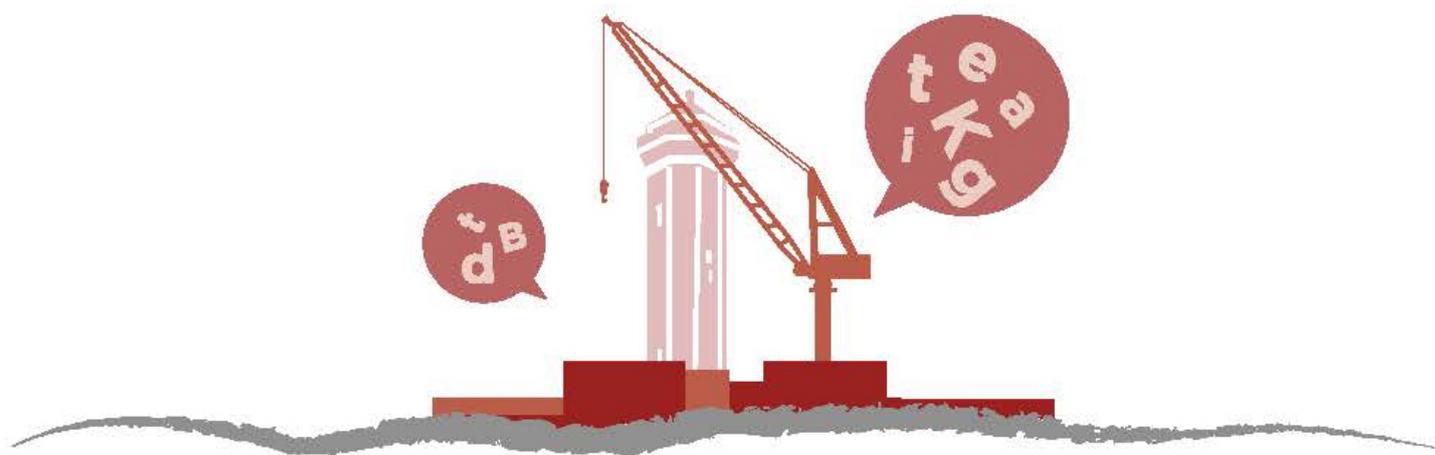




# LABORATORIO TEMATICO #3 GLI IMPATTI DEI PROGETTI SUL PORTO, LA CITTÀ E IL TERRITORIO VERBALE DEL DP #6

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico



Laboratorio tematico #3, *Gli impatti dei progetti sul porto, la città e il territorio*

Terminal Crociere, 25 maggio 2016, 19.00-22.00





|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. INTRODUZIONI AL LABORATORIO TEMATICO #3</b>   | <b>3</b>  |
| 1.1 Sophie Guillain, responsabile del Dibattito Pubblico  | 3         |
| 1.1 Giovanni Allegretti, Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione, Regione Toscana | 3         |
| 1.2 Massimo Provinciali, segretario generale dell’Autorità portuale di Livorno                          | 4         |
| <b>2. PRESENTAZIONE DEI PROGETTI A DIBATTITO</b>  | <b>6</b>  |
| 2.1 Piattaforma Europa  | 6         |
| 2.2 Stazione Marittima  | 7         |
| <b>3. MODALITÀ DEL DIBATTITO</b>  | <b>8</b>  |
| 3.1 Calendario del Dibattito Pubblico   | 8         |
| 3.2 Strumenti di comunicazione  | 9         |
| 3.3 Svolgimento dell’incontro   | 9         |
| <b>4. PRESE DI PAROLA</b>   | <b>10</b> |
| 4.1 Governance, impatti territoriali, logistica e infrastrutture  | 10        |
| 4.2 Impatti ambientali, urbani e sociali  | 17        |
| <b>5. CONCLUSIONE DELL’INCONTRO</b>   | <b>24</b> |

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 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.

I due oggetti del dibattito, che sono presentati in quest’occasione, sono: il progetto di Piattaforma Europa e la riqualificazione della Stazione Marittima in interfaccia con la città.

Obiettivo del presente incontro è di affrontare gli elementi di criticità identificati dai precedenti incontri pubblici. Questo permetterà di fornire una relazione finale all’Autorità portuale, ovvero il proponente, che sia utile, non ingenua e incentrata sui punti su cui la comunità ha espresso delle domande pertinenti sulla base di un dialogo tra le parti. L’ultimo incontro, il 14 giugno, sarà l’occasione finale per questo tipo di scambio.

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

Giovanni Allegretti ringrazia i numerosi partecipanti al presente incontro. Ad ogni appuntamento la partecipazione aumenta e si arricchisce di nuovi volti, anche grazie a momenti informali come le visite in porto. Essi si associano ai tempi di discussione approfondita, permettendo di arrivare ad un pubblico più vasto. Si tratta del primo processo costruito sotto l’egida della legge regionale 46 del 2013, che prevede l’obbligatorietà dei Dibattiti Pubblici per opere dagli investimenti superiori ai 50 milioni di euro, dopo un mese dall’approvazione da parte del governo italiano del nuovo codice degli appalti. In una norma, rimandata per l’attuazione ad un regolamento successivo, si prevede l’istituto del Dibattito Pubblico come necessario per le grandi opere nel panorama nazionale. Questa sperimentazione toscana, nuova nella pratica e non nella teoria, arricchisce la precedente possibilità di istituire processi di tale natura, sebbene di tipo volontario in base alla richiesta di enti pubblici o con raccolta di firme. Non è stato realizzato precedentemente, ma su molte opere regionali si sta addensando l’interesse dei cittadini per avere spazi di maggiore conoscenza dei progetti e di maggiore interazione per la definizione di nuovi elementi. Per l’Autorità che Giovanni Allegretti rappresenta, è stato un piacere che la dott.ssa Guillain si sia presentata tra i candidati per la posizione di responsabile del Dibattito Pubblico, in quanto proviene dall’esperienza francese che dal 1995 ha delle norme sul Dibattito Pubblico. In Francia, dopo tanti anni, il Dibattito



Pubblico è oggi una procedura, mentre in Toscana si tratta di costruire la propria maniera di metterlo in pratica, a seconda dei diversi territori in cui si dovrà sviluppare. Si sta perciò sviluppando un importante caso, per il quale Giovanni Allegretti ringrazia l’Autorità portuale di Livorno e il Comune per aver dimostrato un vero impegno nel processo. L’anima di tali strumenti si trova nella disponibilità della politica e, quando questa è aperta e ritiene che l’occasione di contatto con i cittadini sia anche occasione di dialogo tra le istituzioni, è possibile credere che i risultati del Dibattito Pubblico sul territorio potranno essere riscontrati su tutto il territorio.

## 1.2 MASSIMO PROVINCIALI, SEGRETARIO GENERALE DELL’AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO

Massimo Provinciali accoglie i partecipanti riassumendo i due più importanti interventi del nuovo piano regolatore portuale di Livorno, che ha sostituito 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. I due importanti interventi infrastrutturali sono previsti perché il porto di Livorno, come tutti i porti, deve crescere con l’aumento delle esigenze di accoglienza delle nuove navi. Il porto è iniziato con piccoli velieri, poi la navigazione ha cambiato forma con navi più grandi, così il porto si è adeguato ad esse. Gli adeguamenti infrastrutturali, dal ‘500 fino al dopoguerra, hanno testimoniato tale esigenza. E’ necessario porsi un limite registrando un modello di sviluppo del territorio, senza seguire all’infinito la dinamica del mercato del trasporto marittimo, ma l’Autorità portuale di Livorno e tutta la comunità portuale ha creduto che in questi anni fosse necessario un adeguamento per il porto commerciale e il porto passeggeri di Livorno.

Il porto storico risale all’immediato dopoguerra, con sviluppi fino agli anni ‘70, con le navi del settore dei contenitori e delle Autostrade del Mare – che portano i rimorchiatori e i semi-rimorchi – non hanno più accessibilità in termini di pescaggio, di quantità d’acqua necessaria per le manovre sotto la chiglia, di larghezza nella porta d’accesso presso il canale accanto alla Torre del Marzocco. Oggi circolano navi larghe circa 50 metri, che hanno problemi ad entrare in tale canale e a fare le evoluzioni. In questi giorni il dragaggio della Darsena Toscana è stato completato, ma la Darsena Toscana è costruita in modo da non poter approfondire oltre i 13 metri: circa 50 anni fa si pensava che un fondale di 13 metri sarebbe stato sufficiente per il futuro. Le navi da 10.000 contenitori che viaggiano oggi, che rappresentano una normalità nel Mediterraneo, hanno bisogno di 14-15 metri di pescaggio. La larghezza impone un’area di manovra importante: come se, in un box in cui si parcheggia una 500, si volesse parcheggiare un SUV. Ciò implica la necessità di cambiare il box.

Il progetto di espansione con la **Piattaforma Europa** prevede l’ottimizzazione delle due vasche, riempite con il materiale dragato nel porto storico all’imboccatura, e l’estensione a mare di due moduli importanti: uno destinato al traffico contenitori e uno al traffico di camion e Autostrade del Mare. Si è pensato di destinare tali spazi a questi traffici perché i contenitori sono da un lato trasportati dalle navi più grandi, mentre le Autostrade del Mare hanno bisogno di grandi spazi a terra per parcheggiare i camion in imbarco e sbarco. Per le Autostrade del Mare, Livorno è il primo porto d’Italia, con un traffico che sta aumentando, poiché sostenuto da politiche ambientali preferendo caricare i camion su navi piuttosto che farli circolare per le strade. Livorno rappresenta un crocevia importante, con la Fi-Pi-Li che entra nel porto, come anche l’autostrada da Genova e da Firenze. L’effetto collaterale importante è rappresentato dalla concentrazione dei due traffici contenitori e Autostrade del Mare nei due moduli liberando i relativi spazi nel porto storico (Darsena Toscana e Darsena 1), che potranno essere destinati a traffici tradizionali per navi che potranno operarvi agilmente. I traffici tradizionali corrispondono a prodotti forestali, cellulosa (per cui Livorno è il primo porto d’Italia), merci varie e impiantistica (verso i paesi in via di sviluppo), auto nuove dai centri di produzione dell’estremo Oriente o dall’America (in collegamento con



l'autoparco del Faldo). Per questo tipo di traffici, i fondali del porto storico risultano sufficienti, ma è necessario liberarli da altri traffici più ingombranti. L'operazione massiccia e importante si confronta con la partecipazione in occasioni come il presente incontro e con analisi di tipo economico-finanziario e ambientale, perché sia sostenibile.

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. Ciò potrà essere possibile organizzando i servizi a terra, l'accoglienza, la movimentazione, i bagagli, la dogana, la security (il traffico passeggeri è sottoposto a controlli come un aeroporto, con perquisizioni personali e dei bagagli). La parte di piano regolatore portuale destinato a tali elementi è il complesso legato alla Calata Orlando e alla Calata Alto Fondale. Nel primo si trova oggi il terminal delle rinfuse, che rappresenta una presenza di operazioni di cemento e polveri volatili di fronte alla città, in un'area in cui vi sono venti importanti come il libeccio. Presso la Calata Alto Fondale vi è la concessione dell'impresa della compagnia portuale, che opera i prodotti forestali, per cui è previsto lo spostamento dal piano regolatore. A seguito dello spostamento di tali concessioni, sarà necessario ristrutturare la banchina e organizzare il terminal secondo un'idea funzionale, che non costituisce ad oggi un progetto che verrà realizzato. Vi sono aree destinate a servizi del terminal per i crocieristi e altre a parcheggio (non tanto per le automobili, quanto per i pullman): in un giovedì successivo al presente incontro sono previste sei navi da crociera, ovvero 15.000 passeggeri, di cui circa 10.000-12.000 si recheranno fuori da Livorno, spostandosi con pullman da 50 passeggeri ognuno. In un'area operativa, che è tuttavia a diretto contatto con la città, sono previste importanti opere d'interfaccia con la città. In tutte le città portuali, il porto deve essere fruibile dai cittadini, come avviene a Genova, Barcellona, Bilbao, così da permettere alla cittadinanza di accedere a ristoranti, cinema, negozi e piccoli parchi per passeggiare. Il piano regolatore portuale, senza entrare nel merito esecutivo traccia delle indicazioni: l'acquaticità della fortezza, alcune zone a verde, di ricettività e commerciali, per lo sfruttamento delle quali è fondamentale il rapporto tra Autorità portuale e amministrazione comunale. L'Autorità portuale non redige piani del commercio, perciò insieme al Comune di Livorno si potrà valutare gli spazi, le dimensioni e i tipi di attività da realizzare. In passato sono state immaginate operazioni quali un centro commerciale o un outlet, sebbene il dott. Provinciali non consideri questo tipo di sviluppo preferibile per tale area. In occasione dell'apertura di un tavolo tra Autorità portuale e Comune di Livorno, sarà possibile discutere questi elementi, perché non si tratti solo di una porta d'accesso per i turisti, ma anche un luogo d'attrazione per i livornesi.

Massimo Provinciali, come segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno, si dichiara lieto di partecipare al presente Dibattito Pubblico, pilota di una forma di partecipazione pubblica. Il piano regolatore portuale è stato oggetto di pubblicazione per le osservazioni, ma questi adempimenti burocratici passano spesso inosservati senza reazioni. La presente occasione ha fornito lo spazio di dialogo diretto con la cittadinanza che ha voluto prendere parte agli incontri.



## 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.

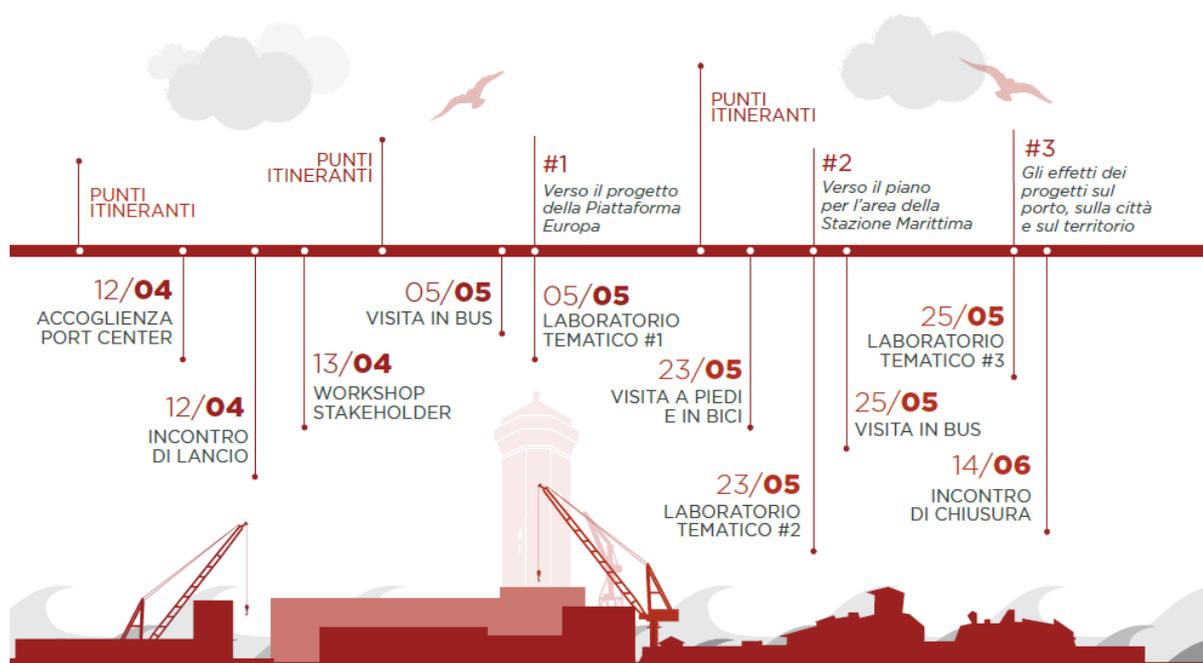
### 3. MODALITÀ DEL DIBATTITO

#### 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: @dibattitoinport
- #dilatuasulporto
- Sito: [www.dibattitoinporto.it](http://www.dibattitoinporto.it), con FAQ;
- Quaderni degli stakeholder, sul sito;
- Per informazioni e domande: [info@dibattitoinporto.it](mailto:info@dibattitoinporto.it);
- Per inviare contributi foto: [media@dibattitoinporto.it](mailto:media@dibattitoinporto.it);
- Per contattare la responsabile del Dibattito Pubblico: [responsabile@dibattitoinporto.it](mailto:responsabile@dibattitoinporto.it);
- Linea diretta: 0586-249.599

### 3.3 SVOLGIMENTO DELL'INCONTRO

Sophie Guillain spiega che il presente incontro prevede una forma di dialogo diretta tra i partecipanti, gli esperti e le figure istituzionali presenti. I tavoli in sala non si prestano al lavoro in gruppi, ma servono a fornire il materiale conoscitivo e d'informazione. In questa occasione la tribuna si allarga a tutta la sala, a tutti coloro che vogliono far emergere delle criticità o richiedere degli approfondimenti. E' importante far emergere tali punti di criticità affinché siano espressi a fondo, così da costituire parte integrante della relazione finale della responsabile del Dibattito.

Gli argomenti emersi sono stati organizzati secondo alcuni elementi critici connessi anche all'opportunità del progetto. La discussione si aprirà secondo due tempi, che derivano dalle osservazioni espresse nel corso degli incontri:

1. Governance e impatti territoriali, logistica e infrastrutture (1 ora)
2. Impatti ambientali, urbani e sociali (1 ora).

Tra i contributi scritti ed espressi nel corso del processo, lo staff del Dibattito ha contattato alcuni rappresentanti dei tavoli degli incontri precedenti per riaprire la discussione del presente incontro. Daniele Mirani (Simurg Consulenze e Servizi), facilitatore dell'incontro, fornisce la parola alle cinque persone con cui è stato preparato il presente laboratorio, sedute tra i partecipanti. Oltre a loro, ognuno partecipa perché ha qualcosa da dire, perciò le parole dei cinque "testimoni" saranno occasione per gli altri di agganciarsi alla discussione con proposte e analisi. Nella sala tutti potranno reagire ai contributi espressi; gli esperti e i rappresentanti istituzionali reagiscono quando sentono di volerlo fare per fornire risposte e punti di vista. Ogni contributo ha bisogno di essere sintetico, possibilmente nel limite dei due minuti.

## 4. PRESE DI PAROLA

### 4.1 GOVERNANCE, IMPATTI TERRITORIALI, LOGISTICA E INFRASTRUTTURE

**Sergio Muzi**, cittadino, spiega di non voler entrare nel merito tecnico dei progetti, sufficientemente chiari con le spiegazioni e il dossier del Dibattito. Il suo intento è di creare una cornice politico-progettuale delle modalità in cui i progetti saranno approvati e realizzati. Nel 2015 è stato approvato il Piano Strategico Nazionale della Portualità e Logistica (PSNPL) che, dopo anni di inconcludenza, mette al centro del dibattito istituzionale la necessità di recuperare il nostro potenziale logistico in termini di competitività (per esempio, la cura del mare e del ferro, ossia migliorare la portualità e la logistica) introducendo il concetto di “piattaforma logistica integrata”: porto, retroporto, autoparco, terminal ferroviari, collegamenti stradali e – in questo caso – gli aeroporti internazionali di Pisa e Firenze e l’interporto toscano di Gonfienti (Prato), come un unico sistema integrato. La piattaforma logistica toscana includerebbe i porti di Livorno, Piombino e Carrara. La PSNPL individuava in 10 priorità assolute, una delle quali è la nuova governance delle Autorità portuali, realizzata con un artificio senza passare da una legge dedicata alla riforma dei porti, bensì alla riforma della pubblica amministrazione nell’ambito dei decreti Madia fino a passare al vaglio del Consiglio di Stato. Entro giugno andrà in Commissione Parlamentare per l’approvazione definitiva.

Perché fare tali progetti proprio a Livorno? Il porto di Livorno è uno dei principali porti italiani e del Mediterraneo, per la sua posizione geografica, la condizione orografica, mentre il nodo logistico di Livorno è considerato di primaria importanza anche a livello europeo ed è inserito come nodo primario della rete infrastrutturale europea TEN-T sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki-Malta). Per il traffico delle merci si rivolge al centro Italia e al nord-est (attraverso gli interporti di Bologna-Verona-Padova, tenendo conto anche che l’area centro-est dell’Europa è ancora una delle più contendibili): Livorno non è concorrente di La Spezia o Genova, perché ha specifici traffici che si rivolgono al centro, sud e nord-est, centro Europa e est europeo. La realizzazione del collegamento ferroviario Darsena Toscana alla RFI è già un punto a favore che rende più competitivo il porto; successivamente è previsto il completamento del progetto di raccordo, per un collegamento diretto tra porto e Interporto “Amerigo Vespucci”, come anche il passante di Pisa, la Pisa-Collesalveti-Vada, il potenziamento dei colli di bottiglia a Firenze (secondo previsione del DEF 2016) e il potenziamento delle linee principali Livorno-Firenze-Napoli (previsto nelle “strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” allegato al DEF 2016). Il porto di Livorno ha un enorme potenziale logistico con l’Interporto Vespucci (con banchina lunga del porto, possibilità di fast-corridor) anche ai fini di possibili insediamenti produttivi (di trasformazione). Nei porti italiani il valore aggiunto è limitatissimo, mentre in porti come Anversa ve ne sono per 4 miliardi. Molte sono le funzioni svolte dal Porto di Livorno, con punte di elevata eccellenza, quali RO-RO. A titolo di cittadino, il **sig. Muzi** auspica che anche la seconda parte del progetto veda la sua realizzazione. Tutto ciò sarà enormemente rafforzato dalla Piattaforma Europa, altrimenti il porto rischia di essere marginalizzato dai porti concorrenti, che cercano anch’essi di potenziarsi, considerando che i traffici commerciali hanno dimensioni sempre più grandi di *full container*, per pescaggio e lunghezza. In questo contesto il fattore temporale è importantissimo per evitare che altri porti concorrenti si riorganizzino sottraendo quote di mercato a quello di Livorno.

**Sergio Muzi** spiega che la nuova governance, prevista dalla riforma della legge 84/94, vede all’interno della riorganizzazione, presso il MIT, è previsto un tavolo di coordinamento dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale con una presenza del ministero il cui ruolo non è ancora ben definito, come viene segnalato anche dal Consiglio di Stato. Secondo il cittadino, quel tavolo dovrebbe rappresentare molto più di un semplice tavolo di coordinamento, ma essere un



luogo di approfondimento e di scelta e decisione, con una direzione e responsabilità diretta del Ministro delle infrastrutture. In fase di commissioni parlamentari sembrerebbe che si prenda questa direzione. In quella sede si dovrà quindi decidere l'ordine di priorità di quali sono i progetti da finanziare e portare avanti, fornendo così all'investitore privato il segnale inequivocabile che lo stesso avrà un ritorno economico certo. Nei recenti convegni dell'Autorità portuale che di Asamar, il dott. Conforti, presidente dell'Assoterminal, ha ribadito con forza che l'investimento avviene con la sicurezza che a poca distanza non venga realizzato un altro porto di pari ambizioni. È fondamentale che in questo contesto tutte le forze istituzionali, politiche, sociali, i cittadini remino nella stessa direzione. Per questa ragione il **sig. Muzi** spera che i Sindaci di Livorno (che è anche presidente porti dell'ANCI), Collesalveti e Rosignano, il Presidente della Regione Toscana, i parlamentari circoscrizionali, i consiglieri, gli operatori portuali, le forze imprenditoriali e sindacali stringano tra loro un patto strategico d'acciaio che rafforzi presso il MIT il progetto di Livorno, supportato e giustificato da tutti quei motivi strategici e funzionali che nessun porto in Italia ha.

La prof.ssa **Alga Foschi**, dell'Università di Pisa, sottolinea che le sue parole non sono solamente "sue", bensì, partecipando ai tavoli, riassumono ciò che è emerso in occasione dei tavoli. Le riflessioni e le domande fanno parte di una serie di persone, oggi sedute in tavoli diversi. Le riflessioni enucleate trovano un'intersezione iniziale con ciò che diceva il **sig. Muzi**, in relazione ai settori portuali su cui interviene il progetto della Piattaforma Europa e le priorità d'intervento, mentre una seconda riflessione riguarda le dimensioni della domanda potenziale, la terza sulla domanda di competitività o di cooperazione eventuale nei confronti degli altri porti dell'alto Tirreno, la quarta su infrastrutture *land side*, ossia a terra e non *water front*, e infine il destino dei terminalisti che adesso gestiscono la movimentazione dei container (sebbene forse non sia la sede più adeguata per discuterne).

Partendo dalla ragione per cui si è scelto, tra le tante merci che si muovono sul porto di Livorno, i container, è bene considerare che si discute di un porto polifunzionale. Tutte le attività che si svolgono nel porto, siano esse industriali, ricreative e culturali, vi sono i due importanti interventi discussi: Stazione Marittima e Piattaforma Europa, nello specifico la sua prima fase di realizzazione tra il 2017 e i successivi cinque anni. In futuro sono previsti anche altri interventi, ognuno dei quali potrebbe richiedere altrettanto tempo di realizzazione. Perciò intorno al 2026-2030 la Piattaforma Europa a regime, con l'altro lato, potrà ospitare Autostrade del Mare e traghetti, mentre si sposteranno le attività della Darsena Toscana, da liberare a favore del forestale, come avverrà per le merci pericolose. Esiste perciò una dimensione temporale importante, perché la scelta di un settore particolare invece di un altro deve considerare i possibili ritardi, che provocano il calo d'efficacia degli interventi. Questo potrebbe provocare problemi ad altri settori che oggi funzionano molto bene. È stato spiegato da un ingegnere consulente dell'Autorità portuale che, tra tutti i traffici che ci sono sul porto di Livorno, quello dei container fa riferimento a un traffico mondiale che è sempre cresciuto, tuttavia tale motivazione non ha soddisfatto i tavoli di cui la prof.ssa Foschi ha fatto parte. Nell'ultimo anno, sono stati mobilizzati 780.000 container, contro i 778.000 del 2008. La variazione del 35% dell'ultimo anno, studiando le statistiche portuali, non trova delle spiegazioni. Al tempo stesso sono stati svolti studi molto approfonditi, fatti da società prestigiose, che suggeriscono la realizzazione del progetto. **Alga Foschi** si domanda se siano stati fatti degli studi da società altrettanto prestigiose sugli altri settori, in termini di valore aggiunto, occupazionale diretto e indiretto, ecc.

Le motivazioni per scegliere questo settore hanno anche a che fare con l'incontrollabile gigantismo navale, per cui a Livorno arriveranno solo navi da 10.000-12.000 TEU. Questo costituisce un fatto, poiché tutti gli studiosi affermano che si arriverà a oltre 22.000 TEU. I cantieri degli ordini delle più grandi compagnie di navigazione si trovano già a 18.000-19.000 TEU. Al tempo stesso questo fenomeno riguarda 7-8 compagnie di trasporto container su 250-280 che circolano al mondo, dato che permette di intuire che non si produca un solo tipo di naviglio. Nei cantieri coreani vi sono oggi 112 unità, con una dimensione media da 13.000 TEU, perciò alcune sono da 19.000 ed altre sono di una portata molto inferiore. Nei cantieri



cinesi e a Taiwan vi sono 307 navi da dimensioni medie di 4.900 TEU, cifra originata da navi da 2.000 come da 6.000 TEU. Quando vi è un balzo in avanti nella dimensione delle navi, si elimina una generazione, in questo caso quella che arriva a 1.200 TEU al massimo, perciò nel mondo continueranno a circolare navi a partire da 1.300 TEU. La **professoressa Foschi** esprime il seguente quesito: perché a Livorno devono arrivare necessariamente navi da 12.000 TEU, che pescano così tanto? Per avere un volume così importante di container, si possono ricevere poche navi grandi o tante più piccole.

**Franco Busoni**, cittadino, esprime la sua soddisfazione per la presente impresa, perché essa scommette sullo sviluppo di un'autonomia fatta di cose che si spostano, che si producono, che costituiscono un'alternativa da riconquistare rispetto all'autonomia fatta di speculazione finanziaria. La mole dei derivati è un numero incredibilmente superiore al PIL mondiale, ma questo è il motivo delle difficoltà attuali. Questa scelta, secondo il sig. Busoni, va nella direzione giusta, sebbene non si dica in grado di entrare nei dettagli tecnici. Il potenziamento del porto di Livorno è un'operazione collegata in qualche modo al raddoppio del canale di Suez da parte dell'Egitto, perché vi è un progetto di ripresa di un tipo di economia che viene da lontano: la nuova via della seta, braccio marittimo, ecc. Ciò appare al partecipante molto positivo, ma vuole porre una domanda, senza essere un esperto. Il porto di Livorno, come si legge sui giornali, è uno degli 11 porti italiani "nuclearizzati": nel porto di Livorno possono arrivare natanti a propulsione nucleare e anche natanti con armamento non convenzionale. Questo potrebbe apparire non rilevante, ma, secondo una ricerca dell'Università di Bologna, gli incidenti di questo tipo di fenomeno (natanti nucleari) siano frequenti, al punto che negli Stati Uniti i porti "nuclearizzati" sono distinti da quelli civili. Il sig. Busoni si domanda se questo dato non costituisca un problema per lo sviluppo, sperando che, confermando tali informazioni, l'Autorità portuale e gli operatori siano attivi in un percorso di denuclearizzazione del porto di Livorno.

**Vito Borrelli**, ingegnere, considera che la città di Livorno attraversa una grave crisi economica e ultimamente sembra che abbia puntato essenzialmente sul progetto discusso nella presente sede, al fine di avere una prospettiva migliore. Al di là del fatto che si tratti di un buon progetto e che la sua realizzazione rappresenti un dato positivo, l'ing. Borrelli esprime la preoccupazione che, fondando su questa operazione un risollevarmento delle sorti economiche di Livorno, sarebbe tragico se tale operazione si rivelasse una "bufala". Si tratterebbe di un dramma per la città, seppur si tratti di un bel progetto, così il partecipante porta in campo alcune considerazioni di tipo tecnico e finanziario. Egli ritiene che il problema del consolidamento delle vasche di colmata, perché siano utilizzate con carichi anche notevoli, sia stato affrontato marginalmente, mentre esso rappresenta una questione molto importante in relazione alla vastità dell'area. Il materiale con cui sono state riempite è inconsistente, come se si trattasse d'acqua, mentre si necessita un consolidamento significativo, per cui saranno probabilmente necessarie delle palificate che dovranno superare lo spessore d'acqua e raggiungere terreni consistenti al di sotto. Una grande superficie, come una terrazza sospesa su palificata, appare un'operazione dai costi notevoli e un problema sottovalutato.

Per ciò che riguarda i costi, l'ing. **Borrelli** ritiene che i costi siano stati sottovalutati, perché, in occasione della loro indicazione, sono state fornite notizie vaghe. In quanto ingegnere, egli considera che non vi sono solamente i costi di costruzione, ma vi sono IVA, spese tecniche, oneri di preammortamento, quota d'imprevisti da esplicitare. Il quadro economico-finanziario è complesso a tal punto da non poter presentare esclusivamente l'evidenza del costo di costruzione. Inoltre si procede in tale operazione attraverso l'assunzione di mutui, che prevedono per la Regione circa 12-13 milioni l'anno di restituzione, mentre per l'Autorità anche di più (da 200 a 280), perciò 16-18 milioni di euro l'anno. Vito Borrelli si chiede se il grande prelievo annuo dai bilanci dell'Autorità possa mettere a rischio la manutenzione del porto, la buona conduzione dello stesso, il miglioramento e l'efficientamento delle restanti porzioni del porto.



**Maurizio Giacobbe** spiega che da molti anni i cittadini sono abituati ad ascoltare previsioni e progetti basati su di esse, ma tali previsioni si sono spesso rivelate faraoniche, come i piani energetici degli anni '70-'80 secondo le quali si dovevano costruire 50 centrali nucleari. In una situazione mondiale di grande incertezza, nessuno sa cosa si scambierà e quali commerci vi saranno tra 20 anni e, per questa ragione, il **sig. Giacobbe** esprime la propria difficoltà in relazione al progetto di Piattaforma Europa. Egli dichiara di non poter fornire una soluzione, poiché considera la difficoltà di Livorno che spinge in tal senso, ma suggerisce di qualificare e potenziare in modo più vasto il presente progetto. Il partecipante si è occupato per molti anni di energia rinnovabile, oggi in pensione, e si è accorto che, tra i materiali prodotti sul progetto, viene citata la possibilità di impianti in tal senso. Qualora egli volesse pensare ad un progetto sistemico che fornisca qualità al territorio, vorrebbe che vi fosse scritto che il porto sarà a "emissioni zero": chi farà il progetto dovrà impegnarsi, sia che le navi siano pronte o meno con una spina per collegarsi, per far sì che il porto proponga di coprire con un'offerta rinnovabile tutta la domanda delle navi che ci saranno, così da qualificare Livorno a livello mondiale e da dare un'opportunità di ricaduta sul territorio anche in termini occupazionali. Il Comune di Livorno potrebbe promuovere un piano energetico comunale che chieda a tutti gli attori che fanno progetti, come la Piattaforma Europa o più piccoli, di qualificarsi in tal senso per far divenire Livorno una città a impatto sempre più basso.

In ambito di trasporti, il **sig. Giacobbe** sottolinea che, come si comprende dal materiale a disposizione, i binari in arrivo potrebbero essere utilizzati in altri modi. Da molti anni si parla di rimettere in piedi un sistema ferroviario nato negli anni '30, quando vi era una ferrovia che dall'Accademia raggiungeva Pisa, mentre oggi sussiste una situazione drammatica in città per ciò che riguarda il traffico automobilistico. Il partecipante si rivolge al Comune e ai soggetti che dovranno occuparsi di tali temi: non si tratta di un elemento residuale da trattare successivamente, ma un grande progetto come la Piattaforma Europa rappresenta l'occasione per la città per fare un passo avanti complessivamente, perciò anche per ciò che riguarda parcheggi e trasporti.

Per ciò che concerne l'impatto sull'area urbana più vicina, il **partecipante** suggerisce che i Quattro Mori siano liberati dal traffico, con una piazza (come Bastia e altre città) in cui sparisce o viene sommersa una parte di viabilità. Circolano circa 1,3 miliardi in questi progetti a dibattito, perciò il **sig. Giacobbe** auspica che l'impatto possa essere positivo per la città, anche di spinta a ulteriori trasformazioni.

**Marcello Lenzi** esprime una riflessione in particolare, tra quelle suscitate dalla presente iniziativa, anche in relazione all'intervento della prof.ssa Alga Foschi. Sergio Bologna [autore del libro *Banche e crisi. Dal petrolio al container*, ndr], economista che si è occupato e si occupa con particolare attenzione della questione di porti e trasporti marittimi, rileva come la rincorsa al "supertonnellaggio" sta accusando dei rallentamenti. L'economista sottolinea che, con le questioni di natura ambientale (come riscaldamento e scioglimento dei ghiacci), il cambiamento delle rotte porta il naviglio dalle vecchie linee del canale di Suez – per unire l'Oriente all'Europa – a linee nord-atlantiche, addirittura artiche a causa dello scioglimento dei ghiacci. L'attenzione che il porto livornese dovrebbe avere, secondo il **sig. Lenzi**, sarebbe più mirata se si considerassero altri aspetti, come il fatto che l'Italia tutta rappresenta un molo spinto nel Mediterraneo: si dovrebbe privilegiare il traffico che avviene in questo mare. Il porto di Livorno dispone del secondo bacino di carenaggio più grande del Mediterraneo (tanto che avrebbe potuto accogliere la Concordia), dunque tale elemento dovrebbe essere valorizzato per portare lavoro. Il rapporto con l'Africa, continente che nei prossimi 20 anni avrà il più alto incremento demografico secondo le proiezioni, porterà questioni economiche di altissimo profilo e Livorno potrà offrire un'interfaccia con essa. Il Mediterraneo, che è un piccolo mare, non ha bisogno di 22.000 TEU da trasportare, come affermato da Alga Foschi, bensì tonnellaggi e navi di dimensioni tali da non imporre mega-costruzioni di moli e piattaforme, come i relativi inconvenienti.



Il sig. **Lenzi** ritiene che il trenino di Tirrenia sia un'occasione per valorizzare la stazione S. Marco, dove fu portato Giovanni Fattori, sepolto a Livorno, quando morì nel 1908 a Firenze, poiché la stazione centrale ancora non esisteva. Dalla stazione S. Marco potrebbe partire una linea di metropolitana leggera per raggiungere Pisa, così da facilitare anche i problemi d'inquinamento ambientale, come espresso da Maurizio Giacobbe.

**Stella Sorgente**, vicesindaco di Livorno con delega alla partecipazione, prende la parola per rispondere ad alcuni aspetti più prettamente politici emersi finora. Esprime il suo apprezzamento nei confronti degli interventi svolti e riprende quello di Sergio Muzi, che alla fine ha fatto una sorta di appello alla collaborazione inter-istituzionale tra Comuni, Regione e Stato. La vicesindaco condivide tale posizione, perché, in un periodo di crisi della città e di potenziale cambiamento, è necessario che vi sia una collaborazione tra istituzioni. Vi è l'esigenza di ragionare in modo "più istituzionale" e non solo in termini politici, ma spesso accade dalle diverse parti che le priorità politiche vengano percepite più rilevanti rispetto a quelle istituzionali, che devono andare verso un obiettivo relativo al bene comune di tutti i cittadini. Sul presente punto, Stella Sorgente sottolinea una posizione di tutta la giunta comunale: molto spesso si tenta di trovare la collaborazione inter-istituzionale di cui si è fatta menzione. Tuttavia le polemiche emergono, anche a mezzo stampa, in periodi di campagna elettorale dura. La vicesindaco si augura che tale periodo si concluda nel più breve tempo possibile, ma considera che l'atmosfera è di campagna elettorale continua. Ognuno deve fare la propria parte, spogliandosi più spesso degli abiti politici vestendo quelli istituzionali, elaborando delle sintesi per andare verso obiettivi condivisi per il bene dei cittadini.

In risposta alla sollecitazione di Vito Borrelli, in merito alla grave crisi economica della città di Livorno, al puntare a tale progetto ambizioso per il proprio sviluppo economico e alla relativa preoccupazione di "bufala", **la vicesindaco** spiega che la giunta comunale ha considerato tale posizione. Nell'ambito del dialogo di livello nazionale e soprattutto regionale con il presidente Rossi, la giunta comunale non ha pensato che la Piattaforma Europa rappresentasse una menzogna, ma ha evidenziato dei dubbi – molti dei quali emersi nel Dibattito Pubblico – che hanno portato all'approvazione del PRP. Il piano regolatore portuale esprime dunque l'importanza di tali opere nella città. È stato inoltre richiesto alla Regione di impegnarsi su altri fronti: all'accordo di programma a livello nazionale sono seguiti protocolli d'intesa collaterali con la Regione stessa, con richieste relative al settore delle politiche giovanili, al rilancio dell'occupazione giovanile, alla valorizzazione culturale e turistica della città. Oltre al porto, la Regione Toscana può aiutare Livorno investendo un impegno – con risorse inferiori a quelle dei progetti sul porto – su altri settori di competenza regionale. La giunta comunale al momento sta esaminando e facendo delle osservazioni al Piano Regionale di Sviluppo, che rappresenta l'architrave delle politiche regionali fino al 2020. Il progetto regionale n.3 riguarda le aree di crisi complessa, tra cui Livorno, e le osservazioni della giunta comunale si riferiscono alla scheda che contiene le strategie di elementi quali il rilancio del settore portuale e le bonifiche sul territorio, senza menzionare gli elementi relativi ai protocolli d'intesa. Questi ultimi devono essere integrati in tale strumento, in un senso di coerenza degli atti amministrativi necessaria. Augurandosi che il progetto di Piattaforma Europa vada a buon fine, Stella Sorgente sottolinea che la città ha altre attività complementari da offrire.

**Irene Nicotra**, area Programmazione Trasporti, Porti e Logistica della Provincia di Livorno, affronta il tema di governance, considerando la partecipazione della Provincia al presente processo di Dibattito Pubblico. La realizzazione dell'iniziativa di Dibattito, che rappresenta un apripista come primo evento nazionale, mette al tavolo istituzioni diverse e la popolazione in un'interazione diretta e ciò è già un passo importante di sviluppo nel coinvolgimento in entrambi i sensi. La Provincia si presta al sostegno di tutte le iniziative di promozione territoriale.



**Massimo Provinciali**, segretario generale dell’Autorità portuale, riprende l’intervento di Stella Sorgente. Egli condivide pienamente il richiamo alle relazioni istituzionali, in quanto funzionario ministeriale e “per DNA” istituzionale, avendo lavorato in passato con amministrazioni di centro-destra e centro-sinistra. L’Autorità portuale non è un ente politico, ma fa la politica della portualità e dei trasporti. Il presidente non è nominato da una maggioranza, bensì da un ministro e da un presidente della Regione e, come nel caso di Giuliano Gallanti, i presidenti possono essere scelti da un ministro di centro-destra e confermato da un presidente di centro-sinistra. Nel comitato portuale siedono il sindaco e il presidente della Regione, in questo caso di due amministrazioni e maggioranze differenti. L’Autorità portuale è per sua natura un luogo di sintesi delle posizioni politiche, ma, quando la realtà portuale viene usata in maniera distorta a fini di campagna elettorale e propagandistici, si è chiesto apertamente di non fare del porto il terreno di uno scontro politico tra maggioranze diverse, che altrimenti ne pagherebbe le conseguenze. Il dott. Provinciali condivide il richiamo alla posizione istituzionale da assumere quando si discute di portualità, in quanto si tratta di una realtà che va oltre gli schieramenti politici di questo o quell’ente locale. L’Autorità portuale, anche nella riforma, è un ente neutrale che deve promuovere il porto e i traffici portuali. Il nuovo comitato di gestione sarà composto da rappresentanti designati dalla Regione e dal Comune, che hanno diversi colori politici. Ciò non deve spaventare, perché il porto è una realtà viva con migliaia di lavoratori e migliaia di famiglie che ne vivono e non deve diventare il terreno di scontro di altri argomenti che non riguardano la vita portuale.

**Renato Butta**, ingegnere consulente dell’Autorità portuale per Sintesis srl sugli aspetti ambientali, menziona l’intervento di Maurizio Giacobbe sull’energia, che rappresenta un tema di cui si discute da 35 anni. Si chiede se sia possibile immaginare un porto sostenibile, con emissioni zero, energie da fonti rinnovabili e autosostentamento energetico. **L’ing. Butta** si dichiara ottimista, ricordando ai presenti che l’Autorità portuale è la prima in Europa ad avere la registrazione EMAS [*Eco-Management and Audit Scheme*, sistema comunitario di ecogestione e audit], ossia il processo di gestione ambientale poco conosciuto a livello locale. Ciò significa che da tempo è stata dimostrata una sensibilità nei confronti della sostenibilità e dell’energia non solo formale, ma sostanziata da atti. L’Autorità portuale ha partecipato anche a diversi progetti europei riguardanti l’energia, le emissioni atmosferiche, il rumore, ecc. Questi hanno aiutato nella previsione di pianificazione e le analisi nel corso degli anni hanno permesso di comprendere quanto consumassero alcune filiere in porto, come la movimentazione di container: le previsioni di scenario del nuovo piano regolatore portuale hanno considerato questo e gli altri traffici. A regime, negli scenari bassi e alti, è stato dunque valutato quanto fabbisogno energetico è necessario e come soddisfarlo. Ad esempio, una stima mostra che, per il progetto di Piattaforma Europa (che sarà costruito in un intervallo di tempo piuttosto ampio), il fabbisogno in termini di potenza da installare è variabile dagli 11 ai 15 MW, che rappresenta una cifra considerevole. Si può osservare che la potenza installata nel banchinamento elettrico realizzato a Livorno, che rappresenta la prima esperienza in Italia in tal senso, è di 12 MW. Si tratta di numeri rilevanti, come il fabbisogno dell’attuale terminal container che ammonta a 6 MW. Sono state inoltre censite le potenze di fonti rinnovabili installate nel porto di Livorno anche da parte degli operatori privati: oggi ammonta a 1,7 MW installato ed è già un buon risultato. Vi è anche qualche impianto di cogenerazione, che rappresenta un punto positivo verso l’efficientamento energetico, secondo Renato Butta, sebbene un po’ forzatamente considerabile una fonte rinnovabile.

Sono state caratterizzate perciò le situazioni attuali e future, per comprendere se sia possibile produrre in maniera pulita il fabbisogno, con gli interventi di efficientamento energetica – la cui attenzione si può dare per scontata. Valutando le più classiche fonti rinnovabili, si può considerare ad esempio il fotovoltaico (di moda, ma con necessità di superfici considerevoli per produrre queste cifre: 1 MW occupa un territorio di 10-12 ettari) o l’eolico (interessante, seppur con altri problemi: una torre da 1 MW si staglia sugli 80-100 m d’altezza, che può piacere o meno). La seconda soluzione appare



compatibile con la previsione di fabbisogno futuro. Un porto sostenibile è dunque pensabile, con un piano energetico specifico, perché vi sono gli elementi per realizzarlo.

**Mario Antonio Gambacciani**, di AMT Toscana [Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti, ndr], muove una critica all'impostazione del Dibattito Pubblico, nella sua positività condivisa dai cittadini. L'investimento di Piattaforma Europa rappresenta una ricchezza per Livorno e il territorio, aspetto anch'esso condiviso dai più, sebbene con vari accenti. Tuttavia il Dibattito non dà spazio alla riflessione su ciò che è necessario fare nel frattempo affinché i flussi effettivamente riescano a dare successo all'investimento finale. A Genova, da decenni si parla del terzo valico dei Giovi: tutta la catena logistica deve essere considerata, non solo ciò che accade nel porto ma anche ciò che viene dopo. Il **sig. Gambacciani** ritiene che sarebbe stato necessario affrontare tale tema con gli esperti dell'Autorità portuale, mettendo il luce ciò che è necessario progettare e realizzare affinché tale catena logistica possa funzionare. È fondamentale, nell'interesse degli investimenti previsti, progettare ora ciò che occorre fare e spostarvi il Dibattito. Per ciò che concerne la Stazione Marittima, si discute di mobilità e, in particolare, dei binari: si tratta di un passaggio necessario, perché non è possibile programmare sulla gomma. La riflessione sulla strategia per aumentare i flussi per raggiungere il porto di Livorno non è stata inclusa nel Dibattito.

**Barbara La Comba**, Associazione Oltre per Livorno, sottopone due questioni. La prima, rivolta all'amministrazione del porto, riguarda l'impatto politico e strategico considerevole sulla pianificazione comunale per un progetto di tali dimensioni, poiché il PRP dovrà tenere in considerazione lo sviluppo del porto, della logistica, dello spostamento del terminal e di tutto ciò che riguarda la cintura anche in ambito commerciale. Vi è un enorme ritardo di programmazione tra l'area comunale e quella portuale, per ciò che riguarda le idee da mettere in campo oggi, per svilupparle in seguito in fase esecutiva. È necessaria una maggiore professionalizzazione delle proposte, che devono essere allargate e tecnicamente guidate al tempo stesso, per un'interfaccia più forte.

Un'altra questione posta dalla **sig.ra La Comba** è più tecnica, in relazione al piano energetico e all'impatto delle navi da crociera e le meganavi che attraccano già oggi nel porto, in prossimità immediata della città storica e turistica. Nella fase di attracco, le navi emettono quantità significative di emissioni in atmosfera e la città l'ha percepito con problemi che non sembrano diminuire. L'alimentazione elettrica a banchina non rappresenta una soluzione e non è possibile alimentare correttamente tutte le navi che attraccano in quella banchina. A Rotterdam è stato fatto un cambio di rotta: dall'elettrificazione completa si passa alla gassificazione delle banchine, perché l'alimentazione a gas dei motori delle navi è possibile con una riduzione dei costi dell'attracco, mentre l'alimentazione elettrica – per brevi attracchi e grandi navi – non è tecnicamente possibile in termini di allaccio e conversione. Una corretta valutazione del piano energetico del porto deve comprendere non solo le energie pulite, ma anche l'utilizzo di energie a minor impatto ambientale, come il gas a banchina. A banchina devono inoltre essere portati altri servizi, quali l'acqua, la rete fognaria e sistemi di riduzione dei movimenti di servizi come bettoline e piccole navi, che sono di porti di vecchia concezione. Il massimo impegno di progettazione è richiesto per ragionare a 360 gradi per fornire quei servizi alle navi che in attracco possano ridurre l'impatto ambientale in tutte le sue matrici.

**Francesco Mumolo**, ex preside dell'Istituto Nautico di Livorno in pensione, parla della sua esperienza e conoscenza di Livorno e della sua storia. Per 20 anni insegnante e altri 20 preside, oggi è pensionato di 92 anni. Egli ricorda il declino della città nella seconda metà del XX secolo. In occasione del presente incontro di Dibattito Pubblico, nota la grande



partecipazione, che considera un valore umano e che sembra accendere la speranza per la città, *sursum corda*. Il sig. Mumolo ringrazia la dott.ssa Sophie Guillain, che si è dedicata alla partecipazione e all'informazione sulle attività marittime. Ringrazia anche l'Autorità portuale che si è impegnata in un tale programma, che si augura che possa durare. Ricorda con rammarico che si realizzò un bacino di carenaggio, fonte di lavoro nel Mediterraneo, e poi abbandonato. È un'area del porto che è stata distrutta e regalata dal lavoro alla rendita. Vuole segnalare che l'uomo agisce secondo la propria cultura e conoscenza, che sono i più alti valori tra quelli che l'uomo ha saputo creare. Egli si chiede perché i livornesi dicono di essere solo portuali. Può esistere un porto senza marittimi? Ritiene che sia probabile che, facendo i corsi della conoscenza del mare, invece di altri di poco valore, sia possibile accendere la marittimità dei livornesi.

**Luca Gentini**, della Comunità di Sant'Egidio, considera che la riflessione su alcuni dettagli della Piattaforma Europa sia un'opportunità per la città. Egli sottolinea un punto evidenziato nel materiale fornito dal Dibattito Pubblico, ossia la ricucitura tra porto e città. L'amministrazione comunale sa che questo tema è di grande rilevanza per la Comunità di Sant'Egidio, che negli ultimi anni ha organizzato convegni sul Mediterraneo in cui si è discusso di come avvicinare il porto ai cittadini verso l'integrazione e la convivenza, senza che siano due corpi estranei. È importante il recupero delle aree quali Fortezza Vecchia, Forte San Pietro, Dogana d'Acqua, stazione San Marco, ecc. La Comunità di Sant'Egidio ha sede nella chiesa di San Giovanni Battista, che si trova in una zona d'incontro tra il porto e la città e anch'essa può essere un luogo da valorizzare e recuperare grazie al contributo stesso delle attività della Comunità.

Per quanto riguarda le opportunità di lavoro che ci saranno, il **sig. Gentini** ritiene che sarebbe interessante promuovere un coinvolgimento dei centri per l'impiego e delle istituzioni, così che alcune categorie, con più difficoltà nel reinserimento lavorativo dopo tanti anni di crisi, possano avere una prospettiva più ampia per il futuro.

## 4.2 IMPATTI AMBIENTALI, URBANI E SOCIALI

**Roberto Sirtori**, di Legambiente, sottolinea che, passando lo Scolmatore, ci si trova in una zona a parco regionale. Egli si domanda se sia stata fatta una valutazione d'incidenza sull'area del parco di San Rossore e se vi sia una collaborazione tra chi persegue il progetto e l'ente parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, di cui fanno parte anche le secche della Meloria. Inoltre a nord del porto vi è una riflessione legata all'erosione costiera e alla variazione della linea di costa. Durante l'incontro del 5 maggio, l'opera della Piattaforma Europa è risultata essere ininfluenza sulla suddetta linea di costa, ma tale affermazione perplime il sig. Sirtori, poiché egli afferma che anche piccole opere hanno impatti sulla linea di costa. Ad esempio, la foce armata del Fiume Morto nel porto, di lunghezza di poche decine di metri, ha avuto un effetto significativo sulla linea di costa. Inoltre inevitabilmente l'opera porterà delle emissioni in aria e in mare, sebbene questa zona di mare faccia parte del Santuario dei Cetacei, sul cui fondale vi sono emergenze come il posidonieto, che è un habitat protetto. Poiché vi saranno tali impatti in aria e acqua, considerato anche l'incremento d'utilizzo dei mezzi di trasporto, si dovrebbero fornire garanzie e possibilità di controllo da parte dei cittadini sulle emissioni di vario tipo che ci potranno essere a seguito del progetto.

**Andrea Cecconi**, ingegnere, introduce il tema degli impatti urbani previsti dai progetti a dibattito. In qualità di professionista e di cittadino amante della sua città, egli crede che l'urbanistica contemporanea non può prescindere dal nuovo umanesimo urbanistico: l'uomo al centro, con spazi e connettività pedonale e ciclopeditone, assolutamente e radicalmente accessibile. L'ing. Cecconi considera molto positivo vedere negli strumenti urbanistici delle ipotesi di sotto-



attraversamenti dei fossi in sostituzione del ponte di Santa Trinita, ad esempio, auspicando una visione pluriennale in cui tutto il lato del Pentagono verso il mare possa essere finalmente interrato, così da riconnettere la città al proprio mare. Oggi vi è una cesura incredibile, peggiorata dalle rotatorie che rallentano o velocizzano il traffico. Molti studi sulla città di Livorno promuovono la valorizzazione e la pedonalizzazione del quartiere della Venezia, con parcheggi interrati e piazze a raso da 14.000 mq su piazza Unità d'Italia. Andrea Cecconi ritiene che la città debba rimpossessarsi del proprio mare e del rapporto con l'acqua, da cui Livorno è nata. Livorno è un'isola, nata come città-porto, oggi tagliata dal proprio mare.

Per quanto concerne il piano particolareggiato dell'area passeggeri, l'ingegnere si è occupato dell'organizzazione di un workshop internazionale d'architettura incentrato sui Silos Granari, di cui fino al 29 maggio vi è una mostra in Sala Canaviglia presso la Fortezza Vecchia. Il piano particolareggiato proviene da un percorso di PRP, che per Livorno è già un grande risultato atteso per molti anni. Egli pone l'accento sull'importanza di vedere gli enti che governano la città seduti attorno a un tavolo con i propri tecnici che dialogano sugli sviluppi della città. Non vuole esprimere critiche, bensì fornire spunti che possano facilitare il raggiungimento di una soluzione. Il piano particolareggiato, molto studiato e che risolve tematiche specifiche (come la security, gli accosti, ecc.), può essere arricchito da valutazioni ulteriori sul rapporto con la città. L'area di confine è sicuramente sia portuale e urbana, con a nord il porto industriale e a sud il porto mediceo, che rappresenta le origini della città. Le preesistenze della banchina Sgarallino (la Fortezza Vecchia, monumento principale, e il Silos Granari, architettura dell'economia e pezzo di storia della città) meritano di essere connesse vicendevolmente e alla città con percorsi assolutamente pedonali, a raso e radicalmente accessibili. Infine lo snodo tra via della Venezia e piazza del Luogo Pio risulta nevralgico, con l'UTOE 5C1 dell'area passeggeri: oggi sono previsti assetti viari con rotatorie, mentre l'ing. Cecconi ritiene che dovrebbe essere virato a collegamenti assolutamente pedonali, anche nell'ottica della possibile delocalizzazione del depuratore del Rivellino di San Marco. Ciò potrebbe creare un'occasione unica di arricchire la città nel suo ingresso da nord. La partita della città di Livorno si gioca sull'UTOE 5C1, la Venezia, il fronte mare e la zona del Forte San Pietro e Rivellino San Marco fino alla Dogana d'Acqua.

**Irene Genovese**, dell'associazione Vivi San Jacopo, in qualità di cittadina e di rappresentante di un centro commerciale naturale (l'insieme di negozi di un quartiere), fornisce una visione non tecnica sui progetti. Essi sono stati presentati, ma spiega come sarebbe stato preferibile osservare diversi progetti e comprendere infine la scelta su quello che si è deciso di adottare, attraverso la spiegazione delle caratteristiche innovative particolari che esso presentava, valutando le differenze di ricaduta sia commerciale, che sociale e urbano. La sig.ra Genovese esprime una difficoltà a immaginare un progetto migliore, in questo stadio, ma si domanda quale sia la filosofia di porto adottata da Livorno, tra le diverse possibili a livello internazionale.

Una caratteristica di Livorno e della Toscana è un certo antagonismo, mostrando difficoltà a lavorare in rete. Anche in ambito commerciale si nota l'assenza di rete e ciò induce a percepire le novità come pericolose. Non vi è fiducia, né tra gli individui né, tra di essi, riconoscere reciprocamente il valore e il plusvalore. Essere tanti invece di uno, fare rete – specialmente nel settore marittimo – può essere una soluzione commercialmente molto valida. Alle spalle vi è l'esperienza negativa di Porta a Mare, in cui il tentativo di creare un nuovo quartiere ha quasi distrutto il commercio per moltissimi negozi fronte mare. Irene Genovese si chiede quale operazione possa essere fatta per prevenire un percorso analogo, evitando che tali esperienze si ripetano. Si riferisce a informazioni per cui l'interesse dell'Autorità portuale sia di portare i cittadini ad avere un nuovo sbocco sul mare e ciò è ammirevole. Tuttavia i commercianti di aree come San Jacopo, se succede qualcosa alla Terrazza Mascagni, si sentirebbero esclusi e non collegati, percependo una fuga commerciale. Suggestisce un lavoro culturale di rete e di alleanze forti per far comprendere che esiste un vantaggio per tutti, grazie all'ausilio degli esperti. Il quartiere San Jacopo a sud non è lontano dal porto, bensì ha un plusvalore con la bellezza culturale dei musei e l'area ottocentesca, costituendo un'attrattiva turistica che ha bisogno di essere governata. Non esiste



un consorzio, nemmeno un dépliant che raccolga tutte le bellezze esistenti. A fronte dell'afflusso importante di denaro, la sig.ra Genovese spera in una possibilità di riuscire a far fiorire quartieri che lo meritano; vorrebbe che tali aree fossero governate dalla bellezza e dalla qualità di vita, per recuperare la radice culturale dei quartieri, famosi in Europa a inizio secolo come luoghi di benessere.

**Massimo Provinciali** interviene sull'intervento di Irene Genovese per sottolineare che non vi è un progetto approvato, ma un piano regolatore che prevede delle funzioni e un'idea di sviluppo, specialmente per la porzione di Stazione Marittima. L'Autorità portuale e la Camera di commercio hanno bandito una gara per cedere il 66% delle quote della Porto di Livorno 2000, la società che gestisce la Stazione Marittima e il terminal passeggeri. In tale gara, 65 punti su 100 saranno attribuiti al *business plan* – ovvero le politiche di sviluppo della crocieristica su Livorno – e al piano d'investimenti e realizzazione dell'idea di piano regolatore. Al momento vi sono quattro gruppi che stanno partecipando e l'Autorità portuale spera che ognuno di essi presenti un'offerta, perché ciò permetterà di avere quattro soluzioni diverse di realizzazione della nuova Stazione Marittima. Trattandosi di una gara, vi sarà una commissione arricchita di esperti per scegliere tra le quattro alternative.

La connessione tra i mutamenti in un'area della città e le conseguenze in un'altra rappresenta una domanda da affrontare tra Autorità portuale e amministrazione comunale in sinergia. L'operatore portuale "con il paraocchi" metterebbe un cancello, limiterebbe l'area operativa in cui arrivano le navi e farebbe security. All'opposto, la città potrebbe volere il porto per se stessa, realizzando qualcosa per i cittadini mediante un polo attrattivo, che compenserebbe altre aree. Un cittadino potrebbe venire in porto il lunedì, andare a San Jacopo il martedì, in piazza Grande il mercoledì e il giovedì in Venezia, senza che il cittadino resti solo nell'area portuale. Non vi è l'intento di chiudere l'area né vi è difficoltà ad aprirla alla città, perciò con la città si troverà il modo di rendere tali spazi più vivibili. Il dott. Provinciali concorda sul bisogno di Livorno di recuperare il suo contatto con la bellezza, permettendo anche il superamento di situazioni di *impasse* di tante altre sfere del vivere quotidiano. L'Autorità portuale vuole fare di questo posto un "bel posto".

**Elena Baldini**, di ARPAT [Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana, ndr], porta il saluto della responsabile del dipartimento di Livorno, la dott.ssa Lucia Rocchi, che non ha potuto intervenire. L'ARPAT vuole commentare le osservazioni della VAS (valutazione ambientale strategica), espresse nel parere motivato del NURV, nucleo unificato regionale di valutazione. Il procedimento di VAS coinvolge gli enti con competenze ambientali, tra cui l'ARPAT, che ha partecipato. Il documento conclusivo di VAS evidenzia le componenti ambientali prese in esame durante il procedimento stesso nel quadro del PRP, ben riassunte dall'ing. Casini. Tali problematiche ambientali hanno avuto uno studio dell'impatto, sebbene alcune non hanno raggiunto una definitiva valutazione degli impatti. Sono stati menzionati, nel parere del NURV, alcuni approfondimenti necessari secondo dei tempi e delle fasi preliminari alla valutazione d'impatto ambientale della fase esecutiva delle singole opere. Prevalentemente tali aspetti riguardano gli impatti della qualità dell'aria, in particolare legati all'incremento delle emissioni dovute all'aumento delle navi crociere e traghetti e alla loro concentrazione nelle aree più prossime ai centri abitati, nonché ai cambiamenti della viabilità stradale e ferroviario. Il NURV rileva necessario chiarire i tempi di fornitura a tutte le banchine di sistemi d'approvvigionamento, per evitare le emissioni da stazionamento. Altri approfondimenti sono richiesti in relazione agli impatti acustici, alla circolazione, alla qualità delle acque interne ai bacini portuali (con l'espansione a mare, vi sarà un sempre inferiore comunicazione con il mare). È stato richiesto infine uno studio sull'impatto che la minore circolazione prevista avrà sul sistema dei fossi.



Il parere del NURV risale a due anni fa, perciò alcuni di questi temi sono stati di certo affrontati. Se qualcuno fosse interessato ad osservare di maniera più dettagliata gli approfondimenti da seguire per l'effettiva valutazione degli impatti, si fa riferimento alla determina n.4 del 3 giugno 2014.

**Claudia Casini**, ingegnere consulente dell'Autorità portuale per il procedimento di VAS, risponde alle sollecitazioni dell'ARPAT spiegando che sono state fatte delle valutazioni sulle matrici ambientali, in particolare anche su aria e rumore, con un livello d'approfondimento da piano regolatore. Gli enti competenti in materia ambientale hanno chiesto all'Autorità portuale – e dato come prescrizione – lo sviluppo di studi più approfonditi. È iniziata la costruzione di un sistema di monitoraggio piuttosto innovativo, che l'Autorità portuale sta realizzando, passando dalla rilevazione dello stato attuale alla previsione degli stati futuri attraverso modelli in fase di preparazione. Un modello riguarda il traffico (sviluppato dall'Authority in passato in un progetto europeo e in aggiornamento), un modello acustico (anch'esso esistente e da aggiornare) e un modello diffusionale, che passa dalle emissioni alle ricadute. Quest'ultimo modello potrà spiegare, sulla base delle fonti emissive in porto e nella città, come tali emissioni si muovono e ricadono secondo le condizioni atmosferiche e altri parametri che saranno inseriti nel modello. Le prescrizioni ricevute dall'Autorità portuale, da rispettare prima delle valutazioni d'impatto ambientale dei progetti, sono già in fase di preparazione.

La valutazione d'incidenza, come obbligo di legge, è stata realizzata e ha riguardato alcuni siti d'interesse comunitario: Padule di Suese e Biscottino, Selva Pisana e Secche della Meloria. Come anticipato, a livello progettuale le valutazioni d'incidenza saranno ripetute, poiché esse sono realizzate sia sui piani che sui progetti.

Vi è stata la ricerca di una relazione istituzionale con l'ente parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, al di là dell'analisi della biodiversità terrestre e marina con le secche della Meloria, poiché è stato inserito, durante la VAS, nella lista dei soggetti istituzionali da contattare. In una fase preliminare, l'ente parco è stato informato della procedura in corso e dei suoi contenuti, senza però rispondere. È stato invitato anche al Dibattito Pubblico e speriamo che, prima della chiusura, abbiamo modo di esprimersi. L'ente parco, in corso di VAS, non ha comunque prodotto un contributo scritto di cui l'Autorità portuale avrebbe dovuto tenere conto.

**Simone Pagni**, del CIBM (Centro universitario di biologia marina di Livorno) per consulenza all'Autorità portuale sugli aspetti di ecologia marina, spiega che il CIBM svolge campagne di monitoraggio per la parte marina. In tale ambito progettuale, è stata messa a disposizione una serie di indagini analitiche svolte nell'arco di circa 15 anni. Queste hanno permesso la ricostruzione di un quadro non ancora esaustivo, poiché ha bisogno di approfondimenti, ma sicuramente significativo anche per progetti analoghi in altri contesti. L'ing. Casini ha introdotto che una delle aree costituisce sito d'interesse comunitario, perciò è stato fatto un approfondimento sulle secche della Meloria. Gli habitat e le specie che caratterizzano tale sito sono il posidonieto e il coralligeno, con caratteristiche ecologiche specifiche poiché sono specie inserite in liste di direttive di livello europeo per connotarne il valore ecologico in termini assoluti. Si tratta di specie che necessitano di tutela e protezione. Il monitoraggio effettuato ha verificato se, nell'ambito di intervento progettuale previsto, fossero rilevabili popolazioni significative di queste specie o affini. Tali studi hanno considerato la sagoma generale del porto, con l'estensione a mare su una porzione marina definibile come "fortemente antropizzata", dunque priva di elementi significativi di valore dal punto di vista ecologico. I censimenti effettuati dal CIBM, in relazione al monitoraggio ordinario annuale dell'Autorità portuale che a progettualità specifiche, non hanno evidenziato la presenza di popolazioni in modo significativo. Per contro, in base alle valutazioni da approfondire sui singoli progetti su dinamica dei litorali e lo studio sulla circolazione idrica, sembra da escludersi anche la possibilità di eventuali dispersioni di inquinanti



che possono andare a interessare le praterie di posidonieto e coralligeno presenti all'interno dell'area del SIC della Meloria. La parte a mare sarà interessata fortemente dall'attività di monitoraggio, con delle attività puntuali atte a garantire che i livelli qualitativi degli habitat, nelle secche e nelle vicinanze, non siano perturbati; questo avverrà sia prima, sia durante, che dopo la realizzazione delle opere. Il sistema di monitoraggio, in ambito di VAS per la parte a mare è stato definito in un'ottica d'integrazione con il sistema di gestione ambientale che è già vigente per l'Authority. Per la parte a mare è previsto un monitoraggio del sedime e della colonna d'acqua, assumendo significatività in termini temporali (su più anni, con periodicità definita secondo parametri) e spaziali.

**Sergio Signanini**, dell'associazione ambientalista Amici della bicicletta, dichiara di apprezzare un dibattito a tal punto aperto. Essendo un primo Dibattito, i documenti e il materiale sono presentati da chi propone l'opera, con una visione da considerare "di parte" e, come associazione, non si riesce ad effettuare studi di tale grado di approfondimento e di tali costi. Per il sig. Signanini risulta inevitabile doversi fidare della documentazione presentata, sebbene in certi casi si riscontrino alcuni limiti. In particolare, l'investimento arriva a circa un miliardo di euro, su cui avrebbero potuto esserci altre destinazioni per la collettività. Egli considera importante un'analisi costi-benefici dell'intero investimento, che tenga conto dei costi e dei benefici economici (occupazioni, ricavi delle imprese, ecc.) come di quelli sociali e ambientali. L'ambito crocieristico, con le sue 17.000 persone che scendono a Livorno e che vanno a Pisa e Firenze, costituisce un grande impatto ambientale con i pullman che si dirigono a Firenze, che creano ingorghi incredibili. L'associazione Amici della bicicletta ha accompagnato una nave da crociera che portava 400 persone in bicicletta dal porto di Livorno a Pisa. Queste 400 persone hanno speso circa 30 euro a testa per mangiare qualcosa a Pisa, mentre per il resto non ha speso sul territorio livornese. Sergio Signanini si domanda quale sia il vantaggio economico delle grandi navi da crociera, come delle grandi navi porta-container che arriveranno nel porto.

**Graziella Rossini**, del WWF e membro di altre associazioni ambientaliste, sottolinea la mancanza di risposta in merito all'erosione costiera. La partecipante richiede maggiori indicazioni sulle modalità d'attuazione del sistema di monitoraggio, per comprendere quali garanzie possano avere le associazioni e i cittadini dal punto di vista di qualità ambientale. Per esempio, nella zona di Antignano, un moletto è stato prolungato di diversi metri e ciò ha provocato la creazione di spiaggette nel sud di Livorno. Graziella Rossini esprime la sua perplessità su ciò che questa grande opera possa portare al territorio.

**Franco Fornaciari**, cittadino, osserva che Livorno è un porto nato con e nella città: il porticciolo dei Francesi arrivava fino in piazza Grande. Le navi erano poco inquinanti inizialmente, poi dall'800 la città si è sviluppata dal punto di vista turistico, con lo Scoglio della Regina, il primo stabilimento balneare di tutto il Mediterraneo, prima ancora dei bagni francesi. Il grande progetto di Piattaforma Europa sembra amplificare la cesura tra città e porto, che sono invece nati insieme. Il porto, secondo il sig. Fornaciari, è qualcosa di bello, ma difficile da vedere. Prima del presente incontro, la visita in porto ha permesso l'accesso a un silos, che consente di vedere tutta l'area del porto dall'alto, come fosse un monumento. Alcuni porti sono fruibili dal punto di vista visivo, mentre il porto di Livorno ha delle barriere, come il muro di via della Cinta Esterna – in qualche tratto aperto, come nelle vicinanze del Mercatino Americano, o sostituito da reti. La giustificazione addotta a ciò è che si tratta di una zona doganale, che ha necessità di essere chiusa e non vista dall'esterno. La maggior parte delle persone si perde, non capisce dove imbarcarsi per Bastia (Corsica) venendo da Livorno. I disabili che andavano a Tirrenia passavano sulla sopraelevata, mentre si produce un investimento talmente grande da dover essere realizzato



tutto insieme. Occorre un fondale abbastanza profondo da accogliere quelle navi ospitate solo dal porto da cui partono, mentre un obiettivo differente è puntare alle Autostrade del Mare: i camion possono atterrare e arrivare in vari porti, sebbene vi sia bisogno di spazi perché non sia un traffico paralizzante. Il sig. Fornaciari considera che certi obiettivi fondamentali del progetto vengano meno, perché il tentativo di fare economia in logistica prevede che le navi più grandi abbiano costi di trasporto ridotti. Tuttavia, investendo in automazione, i tempi di sosta in banchina si riducono, anche lavorando giorno e notte, scaricando una nave in 3 giorni anziché 6. L'investimento discusso può finire per minacciare lo sviluppo turistico: le acque, dove ci sono i bagni, sono più inquinate, tanto più sono collegate al porto da canali in fase di realizzazione. Le acque saranno cementificate con dighe davanti allo Scoglio della Regina, ma il partecipante s'interroga sull'urgenza di tali interventi.

**Alessandra Bonelli**, cittadina, ritiene che, per incrementare il traffico crocieristico, sia necessario ripensare a un piano strategico turistico della città e di tutta la provincia livornese. Non si possono fermare i pullman che vanno a Pisa, Firenze o Lucca, perché la crociera è venduta assieme al nome delle grandi città. Esiste inoltre un impatto ulteriore, relativo all'operatore privato che entrerà nel progetto. Al momento vi è un piano che si è discusso nel Dibattito Pubblico, ma non è possibile sapere quanto l'operatore privato, visto l'investimento che porterà, abbia potere decisionale su questioni e modalità operative. La sig.ra Bonelli considera poco produttivo il confronto con la popolazione che può scontrarsi con politiche che prendono direzioni diverse nelle mani dell'operatore privato. La partecipante si domanda come venga gestito il rapporto con tale ente privato.

**Marco Tartaglini**, della Modimar srl per consulenza all'Autorità portuale sulla progettazione della Piattaforma Europa, fornisce riferimenti tecnici a osservazioni proposte durante il presente incontro. A proposito del consolidamento della vasca di colmata esistente e di quella che sarà il nuovo rilevato del piazzale del terminal, gli interventi sono stati studiati a livello di fattibilità approfondito, ma non a livello esecutivo. Questo è stato possibile grazie all'occasione di seguire altri interventi, di cui uno presso il porto di Piombino su un piazzale di circa 20 ettari (200.000 mq) in corso e una vasca di colmata presso il porto di Gaeta. Si tratta di due sistemi completamente differenti con buoni risultati in entrambi i casi. Il consolidamento delle vasche di colmata, seppur al momento in uno stato di consolidazione molto modesto, non è un argomento che è stato trascurato, bensì valutato sia dal punto di vista tecnico che economico. Il consolidamento del terrapieno delle vasche di colmata esistenti corrisponde ad una stima di costo dell'ordine di 40 milioni di euro, con una durata del periodo d'intervento di due anni. Una delle tecniche predisposte corrisponde alla realizzazione di una serie di pali di ghiaia e di precaricare tale materiale, di modo che si consolidi: si tratta di operazioni non complesse da eseguire e che possono essere svolte anche in tempi rapidi.

L'impatto sulle spiagge è stato studiato molto negli anni, anche per altre opere di questo tipo in passato, con modelli fisici o matematici, come in questo caso. Ciò che movimenta la spiaggia è il moto ondoso e le sue correnti: l'onda frange, mette in sospensione la sabbia e la corrente del moto ondoso la trasporta. Le spiagge si orientano perpendicolarmente alla direzione del moto ondoso, perciò qualsiasi opera che modifica l'attacco del moto ondoso provoca una rotazione della spiaggia. Nel caso del nord di Livorno, si ha la fortuna di avere la presenza delle secche della Meloria di fronte, così l'influenza delle opere della Piattaforma Europa e nel PRP non ha un effetto malefico. È stato valutato neutro, sebbene dal modello emergesse che tale effetto fosse persino benefico, nel senso che riduce l'energia associata al moto ondoso che provoca tale trasporto, creando una tendenza alla stabilità piuttosto che all'instabilità della spiaggia. Gli effetti del moto ondoso si annullano a una distanza di circa 1,5 km a nord, perciò la fascia interessata corrisponde a un tratto ridotto e risultato addirittura benefico, riducendo moto ondoso. Nelle successive fasi di progettazione, come introdotto



precedentemente, sarà necessario fare ulteriori approfondimenti, ma gli studi attuali e passati forniscono una discreta tranquillità sulla mancanza di effetto negativo in tal senso delle opere.

## 5. CONCLUSIONE DELL'INCONTRO

**Claudio Vanni**, capo area Pianificazione dell'Autorità portuale, ringrazia per i molti contributi che in parte possono trovare risposta in occasione del presente incontro, in parte nel successivo e che saranno raccolti. Ciò serve a mettere per iscritto ciò che non ha trovato finora risposta. Il contributo del Dibattito permette di raccogliere gli stimoli ricevuti per migliorare il lavoro che attende l'Autorità portuale.

Il dott. Vanni riprende la domanda relativa alle ragioni della scelta dei container, tema sollevato dalla professoressa Foschi. Il PRP ha definito delle strategie di fondo, riorganizzando il porto e dandogli maggiore efficienza. È un'operazione complessa da realizzare concretamente, per cui è necessario lavorare con gli operatori, che hanno concessioni di lunga durata, al fine di modificare un assetto stabilito nel tempo. L'impressione di molti che hanno visitato il porto è che produca bassa produttività, a causa di un problema di scarsa organizzazione del lavoro da parte di alcune imprese. Per il raggiungimento di obiettivi d'innalzamento dell'efficienza del porto, è necessario pensare al suo ampliamento e creare un'organizzazione funzionale più efficiente. Così si rivela necessario dare risposta ai segmenti di traffico che oggi costituiscono la forza del porto di Livorno, che sono in particolare quattro: i contenitori, le Autostrade del Mare, i prodotti forestali e le crociere.

La crociera è una forza degli ultimi anni, che ha visto abbassamenti e una recente ripresa forte. Si è scelto di puntare sui contenitori, a seguito di studi effettuati in seno al PRP e poi approfonditi con un prestigioso centro di studi del settore dello *shipping*. Il porto di Livorno, se non si dota di una struttura che permette di accogliere le nuove navi presenti sul mercato, rischia in pochi anni di uscire dal mercato dei contenitori. Al momento, il porto di Livorno non è attrezzato al meglio sulle Autostrade del Mare, perché non è in grado di rispondere alla domanda in forte crescita. Vi è inoltre una battaglia, in questo caso, tra un paio di operatori, da cui l'Authority si augura di uscire presto per costruire piuttosto una sinergia tra di essi. Intanto il distretto della carta di Lucca favorisce il traffico dei forestali, con numerosi operatori che lavorano per rendere Livorno l'*hub* dei prodotti forestali per l'Europa occidentale. I contenitori rischiano invece di uscire dalle capacità di traffico del porto e perciò si è scelto di puntare su di essi. Gli studi effettuati, partendo dagli scenari di traffici nel Mediterraneo, sono stati svolti da *Ocean Shipping Consultants*, producendo uno scenario per il porto di Livorno a infrastruttura invariata e con la Piattaforma Europa. Il primo caso dimostrava l'uscita dal settore dei contenitori.

La capacità di spesa dell'Autorità portuale è stata menzionata da un partecipante, in relazione alla capacità di sopportare un tale forte impegno di spesa. Claudio Vanni spiega che il bilancio dell'Autorità portuale è molto positivo, poiché ha più entrate che uscite. L'Authority non fa mutui per investire in infrastrutture portuali e nella manutenzione. Soltanto in occasione di quest'anno, è stato preso un accordo con la Banca Europea degli Investimenti per finanziare il piano triennale delle opere pubbliche, per riqualificare il porto attuale con dragaggi, riprofilamenti di banchine e allargamento del canale d'accesso a ridosso della Torre del Marzocco, così da migliorare l'accesso alla Darsena Toscana. Nonostante tali lavori impegnino decine di milioni di euro, l'Autorità portuale non riuscirebbe a far entrare nella Darsena Toscana navi di stazza superiore ai 7.000 contenitori e non a pieno carico. Questo è il limite del porto di Livorno.

Il dott. Vanni cita anche l'intervento dell'ing. Cecconi, che ha affrontato questioni importanti. Lo sforzo dell'Autorità portuale sarà votato alla definizione di una pianificazione attuativa dell'area del porto passeggeri, proseguendo in una direzione che vuole creare sinergia con la città.



**Giuseppe Vece**, assessore a mobilità e ambiente al Comune di Livorno, affronta la problematica di cesura storica tra porto e città. La pianificazione cercherà di risolvere tale problema e afferma che si possa immaginare soluzioni più coraggiose per i collegamenti. Il turismo di passaggio è una caratteristica che si riscontra anche nel confronto con i negozianti. Livorno potrebbe essere più attrattiva, perché il porto diventa una porta per la città con un accesso e un collegamento funzionale, che potrebbe essere un terminal bus in un'area d'interscambio nel porto. Questo interscambio potrebbe essere fruibile per chi viene da fuori in macchina, sia per coloro che sbarcano in traghetto con l'automobile, oltre ai turisti che prendono i mezzi per muoversi. In questa fase preliminare potranno essere approfonditi i collegamenti, come il servizio ferroviario del binario che penetra il porto.

A Genova si è studiata la nuova frontiera della mobilità urbana, in quanto è la prima città che ha progettato una funivia urbana che collega il porto all'aeroporto. L'assessore si chiede come potrebbe cambiare la mobilità a Livorno, se esistesse una funivia che collega il porto alla stazione ferroviaria, magari con una stazione intermedia in centro. Questo ridurrebbe forse del 50% il traffico automobilistico in città, collegando i tre principali poli attrattivi: il porto di scala europea, la stazione di scala regionale e la città di Livorno. Con più immaginazione si potrebbe fare qualcosa di utile per il porto, per la città e per tutti coloro che l'attraversano.

**Irene Nicotra** riprende un'osservazione raccolta durante l'incontro, in merito alla pianificazione strategica di livello provinciale. La dott.ssa Nicotra si dice d'accordo, sottolineando la crisi della competenza del turismo, che dalla Provincia si è divisa tra Regione e Comune. Il turismo non ha compartimenti stagni, perché legato a mobilità e trasporti, perciò si disegnano servizi di scala territoriale, come discusso il giorno precedente in occasione del Workshop territoriale degli stakeholder presso l'Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" di Guasticce. Sarebbe interessante fornire un'offerta diversificata per i crocieristi e per i traghetti, trattenendo i turisti con offerte anche in Provincia. Con la creazione di tavoli di co-progettazione congiunti, sarebbe possibile realizzare opportunità di offerta di pacchetti e servizi. La pianificazione strategica deve essere fatta anche a livello nazionale: è in corso la predisposizione del Piano Strategico Turistico Nazionale, per cui si sono tenuti gli Stati generali del turismo. Infine, Irene Nicotra afferma che, per ciò che si realizza al di fuori dell'area portuale, vi è necessità di trovare le risorse e i finanziamenti: la dottoressa promuove l'invito al Comune di progettare insieme alla Provincia per attingere a bandi comunitari europei, al fine di costruire qualcosa di utile per il territorio comunale e provinciale.

**Stella Sorgente** ringrazia l'assessore Vece e la dottoressa Nicotra, rappresentanti degli enti locali nella presente occasione. Gli spunti di riflessione del presente incontro sono numerosissimi e, per continuare a fornire risposte alle questioni aperte, rimanda e invita i presenti al prossimo incontro del 14 giugno. Per ciò che riguarda l'ambito turistico, la vicesindaco crede che si possa fare di più, affinché Livorno e la Provincia, con il sostegno della Regione, possano essere considerate come un'altra città d'arte, sebbene con caratteristiche differenti. Se il porto di Livorno è il porto delle città d'arte toscane, è necessario valorizzare il binomio strategico cultura/turismo nel potenziamento delle caratteristiche proattive del turismo, per rendere Livorno un'altra città d'arte, soprattutto in termini di produzione culturale. La collaborazione con le altre istituzioni è necessaria per intercettare i bandi e il percorso citato nel suo intervento precedente ha coinvolto, oltre al Comune di Livorno e alla Regione, anche altri Comuni della costa e la Provincia. È stato un lavoro di squadra sul turismo culturale, la sentieristica e l'enogastronomia, che rappresentano temi su cui il territorio ha moltissimo da esprimere.



**Massimo Provinciali** affermando che vi sono infinite alternative possibili, che richiedono la visione di un diverso modello di sviluppo. Il porto si trova a un bivio: se si vuole proseguire a “fare porto”, è necessario fare ciò che si propone con la Piattaforma Europa. A seguito del dragaggio della Darsena Toscana, si è raggiunta la massima profondità di 13 m, che permettono di accogliere navi non superiori a 8.000 contenitori. Le navi che si muovono nel Mediterraneo sono superiori e perciò bisogna perseguire un tale modello di sviluppo. La Piattaforma Europa è la risposta alla volontà di mantenere la posizione nella categoria dei porti importanti del Mediterraneo. Altrimenti, si può decidere diversamente: il porto di Livorno può diventare un porto minore, d’importanza regionale, e conseguentemente pensare a un diverso modello di sviluppo per l’economia, l’occupazione, ecc.

La crocieristica porta risorse: in coincidenza con l’approdo di un’importante nave da crociera, il 13 giugno vi sarà un convegno sulle ricadute economiche sul territorio del fenomeno del crocierismo, analizzando i passeggeri e gli equipaggi. Una nave da 5.000 crocieristi ha 1.200-1.300 persone d’equipaggio, che non si spostano a Firenze o a Pisa. Il crocierismo garantisce 200.000-250.000 presenze ogni anno: si tratta di un’opportunità che deve essere colta. L’Autorità portuale e Porto di Livorno 2000 da due anni si occupano di inviare a Confcommercio e Confesercenti il calendario delle navi da crociera, con le relative informazioni sul numero di passeggeri, l’orario di arrivo e la partenza. Non è stato rilevato ad ora un riscontro in tal senso.

Il 14 giugno si terrà l’incontro conclusivo del Dibattito Pubblico, percorso di valore in cui la cittadinanza è diventata protagonista con un livello d’attenzione importante. Si può percepire a volte la mancanza di confidenza con l’ambito portuale, ma l’Autorità portuale ha ascoltato e spera di essere stata capace di farsi comprendere e di trasmettere le esigenze del porto.

**Sophie Guillain** sottolinea che, fino al 14 di giugno, il Dibattito non è finito e, fino ad allora, è possibile inviare e sottoporre osservazioni. Vi sono state molte domande, dietro alle quali altrettante proposte, alcune delle quali non espresse. Vi è il “quaderno degli stakeholder” (disponibile e scaricabile dal sito internet [www.dibattitoinporto.it](http://www.dibattitoinporto.it)) per ribadire e anche ripetere le proprie osservazioni, con nuove parole e maggiore chiarezza, se necessario. I Quaderni saranno allegati alla relazione finale, con le proposte di cui si è discusso nel presente incontro: la governance e la sfera ambientale emergono, mentre si propone un monitoraggio condiviso. I partecipanti hanno adesso l’occasione di chiedere di entrare a far parte della governance che essi stessi stanno domandando alle istituzioni. La dott.ssa Guillain esorta a scrivere quali tipi di collegamento i partecipanti si augurano, come essi vivono e pensano il rapporto tra porto e città. L’Autorità ascolta ciò che emerge in questo Dibattito Pubblico, sebbene sia inevitabile che nasca un po’ di frustrazione nei percorsi partecipativi. Ma vi è un’opportunità da cogliere in questo Dibattito, sperando che il 14 si possa chiudere con un arricchimento profondo e reciproco.

Sophie Guillain ringrazia i partecipanti sollecitando la presenza al 14 giugno, occasione di discutere della prosecuzione del dibattito futuro al Dibattito in Porto.