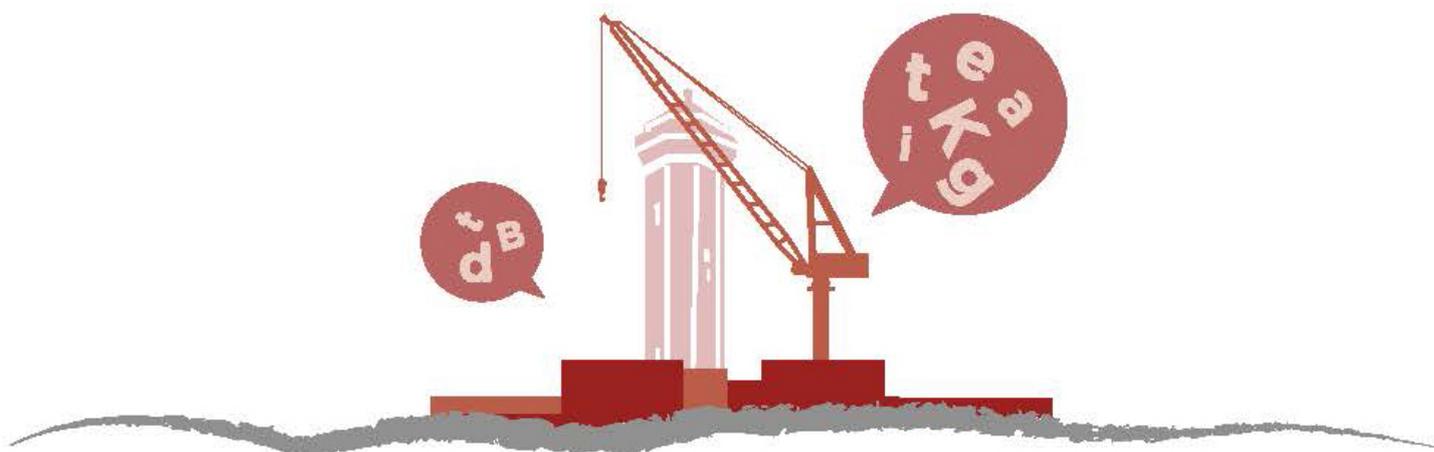




WORKSHOP TERRITORIALE DEGLI STAKEHOLDER VERBALE DEL DP #5

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico



Workshop territoriale degli stakeholder

Interporto Toscano "Amerigo Vespucci", 24 maggio 2016, 15.30-18.30





1. INTRODUZIONI AL LABORATORIO TEMATICO #3	3
1.1 Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico	3
1.2 Giovanni Allegretti, Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, Regione Toscana	3
1.3 Massimo Provinciali, segretario generale dell’Autorità portuale di Livorno	4
1.4 Bino Fulceri, Amministratore delegato Interporto Toscano	5
1.5 Lorenzo Bacci, sindaco del Comune di Collesalveti	5
2. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI A DIBATTITO	7
2.1 Piattaforma Europa	7
2.2 Stazione Marittima	8
3. MODALITÀ DEL DIBATTITO	10
3.1 Calendario del Dibattito Pubblico	10
3.2 Strumenti di comunicazione	11
3.3 Lavoro ai tavoli	11
4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: PIATTAFORMA EUROPA	12
4.1 TAVOLO 1	12
5. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: STAZIONE MARITTIMA	14
5.1 TAVOLO 2	14
5.2 TAVOLO 3	16
6. CONCLUSIONI DELL’INCONTRO	19

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



1. INTRODUZIONI AL LABORATORIO TEMATICO #3

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 Workshop territoriale degli stakeholder presso l’Interporto Toscano “Amerigo Vespucci”. 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 alle ricadute territoriali di tali operazioni sulle aree retroportuali e non solo.

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

Giovanni Allegretti interviene come membro dell’Autorità Regionale per la Promozione della Partecipazione. Per prima cosa Allegretti sottolinea il fatto che all’incontro è presente la Dott.ssa Ilaria Casillo che è la Vice Presidente della Commissione Nazionale del Dibattito Pubblico in Francia, paese nel quale il Dibattito pubblico è istituzionalizzato da oltre venti anni. La Francia, proprio a fronte di questa grande tradizione, conta un numero molto alto di esperienze reali di Dibattito Pubblico. La presenza di Ilaria Casillo è, quindi, importante in quanto ci permette di effettuare un confronto con un “paese” che ha più tradizione di noi nell’ambito del Dibattito Pubblico.

Giovanni Allegretti continua il proprio intervento sottolineando che l’Autorità della Partecipazione sta ponendo una grossa attenzione nei confronti del Dibattito che si sta svolgendo a Livorno al fine di capire quali relazioni si instaurano, da un lato con i cittadini, dall’altro lato con gli stakeholder. Questo evento, inoltre, permette di riflettere sugli impatti indiretti di un’opera e sugli interessi che le persone di un territorio più vasto hanno nei confronti dell’opera stessa.

Dopo queste considerazioni Allegretti evidenzia l’importanza del sito web dedicato al Dibattito Pubblico, sottolineando che attualmente il sito contiene tutte le informazioni relative alla procedura del dibattito in corso a Livorno e che, una volta terminato l’iter dello stesso Dibattito, sul sito saranno comunque inserite informazioni sugli sviluppi del progetto, in particolare saranno pubblicate le valutazioni dell’Autorità Portuale di Livorno evidenziando quali proposte (emerse



durante il dibattito) saranno incluse nei progetti. Giovanni Allegretti saluta i presenti affermando di essere molto orgoglioso di partecipare a questo importante evento.

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

Prendendo spunto dall'ultima affermazione di Giovanni Allegretti, Massimo Provinciali inizia il proprio intervento dichiarando che l'Autorità Portuale di Livorno è contenta e orgogliosa di essere un "apri pista" rispetto alla procedura del Dibattito Pubblico e che, fin dall'inizio, l'Autorità Portuale ha assunto un atteggiamento assolutamente partecipativo e trasparente. Alla fine del 2011, Massimo Provinciali ha assunto l'incarico di Segretario Generale dell'Autorità Portuale, in un periodo in cui era in pieno svolgimento il processo di presentazione e interlocuzione del Piano Regolatore Portuale. In quella sede si trattava di un'interlocuzione limitata agli addetti ai lavori, in cui l'Autorità Portuale aveva innescato una serie d'incontri con varie istituzioni che lavorano in porto, come la Capitaneria di Porto, la Guardia di Finanza, i Piloti, gli Ormeggiatori, i Terminalisti, gli Enti locali, le Organizzazioni sindacali. Fa parte, quindi, dell'approccio dell'Autorità Portuale il fatto di raccogliere suggerimenti, critiche costruttive e segnalazioni. Probabilmente in quella fase siamo stati più attenti al mondo degli addetti ai lavori, il Piano Regolatore del Porto ha poi seguito le procedure ordinarie, compresa la "pubblicazione" e la possibilità di formulare osservazioni. Proprio per questo l'Authority ha accolto con grande stimolo l'attivazione del Dibattito Pubblico previsto dalla Regione Toscana. In questi anni, l'Autorità portuale è stata "pioniera" in diverse altre questioni. Massimo Provinciali continua il suo intervento sottolineando che, in base alla esperienza che ha avuto durante il Dibattito partecipando ai vari incontri, esso è un vero percorso biunivoco, dove l'Autorità Portuale cerca, sperando di riuscirci, di trasmettere il maggior numero di informazioni possibili ai partecipanti, e contestualmente riceve anche un feedback molto importante. In alcuni casi il feedback è un po' "naif", ovvero ingenuo perché non tutti i partecipanti conoscono la quotidianità del porto e i suoi profili operativi. Perciò vi sono delle osservazioni che potrebbero far sorridere gli addetti ai lavori in quanto, in alcuni casi i partecipanti al dibattito hanno fatto riferimento a situazioni e proposte relative all'organizzazione del porto nelle quali si cerca di coniugare la vita quotidiana con operazioni strettamente commerciali. In questo caso, tuttavia, bisogna necessariamente stabilire delle linee di confine. In realtà, anche questi interventi sono molto utili, perché forniscono all'Autorità Portuale elementi preziosi per capire se essa sia stata capace di far comprendere all'esterno l'importanza dei progetti sui quali si sta discutendo, considerati da Massimo Provinciali epocali nella storia del porto di Livorno. Sono, infatti, due tra le più importanti opere che saranno realizzate negli ultimi cinquanta anni. Dal dopoguerra, il porto di Livorno ha conosciuto la ricostruzione post bellica, poi alcuni interventi settoriali che hanno garantito la funzionalità del porto, ma il nuovo Piano Regolatore e questi due interventi sui quali si discute daranno una "svolta" non solo alla città di Livorno, ma all'intero territorio circostante.

Massimo Provinciali continua il suo intervento facendo notare che, è importante contestualizzare le considerazioni appena fatte tenendo conto di due elementi fondamentali: la stretta relazione tra porto e interporto e il nuovo assetto creato dalla legge che sta per essere approvata, la quale prevede l'accorpamento tra il porto di Livorno e il porto di Piombino. Tutti questi fattori spingono a ragionare secondo una logica di "scala o di sistema", allargando il contesto di riferimento al territorio che sta dietro il porto e a tutta la costa fino a Piombino. Massimo Provinciali conclude affermando che, ragionare secondo una logica di sistema, spingerà anche coloro che non "vivono di porto" ad interessarsi maggiormente alle questioni legate al porto stesso e allo sviluppo del territorio. Per questo Massimo Provinciali ringrazia l'Agenzia per la Garanzia e la Promozione della Partecipazione e la Regione Toscana.



1.4 BINO FULCERI, AMMINISTRATORE DELEGATO INTERPORTO TOSCANO

Bino Fulceri ringrazia la regione Toscana, l’Autorità per la Partecipazione e il Responsabile del Dibattito Pubblico per aver organizzato un incontro all’Interporto.

Ricollegandosi a quanto espresso nell’intervento precedente da Massimo Provinciali, Bino Fulceri fa presente che la funzione dell’interporto sarà sempre di più quella di area retroportuale, quindi di una parte integrante del porto di Livorno. I nuovi investimenti previsti sulle aree portuali (Darsena Europa e Stazione Marittima) assumono, quindi, un’importanza fondamentale anche per l’Interporto.

A questo proposito, il dott. Fulceri ritiene necessario sottolineare che, da quanto i progetti sulle aree portuali si sono concretizzati e si prevede una realizzazione degli interventi piuttosto vicina, è cambiato l’orientamento degli operatori e del mondo economico in generale. In altre parole, la prospettiva creata dai nuovi progetti accentua moltissimo i punti di forza delle aree dell’Interporto. A fronte di queste importanti prospettive per il territorio, Bino Fulceri sottolinea che si sarebbe aspettato una maggiore partecipazione al presente incontro da parte degli operatori, che probabilmente hanno preso parte agli incontri precedenti a Livorno attraverso le “organizzazioni e associazioni” che li rappresentano. La vocazione retroportuale di quest’area è confermata anche dal fatto che i due “gradi soci” della Società Interporto “Amerigo Vespucci”, cioè la Regione Toscana e l’Autorità Portuale, hanno preso una decisione definitiva e strategica che assicurerà la fine dei problemi della società e gli garantirà migliori prospettive per il futuro.

Bino Fulceri pone all’attenzione dei presenti che la Società Interporto sta realizzando alcuni degli impegni previsti nel piano industriale, funzionali al rafforzamento del legame tra Interporto e Porto, in particolare con i corridoi doganali da poco realizzati. Inoltre, è puntualizzato che sono iniziati in questi giorni i lavori per la realizzazione dell’impianto di “pesa” che termineranno nel corso del mese. Questo dimostra come l’Interporto offra una serie di servizi fondamentali agli operatori portuali.

Bino Fulceri conclude augurando un buon lavoro ai presenti, ribadendo che, grazie ai nuovi progetti, il cambiamento in corso sarà di natura epocale.

1.5 LORENZO BACCI, SINDACO DEL COMUNE DI COLLESALVETTI

Il Sindaco Lorenzo Bacci inizia il proprio intervento ringraziando il Responsabile del Dibattito Pubblico sul Porto di Livorno e il suo staff per aver avuto l’idea di portare un progetto dagli impatti sovra-territoriali oltre i confini del Comune di Livorno.

L’amministrazione comunale di Collesalveti, continua il Sindaco, ha provato più volte nel corso degli anni a fare emergere la consapevolezza diffusa d’inquadrare il porto di Livorno in qualità di motore di sviluppo di un’area molto più ampia, sebbene con alcune difficoltà. Il Sindaco considera importante la comprensione, da parte dei soggetti istituzionali, che dal porto di Livorno possano emergere prospettive di sviluppo in grado di creare benefici per la città di Livorno, ma anche di generare un beneficio di più ampio raggio, per quei soggetti che gravitano intorno all’ambito geografico livornese.

Il Sindaco di Collesalveti ribadisce che, su questi aspetti, il dialogo con l’amministrazione livornese è stato difficile e tali difficoltà non risultano ancora risolte. Il Comune di Collesalveti ha proposto la redazione congiunta di un Piano Strutturale condiviso tra il Comune di Livorno e il Comune di Collesalveti, con l’intenzione di creare negli anni le condizioni di uno sviluppo più ampio e proficuo. L’amministrazione comunale di Collesalveti ha comunque considerato significativo



implicare le realtà istituzionali che si muovono al di là della visione politica. Lorenzo Bacci puntualizza che si riferisce all'Autorità Portuale di Livorno e a tutti gli operatori che gravitano intorno all'ambito portuale. Questi soggetti considerano il sistema porto e retroporto quale unica realtà in via di consolidamento sempre maggiore, anche in funzione degli elementi che l'Amministratore Delegato dell'Interporto ha ricordato nel suo intervento.

Per il Sindaco di Collesalvetti, risulta indispensabile l'istituzione – anche in ambito urbanistico – di un'unica "cabina di regia" in grado di anticipare gli elementi ritenuti sostanziali dal sistema economico che vi appartiene. A fronte di queste problematiche, da circa un anno e mezzo il Comune di Collesalvetti è all'interno del Comitato portuale, frutto di un'azione inter-scalare: tale dialogo non implica solo i Comuni, ma coinvolge enti quali Regione e Ministero. Il Comune di Collesalvetti s'inserisce a pieno titolo nell'ambito portuale, soprattutto tenendo conto che, all'interno dell'Interporto, è presente un'area doganale di "temporanea custodia", considerabile come una porzione di porto in area retroportuale. Questo è solo un esempio, di cui il Sindaco prevede il seguito nell'interesse degli operatori portuali, attualmente insediati nel porto di Livorno, rivolto sempre più alle aree dell'Interporto, che rappresenta un'opportunità di delocalizzazione per liberare degli spazi "a banchina". L'amministrazione comunale di Collesalvetti ha puntato inoltre sulla "lavorazione" delle merci in transito nel porto di Livorno, che possono trovare nell'area retroportuale la loro destinazione ideale. Ciò è reso possibile grazie alla posizione dell'Interporto e al suo collegamento con il porto attraverso la Fi-Pi-Li, che sarà ulteriormente migliorato mediante la futura realizzazione dello scavalco ferroviario. Questa situazione permetterà agli operatori industriali di guardare con sempre maggiore interesse alle aree dell'Interporto, da cui le merci in lavorazione potranno essere inviate al porto con facilità.

La portata dei progetti a dibattito – Darsena Europa e Stazione Marittima – è estremamente rilevante, secondo il Sindaco, e la comunità territoriale ha necessità di comprenderlo fino in fondo: cittadini, operatori del settore, imprenditori, rappresentanti dei lavoratori, ecc. Il Sindaco ritiene che vi sia una tendenza a notare soprattutto gli aspetti negativi di tali opere, emersi nel corso degli incontri del Dibattito Pubblico. Tuttavia, a fronte di progetti dalla portata rivoluzionaria, la prospettiva di sviluppo esorta tutti, in primo luogo le istituzioni, a uscire dai propri ambiti localistici. Per i motivi appena accennati l'amministrazione di Collesalvetti ha invitato anche altre amministrazioni al presente incontro. A questo punto dell'intervento, il Sindaco Bacci coglie l'occasione per salutare i rappresentanti del Comune di Collesalvetti, il Sindaco del Comune di Fauglia e alcuni componenti del settore agricolo e turistico del territorio. I cambiamenti previsti ed elementi, quali il percorso virtuoso messo in campo dalla Regione Toscana con l'Autorità Portuale di Livorno, permetteranno alle forme di progettualità condivisa di acquisire una dimensione prioritaria, per tutte le amministrazioni e gli operatori socio-economici del territorio. L'area livornese, oggi considerata "depressa" e in difficoltà dal punto di vista delle opportunità economiche e occupazionali, potrà vivere un progresso sensibile nel corso dei prossimi anni, durante i quali gli interventi andranno a regime. Vi sono elementi d'evidenza che dimostrano il risultato significativo atteso degli anni a venire, come l'interesse di operatori e terminalisti di primaria importanza che hanno cominciato a gravitare nuovamente nell'area livornese e sul territorio di Collesalvetti. Le prospettive, accennate da Massimo Provinciali, di un sistema economico che arriverà fino a Piombino e gli investimenti ingenti da parte del Governo e della Regione rappresentano ulteriori dati in tal senso.

Il Sindaco evidenzia infine due questioni: l'importanza di rilevare la vocazione storica originaria del territorio di Livorno, città nata come vettore di sviluppo economico e socio-culturale; l'intenzione, da parte dell'amministrazione di Collesalvetti, di fare la propria parte per il rilancio del territorio, sebbene esso sia un decimo di Livorno – come il suo Sindaco Nogarin a volte ricorda. Si tratta di una porzione sulla quale il Sindaco Bacci si dice impegnato per il raggiungimento di un dividendo superiore al decimo del valore previsto.



2. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI A DIBATTITO

a cura dell'ing. Claudia Casini, consulente per l'Autorità portuale di Livorno

2.1 PIATTAFORMA EUROPA

La Piattaforma Europa costituisce l'ampliamento per una maggiore accoglienza delle navi, frutto del piano regolatore approvato il 25 marzo 2015 dalla Regione. Il PRP aveva obiettivi di tipo strategico, con condizioni di adattamento alle nuove esigenze dello *shipping* internazionale, sebbene attraverso progetti ambiziosi che richiedono anni di tempo. La Piattaforma rappresenta la condizione di migliore capacità di accoglienza di traffico delle navi più grandi, con un ampliamento a mare del porto. Oltre all'adattamento del porto passeggeri (Stazione Marittima), il nuovo terminal contenitori potrà ospitare navi gigantesche, più grandi di quelle da 7.000 contenitori, per cui oggi lo spazio di manovra è molto limitato.

Un'importante infrastruttura è prevista nel progetto: il terminal per i contenitori, che corrisponde al primo segmento da realizzare verso il terminal di nuova costruzione. Vi era per questo una domanda molto forte, considerate le infrastrutture inadeguate rivolte a questo tipo di traffico, rendendosi indispensabile procedere in tempi rapidi.

Il nuovo porto, prefigurato nel Piano Regolatore Portuale, prevede inoltre attenzioni per i prodotti pericolosi. Oggi i petroli sono più vicini, mentre nel progetto, con il loro spostamento, rappresentano un miglioramento in sicurezza del porto di Livorno.

Tra gli obiettivi del PRP, oltre al miglioramento delle infrastrutture del porto, vi è la riorganizzazione delle funzioni, oggi troppo parcellizzate. Con il piano in questione, si tende a una razionalizzazione e all'organizzazione delle aree secondo determinate funzioni, definendo i limiti delle aree, come il porto forestale, il porto industriale con le attività esistenti, il porto passeggeri e zona di cantieristica. La riorganizzazione delle funzioni del porto è indispensabile quanto la riqualificazione delle sue infrastrutture: ne sono un esempio la Darsena Toscana e l'imboccatura sud, per un migliore accesso al porto per le navi più grandi.

In questa occasione, all'interno del Dibattito Pubblico, si discuterà della prima fase della Piattaforma Europa. Vi sono due vasche di contenimento dei fanghi esistenti, di cui il terrapieno sud costituisce un ampliamento; è prevista anche la realizzazione delle opere foranee di protezione con una nuova imboccatura del porto. L'imboccatura sud attuale è particolare, perché obbliga le navi a effettuare una curva di 90° per accedere al porto, determinando un'operazione complessa; la nuova imboccatura migliorerà la sicurezza di accesso al porto. Il terrapieno sud sarà dunque pavimentato come un piazzale operativo solo in parte. Nella zona, in cui in futuro verrà costruito il terrapieno nord, saranno intanto collocati i materiali di dragaggio (in tutto sono intorno agli 8 milioni di mc e non possono essere riutilizzati tutti per la realizzazione del terrapieno sud): il bilancio dei materiali è pari a zero. La prima vasca di contenimento sarà perciò utilizzata tutta, mentre la seconda viene utilizzata solo in parte, con fasci ferroviari e stradali. La configurazione della prima fase della Piattaforma Europa è stata messa a punto sulla base di uno studio delle alternative, di cui ne sono presentate tre.

In relazione al PRP, gli effetti sono stati presi in considerazione con una valutazione ambientale strategica (VAS) e da una valutazione d'incidenza ambientale (VINCA), che saranno succedute da una nuova e più specifica valutazione d'incidenza



ambientale (VINCA) e da una valutazione di impatto ambientale (VIA), relative ai progetti definitivi delle opere. Gli elementi, presi in considerazione relativamente agli impatti sono di diversi tipi:

- acqua ed ambiente marino costiero
- idrodinamica portuale e costiera
- balneazione
- qualità dell'aria
- clima acustico
- energia
- biodiversità marina e terrestre
- suolo e sottosuolo e rischi naturali (uso del suolo e materiali da costruzione)
- rifiuti e siti contaminati
- paesaggio e beni culturali.

2.2 STAZIONE MARITTIMA

Il porto passeggeri di oggi è stato realizzato negli anni '90 e dimostratosi obsoleto già nei 10 anni successivi. La maggioranza delle navi da crociera sono diventate di dimensioni gigantesche e non possono entrare in questi accosti, ospitandole negli accosti dell'Alto Fondale e del Molo Italia, sebbene abbiano tutt'altra destinazione. Il Molo Italia mantiene, nel piano regolatore, la destinazione di porto forestale, mentre il terminal delle rinfuse è previsto sulla sponda est della Darsena Toscana. Tale area, dopo lo spostamento, prevedrà una riorganizzazione per l'accesso nautico affinché diventi un vero e proprio porto passeggeri e crociere. La mancanza di una tale struttura ha costituito finora il limite e la diminuzione dei traffici - che negli ultimi due anni stanno riprendendo - perché non si poteva dare certezza di accosti alle grandi navi.

Il nuovo porto passeggeri prevede un intreccio stretto con la città, soprattutto con il pentagono del Buontalenti, ossia la città storica. Si tratta di un progetto urbanistico che ha l'ambizione di produrre una riqualificazione complessiva, soprattutto nella città storica, permettendole di beneficiare della crescita dei traffici crocieristici. Non è possibile porsi l'obiettivo di trattenere tutti i crocieristi che passano a Livorno, perché per molti di loro - e per i *tour operator* - questa città rappresenta il porto della Toscana, per raggiungere poi Pisa e Firenze. Livorno si è spesso sottovalutata però, sotto questo punto di vista, perciò bisognerebbe valorizzare la città per far rimanere un numero maggiore dei crocieristi, o invogliare questi ultimi a scendere dalla nave e visitare la città.

La migliore operazione urbanistica e di riqualificazione che l'Autorità portuale può fare è quella riguardante la valorizzazione del patrimonio storico: dalla Fortezza Vecchia, al sistema di canali, di fortificazioni, ecc. Si tratta di un sistema di beni storici che può attrarre i crocieristi, secondo un obiettivo ambizioso che si chiede anche ai concorrenti della gara per la privatizzazione del 66% delle quote della società Porto di Livorno 2000, completamente diversa dalla gara per la Piattaforma Europa. L'Authority non si è limitata a chiedere solo l'acquisizione del pacchetto di maggioranza, ma anche un piano industriale, di promozione e di sviluppo del crocierismo, nonché un progetto di riqualificazione dell'area della Stazione Marittima. La proposta degli operatori si integrerà con le idee che emergeranno anche nel Dibattito Pubblico. Il Comune e l'Autorità portuale condivideranno l'approvazione di un piano attuativo (di competenza comunale) e di un progetto infrastrutturale (di competenza dell'Authority), con il sostegno dell'opinione pubblica e la credibilità dell'operatore che investirà su questo territorio. L'investimento dovrà essere convincente dal punto di vista imprenditoriale per l'operatore, portando benefici per la gestione del terminal.



Il progetto della Stazione Marittima è un sistema unitario da realizzare in stralci funzionali. Con l'aiuto del gestore dell'operazione urbanistica, si organizzerà tale gestione realizzativa. Il piano particolareggiato è rappresentato in una tavola presentata al Comune (vedi 44 della presentazione allegata), in cui la Fortezza Vecchia rappresenterà la porta d'accesso dal porto crociere alla città e alla Toscana tutta. Il planivolumetrico mostra l'accesso a nord, il parcheggio multipiano per l'imbarco delle navi traghetto, che richiedono spazi operativi diversi dalle crociere, gli edifici come una quinta o filtro tra la città e il porto operativo, ecc. Su spazi come il Silos Italgrani è prevista una forte rivalorizzazione: sul silos sarà realizzato un concorso internazionale di idee per la sua utilizzazione. In un'area più operativa vi sarà un terminal operativo per gli accosti delle grandi navi: sarà possibile lo sbarco anche delle navi più grandi, che arrivano fino a 360 m, imbarcando 5.000-5.500 persone.

3. MODALITÀ DEL DIBATTITO

a cura di Irene Rossetti, Segretaria generale del Dibattito Pubblico

Irene Rossetti, segretaria generale del Dibattito Pubblico, 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:

- 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.



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

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 due temi: Piattaforma Europa e Stazione Marittima.

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.

4. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: PIATTAFORMA EUROPA

4.1 TAVOLO 1

Il Tavolo 1 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Questioni da approfondire

Di fronte ad un'opera così importante, che determinerà un forte incremento dei traffici logistici, è necessario approfondire:

- la programmazione delle infrastrutture necessarie nel medio e lungo termine (ferrovia, viabilità, navigabilità dello Scolmatore)
 - valutazioni delle interferenze fra il traffico delle merci e la viabilità locale
 - analisi del dimensionamento futuro delle funzioni, destinazione logistica, industria, commercio, residenze
 - analisi delle sinergie fra il sistema economico livornese e le altre aree della Toscana (Pisa, Firenze, Grosseto) e nazionali ed Europee
-

Alle domande sopra riportate risponde l'ing. **Cantoni** che comincia ad affrontare la questione relativa alle **sinergie fra il sistema economico livornese e le altre aree della Toscana e oltre**.

Il 50 % del traffico del porto di Livorno è attualmente destinato alla Toscana, rappresentando perciò una quota molto elevata. L'obiettivo di un'infrastruttura come la Piattaforma Europa, destinata ad accogliere navi di grandi dimensioni con carichi importanti da sbarcare e imbarcare ad ogni scalo, con relativo movimento stradale ma soprattutto ferroviario, consiste nel raggiungimento non solo dell'area toscana, bensì di aree più lontane. Il bacino di riferimento del Porto di Livorno sarà composto dalle regioni del nord-Italia, ossia i terminal di Lombardia, Veneto e Bologna, con destinazioni oltralpe attraverso le opere in costruzione. L'ing. Cantoni si riferisce al "nuovo" Brennero e al Gottardo appena ultimato. A tal proposito, egli ricorda che, passare attraverso i porti italiani del nord-Italia o del sud, comporta 4 o 5 giorni in meno, a confronto con la rotta del nord-Europa, specialmente in relazione con paesi come la Cina e l'Estremo Oriente, piuttosto che per i paesi dell'Oceano Atlantico. Pertanto la misura dell'area d'influenza del porto di Livorno dipenderà dalla dimensione del traffico e quindi dalla possibilità di organizzare e trasferire rapidamente convogli, soprattutto ferroviari, verso nord.

L'ing. Cantoni affronta le tematiche relative alla **programmazione delle infrastrutture necessarie nel medio e lungo termine (ferrovia, viabilità, navigabilità dello Scolmatore)**. Per ciò che concerne lo Scolmatore, oggetto di un progetto della Provincia che comprendeva anche uno studio di fattibilità, è stato valutato anche uno studio sul traffico e alcune considerazioni operative sul trasferimento di merci. In funzione della propria esperienza di oltre quaranta anni nel settore dei trasporti, l'ing. Cantoni afferma di coltivare alcuni dubbi sulla convenienza di fare percorrere alle merci il tratto dalla "bocca" dello Scolmatore fino alle destinazioni interne. La perplessità è generata dalle "rottture di carico", che si dovrebbero avere passando le merci dalla nave alle chiatte, poi dalle chiatte alle aree di stoccaggio, ecc. A questo proposito l'ing. Cantoni ricorda che nella prima stesura del Piano Regolatore del Porto era prevista l'ipotesi di trasportare parte delle merci attraverso lo Scolmatore, mentre nell'ultima stesura questa ipotesi è stata abbandonata.

Per quanto riguarda la viabilità intesa come sistema delle strade, non è stato un problema verificare la compatibilità del sistema infrastrutturale della Toscana con il traffico generato dal porto. Il traffico della Piattaforma Europa a regime appare compatibile con il sistema delle infrastrutture autostradali e non. Queste verifiche hanno riguardato valutazioni per



cui sono stati previsti volumi di traffico elevati, come ad esempio il milione di container in più previsti per la Piattaforma Europa. Va tenuto presente che il traffico portuale è caratterizzato (in arrivo) da momenti di casualità, mentre il traffico in partenza, essendo sottoposto a controlli, è regolare. Poiché i camion escono dal porto intervallati, non si forma quasi mai un addensamento eccessivo sulla rete viaria.

Un altro tema importante, approfondito nell'ambito dei progetti, è quello dell'accesso stradale al porto. Questo perché il canale dello Navicelli, che oggi è sovra passato da un ponte levatoio, con il tratto terminale della Fi-Pi-Li rappresenta un problema, in quanto determina una strozzatura di carreggiata. In questo tratto è anche presente una limitazione di velocità e alcune tortuosità. Malgrado queste problematiche riguardanti l'area dell'ultimo tratto della Fi-Pi-Li, le valutazioni che sono state fatte ci dicono che gli effetti generati dagli interventi previsti (Piattaforma Europa e Stazione Marittima) sono compatibili con il sistema di accesso al porto, anche in quanto dal lato della Piattaforma Europa ci sono molti gli spazi per inserire aree di attesa necessarie per la sosta, dall'altro lato c'è la Fi-Pi-Li. E' stata esplorata anche la possibilità che, qualora si riuscisse effettivamente a chiudere l'attraversamento tra lo Scolmatore e la Darsena Toscana, si rettifichi totalmente la parte terminale della Fi-Pi-Li facendone, lungo tutto il percorso, un'infrastruttura adeguata in termini di capacità, velocità, ecc.

Massimo Provinciali evidenzia l'esistenza di una politica europea nell'ambito dei trasporti, che si è concretizzata nell'individuazione di una rete trans-europea per i trasporti delle merci. Questa rete è nata come una essenzialmente come ferroviaria e stradale, mentre qualche anno fa sono stati inseriti anche i porti, anelli fondamentali della catena trasportistica e logistica. In tale rete rientrano quasi tutti i porti italiani e Livorno fra di essi. Per la pianificazione dei porti, quindi, rivestono primaria importanza i collegamenti tra i porti della medesima costa e le reti infrastrutturali retrostanti. A riprova di ciò, nel Piano Regolatore del Porto è essenziale il capitolo con le connessioni stradali e ferroviarie, come la connessione con l'Autostrada Tirrenica, con la rete ferroviaria nazionale, ecc. Tutto ciò, sotto "l'ombrello" del Piano Nazionale della Logistica e della Portualità, conferma che il contesto, nel quale ci stiamo muovendo, è definito da una politica europea dei trasporti tesa ad incentivare il trasporto marittimo e ferroviario; un piano nazionale della logistica e della portualità che declina a livello nazionale le previsioni comunitarie e le azioni dei singoli porti gestite dalle singole Autorità portuali, che sottolinea Massimo Provinciali, non sono enti gestiti da un singolo Presidente, ma sono gli enti nazionali più partecipati al mondo in quanto sono composti da enti locali, operatori privati, operatori pubblici, operatori della logistica, organizzazioni sindacali, ecc.. Tutto questo, e così conclude l'intervento Massimo Provinciali, per fare capire che l'Autorità Portuale di Livorno ha posta la stessa attenzione: sia in riferimento alla pianificazione degli interventi della Piattaforma Europa e della Stazione Marittima; sia sulla questione delle infrastrutture stradali e ferroviarie circostanti. In altre parole per l'Autorità Portuale il peso che hanno i collegamenti ferroviari e su strada è lo stesso rispetto al peso che ha l'espansione a mare della Darsena Europa.

Viene poi affrontata la questione relativa all'analisi del dimensionamento futuro delle funzioni previste nell'ambito dei progetti in discussione. In particolare il portavoce del Tavolo 1, spiega che la domanda è stata pensata in riferimento al fatto che il Comune di Collesalveti sta predisponendo il futuro Piano Strutturale, che prevede che sia fissato un certo dimensionamento delle funzioni per un periodo temporale di circa 15 anni. Le funzioni alle quali si fa riferimento sono quelle collegate alla logistica, al settore produttivo e artigianale, al settore commerciale e residenziale. Premesso ciò è evidente che tale dimensionamento dovrà tenere conto a sua volta del dimensionamento degli interventi previsti nel progetto sulla Piattaforma Europa e Stazione Marittima.

Risponde **Massimo Provinciali** evidenziando per prima cosa che gli interventi comprenderanno sicuramente funzioni legate alla catena logistica delle merci. Per quanto riguarda le funzioni produttive e artigianali Massimo Provinciali puntualizza che fino a 10 anni fa andava molto di moda insediare presso le aree portuali zone produttive, così detti district Park, dove le merci venivano prima sbarcate e poi trasformate; oggi questo modello è entrato in crisi per via della de-

localizzazione delle attività produttive e artigianali. Ciò non toglie che alcune localizzazioni produttive, anche in funzione dell'ottima posizione logistica del Porto di Livorno, potrebbero essere prese in considerazione.

5. RESTITUZIONE DEI TAVOLI: STAZIONE MARITTIMA

5.1 TAVOLO 2

Il Tavolo 2 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Questioni da approfondire	Proposte di miglioramento
<ul style="list-style-type: none"> - occorre una nuova Stazione Marittima per flusso traghetti in Piattaforma Europa - spazi commerciali grandi già saturi a livello urbano (porta a terra, porta a mare, nuovo centro) - competizione con esercizi commerciali del centro - connessione ferroviaria con stazione Livorno centrale problematica - vincoli d'uso della Stazione Marittima che congela l'uso del Silos - inquinamento navi e traghetti su aree pubbliche 	<ul style="list-style-type: none"> - introdurre attività commerciali non presenti in città (es. outlet fashion) - spazi commerciali enogastronomici tipici (es. "eat costa toscana" da Livorno all'Elba) - connessione con aeroporto di Pisa per Terminal Crociere (via Navicelli?) - pregiudiziali e vincoli per il recupero del Silos all'utilizzo estensivo di tutti i fruitori (porto e residenti) - porta regionale al mare del turismo - imbarco tour fossi da Fortezza Vecchia - nucleo artigianato tipico nella Fortezza Vecchia - elettrificazione verde banchine traghetti e crociere

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

1. raccordo progettuale con Piattaforma Europa (tempistiche)
2. perfezionamento della distribuzione e articolazione funzionale
3. creazione di nuovi valori architettonici e paesaggistici
4. che il Silos sia progettato all'interno di una consapevolezza dell'identità passata e futura di Livorno, con percorsi d'acqua (Cisternino, Cisterne, Accademia Navale, Istituto di ricerca marina, collegata alla nanotecnologia); Paolo Dario Pontedera-Livorno: settimana azzurra a Livorno, più che bianca, per le scuole di tutta l'Italia.

Il portavoce del tavolo 2 inizia il proprio intervento evidenziando che dopo una breve analisi del progetto sembra emergere una prima criticità, cioè la necessità, che emergerebbe al momento dello sdoppiamento del flusso passeggeri delle crociere da quello dei traghetti, di una nuova stazione marittima dentro la Darsena Europa che altrimenti rimarrebbe senza servizi per i turisti.

Il portavoce evidenzia anche la perplessità del gruppo di lavoro rispetto all'opportunità di inserire grandi spazi commerciali all'interno della Stazione Marittima in quanto la città di Livorno risulterebbe già satura rispetto a queste tipologie di commercio. In altre parole, ci sarebbe il rischio di creare un nuovo centro commerciale che potrebbe entrare in competizione con il centro della città di Livorno.

Un'altra questione importante è capire quali prospettive ci sono in riferimento alla connessione tra la Stazione Marittima e la stazione ferroviaria della città. Un altro tema sono i vincoli delle destinazioni d'uso della Stazione Marittima che in qualche modo, probabilmente, limitano anche la riqualificazione del silos Granari.



Infine, un altro punto sul quale il gruppo di lavoro desidera chiarimenti è il problema di inquinamento generato dalle grandi navi. A questo proposito il problema è capire come fanno a coesistere le esigenze della città con i suoi spazi pubblici e le esigenze del porto.

Il tavolo, sottolinea il portavoce, ha lavorato anche ad alcune proposte che sostanzialmente sono relative a servizi e funzioni che attualmente non sono presenti in città come ad esempio: un outlet; attività che valorizzano i prodotti enogastronomici della costa, un traghetto che possa portare i turisti attraverso il canale dei Navicelli fino all'aeroporto, predisporre un imbarco per il tour dei fossi nel quartiere Venezia collegato alla Stazione Marittima, la localizzazione di attività artigianali storiche nella fortezza vecchia, l'elettrificazione delle banchine che potrebbe rendere compatibile l'approdo delle grandi navi con le funzioni urbane e di fruizione degli spazi pubblici.

Un'altra rappresentante del tavolo prende la parola evidenziando come nella progettazione degli interventi sulla stazione marittima andrebbero coinvolti vari soggetti presenti in città che potrebbero portare un valore aggiunto come ad esempio: l'Istituto di ricerca marina presente a Livorno, gruppi che si interessano di arte contemporanea, ecc.. In altre parole sarebbe necessario coinvolgere nella progettazione degli interventi la città con tutta la sua identità, il suo spirito vitale che vuole "liberarsi dalle catene" (il riferimento è rivolto al Monumento, simbolo della città, dei "Quattro Mori").

Prende la parola **Massimo Provinciali** evidenziando che uno dei risultati che sta ottenendo il Dibattito Pubblico è che sta "costringendo" a parlare da vicino L'Autorità Portuale e l'Amministrazione Comunale sui contenuti e nel merito delle varie questioni. In tal senso Massimo Provinciali sottolinea che molto spesso il Presidente Gallanti ribadisce il concetto che il porto ha bisogno della città. Fino ad ora, tuttavia il dialogo tra queste due istituzioni è stato inquinato da pregiudizi di carattere ideologico. Questo Dibattito ha "costretto" i due enti a dialogare su i contenuti, su i quali si possono riscontrare dei punti di vista differenti, ma, in fondo, spiega Massimo Provinciali non c'è una grande divergenza di opinioni. L'Autorità Portuale è molto contenta di essere l'occasione di questo dibattito, premesso questo è importante evidenziare che quello che è stato inserito nel Piano Regolatore del Porto e nei progetti relativi alla Stazione Marittima è una proposta, non è un progetto definitivo. La proposta è quindi un'idea per tentare di conciliare: da un lato un'area che è, e che resta porto operativo in quanto vi si svolgono operazioni portuali che hanno per oggetto passeggeri dei traghetti o delle crociere; dall'altro lato la città che è immediatamente alla spalle dell'area del porto operativo. Peraltro questa è una delle grandi sfide degli ultimi 10 anni delle Autorità Portuali di tutta Italia in quanto tutti i porti appartengono a città storiche che hanno il porto incastonato nella città stessa e le aree portuali sono solitamente separate da un muro che separava il porto dalla città. Piano, piano, negli ultimi anni questi muri sono stati abbattuti riuscendo a salvaguardare le funzioni operative da quelle di sicurezza con l'ausilio delle nuove tecnologie, l'organizzazione della vigilanza senza bisogno di fare ricorso a muri "alti 3 metri"! Massimo Provinciali continua l'intervento dicendo che un esempio può essere Genova, ma non è il solo, dove il porto è diventato il "giardino" della Città che ospita la riconversione dei magazzini del cotone, l'acquario, i ristoranti, le funzioni commerciali. Tutte queste funzioni sono concepite non tanto per fare rimanere in porto i turisti che arrivano dal mare, ma per fare andare in porto i cittadini, in questo caso sarebbero i livornesi, che non hanno nessuno stimolo per venire in porto. Oggi a Livorno, a parte i pensionati che vanno a pescare sulla "bocca del porto" al Molo Elba, nessuno viene con le famiglie a fare una passeggiata in porto. Se nel silos, ad esempio, ci fosse un centro congressi questo sarebbe un fattore trainante per andare in porto. A questo proposito viene evidenziato da Massimo Provinciali che nella gara per cedere il 66% delle quote della Porto Livorno 2000, il punteggio per il ribasso economico ha un peso del 35%, mentre il punteggio al progetto che comprende anche le infrastrutture di collegamento verso la città ha un peso del 65%. Questo per fare capire l'importanza che viene data alle soluzioni progettuali che raccorderanno le aree portuali alla città. L'intervento di Massimo Provinciali si conclude ribadendo che l'occasione del Dibattito ha dato la possibilità di dialogare con gli assessori comunali guardando nella stessa direzione, così facendo, se si stabilisce un clima di questo tipo, nel rispetto delle prerogative istituzionali di ciascuno saranno fatti ancora importanti passi avanti.



Claudio Vanni riprende la parola sull'argomento del possibile recupero dei collegamenti ferroviari tra la Stazione Marittima e la Città evidenziando che ciò è possibile, che è possibile riutilizzare la linea ferroviaria. C'è tuttavia un problema legato a quale operatore andrà a riutilizzare la ferrovia stessa. Trenitalia difficilmente si misurerà con un'esperienza di questo tipo. L'esperienza di Civitavecchia non aiuta, altra cosa è un sistema integrato con il trasporto urbano, cioè utile ai crocieristi e ai cittadini allora la cosa potrebbe avere un senso, ci vuole comunque qualcuno che voglia investire e costruisca un business plan.

Per quanto riguarda il commercio Claudio Vanni precisa che l'Autorità Portuale non ipotizza la realizzazione di nessun centro commerciale, al contrario ipotizziamo solo piccole attività, nemmeno medie attività, ma solo quelle che la città ritiene siano utili per arricchire i servizi esistenti e per produrre un effetto attrattivo.

Per quanto riguarda le funzioni, bisogna tenere conto che attualmente le attività legate al trasporto dei traghetti hanno un peso notevolmente maggiore rispetto a l'attività crocieristica. Fino a quando non si invertono le condizioni difficilmente possiamo ipotizzare lo spostamento dei traghetti che da un punto di vista urbanistico starebbero meglio nel nuovo terminale "autostrade del mare" e pensare il porto passeggeri solo come porto crociere, questo darebbe maggiore visibilità e maggiore ricchezza anche per la città, ma tutto dipenderà dal piano industriale.

L'idea dell'outlet, ricorda Claudio Vanni, era un'idea pensata circa 10 anni fa nel vecchio progetto, ma fu bocciata dal Comune, bisogna anche tenere conto, che un outlet sarebbe un ulteriore attrattore di traffico con tutti i problemi collegati. Comunque l'idea potrebbe essere valida, ma difficile da "sintonizzare" con il resto delle funzioni.

Le connessioni con l'aeroporto di Pisa sono già possibili oggi, il people mover che sta realizzando Pisa facilita sicuramente questo collegamento. Anche l'idea di collegare la Stazione Marittima con la stazione ferroviaria è una proposta valida, ma occorrono le idee e le risorse economiche. L'Autorità Portuale sta creando le opportunità per tutte queste connessioni.

In riferimento all'elettificazione delle banchine già esiste ma non esistono le navi con un'adeguata tecnologia. Per inaugurare la banchina elettrificata del porto di Livorno è stato un problema trovare una nave idonea.

Per quanto riguarda i prodotti della costa, L'Autorità Portuale ha ipotizzato che la Fortezza Vecchia possa diventare la Porta di accesso alla Città e a tutta la Toscana. La Fortezza potrebbe essere il luogo per valorizzare i prodotti dell'eccellenza della Toscana.

Alle questioni legate allo "Scoglio della Regina" e alla Dogana d'Acqua, è una competenza che spetta di più alla città piuttosto che alla Autorità Portuale, che tuttavia ha investito risorse per restituire acquaticità alla zona antistante la Dogana d'Acqua.

Massimo Provinciali riprende la parola per evidenziare che l'Autorità Portuale ha preso più volte contatti con la Società che gestisce l'aeroporto di Pisa per valutare quelle che possono essere connessioni o sinergie, in passato è stata presa in considerazione di partecipare in maniera congiunta al salone di Miami, che la più importante fiera mondiale per la crocieristica. Tuttavia, anche la società che gestisce l'aeroporto, precisa Massimo Provinciali fa delle considerazioni di tipo commerciale e probabilmente, quando i volumi di turisti del porto saranno più consistenti, si apriranno importanti prospettive.

5.2 TAVOLO 3

Il Tavolo 3 ha sollevato le seguenti osservazioni:

Questioni da approfondire

Proposte di miglioramento

- raccordi ferroviari, uso in prospettiva
 - inserimento e interfaccia urbanistica con la città: la penetrazione delle aree nel tessuto urbano, la città che incontra il porto, gestione del ponte S. Trinita
 - mobilità pedonale, finger e inserimento urbanistico
 - promiscuità tra traghetti e crociere
 - gestione porto mediceo
 - servizi turistici
- gestione Mura/Fortezza/depuratore Rivellino
 - interramento S. Trinita
-

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

5. interfacciare urbanisticamente il centro della città, proporre un waterfront
6. fattibilità reale d'interramento S. Trinita
7. fattibilità gestione dei raccordi ferroviari in ottica di mobilità sia urbana che interurbana
8. fattibilità people mover su centro?

Il portavoce del tavolo 3 puntualizza subito che il punto centrale che è emerso durante il lavoro al tavolo è l'interfaccia tra il porto e la città di Livorno. Da un lato c'è un progetto ben strutturato verso l'obiettivo di valorizzare un'attività importante come quella crocieristica nell'ambito del porto. A fronte di ciò è certo che nel progetto il punto di contatto verso la città necessita di un approfondimento. Va anche detto che forse è più un problema che dovrà affrontare la pianificazione urbanistica del Comune di Livorno. Uno dei nodi centrali da affrontare è la questione del Ponte di Santa Trinita come punto di accesso alla città. Il portavoce specifica che ha sentito parlare di un progetto di interramento del ponte. Questo potrebbe essere una soluzione propedeutica per la definizione di un water front innovativo e diverso rispetto alla situazione attuale. Il problema relativo al ponte di Santa Trinita è quindi un tema da affrontare nell'ambito del Piano Strutturale di Livorno per capire la reale fattibilità di questa ipotesi di interramento. Un'altra cosa molto interessante è capire cosa succederebbe se fosse disponibile la zona del depuratore. Tutto questo anche in relazione all'idea di riqualificare le mura di Via della cinta esterna, attraverso anche un passaggio pedonale. Questo è un altro importante punto di contatto con la città. Un'altra cosa importante da approfondire è come possa essere integrata l'attuale rete ferroviaria in funzione di interfaccia con la città. Si può pensare ad una sorta di piccolo people mover che collegherebbe la Stazione Marittima con il centro città e non necessariamente con il quartiere Venezia. Un'altra importante questione è come affrontare l'attuale promiscuità che c'è attualmente tra il traffico dei crocieristi e il traffico merci.

Alle varie domande risponde **Claudio Vanni** affermando subito che l'area della Stazione Marittima va pensata in forte sinergia con la città. In questo senso non si può pensare di utilizzare a Livorno le soluzioni adottate a Barcellona o per il porto passeggeri di Venezia che sono dei veri e propri bunker. Il progetto della Stazione Marittima di Livorno va concepito come integrato alla città. Va però precisato un concetto. Ci sono delle problematiche di tipo operativo che impediscono di pensare "l'alto fondale" come un'area raggiungibile a livello pedonale dai cittadini. Bisogna invece pensare che la fascia che va dalla Fortezza Vecchia alla Dogana D'Acqua deve essere un'area fortemente integrata con il contesto urbano. Claudio Vanni prosegue affermando che le soluzioni emerse durante il Dibattito Pubblico in corso e le proposte progettuali di coloro che parteciperanno al bando in sede di gara, permetteranno di mettere a punto il Piano Attuativo che successivamente il Consiglio Comunale dovrà approvare. Con il Comune, peraltro, l'Autorità Portuale ha già trovato una sintonia sui contenuti del Piano Attuativo, tuttavia l'Autorità Portuale aspetterà di concludere la fase delle proposte progettuali dei concorrenti per presentare al Comune una proposta che sarà lungimirante. Inoltre la città, contemporaneamente a questo progetto dovrebbe pensare a valorizzare e riqualificare il proprio patrimonio storico, cioè il sistema dei fossi e delle fortificazioni. L'Autorità Portuale sta dando un contributo anche su questo aspetto attraverso un



gruppo di lavoro, che collaborerà con il Comune, che è finalizzato a candidare presso il Ministero dei Beni Culturali il “sistema dei fossi” e delle fortificazioni come bene UNESCO. Non è una cosa facile, probabilmente costruendo una rete con altre città che hanno una simile strutturazioni sarebbe più semplice candidare la rete di città e quindi Livorno. Ma a prescindere da questo obiettivo che l’Autorità Portuale si è Posta è opportuno sfruttare questo lavoro per cominciare a lavorare su progetti di valorizzazione dei fossi e delle fortificazioni, che insieme al porto e alla Stazione Marittima rappresenterebbe un complesso importante per sviluppare il turismo nella città di Livorno. Questa tuttavia, continua Claudio Vanni, è un’opportunità che devo cogliere per prima la città. L’Autorità Portuale può dare un contributo in termini di idee, proposte e investimenti. Un’altra considerazione importante è che il collegamento tra il porto e la città dovrebbe attuarsi attraverso un sistema di accessi pedonale, a questo proposito nel Master Plan sviluppato dalla Autorità Portuale si faceva proprio riferimento a soluzioni di questo tipo tra il Pentagono del Buontalenti e il porto passeggeri. Questo significa avere risorse che dovrebbe trovare la città, risorse che l’Autorità Portuale non può investire perché sono al di fuori del proprio ambito.



6. CONCLUSIONI DELL'INCONTRO

Irene Nicotra, Provincia di Livorno

In conclusione la rappresentante della Provincia di Livorno prende la parola per completare un ragionamento iniziato da Claudio Vanni, cioè le opportunità di valorizzazione della Fortezza Vecchia. A questo proposito, sottolinea Irene Nicotra, agli Stati Generali del Turismo molti soggetti che si occupano del settore turistico si sono lamentati del turismo di massa che si rivolge verso Firenze, con tutti i problemi connessi a questo fenomeno. Per diversificare l'offerta turistica sarebbe opportuno lavorare in maniera congiunta attivando dei tavoli di concertazione, in particolare tra Comuni, per lavorare ad un'offerta diversificata del territorio. Per questo motivo, come portavoce della Provincia di Livorno Irene Nicotra si fa promotrice di questa ulteriore sfida del territorio. Massimo Provinciali interviene per fare presente che L'Autorità Portuale di Livorno e quella di Piombino partecipano alle varie manifestazioni, compresa quella accennata in precedenza, in maniera congiunta con lo slogan "Livorno e Piombino, Porti della Toscana!".

Claudio Bertini, direttore tecnico dell'Interporto

L'Ing. Bertini saluta i presenti e fa notare che l'incontro presso l'Interporto è importante per capire il ruolo centrale che ha questa struttura nell'ambito delle ricadute dei progetti sulla Piattaforma Europa e Stazione Marittima. In futuro, nello sviluppo del progetto, l'Interporto giocherà un ruolo importante, ha questo proposito è auspicabile una pianificazione sovra comunale tra i due Comuni, Livorno e Collesalveti, che appunto devono avere una pianificazione unitaria e strategica.

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.

Sophie Guillain ricorda che tutto quello che è stato scritto nelle schede e quello che è stato espresso verbalmente dai vari portavoce sarà verbalizzato, letto e valutato con attenzione. Inoltre la Responsabile del Dibattito ricorda che lei dovrà predisporre una relazione dettagliata su tutte le questioni e le proposte emerse nel corso del Dibattito. Seguono ulteriori ringraziamenti ai presenti, in particolare all'Interporto, all'Autorità Portuale e a tutte le altre Istituzioni. L'ultima battuta è per ricordare i prossimi incontri:

- 25 maggio: Laboratorio tematico #3, *Gli impatti dei progetti*
- 14 giugno: Incontro di restituzione.

Sophie Guillain e **Claudio Vanni** ringraziano ancora i presenti in sala, i rappresentanti di Comuni e Provincia di Livorno.