito del collegamento verso nord (Tirrenia e Calambrone), come cambierà la viabilità? Ci sono progetti di mobilità dolce, ad esempio sulla ciclopista tirrenica?

### 4.3 TAVOLO 10

Il Tavolo 10 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

#### Questioni da approfondire

- a fronte di un processo avviato di “nuovo porto”, come si sta attrezzando il territorio, in termini di servizi, infrastrutture, formazione lavorativa? attenzione a non creare aspettative non giustificate né supportate

#### Proposte di miglioramento

- uno studio sull’impatto economico e sociale sul territorio
- 

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. La domanda posta dal tavolo riguarda i numeri sul dato occupazionale illustrati nel corso della presentazione. Sono previste nuove occupazioni o si tiene conto già delle occupazioni esistenti? E’ stato studiato il tipo di professionalità necessarie a rispondere all’evoluzione in termini di gestione del nuovo terminal? Come si sta attrezzando la città per rispondere a questi nuovi elementi, tenendo conto che Livorno ad oggi è in estrema sofferenza sul piano occupazionale? Dare delle prospettivi è importante con indirizzi per fare eventuale formazione.

### 4.4 TAVOLO 13

Il Tavolo 13 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

#### Questioni da approfondire

- circa l’accesso moderno al porto passeggeri, quali soluzioni sono previste rispetto alla grave carenza già segnalata e che rende pressoché impossibile un’accessibilità degna di oggi e del futuro?
- 

### 4.5 TAVOLO 16

Il Tavolo 16 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

#### Questioni da approfondire

- l’analisi e progettazione delle infrastrutture da adeguare e potenziare (su ferro, su gomma ed aeroportuali)
- l’analisi, la valutazione, sotto il profilo delle funzioni urbanistiche (logistica, produttiva, ricettiva, direzionale, commerciale e servizi) in termini di dimensionamento, localizzazione e cronoprogramma
- l’analisi, valutazione e progettazione del sistema delle interrelazioni, il nuovo sistema economico livornese con gli altri sistemi economici dell’area vasta

#### Proposte di miglioramento

- si ritiene necessario l’istituzione di una cabina di regia, di coordinamento e di monitoraggio fra tutti i soggetti istituzionali ed organismi rappresentativi del territorio, riferito all’area vasta, ricercando elementi di sinergia e di sviluppo fra le peculiarità ed eccellenze dei singoli territori, questo con la finalità di offrire agli investitori le migliori condizioni per l’insediamento
- 

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. In relazione ai grandi investimenti di Piattaforma Europa, il tavolo richiede un’analisi e una progettazione del potenziamento infrastrutture su ferro, su gomma e aeroportuali.



2. E' stato svolto un approfondimento delle funzioni urbanistiche, sulla logistica, la produzione, l'area recettiva, direzionale, commerciale e servizi, in termini di dimensionamento futuro, localizzazione e cronoprogramma? Ad esempio, nel Comune di Collesalveti si sta lavorando al piano strutturale, che non ha potuto essere fatto su scala d'area vasta. Il dimensionamento da prevedere in relazione allo sviluppo di opere di tale importanza ricade anche sulla pianificazione di altri Comuni.
3. E' stata considerata la progettazione di un sistema di interrelazioni con il nuovo sistema economico e gli altri sistemi economici della toscana (come Grosseto, Lucca, Firenze)? Ricaduta intercomunale del progetto.
4. Creare un coordinamento.

## 5. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: ASPETTI TECNICI DI PROGETTO

### 5.1 TAVOLO 2

Il Tavolo 2 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

#### Questioni da approfondire

---

- definizione della posizione strategica di Livorno nel Mediterraneo
  - perché si considera trainante il settore container rispetto ad altri traffici portuali già presenti
  - perché considerare concorrenti i porti di Genova, La Spezia
  - origine della stima di 1.500.000 container
  - con quali compagnie armatoriali e terminasti hanno verificato le esigenze di mercato
- 

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. Il tavolo esprime una perplessità sui requisiti di base del progetto. E' stato espresso durante le presentazioni che Livorno è una città strategica nel Mediterraneo, ma i componenti del tavolo faticano a capire la differenza tra Livorno, Genova, Carrara e La Spezia. Perché inoltre parlare di porti concorrenti, piuttosto che d'integrazione di rete nazionale di porti? Con i mezzi di trasporto attuali, si dovrebbe forse considerare un sistema unico portuale, piuttosto che utilizzare un approccio vecchio. Dal 1984 si parla di Darsena Europa e ora di Piattaforma Europa: il dubbio è che lo studio e lo scenario previsto siano datati, perché le condizioni di trasporto di contenitori del 2005 non sono sicuramente quelle che vedono i trasportatori negli ultimi 3 anni.

### 5.2 TAVOLO 5

Il Tavolo 5 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

#### Questioni da approfondire

---

- l'area deposito temporanea viene sigillata o no?  
vedere nuovi regolamenti del Ministero dell'Ambiente
  - perché non dragare l'ingresso già a 20 m
  - si può anticipare al massimo la solidificazione delle vasche di colmata?
  - i tempi di realizzazione sono 5 o 4 anni? Questa precisione sembra ottimistica (nel DEF per importi maggiori di 100 milioni si prevedono 14 anni)
  - quando partiva la seconda fase (che è molto meno onerosa)
  - il DEF prevede interventi per eliminare i colli di bottiglia metropolitani (Firenze) e il potenziamento delle linee Li-Fi-Roma-Napoli: come si intende procedere, con gabarit adeguati
  - come si intende potenziare l'ICT portuale (oltre AIDA, TPCS, pre-clearing, fast corridor), proposta DARIO N.D.2.0
  - quali sono i flussi previsti minimi per l'investitore previsto
  - il moltiplicatore utilizzato sembra eccessivo (2,1) ove sembra sia 1,8
- 

#### Proposte di miglioramento

- potenziare la logistica con l'espansione del retroporto, quale ruolo dell'A.P.
- politiche di coordinamento tra le regioni centrali e gli interporti di Gorfienti, Bologna, Padova, Verona
- adeguamento delle sagome per trasporto su ferrovie





I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. Quali flussi di break-even sono previsti per l'investitore privato? Sono 328 i milioni da investire secondo il bando, secondo un flusso di contenitori previsto dagli studi economici. Qual è il flusso di pareggio minimo che possa rendere appetibile questo bando?
2. ruolo tecnico/politico a livello MIT per definire le scelte prioritarie
3. solidificazione, fanghi di risulta oltre vasche di colmata, come vengono gestiti (reimmissione in mare-velo)

## 5.3 TAVOLO 8

Il Tavolo 8 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

### Questioni da approfondire

---

- quali sono i rischi potenziali in ordine al reperimento delle fonti di finanziamento? in particolare, quali soluzioni alternative possono prospettarsi, nel caso in cui non si candidi per il project financing alcun soggetto o alcun soggetto adeguato?
  - come potrebbero impattare, sulle previsioni di fabbisogno economico-finanziario, le evoluzioni normative in merito al trattamento dei materiali di dragaggio? l'eventuale necessità di trattare maggiori volumi? l'eventuale esigenza di raggiungere in futuro maggiori profondità di accosto?
  - qual è il soggetto che gestirà le operazioni ferroviarie?
- 

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. Quali soluzioni alternative possono prospettarsi, nel caso in cui non si candidi per il project financing alcun soggetto o alcun soggetto adeguato?

## 6. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: ASPETTI AMBIENTALI

### 6.1 TAVOLO 3

Il Tavolo 3 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Questioni da approfondire	Proposte di miglioramento
<ul style="list-style-type: none"> <li>- è stato spiegato che le correnti prodotte dal moto ondoso non creano particolari problemi; sarebbe però opportuno sapere l'impatto deviante (eventuale) della corrente di circolazione generale del Mediterraneo, quella cioè dell'acqua che entra da Gibilterra, costeggia tutti gli stati rivieraschi e ritorna quindi in Atlantico fuoriuscendo da Gibilterra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- effettuare lo studio di cui sopra [impatto deviante della corrente di circolazione del Mediterraneo, ndr] prima di realizzare le nuove dighe foranee</li> <li>- verificare se eventuali deviazioni della corrente generale delle acque litoranee possono influire sull'afflusso e deflusso delle acque dei fossi</li> </ul>

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. E' stata verificata l'eventuale deviazione della corrente generale delle acque litoranee e del Mediterraneo, che costeggiano gli stati rivieraschi? Le deviazioni di queste correnti possono compromettere l'equilibrio ambientale, dunque bisognerebbe verificare se le variazioni muterebbero anche la situazione delle acque dei fossi.

### 6.2 TAVOLO 6

Il Tavolo 6 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Questioni da approfondire	Proposte di miglioramento
<ul style="list-style-type: none"> <li>- modellistica legata alle correnti e al moto ondoso (4)</li> <li>- impatti su ambienti protetti e di pregio: posidonie e coralligeno (Calafuria) (1)</li> <li>- modellistica sugli impatti della qualità dell'aria (3)</li> <li>- quali sono le strategie energetiche rivolte alle energie rinnovabili?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- si parla di compensazioni economiche, ma si può pensare di mettere dei pannelli fotovoltaici sulle centinaia di capannoni e si continua a parlare sempre di piattaforma petroli? (2)</li> <li>- studi integrativi sugli impatti ambientali, coinvolgendo altri enti, quali CNR, ISPRA, ARPAT (1,2,3,4)</li> <li>- costruire i rendering di come varierà l'immagine della costa, come si vedrà da Montenegro e da Marina di Pisa</li> </ul>

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. Sono previsti degli studi su impatti su ambienti protetti e di pregio, come il posidonieto e il coralligeno?
2. Pannelli fotovoltaici.
3. E' prevista una modellistica sugli impatti della qualità dell'aria?
4. Il tavolo richiede un approfondimento sulla modellistica legata alle correnti, in particolare se sono previsti degli studi integrativi.

Trasversalmente, il tavolo chiede se sono previsti degli studi integrativi che coinvolgano altri enti, come il CNR, l'ISPRA e l'ARPAT.

## 6.3 TAVOLO 9

Il Tavolo 9 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Questioni da approfondire	Proposte di miglioramento
<ul style="list-style-type: none"> <li>- necessari approfondimenti su impatto dell'opera sulla qualità dell'aria, sia in relazione alle emissioni dei nuovi e maggiori traffici portuali, sia in relazione alle modifiche della viabilità cittadina e del retroterra connessa all'opera (2)</li> <li>- se il bilancio dragaggi non chiude in pari, non sono chiare le modalità di gestione e approvvigionamento e realizzazione della macchina in blu (4)</li> <li>- dubbi su impatto paesaggistico per chi guarda dal litorale pisano</li> <li>- impatti su Santuario dei Cetacei e biocenosi marine ci sembrano da approfondire, anche se ritenuti già significativi (aumento del traffico, rumore, contaminazione acque) e AMP secche della Meloria (3)</li> <li>- non è chiara la politica energetica del porto, si parla del raggiungimento di un'autonomia energetica ma non si spiega come. Elettrificazione delle banchine, che è prevista, ma importante considerare la reale disponibilità di navi attrezzate, cosa si prevede per il futuro? arriveranno?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- definizione di una strategia energetica del porto in relazione alle rinnovabili (1)</li> <li>- impiegare tutte le forze per una politica di governance locale, vedi delocalizzazione dell'impianto del Rivellino e costruzione del depuratore per realtà industriali del porto</li> </ul>

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. E' richiesto un approfondimento della strategia energetica del porto, soprattutto in relazione alle fonti rinnovabili. Si parla di autonomia energetica, ma non si comprende in termini numerici quali sono i fabbisogni e le produzioni.
2. qualità aria
3. Santuario dei cetacei
4. Dragaggi

## 6.4 TAVOLO 12

Il Tavolo 12 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Questioni da approfondire	Proposte di miglioramento
<ul style="list-style-type: none"> <li>- quali connessioni urbanistiche sono previste fra la città e il porto nel nuovo piano regolatore?</li> <li>- sono previste interazioni culturali con il territorio?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- si potrebbe investire creando una struttura che si occupa di iniziative culturali contemporanee, sensibilizzando gli investitori privati sul rapporto impresa-cultura e sull'importanza della restituzione di valore al territorio dove si produce utile</li> </ul>

## 6.5 TAVOLO 13

Il Tavolo 13 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

### Questioni da approfondire

---

- sono stati effettuati “studi oceanografici” per valutare gli impatti di qualche tipo, allo scopo di rappresentare le variazioni della circolazione? è possibile averne una descrizione sia della modalità che dei tempi dei risultati?
- 

## 6.6 TAVOLO 15

Il Tavolo 15 ha sollevato le seguenti osservazioni:

---

### Questioni da approfondire

---

- visti i numeri per la Piattaforma Europa e per l’indotto, quali sono le strategie per la formazione: istruzione di figure professionali e creazione della sentita partecipazione (1)
- qual è il parere dei “vicini di casa”? l’ente parco regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli (2)

---

### Proposte di miglioramento

---

- fare luce sullo studio storico dell’area interessata dalla Piattaforma Europa nel periodo precedente allo sviluppo mediceo: l’area del porto pisano e le sue torri, cosa ne resta oggi? (3)
- 

I componenti del tavolo, chiamati a prioritizzare gli elementi discussi, hanno espresso i seguenti punti:

1. Visti i numeri occupazionali per la Piattaforma Europa e per l’indotto, quali sono le strategie per la formazione? Di quale carattere sarà la formazione delle nuove figure professionali, al fine di creare una sentita partecipazione delle persone al progetto?
2. Qual è il parere dei “vicini di casa”, ossia dell’Ente Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, che in questo incontro non è nella platea?
3. Tra le proposte di miglioramento, si richiede di far luce sullo studio storico dell’area interessata dalla Piattaforma Europa del periodo antecedente allo sviluppo mediceo, ovvero l’area del porto pisano e delle sue torri: cosa ne resta oggi?



## 7. DIFFICOLTÀ RILEVATE NELL'INCONTRO

Alcuni tavoli hanno rilevato e annotato sulle schede collettive le seguenti osservazioni in merito alle difficoltà riscontrate nel corso dell'incontro qui descritto.

- proposta di miglioramento sulla gestione degli incontri, perché non conosciamo in dettaglio tutto il progetto. La gestione dei tavoli per tematica, dovrebbero esserci dei report di massimo 2 pagine, magari per ogni tema/tavolo dare solo domande o report specifici al tema. Di modo che ci si possa concentrare e pensare in modo più mirato in un tempo così ristretto.
- tempo troppo limitato per poter consultare i documenti a cui quasi tutte le FAQ rimandano (es. rapporto ambientale).

In occasione della relazione finale, i suddetti elementi saranno considerati, insieme ai questionari distribuiti in occasione degli incontri, per valutare lo svolgimento del Dibattito Pubblico, la comprensione degli strumenti e il coinvolgimento del pubblico.

## 8. RISPOSTE E CONCLUSIONI DELL'INCONTRO

**Claudio Vanni** prende la parola per rispondere alle sollecitazioni ricevute in ambito ambientale. Il laboratorio tematico #3 del 25 maggio sarà l'occasione di approfondire maggiormente entrando nel merito degli impatti ambientali, qualora gli approfondimenti del presente incontro non fossero sufficienti.

### STRATEGIA ENERGETICA DEL PORTO

Il **dott. Vanni** illustra che, in allegato al PRP, si trova uno studio sul fabbisogno energetico del porto che permette di definire il quantitativo, che si aggira attorno ai 50 MW, quantità consistente. La possibilità di sviluppare le fonti alternative è prevista, ma una quantità di tali dimensioni non è possibile che sia prodotta in fonti alternative all'interno del porto. Con la Regione, è in corso la riflessione di sviluppo dell'eolico, che dovrà essere valutato da ogni punto di vista. L'investimento di circa 30 milioni nell'eolico produce una risposta di circa 8-9 MW, in termini di ritorno. Pochi mesi fa, presso la calata Sgarallino, è stata inaugurato un impianto per la fornitura d'energia elettrica per le navi. In occasione dell'inaugurazione, è stata fatta arrivare una nave militare predisposta ad avere l'attacco per la fornitura d'energia elettrica, poiché sono ancora poche le navi attrezzate in tal senso. Questo impianto, costato circa 2,5 milioni di euro, è di circa 8 MW, soltanto per una banchina. L'Authority ha pensato di realizzarne altre quattro per le grandi navi, sebbene qui non si recheranno le maggiori navi da crociera, alle quali si devono fornire circa 10 MW. Per tenere spenti i motori in porto evitando le emissioni in atmosfera, si adottano queste strategie. Non è certo che sia conveniente per le navi attrezzarsi in tal modo per il rifornimento energetico, anche perché si sta diffondendo l'alimentazione a GNL (gas naturale liquefatto). Per questa energia, si sta provvedendo alla predisposizione di rifornimento nel porto di Livorno, perché anche in altri porti risulta un rifornimento che dovrebbe sostituire l'attuale *bunker oil*, secondo le normative europee che obbligano l'abbattimento dell'alto tenore di zolfo. Questa prospettiva potrebbe scoraggiare gli armatori ad attrezzare le navi per il rifornimento dell'energia elettrica a banchina. Gli scenari non risultano ancora chiari in termini di sviluppo energetico sostenibile. Da notare inoltre che sono stati sottratti gli incentivi alla produzione di fonti rinnovabili, sebbene l'autoproduzione potrà essere fatta. Gli investimenti in termini di fotovoltaico presso i capannoni devono essere fatti dagli operatori, che l'Autorità portuale sprona in tal senso con abbattimenti del costo del canone demaniale.

### MODELLISTICA E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Il **dott. Vanni** spiega che l'Autorità portuale sta lavorando sulla modellistica per il monitoraggio ambientale, sulla base di una prescrizione data in sede di VAS sul piano regolatore portuale. Prima che l'operatore privato sviluppi il progetto della Piattaforma Europa, si dovrà fornire al soggetto che realizzerà la valutazione d'impatto ambientale (VIA) il modello relativo alla qualità dell'aria che si produrrà, come avverrà anche per il rumore. La modellistica per le correnti e la linea di costa è già esistente e viene usata dai tecnici dell'Autorità portuale per valutare gli effetti.

**L'ing. Tartaglini** aggiunge che le uniche correnti che hanno effetti sulla costa sono dovute al moto ondoso, perciò gli studi sono stati svolti secondo modelli fisici e matematici per verificare la stabilità delle spiagge. Se la risultante del moto ondoso ruota, ruota anche la spiaggia, perciò questi sono gli effetti necessari da approfondire.

Per ciò che riguarda il deflusso dei fossi, l'influenza è determinata dai livelli del mare e dalla sua quota. Non intervenendo sulle foci, non si interviene sul deflusso.



**Un partecipante**, in merito alla questione oceanografica, osserva che la costruzione di un'opera così imponente potrebbe modificare lo scambio naturale di sedimento attualmente dotato di un suo proprio equilibrio. Perciò egli domanda quali studi sono stati effettuati dal punto di vista oceanografico e per quanto tempo.

**L'ing. Tartaglini** risponde che, partendo dalla generazione del moto ondoso, si sono analizzati molti dati che hanno costituito un'elaborazione statistica. Sulla base dello studio d'idraulica marittima, sono stati ricostruiti il regime dei flussi d'energia associati al moto ondoso e realizzata una verifica preliminare degli impatti sulle spiagge.

## OCCUPAZIONE

**Claudio Vanni** evidenzia che la modalità di attrezzarsi per far fronte alla nuova domanda (e offerta), che produrrà la presenza della Piattaforma Europa, sarà un argomento prioritario da trattare con l'operatore privato che si occuperà di gestire anche la formazione in questo campo. L'Autorità svolge la programmazione, fornendo la formazione per proporre nuove figure e aggiornare quelle esistenti. La ricaduta occupazionale è al lordo degli attuali dipendenti del terminal contenitori: dopo la realizzazione del terminal, il soggetto attuatore e gli altri operatori si occuperanno di riassorbire il personale, altrimenti ci saranno politiche di riconversione professionale o di spostamento nel nuovo terminal. Con le cifre a disposizione al momento, si tratta di un raddoppio: attualmente vi sono circa 600-700 occupati nel terminal TDT (terminal Darsena Toscana).

**Simonetta Migliaccio** osserva che il calcolo sulle formazioni delle nuove professionalità spetta all'operatore. Naturalmente vi sarà bisogno di addetti alle gru ed altro, ma non è possibile spingersi nel dettaglio.

**Il dott. Vanni** spiega che, considerato il tempo necessario alla realizzazione della Piattaforma, i disoccupati di oggi non possono aspettare la realizzazione dell'opera per trovare uno sbocco occupazionale. C'è un accordo di programma sull'area di crisi complessa dell'area livornese, in cui si stanno mettendo a punto degli strumenti per dare una risposta. Queste politiche possono contribuire all'attuale disoccupazione.

## CONFINE CON PARCO MIGLIARINO SAN ROSSORE MASSACIUCCOLI

Fin dall'inizio, come illustra **Claudio Vanni**, l'Autorità portuale ha movimentato tutti gli enti competenti in questioni ambientali, tra cui l'Ente Parco, che per il momento non si è mai espresso. E' stata realizzata la valutazione d'incidenza nell'ambito della VAS, perché a confine con il parco di Migliarino San Rossore, ma il parere dell'Ente Parco non è mai stato ricevuto. Nella fase di valutazione d'impatto ambientale, Claudio Vanni si augura che l'Autorità portuale possa avere anche il parere dell'Ente Parco. Si lavorerà con quest'ultimo prima dello sviluppo dello studio d'impatto ambientale, per fornire il quadro conoscitivo sulle praterie di posidonie e sulle comunità bentoniche nell'areale interessato dalla Piattaforma Europa.

## AMBITO STORICO-CULTURALE

**Il dott. Vanni** spiega che, alle spalle del futuro terminal della Piattaforma Europa, si trova la Torre del Marzocco, una delle due torri catenarie che chiudevano l'ingresso del porto pisano. In accordo con la Soprintendenza, è stato previsto un progetto per riportare l'acquaticità attorno alla Torre e renderla visitabile. Non sarà accessibile da terra, perché significherebbe accedere a un terminal operativo, perciò si sta lavorando a creare le condizioni per renderla visitabile via mare. Attorno alla Torre vi sarà uno specchio d'acqua che sarà raggiunto dalle imbarcazioni. E' previsto inoltre il restauro e la valorizzazione della Torre, che attualmente ha un accesso pericoloso e stretto.

## SVILUPPO STRATEGICO DEL PORTO



Nel corso della presentazione, **l'ing. Tartaglini** ha fatto riferimento al progetto del 1984 non solo perché lo sviluppo del traffico di contenitori era importante allora, ancor più di oggi – tanto che l'intero porto era allora previsto per contenitori. Il riferimento aveva l'obiettivo di far capire che l'idea di sviluppo del progetto della Piattaforma Europa non è un "brevetto" dei consulenti attuali dell'Autorità portuale. Gli studi poi sono iniziati nel 2004 per essere aggiornati e terminare nel 2015, dunque lo studio ha abbracciato un tempo lungo osservando i traffici e integrando i contenitori con le Autostrade del Mare e l'opera del terminal petrolifero.

Livorno risulta strategica a livello nazionale non per la sua posizione sul mare, ma per il suo retroterra, che ne distingue il porto da quelli di Genova e La Spezia, che hanno dietro le montagne. Livorno ha la pianura, che favorisce una minore distanza della città dal Brennero rispetto a Genova.

**La dott.ssa Migliaccio** spiega che l'Autorità portuale ha svolto incontri con gli operatori e i più grandi terminalisti per illustrare il progetto. Ad esempio, a Londra il progetto è stato illustrato a DP World, uno dei più grandi proprietari di terminal al mondo. Il progetto è stato reso il più possibile pubblico ai possibili interessati, con feedback positivi. Sarà con la loro partecipazione alla gara che sarà garantito il loro interesse.

## COLLEGAMENTI

**Claudio Vanni** spiega che l'Autorità portuale sottoscriverà un accordo con la Regione Toscana, i Comuni della costa e le Autorità portuali per la realizzazione della ciclopista tirrenica, che passerà anche nei dintorni del porto collegando direttamente la Stazione Marittima.

**Una partecipante** sottolinea che, oltre al tipo di territorio retrostante, bisogna tenere in considerazione gli strumenti a disposizione. Sebbene Genova abbia le montagne, è più attrezzata dal punto di vista ferroviario e degli interporti. Se sono necessari anni per realizzare una porzione della Piattaforma Europa, mentre bisogna intanto adeguare le opere ferroviarie e a molte altre cose, in altri contesti tali elementi sono già attivi. Sfugge la ragione per cui Livorno debba posizionarsi in modo strategico.

**Marco Tartaglini** spiega che sono state effettuate delle verifiche su strade e ferrovie esistenti, che già nello stato attuale sono compatibili per i traffici. Le infrastrutture sono solo apparentemente insufficienti. Claudio Vanni aggiunge che, entro la fine dell'anno, sarà operativo il collegamento ferroviario della Darsena Toscana con la linea tirrenica, che a Pisa già prosegue verso Firenze. Questo permette di utilizzare la vecchia linea ferroviaria per andare verso nord e renderà il porto di Livorno quello maggiormente attrezzato per il trasporto ferroviario. A Genova, c'è un gran bisogno del terzo valico perché vi sono problematiche significative.

**L'ing. Cantoni** osserva che i collegamenti verso nord oltre lo Scolmatore e il canale dei Navicelli, dunque la fascia costiera, non saranno interessati dal traffico portuale. Questo si dirige infatti verso l'interno, ossia verso est, perciò non interessa la fascia costiera, dove la mobilità è soprattutto legata alla città e al turismo.

Per quanto concerne il traffico urbano, a Livorno la ferrovia è lontana dal centro, come è stato sottolineato. La piattaforma logistica è fuori dall'area urbana di Livorno, perciò non vi è una relazione con la mobilità urbana. Il PRP ha sfiorato le conseguenze sui movimenti nell'area urbana, perché gli sbarchi affacciano ancora sul lato urbano. Il trasferimento di attività sulla Piattaforma Europa sgraverà il traffico delle attuali aree industriali portuali, mentre la ferrovia non servirà l'ambito urbano. I vecchi scali sono stati dismessi nel tempo e anche Calambrone, che è stato da sempre il fulcro per il servizio ferroviario delle merci nella composizione e scomposizione dei treni, perderà il suo ruolo con le operazioni che sta realizzando RFI, diventando uno scalo di puro transito. Gli scali urbani, a parte Livorno Centrale, perderanno sempre più importanza. La mobilità deve essere considerata con il Comune in base alla pianificazione più adeguata.





Affrontando il tema dell'interporto di Guasticce, frazione del Comune di Collesalveti, si pone il quesito del ruolo di tale struttura e quali relazioni devono intercorrere tra esso e il porto. Il progetto privilegia il collegamento tra porto e interporto, predisponendo un collegamento ferroviario diretto che oggi è interrotto da Calambrone. Le autorità locali hanno voluto molto questo collegamento, in un progetto preliminare finanziato dalla Comunità Europea ed eseguito dall'Autorità portuale. Ultimamente c'è stato il progetto definitivo, finanziato dalla Regione Toscana. Si tratta di un'opera incanalata in una procedura di realizzazione di cui ci si augura il buon esito. In regime di raccordo, si potrà trasferire per via ferroviaria dal porto (Darsena Toscana e Piattaforma Europa) le merci all'interporto e viceversa. L'infrastruttura da sola non è sufficiente, perché le merci viaggeranno in caso di convenienza economica, con un'attività che giustifichi il viaggio di pochi chilometri con rotture di carico. Ciò può portare delle diseconomie, perciò, in caso di attività economiche da effettuare su merci in arrivo o partenza via mare (come le macchine dall'estremo oriente), le infrastrutture avranno una ricaduta efficace.

Nel suo rapporto con l'entroterra, la Piattaforma Europa a regime movimenterà un milione e mezzo di TEU (container di 20 piedi), contro un terzo di questo volume gestito oggi dalla Darsena Toscana. Si tratterà di trasferimenti che saranno dell'ordine di centinaia di chilometri, senza trascurare che la Toscana è un'area di elevata industrializzazione, dunque di origine e destinazione delle merci. In termini di itinerari e compatibilità con le strutture esistenti e future, nell'ambito del progetto si è dato spazio a una verifica: si è cercato di trasformare i volumi previsti "lato mare" in volumi di veicoli o treni "lato terra". Ciò è stato fatto con un'ipotesi di ripartizione modale che favorisce la ferrovia – come storicamente ha fatto Livorno, sebbene di recente se ne ravvisi un calo. RFI ha seguito la redazione di questo progetto dal punto di vista strutturale e di servizio futuro. Per i container, a regime si arriverà al 30% via ferrovia e al 70% ancora via strada. Secondo tale scenario, si è ragionato sulla tipologia dei veicoli e la lunghezza, secondo le direttive europee che impongono di fare convogli piuttosto lunghi e poco numerosi attraverso l'uso delle tracce ferroviarie. A seguito di simulazioni e calcoli sottoposti a RFI, i risultati sono compatibili con le opere in fase di realizzazione, come l'elettrificazione del raccordo tra Darsena Toscana e linea tirrenica. Sono state perciò considerate opere a breve raggio e anche medio: il nodo di Pisa è stato potenziato dal punto di vista impiantistico, fino a diventare il più importante nella costa tirrenica per le ferrovie dello stato. Sono stati verificati anche il lungo raggio, verso Firenze, per ovviare alla scarsa capacità della linea tirrenica, e da lì con la linea ad alta velocità.

In relazione alla rete autostradale, è stata considerata la Fi-Pi-Li, rete che collega altre autostrade in modo piuttosto strutturato. In quest'area, con una politica passata d'infrastrutturazione abbastanza efficiente, vi sono infrastrutture capaci e atte allo scopo. Il problema si verifica nell'innesto della Piattaforma Europa, dove oggi si trova il canale dei Navicelli, che rallenta con un ponte levatoio e produce un restringimento di carreggiata con limitazione di velocità. Gli esperti si sono posti la domanda se tale struttura esistente possa essere in grado di creare il collegamento con la Piattaforma Europa, sebbene nel PRP il canale dei Navicelli dovrebbe essere tombato e dunque il ponte non sarebbe più necessario. Il breve tratto di restringimento di 200-300 metri non costituisce vincolo all'efficiente movimentazione dei veicoli per la Piattaforma Europa a regime. E' poi nella Piattaforma che sarà possibile apprestare varchi, corsie, svincoli, ecc.

**Un partecipante** esprime la sua perplessità in riferimento all'analisi dell'ing. Cantoni. Con 5.000 veicoli pesanti al giorno, egli ritiene che si tratti di una situazione limite in termini di sicurezza. Non si tratta solo di un traffico passeggeri che scavalca lo Scolmatore, peraltro stagionale. Il partecipante chiede se sono state valutate le interferenze di una triplicazione del traffico pesante su un'infrastruttura che non muta in portata e capacità, sovrapponendo un traffico su 700 metri della stessa infrastruttura. Inoltre, sebbene non spetti all'Autorità portuale risolvere il problema del collegamento dello Scolmatore a nord, si tratta di un problema d'area vasta che è necessario considerare. Risulta preoccupante che il parco di Migliarino San Rossore, pur coinvolto, non abbia raccolto l'invito.



**Claudio Vanni** spiega che questo campo non è di competenza dell'Autorità portuale. Con il Comune, che ha in corso di elaborazione il nuovo piano strutturale, egli manifesta la speranza che si possa aprire un tavolo su tali tematiche, a seguito di sollecitazioni e insistenze. L'operatività della Piattaforma Europa si manifesterà in qualche anno, così come problematiche di questo genere. C'è del tempo, prima di allora, per creare la viabilità di cintura del porto, ad esempio con un collegamento tra il porto e Tirrenia (che già oggi vede dei problemi), ma si tratta di scelte che non dipendono dall'Autorità. Il tavolo condiviso con il Comune è necessario anche in prospettiva di realizzare i giusti investimenti. Una delle problematiche, risalente a oltre 10 anni prima, è legata alla sicurezza: su via Leonardo da Vinci c'è una sovrapposizione di traffici urbani e pericolosi provenienti dai depositi costieri. Il piano sulla diminuzione d'incidente rilevate risale all'anno 2000 ed è stato realizzato solo in parte. L'Autorità portuale continua a sollecitare il Comune portando avanti la programmazione di propria competenza, come l'accesso unico al porto nella parte nord. Questo semplificherebbe molto la condizione dei flussi di traffico tra quelli portuali in uscita e in entrata solo dalla superstrada (Fi-Pi-Li), separando i traffici urbani nord-sud da quelli portuali. Anche il Comune di Pisa dovrebbe prestare più attenzione allo sviluppo del porto, oltre che quello turistico, poiché non è secondario per lo sviluppo del litorale.

Inoltre, per ciò che riguarda la creazione di un collegamento ferroviario legato al traffico crocieristico verso Pisa e Firenze, è da determinare quale operatore si occuperà di tale attività. Trenitalia non investirà su questo genere di attività, considerato che il collegamento ferroviario tra Civitavecchia e Roma per i crocieristi è durato poco tempo, seppur Civitavecchia ospiti più flusso di crociere. Alcuni soggetti interessati hanno contattato l'Autorità portuale, ma per il momento non ci sono operazioni in tal senso.

**Un partecipante** riprende l'osservazione dei consulenti dell'Autorità portuale che segnalano un milione e mezzo di TEU a regime e investimenti di finanzia di progetto in relazione ad esso. Egli si domanda, nel caso in cui l'investitore non ritenesse tale cifra, quale sia il margine in break-even dell'operatore privato. Nel piano infrastrutturale si hanno delle conseguenze, perché si è considerato l'ultimo miglio, ma non gli altri nodi, come Prato, Firenze, Bologna. Il partecipante si chiede se gli attuali limiti di trasporto merci viari sono stati considerati in raccordo, considerato che il 30% del trasporto avverrà su ferrovie. Inoltre si domanda se l'elemento dello scavalco è previsto per treni da 750 metri, come quelli di cui si parla a Genova che sono i più competitivi al momento. La linea Pisa-Firenze sembra essere già pronta a ricevere tale flusso maggiorato, come illustra l'ing. Cantoni. Ma il traffico passeggeri passerà lì, mentre Interporto-Pontedera-Lucca funge da collegamento e si vuole approfondire tale asse.

**Claudio Vanni risponde** che lo studio sulle linee ferroviarie è stato fatto d'intesa con RFI. Per quanto riguarda il piano economico e finanziario realizzato dall'Autorità portuale sarà poi definito dall'operatore promotore, che farà il proprio piano sulla base delle rispettive strategie industriali, stabilendo il break-even e gli obiettivi. Lo studio di Ocean Shipping, che si basa su traffici marittimi del Mediterraneo con dati realistici fondati specifici su Livorno, troverà la miglior conferma nella gara. Aspettando un mese e mezzo, qualora vi fossero candidati, si otterrà la conferma che le stime dell'Autorità portuale sono state corrette.

**Sophie Guillain e Claudio Vanni** ringraziano ancora i presenti in sala e i rappresentanti di Comune di Livorno e Provincia di Livorno. Sophie Guillain ricorda il secondo laboratorio tematico, che si occuperà di affrontare specificamente il piano della Stazione Marittima. Gli incontri a seguire sono perciò:

- 23 maggio: Laboratorio tematico #2, *Verso il piano per la Stazione Marittima*
- 24 maggio: Workshop territoriale degli stakeholder presso l'Interporto "Amerigo Vespucci" di Collesalvetti
- 25 maggio: Laboratorio tematico #3, *Gli impatti dei progetti*
- 14 giugno: Incontro di restituzione.