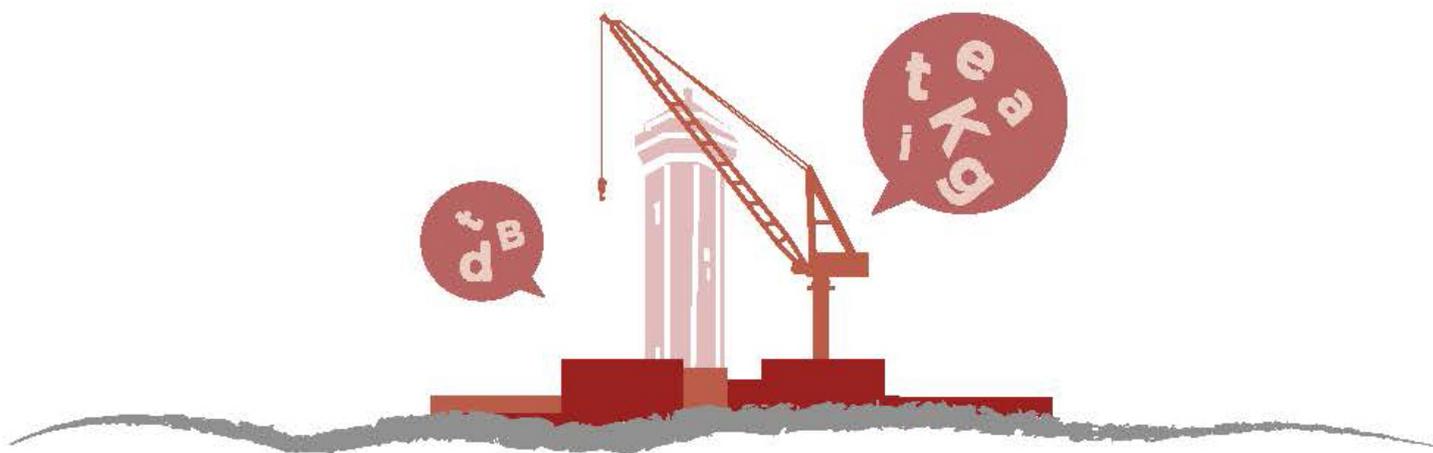




LABORATORIO TEMATICO #2 VERSO IL PIANO DI STAZIONE MARITTIMA VERBALE DEL DP #4

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico



Laboratorio tematico #2, *Verso il piano di Stazione Marittima*

Terminal Crociere, 23 maggio 2016, 19.00-22.00





1. INTRODUZIONI AL LABORATORIO TEMATICO #2	3
1.1 Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico	3
1.2 Massimo Provinciali, segretario generale dell’Autorità portuale di Livorno	3
2. PRESENTAZIONE DEL PIANO DI STAZIONE MARITTIMA	5
2.1 Caratteristiche del Piano	5
2.2 Il punto di vista del Comune di Livorno	7
3. MODALITÀ DEL DIBATTITO	10
3.1 Calendario del Dibattito Pubblico	10
3.2 Strumenti di comunicazione	11
3.3 Lavoro ai tavoli	11
4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI	12
4.1 TAVOLO 1	12
4.2 TAVOLO 2	12
4.3 TAVOLO 3	13
4.4 TAVOLO 4	13
4.5 TAVOLO 5	14
4.6 TAVOLO 6	14
4.7 TAVOLO 7	15
4.8 TAVOLO 8	15
5. RISPOSTE DELLA TRIBUNA	16
6. CONCLUSIONI DELL’INCONTRO	18

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



1. INTRODUZIONI AL LABORATORIO TEMATICO #2

1.1 SOPHIE GUILLAIN, RESPONSABILE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico (LR 46/2013) sullo sviluppo e la riqualificazione del Porto di Livorno, nominata con delibera n.21 del 21.12.2015 dell'Autorità per la garanzia e la promozione della Partecipazione della Regione Toscana, accoglie i partecipanti al Laboratorio tematico #3. Il Dibattito Pubblico è 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.

Il Dibattito in Porto si occupa di affrontare due ambiti, ossia il progetto della Piattaforma Europa e il piano della Stazione Marittima. Il presente incontro si occupa dell'approfondimento della discussione in merito al piano della Stazione Marittima, a seguito delle visite organizzate per avvicinare e conoscere gli spazi relativi a tale area con passeggiate e accesso al Silos Granari.

1.2 MASSIMO PROVINCIALI, SEGRETARIO GENERALE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

Massimo Provinciali ringrazia i presenti di prendere parte a tale incontro, relativo all'attuazione del piano regolatore portuale. Per inquadrare il sistema in cui l'oggetto di Dibattito si inserisce, il PRP è lo strumento con cui l'Autorità portuale stabilisce le funzioni dell'ambito portuale, sostituendo il precedente piano del 1953. Circa 10 anni fa sono cominciati gli studi per il nuovo piano e negli ultimi anni, con le amministrazioni locali e regionali nonché gli operatori, è stata portata a compimento l'approvazione da parte della Regione nel marzo 2015. Sono poi iniziate le fasi d'attuazione secondo un traguardo temporale che si dà almeno 15-20 anni, sulla base di una linea di tendenza.

Nel presente incontro si discute dell'area che il PRP destina al porto passeggeri e crociere, di particolare pregio e importanza. Mentre il porto commerciale di Livorno si estende verso nord rispetto alla città (con traffici contenitori, RO-RO, forestali, ecc.), l'area passeggeri e crociere è immediatamente prospiciente la città. Ciò è significativo in una disposizione di legge importante secondo cui il PRP non può essere in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti. Può essere semplice per le altre aree trovare una compatibilità perché riguardano soprattutto i collegamenti, ma in questa zona di fronte alla città vi è una prossimità di cui i cittadini vogliono essere fruitori. Negli scorsi decenni, è questa area che si svolgevano le operazioni commerciali, ma lo sviluppo di traffici e infrastrutture ha spostato verso nord. Questo rappresenta una ricchezza per Livorno, perché quasi tutti i porti italiani sono incastonati in città storiche, determinando una significativa difficoltà di sviluppo dei porti commerciali nazionali, come accade a Genova, Napoli, Taranto,



Civitavecchia, La Spezia. Livorno ha avuto invece la possibilità di espandersi a nord e di portare fuori dall’impatto cittadino le attività più pesanti in ambito industriale e commerciale.

L’altro intervento, nell’area della **Stazione Marittima** in cui si svolge il presente incontro, è quello relativo al porto passeggeri, con Calata Sgarallino, Calata Punto Franco e i piazzali retrostanti. Il traffico dei traghetti con le isole è in aumento: storicamente vi sono due operatori, aumentati a tre nel corso dell’ultimo anno, con una significativa domanda di spazi a mare e piazzali. Vi è inoltre il traffico crocieristico, in un porto che rappresenta l’accesso alla Toscana e alle città d’arte. Livorno ha superato il milione di crocieristi nel 2012, mentre nel 2013 e 2014 vi è stata una sensibile flessione, seguita da una ripresa superiore alle 600.000 presenze, chiudendo il 2015 con 720.000. Tra registrati e prenotati, per il 2016 si prevedono 800.000 passeggeri, così da permettere d’immaginare che nei prossimi anni Livorno possa tornare a toccare il milione di crocieristi, costituendo successivamente la soglia minima. Per accogliere questo tipo di traffico, che aumenta come volume e dimensioni delle navi, è necessario realizzare nuovi spazi, nuove banchine, nuovi accosti, ecc. Il numero di crocieristi aumenta e diminuisce il numero delle navi, perché accolgono circa 4.000-5.000 persone. Qualche giorno prima, è stato accolto il viaggio inaugurale della nuova ammiraglia della Carnival Vista, con più di 5.000 passeggeri. Questo tipo di navi devono essere ospitate nell’area più vicina alla città, perché essa ne approfitti fornendo possibilità attrattive per i turisti che rimangono a Livorno. Un dato statistico di livello nazionale mostra che il 75% dei crocieristi fa delle escursioni (da Civitavecchia a Roma per esempio), mentre il 25% rimane nel porto della città di transito. Anche solo in questo modo, arrivando al milione di crocieristi, circa 250.000 persone l’anno stazionerebbero nei dintorni della città e nel porto crociere. Tale dato può crescere, poiché Livorno si può candidare come porto capolinea, di partenza e d’arrivo delle crociere, così da aumentare l’indotto, arrivando i turisti il giorno prima in città.

Il piano prevede una risistemazione dell’attuale porto traghetti e il completo stravolgimento del sistema Calata Orlando e Alto Fondale, che oggi è destinato ad attività commerciale. Alla delocalizzazione delle attività commerciali, seguiranno gli interventi infrastrutturali, secondo PRP.

L’attuale porto traghetti rischia di essere schiacciato anch’esso. Il porto di Livorno ha in questo senso degli operatori storici, quali la Forship e la Moby per la Sardegna e la Corsica, con l’aggiunta recente di Grimaldi.

In questa fase, Autorità portuale e Camera di commercio hanno deciso di vendere parte delle quote di proprietà della Porto di Livorno 2000, società che gestisce la Stazione Marittima e di cui Massimo Provinciali è presidente pro tempore.

Il dott. Provinciali invita inoltre i partecipanti al presente incontro al convegno del 13 giugno, in cui si analizzeranno con alcuni operatori le ricadute economiche sul territorio in ambito crocieristico, compresi gli equipaggi. Questi sono spesso trascurati, ma su una nave da 5.000 passeggeri, vi sono tra le 1.200 e le 1.400 persone d’equipaggio, rappresentando così un mercato da esplorare.



2. PRESENTAZIONE DEL PIANO DI STAZIONE MARITTIMA

2.1 CARATTERISTICHE DEL PIANO

a cura del prof. Marco Massa, Università di Firenze, per Autorità portuale di Livorno

L'area di localizzazione della nuova Stazione Marittima è stata da molto tempo inserita negli strumenti urbanistici del Comune di Livorno. Per le aree di grande complessità come questa, con una funzione importante accompagnata da sistemi infrastrutturali complessi, la legge richiede la messa a punto di uno strumento intermedio, ossia il Piano Particolareggiato, che si inserisce tra il piano regolatore generale e i progetti che delineano la struttura fisica della Stazione Marittima. La previsione di piano particolareggiato è negli strumenti urbanistici di Livorno da molto tempo, ma solo nel 2013 ha raggiunto una conclusione a seguito di numerosi passaggi. Le soluzioni ai problemi interessano l'accessibilità e il sistema degli spazi pubblici. La Stazione Marittima è concepita come una struttura funzionale del porto, ma anche della città, come avviene nelle più recenti stazioni che vengono realizzate, associando servizi e spazi fruiti da turisti e da cittadini al tempo stesso. Tali soluzioni non si trovano nella stretta area di pertinenza della Stazione Marittima delineata nella pianificazione urbanistica del passato e attuale, bensì esse partono dal suo esterno. Il piano particolareggiato è perciò articolato da un altro strumento, il masterplan, che inquadra il piano particolareggiato in un contesto più ampio comprendente viabilità e spazi pubblici raccordati. Si tratta di un'area più ampia del piano particolareggiato, perciò con esso si esce dall'ambito di competenza interessando e incrociando le caratteristiche del piano regolatore comunale, mediante una verifica da parte dell'amministrazione comunale. L'intera operazione qui presentata deve ancora essere discussa con il Comune e gli elaborati discussi nel presente Dibattito sono stati prodotti unilateralmente dall'Autorità portuale, da sottoporre alle procedure d'incontro con il Comune.

Il piano particolareggiato interessa anche una porzione di porto non sottoposta a tale pianificazione, perciò le indicazioni di tale schema possiedono due indicazioni al di fuori dell'area di pertinenza: verso il Comune, per le soluzioni viarie e di spazi pubblici, e verso l'area portuale. La verifica con il Comune renderà il piano prescrittivo, con previsioni di funzioni, quantità, assetto delle volumetrie e localizzazione, integrando le modifiche apportate dall'amministrazione comunale. Il masterplan è invece uno strumento di orientamento e guida, che può essere ripreso dal Comune e studiato qualora opportuno.

Due idee guida hanno orientato il lavoro di piano particolareggiato: da un lato il miglioramento dell'immagine della Stazione Marittima allo sbarco delle crociere e all'accesso alla città, dall'altro l'equilibrio fra funzioni portuali e urbane. La Stazione Marittima è stata ricavata a Livorno all'interno di un porto industriale, senza essere stata adeguata in modo completo. Le stazioni marittime realizzate negli ultimi 15 anni sono molto differenti, come quelle di Genova e di Yokohama (vicino Tokyo). Quest'ultima ha una struttura con un vasto tetto-giardino, pavimentazione in legno di un grande spazio pubblico, in cui entrano i mezzi pubblici e le automobili. Un ulteriore esempio è rappresentato dalla stazione marittima di Vigo, in Spagna: più semplice, presenta una similarità con Livorno nell'accosto delle navi in prossimità di una strada litoranea di scorrimento, che è stata interrata in questo caso a favore della pedonalizzazione e della relazione diretta tra lo sbarco delle crociere e il centro storico. Le soluzioni funzionali devono, al tempo stesso, trovare una configurazione fisica tale da costruire un nuovo paesaggio urbano per Livorno, con un nuovo affaccio sul mare della città e del centro storico. L'attracco molto frastagliato delle crociere ha indotto l'Autorità portuale a scegliere un modello di terminal di tipo aeroportuale, con un *hub* centrale della Stazione Marittima su cui converge una serie di terminal su cui possono attraccare le navi. Considerando la gara d'appalto in corso, sarà il vincitore a considerare se tali elementi possano

essere adeguati e, in relazione a ciò, a determinare il mantenimento o la demolizione degli edifici esistenti. Il modello frastagliato prevede un sistema lungo e sviluppato che può essere integrato da percorsi sopraelevati, realizzabili mediante i *finger* (modello di corridoio sopraelevato di tipo aeroportuale). Questi, per esigenze dovute allo spazio doganale, dovranno essere chiusi, ma collegherebbero i diversi terminal con la stazione centrale. Si tratta di una soluzione che traduce alcune esigenze funzionali, marcando il porto senza sovrastarne i *landmark*, ossia la Fortezza Vecchia e il Silos Granari.

La viabilità e il sistema edilizio rappresentano le principali questioni di tale area e della relativa pianificazione. Il modello di piano mette in mostra la distribuzione degli edifici, che costruiscono dei luoghi urbani evitando che galleggino in un sistema di parcheggi. Le stazioni marittime hanno la necessità di dotarsi di grandi sistemi di parcheggi, che costituiscono una sfida nello stabilire il rapporto corretto con l'edificato, affinché non si presenta un'immagine di edifici al centro di laghi d'asfalto. La localizzazione dei parcheggi in luoghi adeguati prevede un'area sopraelevata e parcheggi interrati. Questi ultimi sono ricavati da spazi vuoti, frutto di riempimento di bacini e dalla resecazione di moli, che vengono dedicati a parcheggi, anziché essere riempiti di terra. Eliminando superfici di parcheggio alla vista, è possibile utilizzare le grandi superfici per spazi pubblici e per comporre sistemi di servizi, che si raccolgono attorno a piccole piazze o giardini. Ciò permette la costituzione di luoghi riconoscibili e caratteristici.

Gli interventi edilizi previsti dal piano particolareggiato sono:

- *Fortezza Vecchia circondata da acqua e giardini pubblici, come cerniera fra Stazione Marittima e città, recuperata per servizi turistici e urbani;*
- *nuovi edifici davanti alla Fortezza Vecchia, con un sistema edificato lineare (a servizi, commercio e attrezzature) che scherma i piazzali di imbarco ai traghetti rispetto alla visuale dalla Fortezza e dagli spazi pubblici circostanti, senza precludere la visuale della Fortezza dalle navi ormeggiate;*
- *recupero del Silos Granari e portico attrezzato;*
- *Stazione Marittima costruita ex novo come un edificio in diretto contatto – visivo e pedonale – con la Fortezza Vecchia e i vari terminal in corrispondenza degli attracchi delle navi, attraverso un sistema di finger pedonali sopraelevati;*
- *altri edifici intorno alla nuova Stazione Marittima, con destinazioni miste portuali e urbane, e rivalutazione dell'area del Mercatino Americano.*

Alcuni interventi edilizi sono inevitabilmente condizionati dalla profilatura delle banchine, sia nel tempo che nella disposizione fisica. Un'osservazione manifestata nel corso dei precedenti incontri di Dibattito Pubblico si è interrogata sulle modalità di raggiungimento della fase finale della Stazione Marittima, rappresentata nel piano. Solo a seguito delle resecazioni e i riempimenti, gli edifici potranno essere disposti nelle aree che saranno rese libere per effetto di tali interventi, non prima di 10-12 anni, a seguito della realizzazione della Piattaforma Europa. Il prof. Massa propone che sia parte del presente studio anche l'individuazione degli interventi che potranno essere eseguiti subito al fine di migliorare la funzionalità e gli spazi pubblici.

Le funzioni proposte, datate al 2013, sono ad oggi da verificare in termini di quantità, che nel piano sono inferiori alle norme del vigente regolamento urbanistico, che avrebbe consentito volumi molto superiori. Il Comune ha espresso la volontà di ridurre ulteriormente tali volumetrie, perciò si attendono ulteriori verifiche.

L'accessibilità non può essere un termine risolvibile nel solo ambito del piano particolareggiato, che riguarda un territorio dalla conformazione di una lisca, la quale si affianca alla ferrovia dal molo Sgarallino fino a raggiungere l'area in prossimità alla Dogana d'Acqua. Il professore ritiene che non sia possibile affrontare, all'interno del piano particolareggiato, la questione della viabilità dedicata, che permetta la separazione della viabilità urbana dal traffico diretto alla Stazione



Marittima, e della viabilità relativa al traffico merci pesante. Lo schema più ampio prevede una serie di operazioni, per le quali è necessaria una visione di scala comunale. Alcuni interventi proposti dal masterplan riguardano l'interramento di una porzione della litoranea, per istituire un percorso pedonale diretto tra la Venezia e il nodo principale dell'operazione, ossia il restauro della Fortezza Vecchia. Il ponte sulla Venezia è stato realizzato in un momento in cui era assente la sensibilità di combinare le esigenze funzionali di miglioramento del traffico e l'integrazione paesaggistica dei manufatti, privilegiando esclusivamente la risoluzione dell'esigenza funzionale. Ciò non aiuta l'immagine della città di Livorno nella percezione dei turisti che sbarcano e vogliono visitare il quartiere della Venezia a piedi. L'acquaticità e spazi a verde sostengono la presenza della Fortezza Vecchia e il collegamento con la città storica.

Il piano propone dunque un paesaggio urbano, nelle relazioni tra Stazione Marittima e centro storico, mediante un sistema monumentale concentrato sui manufatti e il loro restauro, peraltro già avviato dall'Autorità portuale al Forte della Bocca, alla Torre del Marzocco e a porzione di fossi. Crocieristi, turisti e abitanti potranno usufruire della valorizzazione del sistema monumentale proposto.

2.2 IL PUNTO DI VISTA DEL COMUNE DI LIVORNO

a cura dell'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi, Comune di Livorno

L'assessore Aurigi introduce la posizione della giunta comunale in relazione al piano presentato nella presente sede. Il valore dell'intervento dei numerosi partecipanti nel presente incontro è ritenuto importante dall'assessore, soprattutto in relazione al tema della Stazione Marittima: a differenza della Piattaforma Europa, si tratta di un argomento aperto alla più ampia discussione.

Il tema della Stazione Marittima è di grande rilievo, soprattutto se lo si considera nella sua ampiezza, superiore al perimetro dell'UTOE e del piano particolareggiato. L'amministrazione comunale ritiene che questa sia l'occasione per valorizzare per la prima volta il fronte porto-città. Lo spazio si affaccia su tutta la parte storica, che rappresenta il cuore della nascita della città con i monumenti più significativi. Si tratta di un'area in cui si sono svolte finora prevalentemente attività portuali, ma si presenta la possibilità di dare un nuovo futuro all'area, in termini di valore aggiunto alla città storica.

L'approccio organico è indispensabile soprattutto perché vi sono dinamiche prossime in movimento, tra cui il comparto del Luogo Pio. Per tale area, l'amministrazione comunale sta sviluppando un suo percorso di rivalutazione delle precedenti previsioni urbanistiche, che avevano approvato l'edificazione spinta nella piazza. La giunta sta ritrattando tali operazioni per privilegiare la funzione urbana pubblica, in un'area strettamente connessa e prossima al piano particolareggiato della Stazione Marittima.

Al tempo stesso, il Comune di Livorno sta perorando, con la Regione Toscana, il progetto di riqualificazione di una porzione della Venezia, in particolare ciò che si affaccia sugli scali del Monte Pio. È in fase di elaborazione un progetto pilota per la valorizzazione e il recupero della Venezia e dei fossi, con la ripavimentazione delle strade.

Un'ulteriore operazione in discussione è lo spostamento del depuratore ASA del Rivellino, subito sopra il Forte San Pietro. Si tratta di un'altra area su cui l'ASA propone un progetto di rilocalizzazione del depuratore in un'area esterna alla città residenziale, come previsto da piano strutturale e operativo vigente.



Il piano particolareggiato deve considerare necessariamente i sopracitati ambiti, mantenendo una visione allargata degli interventi e considerando le ricadute del progetto specifico.

L'assessore dichiara la posizione di perplessità dell'amministrazione comunale nei confronti della proposta di piano attuativo, poiché è apparsa critica in alcuni aspetti. Il legame di tale progetto con la città prospiciente l'intervento e il centro storico è indubbio, mentre il progetto è sembrato sovradimensionato, per le quantità e le funzioni previste.

Con Autorità portuale e Regione Toscana, il Comune di Livorno ha costituito un tavolo tecnico, che è stato aperto in seguito alla sottoscrizione di un accordo parallelo da parte dei tre soggetti, in occasione dell'approvazione del PRP e della variante anticipatrice del piano strutturale. Tale tavolo consente la valutazione dei contenuti urbanistici previsti dal piano attuale vigente. Il percorso del tavolo tecnico ha permesso una revisione concordata delle previsioni del PRP nella prospettiva di un miglioramento del progetto e del rapporto con la città. I tecnici e i rappresentanti dei vari enti hanno raggiunto la definizione di alcuni punti specifici, ritenuti fondamentali dal Comune e che dovrebbero essere recepiti dalla futura proposta che l'Autorità portuale presenterà. Il percorso in questione si è concluso con un verbale tecnico, trasmesso alla giunta comunale, la quale ha prodotto un atto in merito. Questo permette di fornire spunti significativi ai lavori del presente laboratorio.

L'assessore Aurigi fa riferimento al documento nei suoi punti.

- *Nell'ambito della pianificazione attuativa riguardante l'area compresa della Stazione Marittima, verrà effettuato un masterplan che includa, quale ambito di programmazione, anche l'area dell'Alto Fondale, la Calata Orlando e Carrara, di competenza dell'Autorità portuale.*

È opportuno valutare, in una pianificazione complessiva, le funzioni di tipo pubblico di tutto il comparto, fino alle aree citate. Le crociere sono certamente significative, ma l'assessore si chiede cosa accada a tali aree quando non sono presenti le navi. Ritiene che possa essere valutata la possibilità di utilizzo di tali spazi di maniera pubblica, con utilizzo da parte della cittadinanza e compatibilmente con le norme di sicurezza.

- *La riduzione generale delle superfici complessive previste, la cui dimensione risulta eccessiva per l'area di progetto.*

I dati, mostrati dal prof. Massa, sono ritenuti eccessivi dall'amministrazione comunale e tale osservazione è stata condivisa con l'Autorità portuale.

- *La riduzione delle superfici destinate alle funzioni commerciali, con esclusione di quelle accessorie di quelle portuali, con particolare riferimento a grandi e medie strutture di vendita, privilegiando pertanto i servizi di vicinato.*

Le previsioni dell'attuale piano proposto risultano piuttosto impattanti in termini di superfici commerciali. Le grandi strutture di vendita non rappresentano, per il Comune, la valorizzazione del commercio del Pentagono.

- *Il potenziamento di funzioni direzionali, servizio turistico ricettive, escludendo tipologie con caratteristiche architettonico-funzionali riconducibili alle civili abitazioni, come le RTA (residenze turistico-alberghiere).*

La giunta ritiene di scongiurare l'idea che in questi spazi si possano ricavare attività riconducibili a quelle residenziali, garantendone la vocazione pubblica, senza trasformare banchine e aree del porto in aree residenziali, come è successo alla Porta a Mare.

- *La possibilità di utilizzo dell'area operativa del terminal anche per eventi e/o manifestazioni e funzione a fruizione pubblica, nel rispetto delle norme di sicurezza, per estenderne l'utilizzo da parte della città.*

Si sottolinea l'importanza di restituire il precedente porto industriale alla città, come indicato anche in precedenza.

- *La riorganizzazione e il potenziamento della viabilità d'accesso, anche in relazione agli obiettivi del piano strutturale e del PUMS (piano urbano di mobilità sostenibile).*



Il tema della viabilità detiene un ruolo fondamentale, richiedendo un'attenzione al collegamento del presente intervento con ciò che è previsto per il resto della città, oltre agli aspetti funzionali.

- *Potenziamento dell'area della Stazione Marittima in connessione con la stazione ferroviaria e creazione di un'area polifunzionale quale snodo di relazione anche con il quartiere della Venezia, in asse con l'ambito del Luogo Pio.*

Si sottolinea il tema di relazione forte tra centro della città, Stazione Marittima futura e comunicazione ferroviaria, con la proposta di creare una nuova piazza in cui le funzioni convergono in connessione con la città.

- *Sviluppo del rapporto con il sistema aeroportuale di Pisa, con sistema di trasporto pubblico tipo navetta, utilizzando la linea ferroviaria e il trasporto ferroviario.*

- *Valutazione dei contenuti dei recenti lavori e studi sulla rigenerazione urbana del Silos Granari.*

Proprio in questi giorni una mostra pubblica ha raccolto molti contenuti in tal senso e molti cittadini hanno avuto modo di conoscerli.

- *Particolare attenzione alla localizzazione dei nuovi volumi sull'area posta a nord della Fortezza Vecchia, al fine di non interferire con i coni visuali da e verso il mare.*

- *Possibilità di risagomatura dello specchio d'acqua intorno alla Fortezza Vecchia, finalizzata a un maggior equilibrio dello stesso con l'area a verde intorno alla Fortezza Vecchia.*

- *Valorizzazione del percorso pedonale intorno alle mura lorenesi, attraverso l'individuazione di un'idonea fascia di rispetto delle stesse.*

Si propone la realizzazione di un parco lineare lungo le mura, per renderle fruibili con una passeggiata pedonale fino al cuore della Venezia.

- *Realizzazione di un terminal per le linee autobus extra-urbane all'interno dell'area.*

È stato anche considerato che le prospettive riguardanti l'area devono considerarla nella sua interezza, e non esclusivamente le zone soggette all'intervento. Saranno peraltro considerati gli esiti del Dibattito Pubblico, che vedrà la sua conclusione nel mese di giugno.

3. MODALITÀ DEL DIBATTITO

a cura di Daniele Mirani, Simurg Consulenze e Servizi

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

3.1 CALENDARIO DEL DIBATTITO PUBBLICO

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

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

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



In aggiunta agli incontri sopra elencati:

- *24 maggio: Workshop territoriale degli stakeholder, presso l'Interporto di Collesalveti;*
- *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 nelle aree portuali, di cui una 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 all'ottavo piano del Silos Granari, che fornisce una veduta molto interessante dell'area d'interfaccia tra porto e città.

3.2 STRUMENTI DI COMUNICAZIONE

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

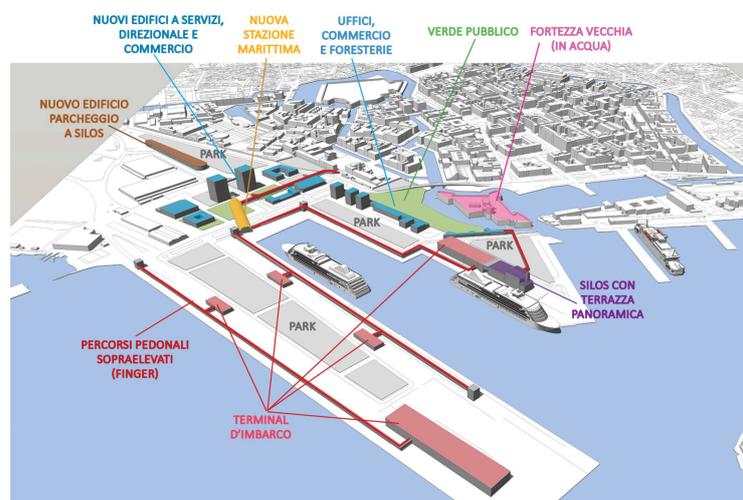
- *Port Center: laboratorio multimediale;*
- *Volantino: sezione staccabile e fotografabile;*
- *Facebook: Dibattito in Porto – Livorno;*
- *Twitter: @dibattitoimport*
- *#dilatuasulporto*
- *Sito: www.dibattitoimporto.it, con FAQ;*
- *Quaderni degli stakeholder, sul sito;*
- *Per informazioni e domande: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

3.3 LAVORO AI TAVOLI

I tavoli del presente laboratorio sono invitati a utilizzare il foglio A1 fornito, in cui sarà possibile collegare all'immagine di planivolumetrico del piano della Stazione Marittima (sotto rappresentato) i punti positivi e negativi dello stesso, mediante l'utilizzo di pennarelli rossi e neri.

Nello stesso strumento, i gruppi di partecipanti sono invitati a menzionare in una tabella:

- *punti positivi*
- *punti negativi e/o approfondimenti necessari*
- *argomenti da sottoporre agli esperti.*



4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI

Nel corso dei lavori ai tavoli, vengono proiettate le immagini dei progetti del workshop internazionale d'architettura RE-FACT, in esposizione presso la Sala Canaviglia della Fortezza Vecchia. Tali progetti, realizzati da studenti di diverse università italiane e straniere, hanno riguardato la riqualificazione del Silos Granari. L'immaginazione può valorizzare un'area come quella della Stazione Marittima.

4.1 TAVOLO 1

Il Tavolo 1 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - funzionalità aeroportuale - apertura alla città - valorizzazione degli edifici storici (Fortezza, Silos, ecc.) - parcheggi sotterranei 	<ul style="list-style-type: none"> - PRP insufficiente secondo gli obiettivi di flusso - proposta da rimpostare con l'utilizzo dei binari - recupero stazione S. Marco e collegamento con Stazione Marittima verso aeroporto e verso la città - ridurre all'essenziale la presenza di veicoli su gomma (parcheggi esterni e ingressi) - collegamenti ferroviari e tranviari, per cittadini e abitanti d'area vasta, mobilità sostenibile - dettaglio del piano finanziario, distribuzione degli investimenti pubblici e privati

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- valutazione dell'utilizzo dei fossi per approvvigionamenti comodi
- temi per liberare le aree (zonizzazione)
- raccordo fluviale della Stazione Marittima con il canale dei Navicelli.

4.2 TAVOLO 2

Il Tavolo 2 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - riallargamento della Fortezza Vecchia - i nuovi edifici commerciali, posti a cerniera con la città - parte con il silos Granari: da legare maggiormente al sistema verde e panoramico sul porto Mediceo, per garantire una reale fruibilità da parte dei cittadini 	<ul style="list-style-type: none"> - sembra mancare un'immagine generale dell'intervento. La struttura d'impianto del PP è frammentaria e potrebbe comportare l'impossibilità di un intervento architettonico (o serie di interventi) integrato sia con l'ambiente che tra di loro - maggiore integrazione delle vie d'acqua, vedi croceristi, che potrebbero visitare la città navigando su canali/fossi [riferimento a punto positivo su Fortezza Vecchia, ndr] - non devono diventare centri commerciali "generici" [riferimento a punti positivi su nuovi edifici commerciali e silos Granari, ndr]: specializzati per prodotti legati alla marineria, ecc.

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- piazzale Terminal Crociere, solo un parcheggio?
- una terza via, dopo le megastrutture e l'impianto ad isolati?

4.3 TAVOLO 3

Il Tavolo 3 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - valorizzazione di tutto ciò che riguarda il centro storico - terrazza panoramica 	<ul style="list-style-type: none"> - i parcheggi dovranno avere un impatto visivo minimo - creare passaggi pedonali che colleghino la Stazione Marittima alla Venezia

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- come pensate di realizzare i parcheggi?

4.4 TAVOLO 4

Il Tavolo 4 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - riqualificazione mura - spostamento del depuratore e riqualificazione Rivellino - ripristino ponte antico di Santa Trinita - puntare sulla bellezza dell'area dedicata a parcheggio, oltre che alla funzionalità (più verde, più attività, più ricreativo, ludico e artigianato del mare) 	<ul style="list-style-type: none"> - bilancio produzione CO₂ e verde pubblico - riqualificare tutto il lungomare - parcheggio Alto Fondale a servizio della Venezia - recuperare Stazione S. Marco e Mura Lorena - gestione dei rifiuti - non indicazioni di collegamento con area a sud di Livorno (Terrazza Mascagni, musei, viale Italia, Antignano) - valorizzare via d'acqua e mobilità sostenibile - non cementificare mai più piazza del Luogo Pio, garanzie su non edificabilità - poche strutture ricettive - riqualificare tutto il lungomare - valorizzazione della Fortezza - ripristino del ponte mediceo da sostituire a quello attuale

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- parcheggio dell'Alto Fondale
- poco verde
- gestione dei rifiuti alberghieri
- ripristino ponte antico Santa Trinita

4.5 TAVOLO 5

Il Tavolo 5 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - <i>interramento ponte S. Trinita (si propone interrimento dai Quattro Mori a via della Cinta Esterna)</i> - <i>collegamento della Stazione Marittima con la città, riteniamo che debba essere prioritario il collegamento tra il Pentagono del Buontalenti e la la Stazione Marittima attraverso l'uso delle vie d'acqua con piccole barche accessibili</i> - <i>grande opportunità per la città, fondamentale il dialogo con l'amministrazione comunale e cittadini</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>impatto sulla qualità dell'aria dovuto alle emissioni di navi da crociera e traghetti, fondamentale produzione d'energia da fonti rinnovabili per elettrificazione banchine.</i> - <i>via della Cinta Esterna rappresenta una cesura tra la città e il porto, si propone o interrimento parziale o altra soluzione di penetrazione al porto</i> - <i>eccessiva volumetria progettata: limitare nuovi volumi e altezze degli edifici, abbasso le torri</i> - <i>il monumento principale di Livorno (la Fortezza Vecchia) non è accessibile per disabili, così come il ponte galleggiante d'accesso alla Fortezza</i> - <i>eccessive volumetrie commerciali e RTA [residenze turistico-alberghiere]: limitare per favorire collegamento e percorsi in città</i> - <i>demolizione capannone FFSS (Muse): valorizzare l'esistente, no alle nuove costruzioni</i> - <i>non ci piacciono i finger sopraelevati</i>

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- *come si pensa di utilizzare il collegamento della rete ferroviaria comprensoriale con la rete di trasporto cittadina (ferrovia, tranvia, ecc.), tema da sviluppare*
- *massima attenzione al rispetto delle leggi sulle barriere architettoniche, sia sulle nuove edificazioni che sulle ristrutturazioni e riqualificazioni esistenti*
- *accessibilità di tutto il litorale compreso l'accesso al mare, favorire lo sviluppo di servizi per disabili (anche croceristi) per l'accesso alla città e alla visita del mare e della costa.*

4.6 TAVOLO 6

Il Tavolo 6 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - <i>ammodernamento della Stazione Marittima e vera porta a mare della città (Fortezza Vecchia) come volano di sviluppo e fruizione del centro storico, per il rilancio di una città riconosciuta area di vasta crisi</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>ennesimo centro commerciale a Livorno non lo vogliamo, attività ricettive da recuperare nel centro storico del Pentagono</i> - <i>quali sono i vincoli progettuali per chi venderà non solo l'appalto ma chi sarà il nuovo proprietario della Porto 2000?</i>

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- cosa cambia e come cambia nella viabilità e vivibilità per i residenti di via del Marzocco?
- quale ritorno per la città, se daremo la possibilità di un nuovo centro commerciale e attività ricettive, chiediamo l'azzeramento delle aree commerciali e ricettive destinando quei soldi alla riqualificazione delle due fortezze e di tutti i canali del Pentagono?

4.7 TAVOLO 7

Il Tavolo 7 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - opportunità: approfittare della pianificazione della Stazione Marittima per valorizzare la città intorno: spostamento del Rivellino, dogana d'acqua, piazza del Luogo Pio, ecc. - ciclopista tirrenica e mobilità dolce - 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 	<ul style="list-style-type: none"> - necessario chiarire se la nuova stazione marittima accoglie solo le crociere, o anche i traghetti - ciclopista tirrenica - mobilità dolce e accessibilità - chiarire le tipologie di edifici che andranno ad essere posti nelle immediate vicinanze della Fortezza Vecchia - impatto visivo (attenzione, vicinanza ai monumenti!)

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- vale la pena avere le navi da crociere? quali sono gli aspetti economici, gli impatti antropici, logistici e ambientali?
- come utilizzare lo spazio del parcheggio di Alto Fondale quando non ci sono le crociere? può essere a disposizione della città?

4.8 TAVOLO 8

Il Tavolo 8 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Punti positivi	Punti negativi e/o approfondimenti necessari
<ul style="list-style-type: none"> - acquaticità della Fortezza Vecchia, meglio se con darsena per battelli turistici (e ponte fisso alla Fortezza sullo Scalo Regio) - sottopasso stradale del ponte Santa Trinita (ideale sarebbe estenderlo a tutto il lato del Pentagono) - Silos con terrazza panoramica - collegamento ferroviario - vedere allo stesso tavolo Comune e Autorità Portuale 	<ul style="list-style-type: none"> - il taglio dell'UTOE (Unità Territoriali Organiche Elementari) sottolinea la frattura tra porto e città - manca il collegamento tra Fortezza Vecchia e città, Venezia e Fortezza Nuova - assolutamente no al finger, il Silos perde il collegamento. Deve essere a raso. - il verde deve essere integrato coi nuovi volumi. Al posto del verde pubblico, darsena per imbarcazioni pubbliche per turisti - necessità di ponte fisso tra Fortezza Vecchia e città

I componenti del tavolo, chiamati a individuare argomenti da sottoporre agli esperti dell'Autorità Portuale, hanno espresso i seguenti punti:

- come si intende legare e valorizzare le emergenze storiche all'interno del porto?
- quali sono i tempi di realizzazione e i legami con la valorizzazione della Piattaforma Europa?
- questa parte dovrebbe essere prioritaria e svincolata (nostra risposta).

5. RISPOSTE DELLA TRIBUNA

Il **prof. Massa** afferma di aver raccolto 35-40 sollecitazioni, tra domande e obiezioni, ma tra queste i 4/5 aprono porte aperte: la distribuzione dei parcheggi, l'utilizzo dei fossi per circuiti integrati e altre questioni già previste dal piano particolareggiato e dal masterplan. La presentazione iniziale ha voluto affrontare i criteri di larga massima, ma egli rimanda a un libro con le illustrazioni dei progetti, presso cui è possibile trovare molte risposte. Al tempo stesso obiezioni quali l'eccesso di volumetria, la limitazione delle attività commerciali (previste per 8.000 mq, derivanti dalla precedente amministrazione e da precedenti studi), potranno essere integrate nel piano, affinché possa assumere in tali ambiti una posizione differente.

Tra i criteri di progettazione di larga massima menzionati, vi è la scelta di strutturare la parte edilizia con interventi di media dimensione. Il prof. Massa ricorda che l'originale di questa pianificazione deriva dalla proposta di Gregotti del regolamento urbanistico del 1999, in cui si trovava un unico edificio di 800 metri che avrebbe dovuto contenere tutti i servizi portuali, commerciali e militari, trasferendovi anche quelli del porto mediceo. Tale visione è simile alla soluzione di Yokohama e moltiplicata, poiché Yokohama ha le dimensioni del corpo di fabbrica della Stazione Marittima. La macrostruttura di Gregotti è stata proposta in quegli anni con il tentativo di realizzarvi un outlet, ma il professore non considera tale soluzione la migliore. Un'ipotesi di questo tipo avrebbe potuto essere realizzata con un grande investimento, che l'outlet avrebbe potuto veicolare, con inconvenienti ancora maggiori di quelli rilevabili nel piano qui presentato, come lo schiacciamento delle attività commerciali esistenti. L'immagine di macrostruttura è stata così modificata con un insieme di interventi alla scala degli operatori che possono essere trovati sul mercato di Livorno, perciò si tratta di piccoli interventi di piazze della dimensione del Luogo Pio, che rappresenta la scala di Livorno. La stazione di Yokohama, lunga 350 metri, non può essere apposta nell'area solamente per caratterizzare Livorno con un'immagine unitaria.

Tra gli schemi integrativi, si mostrano le quote degli edifici in rapporto al punto di vista delle navi all'ormeggio, così da dimostrare che da esse la visibilità della Fortezza Vecchia non risulta preclusa. Negli incontri con la Soprintendenza, è stato osservato che l'altezza di 7 metri di alcuni edifici potesse costituire una rottura della visuale, sebbene essi costituiscano una separazione tra la zona dei piazzali d'imbarco dei traghetti dallo spazio pubblico. Tali edifici bassi, con lo scopo di materializzare una barriera, erano previsti a carattere commerciale. Una soluzione proposta, a seguito del confronto con la Soprintendenza, ha immaginato un porticato con chioschi che ospitano bar e giornali.

Durante gli interventi dei tavoli, il prof. Massa rileva la richiesta di strappare all'Autorità portuale una superficie superiore a quella concessa per usi urbani, con l'Alto Fondale e l'area a parcheggio triangolare. L'uso dei *finger* deriva da una norma di sicurezza: i percorsi di sbarco delle navi da crociera devono essere chiusi negli spazi doganali. Tali percorsi possono essere posti a terra, ma bisogna garantire al tempo stesso il percorso a terra dei mezzi: per questa ragione, il percorso è spesso progettato in sopraelevazione. Questo permette, ad esempio, di raggiungere il Silos attraversando un'area recintata del parcheggio dei traghetti, poiché la sospensione permette di creare percorsi pubblici senza precludere la possibilità di recingere l'area.

Il quesito relativo alla sufficienza – o del potenziale aumento – di aree rilasciate dall'Autorità portuale a uso pubblico, a seguito della costruzione della Piattaforma Europa e della Stazione Marittima, può essere solamente rivolto all'istituzione competente. Essa ha tuttavia già stabilito una precisa quantità di aree e ambiti giudicati necessari per lo svolgimento delle attività portuali, come i piazzali d'imbarco dei traghetti, l'attracco delle navi e il rispetto delle norme di sicurezza. Se si volesse rendere pubblica l'area della calata Alto Fondale, occorrerebbe mettere in atto un sistema di sicurezza molto più



complesso, poiché necessiterebbe di un sistema di recinzioni a terra, per isolare e rinchiudere l'eventuale spazio reso pubblico, oltre alle recinzioni in acqua.

L'assessore Alessandro Aurigi ringrazia per le riflessioni interessanti emerse nel corso del Dibattito. Ogni tavolo ha lavorato di maniera approfondita nel poco tempo a disposizione, pur permettendo agli interlocutori di far emergere questioni significative. Ciò rafforza l'idea che sia importante discutere di tali progetti con i loro futuri fruitori, ossia i cittadini. Come uno slogan, emerge da ogni tavolo in forme differenti una necessità da parte della città di approcciare il tema con una sensibilità diversa dal fabbisogno tecnico della struttura portuale. In qualità di amministrazione, il Comune ha la piena volontà di sostenere tale sensibilità con ogni mezzo.

La tipologia dei volumi e il loro accorpamento, in relazione alla viabilità e alla cesura con la città, convergono con le perplessità espresse dall'amministrazione comunale in relazione alla proposta del piano particolareggiato. Vi sono elementi difficili da realizzare, come la sicurezza e le soluzioni tecniche e di gestione, ma ciò rappresenta un input rilevante per il Comune, l'Autorità portuale e tutti coloro che si occuperanno di riflettere sull'appropriatezza della proposta finale. Livorno è una città unica e straordinaria, che può competere con le altre realtà toscane dalle differenti valenze. Il presente progetto cambierà il volto della città, perciò dovrà necessariamente tenere conto delle sue peculiarità. Nella presente occasione, si discute dell'area che ha dato origine alla città, dunque non è possibile approcciare al progetto meramente da un punto di vista tecnico-funzionale. Si deve partire dalla riflessione su come arricchire la straordinarietà della città di Livorno attraverso la porzione di città relativa alla Stazione Marittima.

Massimo Provinciali spiega che l'attenzione dell'Autorità portuale al rapporto porto-città è nell'embrione di piano regolatore portuale, il cui lavoro è iniziato da diversi anni. Trova spazio nel piano triennale 2013-2015, approvato nel 2012, mettendo in campo tale sensibilità prima degli avvicendamenti dell'amministrazione comunale. Nella parte di relazione porto-città è necessario ricorrere a strumenti d'integrazione, come previsto dalle linee guida dei PRP redatte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in cui sono previste due porzioni differenti: il porto operativo e il porto urbano, considerata la prossimità delle realtà portuali alle città storiche in Italia, la cui distinzione permane.

Il Dibattito in Porto non è un'esperienza che l'Autorità portuale ha subito, bensì un processo in cui si è impegnata e messa a disposizione dell'Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione della Regione Toscana, costituendo un caso pilota a livello nazionale. Il dott. Provinciali ricorda che il presente processo, sulla base di una legge regionale, è stato recentemente inserito a livello nazionale nel Codice degli appalti.

Il segretario generale dell'Autorità portuale nota che la dimestichezza con il porto operativo non sia diffusa ai più. Le operazioni portuali riguardano merci e passeggeri, qualora si voglia continuare con tali attività. Per l'intera area di cerniera tra porto e città, l'Autorità portuale è a disposizione delle indicazioni dell'amministrazione comunale. La destinazione commerciale non è ciò che l'Autorità portuale vuol predisporre per i passeggeri di crociere e traghetti, ma l'obiettivo è portare i Livornesi in porto e, per questa ragione, bisogna comprendere cosa li porterebbe a frequentare tali spazi, come accade nei porti di Genova e di Barcellona.

Tra le questioni di cui si è fatta menzione nel corso del Dibattito, il segretario generale riprende il tema dei parcheggi. Egli spiega che, quando presso l'Alto Fondale arrivano quattro crociere, i bus sono tantissimi e gli spazi ad essi necessari non servono dunque alle automobili di coloro che salgono sulla nave. Tra i 60 e i 120 bus da 50 persone raccolgono i crocieristi in tali spazi, per portarli in giro per la Toscana e poi riportarli all'imbarco.

Sebbene i *finger* non convincano molti, essi costituiscono il sistema per salire sulla nave da crociera dopo le procedure di sicurezza nei nuovi porti attrezzati, rappresentando una soluzione efficace come le gru Paceco per i terminal contenitori. Il porto di Livorno per primo in Italia ha elettrificato una banchina, in particolare la Sgarallino, sebbene non vi siano molte



navi che si alimentano a corrente. Dopo diversi mesi, una nave della marina militare è venuta a fare l'inaugurazione. Al tempo stesso l'Autorità portuale sposta il suo interesse anche verso le navi alimentate a NLG (gas naturale liquefatto), perché, per utilizzare la banchina elettrificata, la nave deve modificare il proprio impianto di alimentazione. Molti armatori non hanno tale intenzione, considerata la navigazione durante la giornata con consumazione di diesel (*bunker*).

Massimo Provinciali ricorda che, nel corso dei giorni a seguire, si firma l'accordo con la Regione e il Comune per il completamento della ciclabile tirrenica.

Per ciò che riguarda gli spazi dell'Alto Fondale, il segretario generale spiega che si sta assistendo negli ultimi anni a una forte destagionalizzazione: le crociere di novembre, dicembre e gennaio non si sono mai avute negli anni precedenti. A PRP attuato, il porto crociere dovrà soddisfare tutte le esigenze delle aree da crociera, senza entrare nelle aree degli altri terminalisti (come avviene oggi nel Molo Italia). Con quattro accosti, relativi a due banchine di 700 metri, si potranno accostare quattro navi, mentre il porto crociere non avrà più la banchina 75, di fronte al bacino in muratura.

6. CONCLUSIONI DELL'INCONTRO

Sophie Guillain ringrazia i presenti in sala e i rappresentanti di Comune di Livorno e Provincia di Livorno. La dottoressa ricorda i successivi incontri di Dibattito Pubblico, che continueranno ad affrontare i progetti a dibattito. Gli incontri a seguire sono perciò:

- 24 maggio: *Workshop territoriale degli stakeholder presso l'Interporto "Amerigo Vespucci" di Collesalveti*
- 25 maggio: *Laboratorio tematico #3, Gli impatti dei progetti*
- 14 giugno: *Incontro di restituzione.*