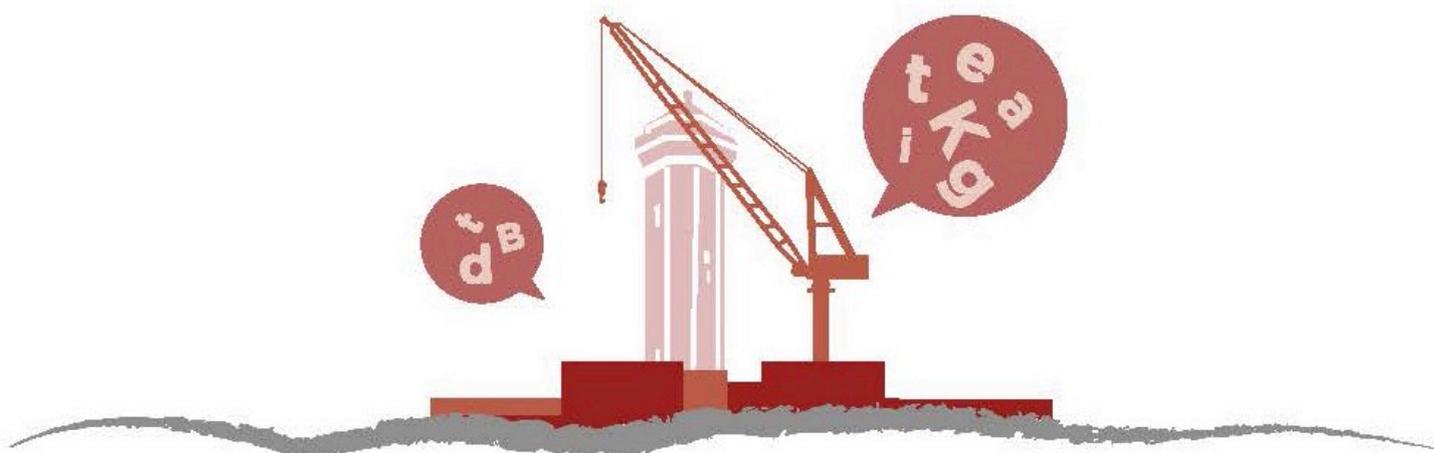




RELAZIONE FINALE

Dibattito pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del porto di Livorno

Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico





| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUZIONE | 4 |
| 1.1 L'origine e la decisione del Dibattito Pubblico di Livorno | 4 |
| 1.2 Lo spirito della relazione finale | 5 |
| 1.3 Cos'è un dibattito pubblico? | 5 |
| 1.4 I soggetti del Dibattito Pubblico a Livorno | 5 |
| 1.5 Gli oggetti del Dibattito Pubblico a Livorno | 9 |
| 1.6 Il dossier del dibattito | 9 |
| 1.7 Il tavolo di coordinamento | 10 |
| 1.8 Il tavolo scientifico | 10 |
| 2. LE MODALITÀ DEL DIBATTITO | 11 |
| 2.1 Le modalità di partecipazione | 11 |
| 2.2 Le modalità d'informazione, comunicazione ed espressione del pubblico | 13 |
| 2.3 Le modalità di comunicazione media e pubblicità | 15 |
| 2.4 Il port center e gli strumenti interattivi | 15 |
| 2.5 Il cronoprogramma del dibattito | 16 |
| 3. LA PARTECIPAZIONE AL DIBATTITO | 18 |
| 3.1 Analisi quantitativa | 18 |
| 3.2 Analisi qualitativa | 21 |
| 3.3 Elaborazione dei dati del Dibattito Pubblico | 23 |
| 4. SINTESI DEI TEMI EMERSI – PIATTAFORMA EUROPA | 27 |
| 4.1 Ragioni del progetto | 28 |
| 4.2 Componenti del progetto | 30 |
| 4.3 Gestione del progetto | 34 |
| 4.4 Ricadute territoriali | 37 |
| 4.5 Impatti ambientali | 42 |
| 4.6 Governance | 45 |
| 5. SINTESI DEI TEMI EMERSI – STAZIONE MARITTIMA | 47 |
| 5.1 Ragioni del progetto | 48 |
| 5.2 Componenti del progetto | 49 |
| 5.3 Alcune proposte | 52 |
| 5.4 Interfaccia porto-città | 53 |
| 5.5 Ricadute e turismo | 55 |
| 5.6 Impatti ambientali | 56 |
| 5.7 Governance | 57 |





| | |
|---|-----------|
| 6. DALLA SINTESI AGLI INSEGNAMENTI APPRESI | 59 |
| 6.1 Il Dibattito, il contesto e lo svolgimento | 59 |
| 6.2 Le controversie principali e approfondimenti utili nel futuro | 59 |
| 6.3 Alcune proposte riguardanti la Piattaforma Europa | 61 |
| 6.4 Alcune proposte riguardanti la Stazione marittima | 63 |
| 6.5 Verso la continuazione del dialogo | 64 |
| 6.6 Proposta per la governance e la partecipazione dopo il DP | 65 |
| 7. DOCUMENTI ALLEGATI | 71 |





1. INTRODUZIONE

1.1 L'ORIGINE E LA DECISIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO DI LIVORNO

A seguito della comunicazione inviata dall'Autorità portuale di Livorno, relativa all'approvazione del Piano Regolatore Portuale del Porto di Livorno e all'avvio della fase di progettazione delle opere di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno, è stata svolta un'istruttoria preliminare per stabilire la sussistenza delle condizioni previste per l'attivazione obbligatoria del Dibattito pubblico.

Al fine di stabilire se il progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno si trovasse in una fase preliminare della sua elaborazione, tale da consentire l'efficace svolgimento di un Dibattito Pubblico, l'Autorità per la Garanzia e la Promozione della Partecipazione (APP) ha proceduto ad una serie di incontri istruttori con alcuni soggetti istituzionali coinvolti nel progetto, in particolare con l'Autorità portuale di Livorno (APL) e con la Giunta Regionale della Toscana. Questi incontri hanno permesso di definire, in accordo con la stessa Autorità portuale l'ambito tematico generale sul quale far intervenire la procedura di Dibattito Pubblico: gli studi di fattibilità realizzati sulle fasi 1 del progetto Darsena Europa e la proposta di piano attuativo relativo all'area della Stazione marittima.

Il 31 luglio 2015, si è poi svolto un incontro tra l'Autorità regionale per la partecipazione e l'Autorità portuale di Livorno con la Regione Toscana, e in particolare con gli assessorati competenti, ovvero l'Assessore all'urbanistica e ai Trasporti, Vincenzo Ceccarelli, e l'assessore alla partecipazione Vittorio Bugli. L'incontro ha avuto la finalità di informare la Regione Toscana sul possibile svolgimento di un Dibattito Pubblico e acquisire la disponibilità della Regione stessa a collaborare, per quanto di sua competenza, alla sua realizzazione.

Il 16 settembre 2015, per deliberazione N.18, l'APP ha preso la decisione di "indizione del Dibattito Pubblico sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno". A tal fine l'Autorità ha proceduto all'identificazione di un Responsabile del dibattito pubblico al quale affidare l'organizzazione del dibattito e la sua articolazione.

Per deliberazione n°21 del 12 dicembre 2015, l'APP ha nominato Sophie Guillain come responsabile del Dibattito Pubblico sullo sviluppo e la riqualificazione del Porto di Livorno ai sensi della legge 46/2013, art. 11, comma 1, lettera c).

Dal 12 aprile al 14 giugno 2016, si è svolto il Dibattito Pubblico sul progetto di sviluppo e riqualificazione del porto di Livorno.

Il presente rapporto finale, redatto dalla Responsabile del Dibattito entro un mese dalla chiusura ufficiale del Dibattito, è inviato all'Autorità della Partecipazione e rimesso ufficialmente all'Autorità Portuale di Livorno il 21 luglio 2016. L'Autorità della Partecipazione trasmetterà il rapporto al Consiglio regionale e alla Giunta regionale, che ne disporranno la pubblicazione sui rispettivi siti istituzionali. La Giunta regionale ne curerà la pubblicazione sul BURT.

L'Autorità Portuale di Livorno disporrà di 90 giorni dalla pubblicazione sul BURT per rispondere ai punti principali definiti in questo documento.





1.2 LO SPIRITO DELLA RELAZIONE FINALE

La pretesa di riassumere l'insieme e la complessità delle informazioni, delle osservazioni e degli argomenti risulterebbe audace, considerando inoltre la molteplicità delle forme di raccolta dei contenuti messa in atto nel corso del Dibattito Pubblico sul nuovo porto di Livorno. **La presente relazione finale riporta, dunque, le osservazioni manifestate dal pubblico, gli insegnamenti ricevuti, nonché dei suggerimenti.** Essa si propone di tenere conto della complessità di un processo che ha affrontato in realtà due progetti, mettendo a confronto attori solitamente poco in dialogo tra loro, al di fuori delle imposizioni di legge. La relazione finale è stata redatta da Sophie Guillain, Responsabile del Dibattito Pubblico, assistita da Irene Rossetti, segretaria generale del Dibattito.

1.3 COS'È UN DIBATTITO PUBBLICO?

Secondo il capitolo II della legge regionale LR 46/2013, il Dibattito Pubblico è «un percorso d'informazione, discussione e confronto pubblico che si sviluppa riguardo a opere, progetti o interventi che assumono una particolare rilevanza per la comunità regionale, in materia ambientale, territoriale, paesaggistica, sociale, culturale ed economica». Ai cittadini coinvolti viene offerta una informazione adeguata che li metta nelle condizioni di poter partecipare al Dibattito "a ragion veduta".

Vengono organizzati momenti e spazi di incontro, approfondimento e discussione sugli aspetti più rilevanti del progetto che si discute.

1.4 I SOGGETTI DEL DIBATTITO PUBBLICO A LIVORNO

1.4.1 La Responsabile del Dibattito

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, è una professionista francese che opera nel campo della concertazione pubblica in Francia e all'estero. Il suo ruolo di Responsabile del Dibattito Pubblico è definito per legge (LR 46/2013 e BURT n.44 del 4.11.2015). Per il Dibattito Pubblico sul nuovo porto di Livorno, Sophie Guillain si è circondata e ha coordinato una squadra di una decina di persone di Livorno e Firenze, senza la quale un processo di tale ampiezza non avrebbe potuto essere organizzato.

Una figura, non prevista dalla legge toscana, è stata individuata sulla base del modello francese per assistere la Responsabile: la segretaria generale del Dibattito, la dott.ssa Irene Rossetti, che ha svolto i compiti di gestione dei contatti tra i soggetti coinvolti nell'organizzazione, di comunicazione e di diffusione del Dibattito.

1.4.2 L'Autorità per la garanzia e la promozione della partecipazione della Regione Toscana

In qualità di ente che indice e supervisiona il Dibattito, l'Autorità toscana si adopera affinché i soggetti promotori assicurino la piena collaborazione nella realizzazione del Dibattito Pubblico e vi contribuiscano anche sul piano finanziario (art. 8, capo II, LR 46/2013). L'Autorità è peraltro l'ente che, come descritto nell'art.11,





indice il Dibattito Pubblico. Durante il Dibattito, Giovanni Allegretti, membro dell’Autorità toscana per la partecipazione, ha tenuto il filo più diretto di dialogo. Inoltre lo staff ha ricevuto il supporto dei funzionari dell’Autorità per la partecipazione: Francesca Sarti Fantoni, Donatella Poggi e il dirigente Luciano Moretti.

1.4.3 L’Autorità portuale di Livorno

L’Autorità portuale è il soggetto promotore o proponente del processo di Dibattito Pubblico relativo alle opere di sua competenza oggetto stesso di Dibattito: Piattaforma Europa e Stazione Marittima. Durante il Dibattito il Commissario, Giuliano Gallanti, e il Segretario Generale, Massimo Provinciali, hanno rappresentato l’Autorità portuale.

L’Authority ha reso disponibile il dossier, predisposto precedentemente all’inizio degli incontri pubblici, alla fine del mese di marzo 2016.

Sotto l’autorità di Claudio Vanni, capo area pianificazione dell’Autorità portuale, hanno collaborato attivamente alla riuscita del Dibattito la consulente delegata a responsabile del Dibattito per l’Autorità portuale, l’ing. Claudia Casini, e altri responsabili delle relazioni con i membri dello staff: l’arch. Francesca Pichi (area pianificazione) e la dott.ssa Francesca Morucci (area relazioni esterne), entrambe responsabili per il Port Center, e Massimiliano Barbera (accoglienza al Port Center).

1.4.4 La Regione Toscana

La Regione Toscana è un soggetto finanziatore di parti del progetto e di circa il 40 % del Dibattito, attraverso la struttura competente, ossia l’Autorità regionale per la partecipazione. L’ente è coinvolto direttamente in ambito di Dibattito Pubblico per alcuni tipi di opere nazionali, sulle quali è chiamato ad esprimersi: oltre a porti e aeroporti, anche infrastrutture stradali e ferroviarie, elettrodotti, impianti per il trasporto o lo stoccaggio di combustibili, bacini idroelettrici, ecc.

Nel corso degli appuntamenti pubblici e negli incontri del tavolo di coordinamento del Dibattito (vedi par. 1.7), sono stati presenti per la Regione Toscana l’assessore regionale alla partecipazione, Vittorio Bugli, il dott. Antonio Florida, responsabile del settore “politiche per la partecipazione”, e l’ing. Adriano Poggiali, responsabile del settore programmazione porti commerciali, interporti e porti e approdi turistici.

1.4.5 Il territorio livornese

Il Comune, sebbene non abbia costituito un soggetto promotore o finanziatore del Dibattito, è stato considerato di massima rilevanza, come peraltro la Provincia di Livorno, poiché rappresenta il territorio nel quale si svolgono i progetti e il Dibattito. La giunta comunale ha avuto una rappresentanza in ogni evento pubblico del Dibattito, come in ogni tavolo tecnico di coordinamento.

Nel corso degli appuntamenti pubblici e negli incontri del tavolo di coordinamento del Dibattito, sono stati presenti in rappresentanza del Comune di Livorno la vicesindaco – con delega alla partecipazione – Stella Sorgente, l’assessore all’urbanistica Alessandro Aurigi, l’assessore al lavoro Francesca Martini, l’assessore alla





mobilità Giuseppe Vece, il dirigente alle politiche del territorio Paolo Danti, e Gigliola D'Alesio, area supporto e revisione strumenti urbanistici.

Inoltre ha preso parte a tutti gli incontri, tecnici e pubblici, Irene Nicotra, dell'area Programmazione Trasporti, Porti e Logistica della Provincia di Livorno.

Nella pianificazione del Dibattito Pubblico, Patrizia Faia ha svolto un importante ruolo d'interfaccia in qualità di referente per i contatti delle strutture comunali, che si sono prestate al supporto dell'iniziativa.

1.4.6 Lo staff del Dibattito

Lo staff, composto da diversi soggetti a Livorno e Firenze, ha promosso la pianificazione e all'organizzazione del Dibattito Pubblico. Essi sono:

- **L'agenzia di facilitazione, Simurg Consulenze e Servizi**, che ha predisposto la logistica degli incontri, pubblici e dei momenti partecipativi curando gli aspetti metodologici e relativi alla facilitazione. Nello specifico: il dott. Daniele Mirani si è occupato del coordinamento generale e degli aspetti metodologici e di facilitazione; l'arch. Simona Corradini ha curato gli aspetti normativi e strategici; il dott. Moreno Toigo ha messo a punto il modello di monitoraggio "ex post" (questionario di valutazione somministrato dopo il dibattito); il dott. Claudio Salvucci si è occupato dell'analisi dei dati raccolti attraverso il questionario di valutazione somministrato durante il dibattito; il dott. Massimiliano Faraoni ha coordinato le escursioni nelle aree portuali; la dott.ssa Valeria Ciofi e la dott.ssa Ilaria Rapetti hanno curato gli aspetti organizzativi e logistici.
- **L'agenzia di comunicazione, Frankenstein**, con la realizzazione degli strumenti grafici e di comunicazione del Dibattito Pubblico, e soprattutto il monitoraggio del sito internet, svolto da Sara Vivarelli, mentre Federico Picardi ha condotto la valutazione del monitoraggio reputazionale, ossia il modo in cui si è parlato su internet (siti e social) del Dibattito e dei progetti da esso discussi.

1.4.7 Gli esperti consulenti dell'Autorità portuale

Ad accompagnare lo staff del Dibattito, aiutandolo nella sua operatività, i consulenti dell'Autorità portuale in merito ai progetti a dibattito hanno ricoperto il necessario ruolo tecnico in interfaccia con lo staff e il pubblico stesso, fornendo spiegazioni e rispondendo alle domande dei partecipanti intervenuti in occasione degli incontri pubblici. Gli esperti in questione sono stati:

| Esperto | Ruolo | Ambito | Piattaforma Europa | Stazione Marittima |
|-------------------------------|-------------------------|--|--------------------|--------------------|
| Dott. Claudio Vanni | AP, Area pianificazione | Piano Regolatore Portuale (PRP) | x | x |
| Ing. Claudia Casini | Consulente | PRP, Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Dibattito Pubblico | x | x |
| Ing. Marco Tartaglini | Consulente Modimar | PRP, Studio di fattibilità e modellistica ambientale | x | x |
| Dott.ssa Simonetta Migliaccio | Consulente | area economica | x | x |





DIBATTITO
— IN —
PORTO

| | | | | |
|---------------------|----------------------|-------------------------------|---|---|
| Ing. Enrico Cantone | Consulente Technital | trasporti (strade e ferrovie) | x | x |
| Dott. Renato Butta | Consulente Sintesis | studi ambientali | x | x |
| Dott. Simone Pagni | Consulente CIBM | ambiente marino | x | |
| Prof. Marco Massa | Consulente UniFi | piano attuativo SM | | x |
| Dott. Scamporrino | Consulente UniFi | impatti visivi | x | x |

1.5 GLI OGGETTI DEL DIBATTITO PUBBLICO A LIVORNO

L'oggetto del Dibattito Pubblico è individuabile in due ambiti:



Figura 1: Localizzazione dei progetti a dibattito

- la prima fase di costruzione della Piattaforma Europa:

La Piattaforma Europa, ovvero l'espansione a mare che praticamente raddoppierà l'estensione dell'area portuale, è senza dubbio l'opera più rilevante che verrà realizzata. L'Autorità Portuale livornese sta studiando la miglior soluzione dal punto di vista funzionale, realizzativo ed economico-finanziario.

- il piano per l'area della Stazione Marittima:

Il piano attuativo riguarda uno snodo fondamentale tra l'area portuale destinata al traffico crociere e traghetti e il centro storico della città di Livorno, nella riqualificazione del porto passeggeri, in gestione alla società Porto di Livorno 2000.

1.6 IL DOSSIER DEL DIBATTITO

Al fine di informare tutti coloro che prendono parte, in forma organizzata o come individui, è stato redatto un dossier che narra gli oggetti del Dibattito. Esso, a cura dell'Autorità portuale di Livorno, in qualità di committente, è stato redatto specialmente dall'ing. Claudia Casini, responsabile del Dibattito per l'Autorità portuale.

La responsabile del Dibattito Pubblico, Sophie Guillain, la segretaria del Dibattito e l'Autorità toscana per la partecipazione hanno riletto i contenuti per verificarne la veridicità e l'agevolezza nella comprensione. Questo testo e sua sintesi forniscono la possibilità di diffondere informazioni essenziali ai partecipanti.

1.7 IL TAVOLO DI COORDINAMENTO

Non previsto dalla legge, ma voluto dalla Responsabile del Dibattito, il Tavolo di coordinamento si è riunito prima del Dibattito e nei momenti più significativi del processo, con lo scopo di informare e coordinare le azioni dei soggetti principali e di adattare il Dibattito alle esigenze del momento, riscontrate nel suo stesso svolgimento.

Aperto ai soggetti istituzionali promotori del progetto e del Dibattito (l’Autorità portuale di Livorno, l’Autorità della partecipazione della Regione Toscana, la Regione Toscana) e a rappresentanti del territorio, ossia Comune e Provincia di Livorno, il tavolo di coordinamento è stato un luogo di riflessione condiviso sullo svolgimento del Dibattito Pubblico a proposito del suo avanzamento.



Figura 2: Tavolo di coordinamento

1.8 IL TAVOLO SCIENTIFICO

Il 25 maggio, per iniziativa della Responsabile del Dibattito, ha avuto luogo l’incontro del “tavolo scientifico” nella Fortezza Vecchia. Hanno preso parte professionisti, esperti e ricercatori legati all’ambito della partecipazione, con l’obiettivo di discutere il Dibattito Pubblico di Livorno legandolo ad un contesto più ampio di cambiamento. Infatti, l’introduzione del Dibattito Pubblico per le grandi opere, introdotto nel nuovo Codice degli Appalti (D.lgs. n. 50/2016, art. 22) è stata considerata in relazione all’esperienza – ancora in corso in quel momento - del Dibattito Pubblico livornese, perché potesse essere osservato come pilota.



Figura 3: Tavolo scientifico

2. LE MODALITÀ DEL DIBATTITO

2.1 LE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE

Tra il 12 aprile e il 14 giugno 2016, le modalità di dialogo proposte al pubblico sono state le seguenti:

- Una riunione pubblica di apertura del Dibattito Pubblico;
- Un punto di accoglienza e strumenti interattivi nel Port Center, predisposti dall’Autorità portuale di Livorno, all’interno della Fortezza Vecchia (vedi par. 2.4).
- Dei punti d’ascolto itineranti: mediante la pratica dell’*outreach*, ossia andando verso la gente, è stata raccolta l’espressione di chi difficilmente prende parte agli incontri pubblici;



Figura 4: Punti itineranti in città

- Tre laboratori tematici, con specifici focus su Piattaforma Europa, Stazione Marittima e Impatti dei progetti. Gli incontri sono stati predisposti con differenti metodi di coinvolgimento dei partecipanti, attraverso strumenti di elaborazione per gruppi (con schede collettive e individuali, in un lavoro per tavoli di 5-10 persone) e/o presa di parola diretta. In tali occasioni, come nelle riunioni di apertura e chiusura del Dibattito e nei workshop degli stakeholder, i soggetti istituzionali coinvolti direttamente dal Dibattito e dai suoi progetti (Autorità portuale, Regione, Comune, Provincia) hanno avuto una rappresentanza in ascolto e in dialogo con i partecipanti.



Figura 5: Laboratori tematici al Terminal Crociere

- Due workshop con gli stakeholder, con l'obiettivo di affinare, all'inizio e nel corso del processo, i punti d'approfondimento del Dibattito Pubblico in occasione dei laboratori tematici. Tali momenti hanno consentito di mettere a fuoco gli elementi sui quali gli attori coinvolti hanno interesse a investirsi maggiormente, tenendo conto della diversità e dell'importanza dei soggetti stessi. Sarà obiettivo comune puntare ai temi e alle questioni identificate collettivamente dai diversi stakeholder.



Figura 6: Due workshop con gli stakeholder

- 3 pomeriggi totali destinati alle visite in bus (utilizzo di 5 bus totali, 3 diversi percorsi) e a piedi (2 itinerari) nelle aree portuali, comprensive di accesso a due Silos (Granari e del Tirreno) e alla mostra ReFACT (Workshop internazionale d'architettura sul Silos Granari), nonché ad ulteriori spazi portuali: la Fortezza Vecchia, l'esposizione delle imbarcazioni storiche, alcune calate, ecc.



Figura 7: Visite in porto

- Una riunione di chiusura del DP.



Figura 8: Incontro di chiusura

Il Dibattito Pubblico ha accolto anche richieste d'incontro della Responsabile e dello staff, per approfondire punti di vista specifici degli interlocutori sui progetti a dibattito. Per questa ragione, sono stati incontrati individualmente alcuni **soggetti rappresentanti di associazioni e imprese del territorio**, tra cui WWF, Legambiente, FIAB, Università di Pisa, Università di Firenze, Sport Insieme per Livorno, Vivi San Jacopo, ecc.

In preparazione degli incontri pubblici, in particolare sulla Stazione Marittima, sono stati organizzati dallo staff del Dibattito alcuni incontri con il **Comune di Livorno** e i suoi assessori.

Al tempo stesso, la pratica di *outreach* (punti itineranti) si è spinta al di **fuori del territorio comunale** di Livorno attraverso il contatto con le istituzioni, soprattutto i Comuni di Pisa, Collesalveti e Piombino. Tra questi, lo staff del Dibattito ha incontrato i Comuni di Pisa e Collesalveti; con quest'ultimo, è stato pianificato e realizzato un incontro rivolto agli stakeholder del territorio retroportuale presso l'Interporto "Amerigo Vespucci".

2.2 LE MODALITÀ D'INFORMAZIONE, COMUNICAZIONE ED ESPRESSIONE DEL PUBBLICO

Durante le riunioni e tramite tutte gli eventi di partecipazione sul territorio, alcuni strumenti sono stati utilizzati per garantire la raccolta delle opinioni, delle domande e dei punti di vista espressi dagli intervenenti, nonché la diffusione delle informazioni sui progetti e sullo svolgimento del Dibattito.





Gli **strumenti fisici** sono stati:

- Le schede individuali (73 raccolte) e collettive (41 raccolte) in occasione degli incontri pubblici, come supporto di facilitazione specifico di ogni evento e del relativo argomento trattato;
- Il questionario di valutazione in corso di Dibattito (189 raccolti), per misurare il grado di comprensione dei contenuti proposti e affrontati, nonché l'approccio metodologico proposto;
- Un volantino (distribuito in 13.000 copie) con una parte da riempire, staccare e consegnare in posti pubblici o attraverso una foto della risposta da inviare via internet (media@dibattitoinporto.it). Tale strumento di facilitazione è stato utilizzato nel territorio di Livorno;
- 100 manifesti negli spazi pubblicitari del Comune di Livorno e 100 locandine negli spazi commerciali della città;
- 1.000 V-card, distribuite in occasione degli incontri e utilizzate come biglietto per le visite in porto;
- Il dossier del Dibattito Pubblico (500 copie) e la sua sintesi (2.500 copie) hanno costituito il principale strumento di supporto e riferimento sulle informazioni relative ai progetti a dibattito.

Gli **strumenti via internet e telefono** sono stati:

- Il sito internet (www.dibattitoinporto.it), con lo spazio per le domande e FAQ, per i quaderni degli stakeholder e per la consultazione di verbali e presentazioni degli incontri;
- Gli spazi Facebook, ossia la pagina *Dibattito in Porto – Livorno* (332 like) e il profilo *Dibattito Porto Livorno* (2.520 amici);
- Lo spazio Twitter, con [@dibattitoinport](https://twitter.com/dibattitoinport) e [#dilatuasulporto](https://twitter.com/dilatuasulporto);
- Gli indirizzi e-mail per prese di contatto con lo staff del Dibattito, per la raccolta di prenotazioni e la diffusione di informazioni: info@dibattitoinporto.it, dibattito@dibattitoinporto.it;
- L'indirizzo e-mail per contattare Responsabile del Dibattito: responsabile@dibattitoinporto.it;
- Open Toscana, spazio regionale aperto su tutti i processi partecipativi finanziati dall'Autorità per la partecipazione (<http://open.toscana.it/web/dibattito-in-porto>, con 5.523 visitatori);
- Il mailing d'invito all'indirizzario di cittadini e stakeholder predisposto e aggiornato in corso di svolgimento del Dibattito, che ha visto la sollecitazione di più di 3.000 contatti in occasione di ogni evento pubblico prossimo alla realizzazione;
- Il questionario di valutazione al termine del Dibattito (160 risposte pervenute, di cui 81 complete), per approfondire le percezioni dei partecipanti sul processo e sull'approccio metodologico proposto, nonché la relazione con i soggetti istituzionali coinvolti;
- Una linea diretta, che ha registrato più di 300 telefonate in entrata.





2.3 LE MODALITÀ DI COMUNICAZIONE MEDIA E PUBBLICITÀ

Le modalità di comunicazione, previste nel piano di comunicazione predisposto a monte del Dibattito Pubblico dalla Responsabile e dallo staff del Dibattito, sono state:

- Acquisito di spazi pubblicitari su quotidiani (La Nazione e Il Tirreno) e spot TV (Telegranducato e Canale 50) e radio (Radio Cuore e RDF 102,7);
- 4 uscite sul giornale online livornese Quilivorno;
- Banner su siti esterni.

Durante il Dibattito, le attività destinate alla discussione dei progetti a dibattito e dei tempi dello stesso hanno permesso di entrare in contatto con il pubblico più direttamente:

- Una strategia digitale attiva tramite Facebook ha permesso di entrare in contatto con 2.526 amici e 337 like;
- Rilanci e ringraziamenti ai partecipanti via e-mail, invitandoli a partecipare agli incontri pubblici.

Inoltre, numerosi articoli sono stati redatti per la stampa locale online, assieme alla realizzazione di piccoli video di testimonianza degli incontri pubblici, permettendo di far conoscere il Dibattito via internet.

2.4 IL PORT CENTER E GLI STRUMENTI INTERATTIVI

2.4.1 Lo spazio aperto al pubblico

L'Autorità Portuale di Livorno ha sviluppato negli anni passati il progetto della creazione del Livorno Port Center, un luogo aperto alla cittadinanza ed ai turisti (con una particolare attenzione alle scuole e agli studenti) che, perseguendo l'obiettivo di sensibilizzazione e di valorizzazione dell'attività portuale, offre al pubblico la possibilità di conoscere meglio l'attività portuale attraverso animazioni pedagogiche, visite guidate ed esposizione permanenti, spaziando da temi come le attività industriali legate al porto ed alla logistica, gli scambi internazionali, i mestieri portuali, fino ad arrivare al più generale tema dell'integrazione tra porto e città.

Il port center è stato inaugurata a Novembre 2015.

Nel corso del Dibattito, il Port Center è stato aperto al pubblico la mattina, il sabato, come anche alcuni pomeriggi. Del personale ha accolto il pubblico per spiegare il funzionamento del porto e le componenti del progetto grazie agli strumenti interattivi messi a disposizione dall'Autorità portuale.

Presso gli spazi del Port Center sono stati messi a disposizione del pubblico gli strumenti di comunicazione, mentre una linea diretta (0586 249 599) ha consentito la reperibilità costante dello staff del Dibattito Pubblico per fornire informazioni e raccogliere prenotazioni per gli eventi e le attività previste.



2.4.2 La mappa viva

Al centro della sala espositiva del Port Center, il visitatore ha a disposizione una *live map* del porto che ne mostra, le caratteristiche e i progetti futuri, ossia la Piattaforma Europa e la Stazione Marittima. La *live map* è stata integrata appositamente per il Dibattito Pubblico delle informazioni riguardanti i progetti in discussione e anche il foglio di sala, documento d’accompagnamento agli strumenti interattivi del Port Center, ha visto l’integrazione dei contenuti riguardanti il Dibattito Pubblico inseriti nella mappa viva.



Figura 9: Mappa viva del Port Center

2.5 IL CRONOPROGRAMMA DEL DIBATTITO

I tempi del Dibattito si sono concentrati nell’arco di due mesi, come previsto dalla legge, dal 12 aprile al 14 giugno. La preparazione ha dovuto adattarsi ai tempi dei progetti e delle relative procedure parallele di gara (manifestazione d’interesse per project financing su Piattaforma Europa e maggioranza della società Porto di Livorno 2000, ente gestore della Stazione Marittima), imponendo una tempistica serrata per l’approfondimento e l’organizzazione logistica precedente all’inizio del Dibattito Pubblico.

Il calendario del Dibattito Pubblico ha seguito le seguenti fasi operative:

1. Il 12 aprile ha avuto luogo il primo incontro pubblico per il **lancio del Dibattito, con relativa conferenza stampa**. A ridosso di tale data, un tavolo di coordinamento ha anticipato tale lancio.
2. A seguito del lancio, un **workshop degli stakeholder** è stato organizzato il 13 aprile per coinvolgere nello specifico gli stakeholder dei progetti del Dibattito. Gli incontri successivi sono stati organizzati a partire dai contributi dei precedenti incontri.
3. Il 5 maggio, il **primo laboratorio tematico**, incentrato sul progetto della Piattaforma Europa, è stato organizzato a seguito di un tavolo di coordinamento, alcuni punti itineranti di sensibilizzazione e coinvolgimento della cittadinanza e una visita in bus nel porto di Livorno e presso il Silos del Tirreno (di proprietà privata).
4. Il 23 maggio ha avuto luogo il **secondo laboratorio tematico**, incentrato sul piano per la nuova Stazione Marittima, anticipato da un tavolo di coordinamento, alcuni punti itineranti di sensibilizzazione e coinvolgimento della cittadinanza e una visita a piedi dell’area del porto passeggeri, con accesso al Silos Granari.
5. Il 24 maggio, a seguito di contatti con il territorio retroportuale (Interporto Toscano “Amerigo Vespucci” e Comune di Collesalveti), è stato un **workshop territoriale degli stakeholder** presso l’Interporto “Amerigo Vespucci”.





DIBATTITO IN PORTO

6. Il 25 maggio è stato realizzato il **terzo laboratorio tematico** per la discussione degli impatti sul territorio; esso è stato realizzato a seguito di un tavolo scientifico sul Dibattito Pubblico e di una visita in bus del porto, con accesso al Silos Granari e al Silos del Tirreno.
7. Il 14 giugno è stato svolto l'**incontro conclusivo** del Dibattito Pubblico, che ha consentito una restituzione ai partecipanti della sintesi dei contributi raccolti sino a quel momento, anticipato da un tavolo di coordinamento e seguito da un rinfresco negli spazi della Fortezza Vecchia.

Tutte le presentazioni e ogni verbale di questi momenti del Dibattito sono stati resi disponibili online sul sito www.dibattitoinporto.it entro pochi giorni; gli stessi sono altresì allegati alla presente relazione.

8. Il 21 luglio una **conferenza stampa** aperta al pubblico affida la presente relazione finale della Responsabile del Dibattito Pubblico all'Autorità portuale di Livorno, che per legge ha 90 giorni (entro il mese di ottobre) per esprimersi sulla stessa e pubblicizzare i propri riscontri.

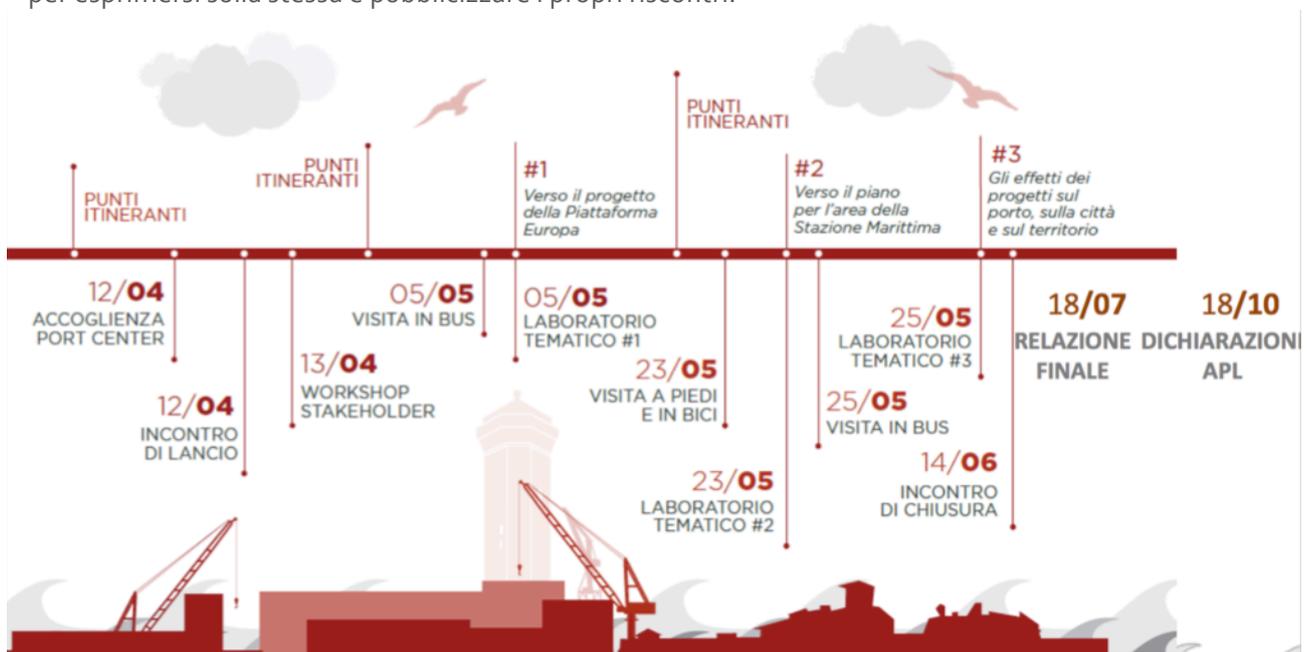


Figura 10: Timeline del Dibattito in Porto



3. LA PARTECIPAZIONE AL DIBATTITO

3.1 ANALISI QUANTITATIVA

3.1.1 Partecipazione agli incontri

Nel complesso hanno partecipato agli incontri 440 persone, delle quali 353 si sono registrate attraverso il foglio presenze, 87 non hanno effettuato la registrazione. Per velocizzare i tempi di inizio dei vari incontri, si è scelto di non effettuare la registrazione dei partecipanti all'ingresso dei laboratori, ma lasciare un foglio presenze su ogni singolo tavolo di lavoro dando precise istruzioni ai partecipanti di effettuare la registrazione. I partecipanti sono stati comunque contati dal personale di sala.

Il gruppo di coloro che hanno partecipato a tre o più incontri, dimostrando, quindi, un notevole interesse per il dibattito è stato piuttosto numeroso: 142 persone, che corrispondono al 40 % dei partecipanti registrati. Di 64 persone è composto il gruppo di coloro che hanno partecipato a quantomeno due incontri; 147 persone (circa un terzo del totale) sono coloro che hanno partecipato ad un solo incontro pubblico.

Le visite nelle aree portuali hanno coinvolto complessivamente 211 partecipanti, dei quali circa il 75% dopo aver effettuato l'escursione hanno partecipato ai laboratori.

I contributi raccolti corrispondono a 73 schede individuali e 41 schede collettive raccolte durante gli incontri pubblici, 52 prese di parola pubblica.

3.1.2 I quaderni degli stakeholder

I quaderni degli stakeholder, elemento innovativo di espressione di punti di vista di soggetti specifici (associazioni, comitati, attori economici, culturali, ecc.), sono stati introdotti a partire dal secondo laboratorio tematico (23 maggio), per permettere al pubblico di prendere prima conoscenza del Dibattito e degli oggetti discussi nello stesso. I partecipanti, dopo la sollecitazione da parte dello staff, hanno proceduto alla compilazione degli stessi solo nell'ultima fase del processo, in particolare nella settimana precedente all'ultimo incontro pubblico (14 giugno) e nella settimana successiva. I quaderni raccolti ammontano a 18, compilati per la maggior parte dal tessuto associativo partecipante. I quaderni sono elencati al termine della relazione finale e allegati alla medesima.

3.1.3 Profilo dei partecipanti

L'indagine sugli stakeholder, condotta nella fase preliminare del Dibattito, ha messo in evidenza la varietà di categorie legate più o meno direttamente alla comunità portuale, sia per quanto riguarda la dimensione territoriale che per il tipo di attività o di relazione con il porto.

La cittadinanza ha partecipato con rappresentanza di cittadini, pensionati, ex dipendenti della scuola, della Marina militare, lavoratori in cerca di impiego, liberi professionisti, dipendenti ARPAT e del Ministero della Pubblica Istruzione (provveditorato di Livorno).





Il mondo del lavoro è stato presente attraverso una serie di società cooperative e consorzi. Tra questi:

- CLC (cooperativa costruttori), società che impegnata nella costruzione e ristrutturazione di edifici industriali, commerciali e turistici, opere stradali e urbanizzazioni, strutturali speciali, con sede a Livorno;
- Consorzio stabile labronico, società Consortile A R.L. che si occupa di costruzione di edifici residenziali e non residenziali, con sede a Livorno;
- Consorzio greenway associazione diportistica;
- Lega coop, associazione di cooperative della Toscana, con sede a Firenze e presente a Livorno con il proprio comitato territoriale;
- Coop itinerata, società che realizza per enti pubblici e privati servizi culturali finalizzati alla gestione, promozione, organizzazione, produzione e assistenza di iniziative culturali, spettacolari e turistico-culturali, con sede in Livorno;
- CNA nella provincia di Livorno, organizzazione che raggruppa la categoria di artigiani e piccola e media impresa, contando circa 4000 associati;
- Spedizionieri doganali;
- Operatori portuali e della logistica.

Presenti durante gli incontri numerosi professionisti e tecnici dell'ambito Livorno-Collesalveti, in particolare architetti, ingegneri e società di professionisti.

Il mondo delle associazioni e del terzo settore ha visto la presenza di numerosi soggetti impegnati nel campo ambientale, della mobilità ciclabile, del volontariato, della promozione sociale e culturale. Tra questi Associazione progetto bici, Fiab Livorno, Associazione madre terra onlus, Vivi San Jacopo, WWF Livorno, Legambiente Pisa, Centro per la pace, Sport Insieme Livorno, Dacia associazione culturale romeno italiana di Livorno, Amt Toscana, Comunità di Sant'Egidio, Costa ovest, OTU Osservatorio per le trasformazioni urbane, associazione Terme del Corallo onlus, rete civica livornese contro la nuova normalità della guerra, Movimento Consumatori sezione di Livorno (Associazione di tutela dei diritti del consumatore).

Di seguito una breve descrizione delle principali realtà associative che appartengono al campo ambientale e della mobilità:

- Associazione progetto Bici ha sede a Livorno e si occupa di mobilità sostenibile e ciclabile;
- Sport Insieme Livorno è impegnata da molti anni in attività di divulgazione dello sport nelle persone con disabilità sul territorio livornese, tra cui il progetto "Barca Accessibile";
- WWF Livorno, associazione di volontariato che condivide la missione del WWF Internazionale e del WWF Italia, presente da oltre 40 anni sul territorio, si occupa di salvaguardia dell'ambiente e della natura;





- Legambiente Pisa, associazione di volontariato, affiliata alla associazione Legambiente ONLUS, di cui persegue le finalità a livello locale;
- AMT Associazione per gli studi sulla Mobilità ed i Trasporti in Toscana, centro di studi sulla mobilità sostenibile, sui servizi pubblici locali e sulle politiche di assetto al territorio;
- FIAB Livorno, associazione per la promozione della mobilità ciclabile aderente alla Fiab - Federazione Italiana Amici della Bicicletta;
- OTU Osservatorio per le trasformazioni urbane, è un gruppo di tecnici e cittadini che si occupa dell'urbanistica della città.

Tra le fondazioni sono stati presenti la Fondazione Stella Maris con sede a Calambrone (Pisa) che si occupa della cura della disabilità dei minori, la Fondazione Toscana Sostenibile.

Il mondo dell'arte e della cultura ha visto presenti fotografi, giornalisti, artisti freelance, tra questi l'associazione Carico Massimo nata nel 2004, con sede presso gli ex Magazzini Generali del Porto di Livorno, che funzionano come luogo aperto allo scambio, alla produzione e sperimentazione d'arte contemporanea.

Presenti i soggetti appartenenti al mondo della ricerca e dell'università, attraverso la partecipazione alle attività dei tavoli di docenti e ricercatori, in particolare:

- Polo dei Sistemi Logistici dell'Università di Pisa;
- Facoltà di Architettura di Firenze e Laboratorio LAPEI - Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti;
- CNR Pisa;
- CISDU Firenze, Centro Internazionale di Studi sul Disegno Urbano per la promozione degli scambi di informazioni, delle relazioni culturali, della cooperazione internazionale;
- Ispra ambiente, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

Ha preso parte alle attività e ai tavoli del dibattito il sindacato Unicobas, sindacato della Confederazione Italiana Di Base, in particolare l'Unicobas PORTO, che si occupa dei diritti dei lavoratori occupati nel porto di Livorno.

Per quanto riguarda i soggetti politici, hanno preso parte al Dibattito rappresentanti del Movimento 5 stelle (consiglieri comunali e regionali), la Federazione livornese del Partito Democratico, con i propri segretari e dirigenti. Tra le altre realtà politiche cittadine si è registrata la presenza di ALBA soggetto politico della sinistra livornese e dell'associazione politico culturale "Oltre per Livorno".

Durante tutta la durata del percorso costante è stata la presenza degli enti pubblici che hanno preso parte anche ai lavori dei laboratori, in particolare di dirigenti e funzionari dell'Autorità Portuale di Livorno, di dirigenti e funzionari dell'amministrazione comunale di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo, Pisa, dell'amministrazione provinciale di Livorno, della Regione Toscana, della Soprintendenza di Pisa, della Camera





di Commercio di Livorno, del Segretariato Tecnico Congiunto del Programma del programma Italia-Francia marittima. Tra le società pubbliche, è stata presente la FS logistica Spa, società delle Ferrovie dello Stato.

3.2 ANALISI QUALITATIVA

3.2.1 Il questionario di valutazione durante il Dibattito

I questionari di valutazione sottoposti nel corso del Dibattito Pubblico rappresentano uno strumento di monitoraggio che è stato utilizzato all'interno del dibattito pubblico al fine di avere informazioni riguardo la tipologia di persone che hanno partecipato ai laboratori e su alcune loro valutazioni. I questionari venivano consegnati ai vari tavoli e, al termine dei singoli laboratori, veniva richiesta ai partecipanti la loro compilazione in maniera volontaria.

Complessivamente hanno risposto al questionario 189 persone di cui il 60% di sesso maschile. Si tratta quindi di un campione abbastanza ampio che ci permette di poter avere importanti informazioni riguardo le caratteristiche dei partecipanti. Le fasce d'età più presenti sono quelle superiori ai 50 anni che rappresentano circa il 57% del totale mentre i giovani sotto i 35 anni sono stati poco più del 10% dei partecipanti.

Altro aspetto importante riguarda il titolo di studio in quanto la partecipazione ha riguardato in maniera predominante i laureati che sono stati circa i due terzi del totale a fronte di un 30% di diplomati. Molti sono stati i pensionati presenti (22%) che hanno approfittato del maggiore tempo libero per acquisire informazioni sulle future trasformazioni strutturali del porto di Livorno. Altra fetta importante di partecipazione si è avuta da coloro che sono impiegati, sia per quanto riguarda il settore pubblico (18,3%) che in quello privato (13,1%).

L'interessamento per il tema trattato dal Dibattito in Porto è stato il principale motivo che ha spinto le persone a partecipare; infatti oltre la metà ha dichiarato di essere intervenuto per avere ulteriori informazioni sul tema portuale a cui è interessato. Altri motivi che hanno portato le persone a partecipare ai laboratori sono stati la curiosità verso una nuova modalità di partecipazione (dibattito pubblico) e l'opportunità di potere influire su decisioni future.

In conformità con i diversi canali di comunicazione utilizzati, alla domanda "Come ha saputo dell'incontro?" si sono avute risposte diversificate con una leggera prevalenza del canale internet (Facebook, sito web, ecc.) e di quello di un contatto diretto (telefonata, mail, ecc.) che hanno informato oltre il 40% dei partecipanti. Anche la stampa ha avuto una ricaduta sulla comunicazione essendo indicata dal 17,7% dei partecipanti.

Per concludere veniamo al giudizio che viene dato sulla comprensibilità delle informazioni. Complessivamente il giudizio è positivo con una valutazione media di 7,6 all'interno di una scala da 1 a 10. Di un certo rilievo sono le differenze tra le valutazioni che sono state date in occasione di workshop destinati a stakeholder ed esperti e quelle aperte a tutti i cittadini, infatti in quest'ultimo caso i giudizi sono stati inferiori a causa di una difficoltà di comprensione degli argomenti da parte di non addetti ai lavori.





3.2.2 Il sistema di monitoraggio

Per valutare i risultati del dibattito è stato predisposto un sistema di monitoraggio basato sulle informazioni e i dati raccolti attraverso: a) il questionario utilizzato durante il dibattito; b) le informazioni raccolte attraverso l'analisi del materiale utilizzato durante gli incontri partecipativi (schede individuali, schede collettive, ecc.); c) la somministrazione di un ulteriore **questionario ex post** che è stato inviato a tutti i soggetti coinvolti nel dibattito. L'obiettivo del monitoraggio è effettuare una valutazione generale del lavoro svolto cercando di capire se, e in che misura, le attività poste in essere abbiamo o meno avuto successo.

Il modello di valutazione si basa sugli obiettivi che si prefigge il dibattito pubblico, per ognuno dei quali è stata sviluppata una specifica dimensione di valutazione. Tali obiettivi sono:

- **Informazione:** cioè informare adeguate sulla situazione e lo stato dei fatti
- **Trasparenza:** comunicare e rispondere con la massima trasparenza a tutte le domande dei cittadini e degli stakeholder;
- **Dialogo:** sviluppando un dialogo costruttivo e sereno
- **Fiducia:** generare fiducia reciproca: nel proponente, di non essere vittima di attacchi strumentali e boicottaggi, nel partecipante di non essere strumentalizzato;
- **Conoscenza e consapevolezza:** sui progetti in gioco e gli impatti generati sul territorio;
- **Partecipazione:** cioè garantire il massimo livello di inclusione diffusa e rappresentativa.

3.2.3 Il questionario di valutazione dopo il Dibattito

Per rendere ancora più efficace il sistema di valutazione sarebbe probabilmente servito un questionario di valutazione ex-ante per permettere una più precisa valutazione dei cambiamenti determinati dal DP. Ciò non è stato possibile per la scarsità di tempo iniziale a disposizione. Abbiamo rimediato a questa mancanza, introducendo nel questionario ex post, alcune domande sulla percezione soggettiva del cambiamento. Il questionario ex post è stato suddiviso nelle seguenti sezioni, per le quali sono state formulate una serie di domande specifiche sui vari temi:

- Partecipazione al Dibattito;
- Strumenti di informazione e incontri;
- Il Dibattito sul porto;
- Le opere oggetto del Dibattito;
- Valutazioni, opinioni, cambiamenti;
- Suggerimenti, critiche, commenti;



- Dati personali.

Una relazione di dettaglio contenente i risultati emersi attraverso l'attività di monitoraggio sarà resa pubblica dopo la consegna della relazione finale.

3.3 ELABORAZIONE DEI DATI DEL DIBATTITO PUBBLICO

Nel corso di svolgimento del Dibattito Pubblico, i contributi dei partecipanti sono stati raccolti in tutte le loro forme: schede collettive, individuali, prese di parola, ecc. Tali contributi sono stati digitalizzati, al fine di costituire i sette verbali degli incontri (disponibili entro una settimana circa nella sezione Download del sito internet) e il database delle "sollecitazioni". Queste ultime ammontano a 681 e sono composte da osservazioni (positive e negative), domande e proposte, che sono state elaborate in domande ricorrenti (FAQ) dallo staff del Dibattito, al fine di proporre l'approfondimento o la fattibilità agli esperti consulenti dell'Autorità portuale e ai soggetti istituzionali competenti. Sono state così prodotte 246 FAQ dettagliate, messe a disposizione del pubblico nelle sezioni dedicate sul sito internet nel corso stesso del Dibattito.

L'elaborazione delle sollecitazioni ha osservato una più significativa intensità nei confronti del progetto di riqualificazione della Stazione Marittima con 374 contributi, mentre la Piattaforma Europa ne ha ricevuti 307 (Figura 11).

Come è possibile osservare, nel corso degli incontri la proporzione di osservazioni, domande e proposte è cambiata, mostrando una rilevante presenza di questioni da approfondire sulla Piattaforma, mentre la Stazione Marittima ha raccolto un numero più ampio e crescente di proposte.

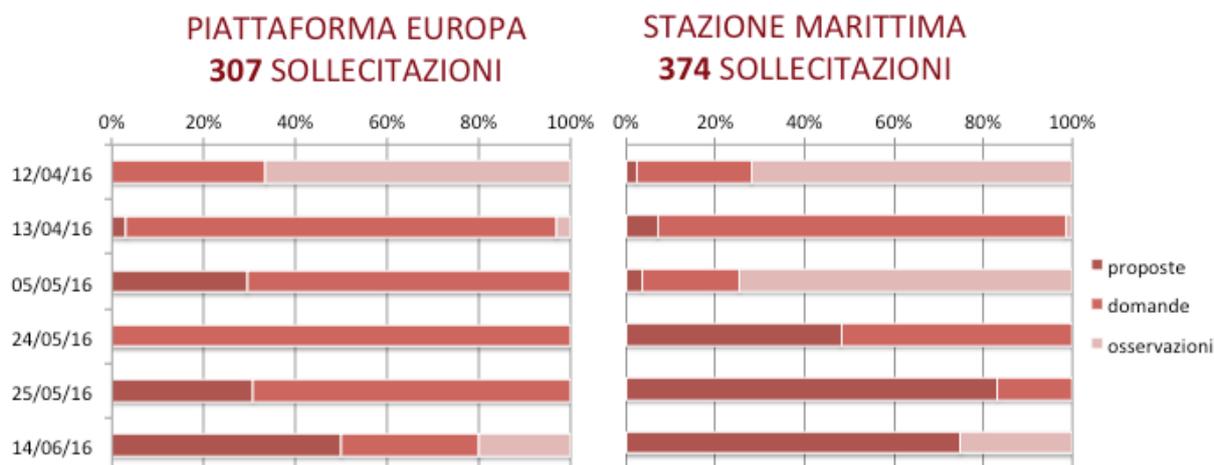


Figura 11: Grafico di distribuzione del tipo di sollecitazioni nel corso degli incontri

3.3.1 Le categorie dei contributi espressi

I numerosi contributi sono stati trasformati in domande, attraverso un'elaborazione per categorie. Le categorie di distribuzione dei contributi sono state definite dalla Responsabile e dallo staff del Dibattito Pubblico a partire dagli elementi che i contributi stessi hanno suggerito.

Nella prima fase di elaborazione dei contributi, le categorie individuate erano 11 per Piattaforma Europa e 10 per Stazione Marittima (Tabella 1).

| Piattaforma Europa | Stazione Marittima |
|--|--|
| 1. Ambiente e paesaggio | 1. Ambiente e paesaggio |
| 2. Occupazione | 2. Occupazione |
| 3. Tempi e costi di realizzazione | 3. Tempi e costi di realizzazione |
| 4. Caratteristiche tecniche | 4. Caratteristiche tecniche e funzioni |
| 5. Infrastrutture per la mobilità | 5. Infrastrutture per la mobilità |
| 6. Investimenti e project financing | 6. Rischi di realizzazione |
| 7. Rischi di realizzazione | 7. Sviluppo economico e territoriale (turismo) |
| 8. Sviluppo economico e territoriale | 8. Analisi di mercato e costi/benefici |
| 9. Analisi di mercato e costi/benefici | 9. Partecipazione |
| 10. Partecipazione | 10. Governance e strategie |
| 11. Governance e strategie | |

Tabella 1: Categorie dei contributi nella prima fase

Successivamente, per necessità di semplificazione e inter-relazione tra i due progetti a Dibattito, l'analisi ha potuto svolgersi su 5 categorie semplificate, che permettono il confronto tra le aree d'interesse emerse in occasione dei contributi (Figura 12). Nello stesso grafico, è possibile osservare la distribuzione e la proporzione di sollecitazioni e relative FAQ.

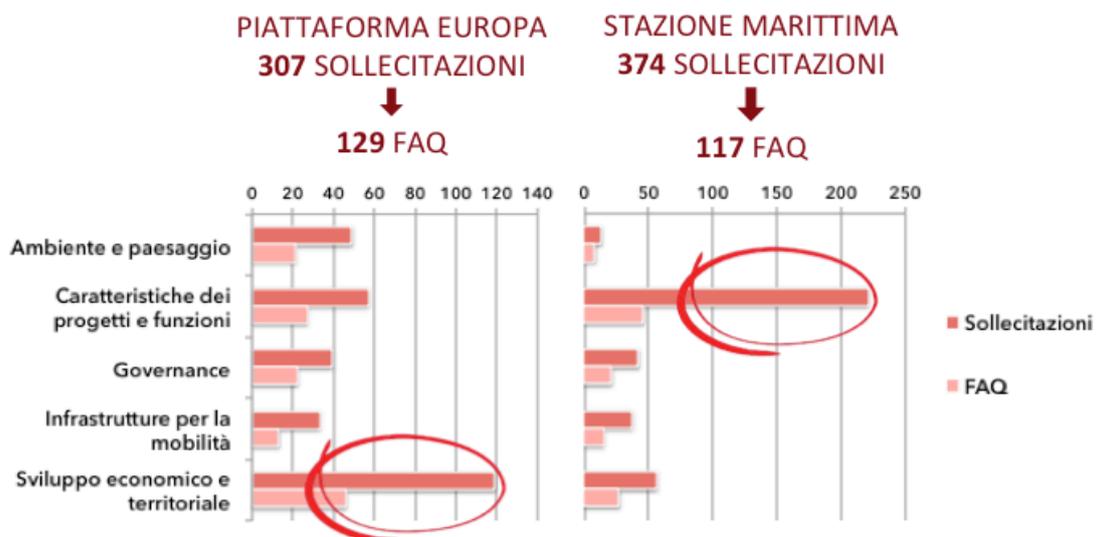


Figura 12: Grafici di confronto della distribuzione di sollecitazioni e FAQ di Piattaforma Europa e Stazione Marittima, secondo le 5 categorie semplificate.

Per la Piattaforma Europa, risulta particolarmente rilevante il settore relativo allo sviluppo economico e territoriale, in occasione della raccolta delle sollecitazioni. Emerge invece più significativa l'area riguardante le caratteristiche e le funzioni del progetto per la Stazione Marittima.

3.3.2 Le FAQ

La realizzazione delle FAQ ha attraversato le medesime fasi in occasione dell'integrazione di nuovi contributi. A partire dalle osservazioni, dalle domande e dalle proposte presentate, esse sono state riformulate attraverso le categorie individuate nella prima fase e successivamente confrontate con le categorie semplificate. Esse hanno inoltre attraversato la suddivisione verso i soggetti competenti a risponderci. Ottenute le risposte, revisionate dalla Responsabile e dallo staff, le FAQ sono state rese disponibili sul sito internet.

È stato riscontrato che le FAQ hanno infine riguardato in modo più significativo i settori di governance per la Piattaforma Europa e le caratteristiche e funzioni del progetto per la Stazione Marittima (Figura 13), sebbene tali settori risultino i più rilevanti in entrambi i progetti.

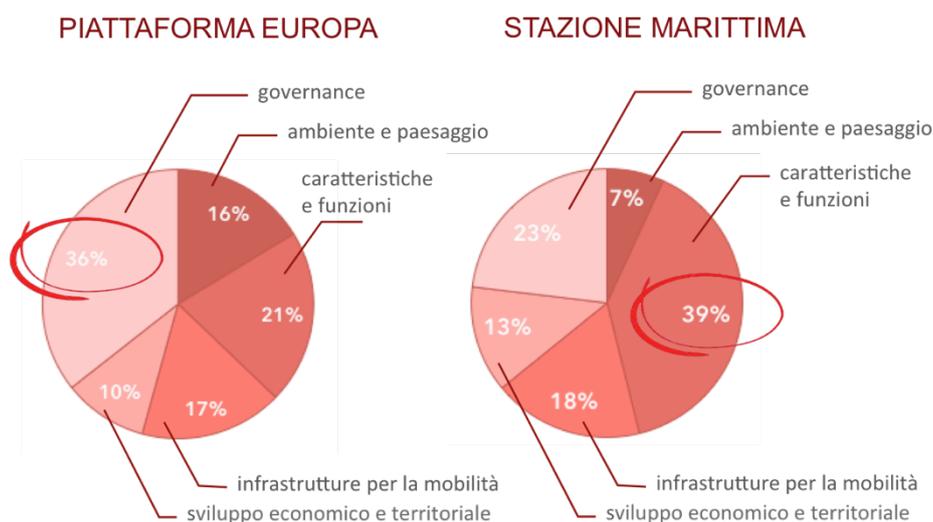


Figura 13: Grafico di distribuzione delle categorie semplificate per i singoli progetti a dibattito

3.3.3 La sintesi

In seguito all'elaborazione delle FAQ e in occasione dell'incontro di chiusura del 14 giugno, una sintesi degli elementi emersi è stata presentata al pubblico. La sintesi ha avuto l'obiettivo di ripercorrere tutti i contributi raccolti, ivi comprese le FAQ provenienti da domande – a cui è stata fornita risposta – e quelle nate da proposte – anch'esse trasformate in domande per verificarne la fattibilità.

I diversi elementi hanno trovato così posto all'interno delle categorie della sintesi finale (Tabella 2), che nel successivo capitolo trovano il suo approfondimento.





| Piattaforma Europa | Stazione Marittima |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. Ragioni del progetto | 1. Ragioni del progetto |
| 2. Componenti del progetto | 2. Componenti del progetto |
| 3. Gestione del progetto | 3. Alcune proposte |
| 4. Ricadute territoriali | 4. Interfaccia porto-città |
| 5. Impatti ambientali | 5. Ricadute e turismo |
| 6. Governance | 6. Impatti ambientali |
| | 7. Governance |

Tabella 2: Categorie dei contributi in fase di sintesi finale

4. SINTESI DEI TEMI EMERSI – PIATTAFORMA EUROPA



Figura 14: Sintesi del progetto di Piattaforma Europa, secondo la presentazione del 14/06



La sintesi dei contributi sul progetto di Piattaforma Europa è di seguito descritto dalle categorie e relativi punti di approfondimento. Ognuno degli aspetti elencati trae origine da contributi emersi, ai quali si fa riferimento.

4.1 RAGIONI DEL PROGETTO

Il pubblico intervenuto ha considerato il progetto e la relativa discussione di **forte interesse**, manifestando apprezzamento nella scoperta e nella possibilità di poter parlare del progetto stesso in uno scambio diretto con gli esperti consulenti dell’Autorità portuale, sebbene secondo alcuni **l’informazione e la percezione** del progetto siano risultate di natura tecnica, arricchite da tante informazioni, e perciò di **difficile comprensione**.

Ciò è stato sottolineato dall’espressione di partecipanti della realtà associativa livornese, come Irene Genovese (Vivi San Jacopo) e Franco Busoni (Rete civica livornese contro la guerra): essi hanno espresso osservazioni sui progetti e delle loro ricadute, esplicitando una difficoltà a entrare nel merito dei dettagli tecnici. È stata inoltre rilevata, in occasione del primo laboratorio tematico, la difficoltà relativa a «un tempo troppo limitato per poter consultare i documenti». Mentre con il dossier e nel corso degli incontri pubblici sia stata manifestata tale difficoltà, le visite in porto hanno permesso ai partecipanti di scoprire da vicino il territorio, sottolineando la possibilità attraverso di esse di comprendere meglio il progetto. Le FAQ on line e gli scambi con gli esperti sono stati inoltre apprezzati dai partecipanti.

Nel corso della discussione è stato oggetto di discussione **il modello di sviluppo** del porto, così come viene delineato dalle strategie del MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). In particolare è stata oggetto di valutazione critica, soprattutto da parte di soggetti locali, il modello di governance che viene proposto. E' stato posto l'accento, da un lato, sulla **competizione**, e dall'altro, sull'**integrazione** del porto di Livorno con la rete nazionale dei porti.

La preoccupazione per la competizione con le altre realtà portuali, «anche in base alle priorità delle scelte del MIT secondo il piano nazionale della logistica e portualità», è stata espressa fin dall’incontro di lancio del Dibattito Pubblico dal tavolo 1, mentre il tavolo 2 suggeriva «l’integrazione alla rete portuale nazionale».

Successivamente, in occasione del laboratorio tematico su Piattaforma Europa, il tavolo 2 – di cui si è fatta portavoce la prof.ssa Alga Foschi (Università di Pisa) – ha espresso una «perplexità sui requisiti di base del progetto. Durante le presentazioni iniziali, emerge che Livorno è una città strategica nel Mediterraneo, ma i componenti del tavolo faticano a capire la differenza tra Livorno, Genova, Carrara e La Spezia. Perché parlare di porti concorrenti, piuttosto che d’integrazione di rete nazionale di porti? Con i mezzi di trasporto attuali, si dovrebbe forse considerare un sistema unico portuale, piuttosto che utilizzare un approccio vecchio. Dal 1984 si parla di Darsena Europa e ora di Piattaforma Europa: il dubbio è che lo studio e lo scenario previsto siano datati, perché le condizioni di trasporto di contenitori del 2005 non sono sicuramente quelle che vedono i trasportatori negli ultimi 3 anni».

Tali questioni, emerse anche in occasione del terzo laboratorio tematico sugli impatti, hanno spinto il segretario generale dell’Autorità portuale, Massimo Provinciali, ad affermare 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.». Come egli ha sottolineato nell’incontro di chiusura del Dibattito Pubblico, il progetto di Piattaforma Europa «riguarda la scelta di consentire al porto di Livorno, trasformatosi nelle sue infrastrutture negli ultimi 500 anni, di conservare la sua natura d’infrastruttura viva, che si adegua ai tempi e alle novità del trasporto marittimo. Il modello di sviluppo economico del territorio proposto si prefigge un adeguamento del porto alle esigenze attuali e alle mutate condizioni, mentre l’alternativa corrisponderebbe al cambiamento del modello di sviluppo, ma tale questione che non è stata posta sul tavolo del Dibattito». Ciò dimostra la volontà di affrontare tali argomenti, sebbene essi non rappresentino, per l’Autorità portuale, oggetto in discussione per il Dibattito.

È possibile notare infine che il modello di sviluppo è stato portato in campo da un pubblico “esperto”, che ha considerato incongrui alcuni dei dati presentati dall’Autorità portuale. Al tempo stesso, il grande pubblico ha manifestato la paura e l’attesa delle ricadute del “gigantismo” del progetto.

Alcuni interventi hanno considerato necessario un ulteriore approfondimento delle **analisi di mercato e delle analisi costi-benefici**, così come una verifica sui **costi effettivi di realizzazione dell'opera**. Preoccupa in particolare quello che è stato definito come il **rischio “cattedrale nel deserto”**, qualora i traffici disattendano le previsioni.

Fin dal primo incontro del 12 aprile, alcuni partecipanti hanno rilevato la necessità di un approfondimento relativo all’analisi di mercato e ai costi/benefici alla base del progetto. Claudio Vanni, capo area pianificazione dell’Autorità portuale, ha spiegato in tale occasione che «la previsione fatta dall’Autorità Portuale non è improvvisata: con lo studio di fattibilità, vi è uno studio approfondito di mercato, affidato a un soggetto che a livello internazionale si occupa di mercato dello *shipping*, ossia *Ocean Shipping Consultants*, con sede a Londra. Questa società ha altresì accompagnato l’Authority nello *scouting* di operatori internazionali, di cui sette o otto incontrati e interessati all’operazione prevista di Piattaforma Europa».

Nel corso del workshop degli stakeholder, il tavolo 10 ha manifestato l’esigenza di realizzazione di «uno studio indipendente sul mercato portuale di Livorno, in particolare sull’evoluzione dei traffici: non sono verificabili i dati forniti nello studio *Ocean Shipping Consultants* e *Apollonia* sul mercato delle grandi navi. Questo permetterà di evitare una cattedrale nel deserto». Alcuni partecipanti, come Sergio Signanini dell’associazione ambientalista “Amici della bicicletta” nell’incontro di chiusura, hanno considerato inevitabile «fidarsi della documentazione presentata, sebbene in certi casi si riscontrino alcuni limiti. In particolare, l’investimento arriva a circa un miliardo di euro [comprensivo di entrambi i progetti, ndr], 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.

In occasione dell'incontro conclusivo, il dott. Vanni ha sottolineato che «chi si candiderà alla realizzazione dell'opera, dovrà accertarsi anche di condurvi i flussi di traffico necessari, altrimenti non parteciperebbe all'iniziativa. L'Autorità portuale ha svolto un'analisi di mercato e di costi/benefici, fino a sviluppare un piano economico dal punto di vista dell'operatore privato, evidenziando così la fattibilità dell'operazione. Si è inoltre verificato con i più importanti operatori internazionali la veridicità di tali analisi, ricevendo da essi un riscontro positivo in corso di manifestazione nella gara attuale». Tali scambi hanno messo in luce la disponibilità al dialogo e all'approfondimento di tali temi, sebbene resti irrisolta la richiesta di realizzazione di uno studio di mercato indipendente.

Nel corso degli incontri si sono manifestate aspettative preoccupate su quello che è stato definito **"timore dell'incompiuto"** (ossia, che le opere vengano iniziate e non veramente concluse), sulla connessione tra le opere e un effettivo, nuovo **dinamismo** del territorio, e sulla effettiva capacità di intercettare i **grandi traffici** commerciali.

Il rischio d'incompiuto, manifestato in occasione dell'incontro di lancio e del workshop degli stakeholder e dunque nei primi due incontri, è stato rilevato come "problema" in relazione alle tempistiche lunghe previste per la realizzazione della Piattaforma Europa (tavolo 5, incontro di lancio). Alcuni partecipanti si sono interrogati sul possibile impatto del progetto sulla città, per il quale si immagina «un rischio di incompiuto o un capillare controllo, attraverso un organo dell'APL» in grado di monitorarne l'effettività (tavolo 10, workshop degli stakeholder). Nel corso dei primi due incontri, l'occupazione, il dinamismo del territorio e l'intercettazione di grossi traffici sono stati messi in risalto quali punti positivi del progetto da parte di numerosi tavoli, individuandovi le aspettative maggiori del pubblico.

In riferimento al contributo scritto (Quaderno degli stakeholder) del dott. Francesco Ruffini, egli considera che «resta a riscontrare se la previsione di movimentazione di 1,5 milioni di TEU (e non containers – la differenza non è irrilevante) possa trovare conferma nelle prospettive di traffico che si determineranno nel tempo che ci separa dalla realizzazione delle opere». Il dott. Ruffini riporta nello stesso «l'affermazione del Prof. Sergio Bologna circa l'inutilità per i porti italiani di correre dietro al gigantismo navale, giudicato una "bolla" destinata presto o tardi a scoppiare (F.R. – "Porto di Livorno – Nuovi assetti operativi" Editori Belforte Cultura e Non c'è Problema Edizioni – Livorno Maggio 2015, pag. 188, nota 3)».

4.2 COMPONENTI DEL PROGETTO

I **dragaggi** sono stati oggetto di un approfondimento specifico, attraverso interrogativi sull'**appropriatezza della loro profondità**: alcuni partecipanti hanno manifestato l'interesse verso la realizzazione di dragaggi più profondi, mentre altri hanno sostenuto che la profondità dovesse essere ridotta (per approfondimenti, vedi par. 3.4.3 del dossier del Dibattito).





Nel corso del suo intervento durante il Laboratorio sulla Piattaforma Europa, l'ing. Tartaglini ha spiegato che «la fase 1 del progetto di PE prevede una banchina di circa 900 metri dedicata alle navi di maggiori dimensioni, una banchina di 450 metri per navi di inferiore dimensione, mentre è previsto il dragaggio di un canale di accesso di -17 metri che condurrà alla banchina principale (-16 metri) e alla seconda (-13 metri). Questa seconda soluzione permette di accogliere le navi che effettuano la distribuzione nel Mediterraneo di contenitori che verranno scaricati nella Piattaforma Europa».

I dragaggi hanno tuttavia attratto l'interesse di numerosi partecipanti, che hanno espresso una preoccupazione sulla gestione del materiale dragato in conseguenza dei fondali previsti dal progetto. Durante l'incontro di lancio, il tavolo 2 si è interrogato sull'entità del costo di manutenzione di dragaggi considerati troppo profondi, mentre – nella stessa sede – il tavolo 4 ha considerato che la profondità prevista porterà alla realizzazione di «nuovi fondali uguali o inferiori ai porti vicini».

Il dott. Vanni ha affrontato il tema dei dragaggi in più occasioni nel corso degli incontri. In occasione della chiusura del Dibattito, ha sottolineato che «il Piano Regolatore Portuale (PRP) prevede l'ipotesi di fondali a -16m per permettere un bilanciamento del materiale dragato e collocato nei terrapieni, con la possibilità di raggiungere i -20m». Tuttavia egli ha specificato che, «se l'operatore privato volesse scavare più in profondità per accogliere navi più grandi – sebbene si tratti di un'ipotesi sulla quale l'Autorità portuale non è molto d'accordo – sarà suo compito individuare la collocazione del materiale dragato in più».

Una significativa preoccupazione ha riguardato il **consolidamento dei fanghi per le vasche di colmata**, che deve tenere in considerazione la portanza dei terreni, e i **costi di manutenzione dei dragaggi** (per approfondimenti, vedi par. 3.4.3 del dossier del Dibattito).

La gestione e l'utilizzo dei fanghi per il consolidamento delle vasche di colmata sono stati affrontati sin dall'incontro di lancio. Il tavolo 6 si è interrogato sulla «modalità tecnica di esecuzione dei lavori» e sulle possibili difficoltà tecniche che possono insorgere nel corso dei lavori, richiedendo approfondimenti sul tipo di fanghi utilizzati, sul consolidamento terreni e sulle strutture di separazione tra vasche di colmata e mare. Il tavolo 5, riunitosi nel Laboratorio tematico sulla Piattaforma Europa, ha citato il problema della solidificazione dei fanghi e della loro eventuale reimmissione in mare, qualora eccedano le quantità ospitate dalle vasche di colmata. Inoltre, Vito Borrelli, ingegnere partecipante agli incontri pubblici, nell'incontro di chiusura ha notato come «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».

In occasione del Laboratorio tematico sugli impatti dei progetti, il segretario generale dell'Autorità portuale ha spiegato come «il progetto di espansione della Piattaforma Europa prevede l'ottimizzazione delle due vasche di colmata esistenti, riempite con il materiale dragato nel porto storico all'imboccatura». In occasione



dell'incontro di chiusura, lo stesso dott. Provinciali ha riconosciuto che vi sono stati «problemi tecnici di consolidamento della prima vasca di colmata, causati da un mal interpretato concetto di tutela ambientale, ma questi saranno inseriti nelle soluzioni tecniche dell'intervento per la Piattaforma Europa». Nella medesima occasione, l'ing. Tartaglini ha spiegato che «il consolidamento delle vasche di colmata, seppur al momento in uno stato di consolidazione molto modesto, non è un argomento trascurato, bensì valutato sia dal punto di vista tecnico che economico. Il consolidamento del terrapieno delle vasche di colmata esistenti corrisponde a 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 a tal fine, corrisponde alla realizzazione di una serie di pali di ghiaia e al precaricamento di tale materiale, di modo che si consolidi: si tratta di operazioni non complesse da eseguire e che possono essere svolte anche in tempi rapidi».

Permane dunque l'apertura della discussione sull'appropriatezza dei dragaggi e del consolidamento delle vasche, sebbene tali elementi si riferiscano a una fase d'implementazione del progetto successiva, alla quale prenderà parte sostanziale il vincitore del bando internazionale sulla Piattaforma Europa.

Alcuni partecipanti hanno manifestato la preoccupazione per la **difficoltà di realizzazione della diga foranea** (per approfondimenti, vedi par. 3.4.3 del dossier del Dibattito).

Tra gli approfondimenti richiesti, il tavolo 3 del Laboratorio tematico sulla Piattaforma Europa ha menzionato l'impatto deviante della corrente di circolazione del Mediterraneo prima di realizzare le nuove dighe foranee. Si tratta di opera percepite come imponenti, per cui quali partecipanti – quali Franco Fornaciari, cittadino intervenuto in occasione del Laboratorio sugli impatti – s'interrogano sull'urgenza di tali interventi.

L'Autorità portuale ha spiegato l'opportunità e la fattibilità delle opere foranee, di cui è prevista la realizzazione: «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 dott. Francesco Ruffini, nel suo contributo scritto, considera che «sia necessario valutare la tempestività degli interventi. Sembrerebbe ovvio che la realizzazione delle opere di protezione foranee debba precedere ogni altro intervento». Egli si chiede se «sarà disponibile il futuro terminalista ad attendere per il tempo necessario» e «quali altri mutamenti interverranno nel frattempo negli scenari dei traffici globalizzati».

La realizzazione della **darsena fluviale**, prevista nel progetto per essere utilizzata in fase II, provoca interrogativi sulla sua funzione in **fase I**.

Alcuni partecipanti si sono interrogati sulla funzione della darsena fluviale, che sarà operativa per il transito solo in fase II del progetto della Piattaforma Europa. Essa risulta, dai disegni di progetto, già prevista nel suo disegno in fase I, ma non se ne prevede un utilizzo.

Le **porte Vinciane** sono state considerate rilevanti per l'accesso al porto da alcuni partecipanti, che s'interrogano sulla **possibilità di mantenerle aperte**, a differenza di ciò che è messo in luce nel progetto.



Alcuni partecipanti hanno menzionato le porte Vinciane, ritenute rilevanti anche dal Comune di Pisa nella lettera del Sindaco alla Responsabile del Dibattito, per quanto riguarda la relazione tra Canale dei Navicelli e la Nuova Darsena Toscana. È prevista la chiusura delle porte vinciane di collegamento tra porto e canale, secondo il progetto della Piattaforma Europa, costituendo così, scrive il sindaco di Pisa, «l'impossibilità di accedere al porto di Livorno, che comprometterebbe, quindi, la possibilità di mantenere la classificazione delle vie navigabili CEMT [Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti, ndr], con conseguenze economiche immaginabili sulle imprese del settore nautico lì insediate. La chiusura dello sbocco diretto al porto di Livorno dal Canale dei Navicelli potrebbe comportare pesanti ricadute sulle attività nautiche, non potendo garantire a chi commissiona la realizzazione di barche e yacht la possibilità di accedere in via diretta al bacino portuale. Inoltre ha interesse allo sbocco diretto al porto anche la base USA di Camp Darby». Il Sindaco sottolinea inoltre nella sua lettera «che sono in corso i lavori per la riapertura dell'Incile, cioè dello sbocco in Arno del Canale dei Navicelli. Questa riapertura consentirà, anche a scopi turistici, il collegamento tramite vie d'acqua interne tra il centro di Pisa e il centro di Livorno. La chiusura della Darsena Toscana comprometterebbe questo possibile sviluppo che interessa evidentemente sia la realtà pisana che quella livornese. Il collegamento diretto tra porto e canale dei Navicelli ha interessanti prospettive anche dal punto di vista logistico considerando la vicinanza del Canale con il Cargo Merci dell'aeroporto di Pisa e la recente riattivazione del binario ferroviario che giunge proprio sul Canale. Tutte prospettive che sarebbero pesantemente ridimensionate, se non addirittura compromesse, dalla chiusura della Darsena Toscana». La Regione ha delegato l'Autorità Portuale a gestire apertura e chiusura delle porte vinciane così come sono oggi, è in atto il passaggio di consegne. Il PRP prevede il tombamento definitivo dell'accesso in Darsena Toscana del Canale dei Navicelli ma prevede anche la creazione di una darsena fluviale in Darsena Europa che consente di mantenere la classificazione delle vie navigabili proprio per venire incontro alle esigenze delle imprese nautiche pisane.

Le banchine destinate a uso container, in fase I e a regime, hanno provocato una preoccupazione sull'**autosufficienza del progetto in fase I**.

In occasione del workshop degli stakeholder, il tavolo 4 si è interrogato sull'«utilizzo parziale in fase 1 della Piattaforma Europa, poiché è stato evidenziato che in fase 1 non per tutta la banchina è prevista una destinazione d'uso». Il tavolo perciò si chiede «se, nel caso in cui il progetto dovesse essere rivalutato, la fase 1 risulti già un progetto di per sé autonomo o abbia bisogno dell'altra banchina». A tal proposito, l'Autorità portuale ha dichiarato che il progetto della Piattaforma Europa è stato concepito in modo da garantire autosufficienza alle porzioni realizzate nella prima fase. Il dott. Vanni ha aggiunto che il vincitore della gara potrà disporre dell'area nel modo che riterrà opportuno e che il prospetto, proposto in occasione del Dibattito, corrisponde a una valutazione generale del costo dell'operazione. Se altri adeguamenti risulteranno necessari e più gravosi in termini economici, sarà compito dell'operatore giustificarli.

È stata sottolineata la necessità di assicurare una maggiore sicurezza, sia nella fase I del progetto che a regime, legata ai rischi della **movimentazione delle merci all'interno del porto** e alle possibilità di **incidenti rilevanti**, anche a seguito dello spostamento della Darsena Petroli.





Lo spostamento della Darsena Petroli ha suscitato, nel tavolo 2 dell'incontro di lancio, un «aumento della sicurezza nella movimentazione». Durante la fase 1, alcuni partecipanti hanno manifestato la preoccupazione per la prossimità creata dalle nuove sistemazioni del Terminal Crociere e della Darsena Petroli, prima che essa sia delocalizzata. Questa preoccupazione è rinforzata da quella relativa all'incremento del flusso di veicoli pesanti al giorno, che i partecipanti hanno considerato come «una situazione limite in termini di sicurezza».

È stata sottolineata la rilevanza della **valorizzazione del patrimonio storico** presente nell'area, soprattutto per la **Torre del Marzocco**.

In occasione dei primi incontri del Dibattito, molti tavoli di partecipanti hanno menzionato l'importanza di valorizzazione della Torre del Marzocco, specialmente in termini di accesso e collegamento. Il dott. Vanni, durante l'incontro di lancio, ha spiegato che «nel progetto della Piattaforma Europa essa è a ridosso del canale di ingresso alla Darsena Toscana e, come richiesto dalla Sovrintendenza, è prevista l'acquaticità della Torre, con relativa valorizzazione». Durante il Laboratorio sulla Piattaforma Europa, ha inoltre aggiunto che la Torre del Marzocco, una delle due torri catenarie che chiudevano l'ingresso del porto pisano, non sarà accessibile da terra, perché significherebbe accedere a un terminal operativo. Perciò si sta lavorando a creare le condizioni per renderla visitabile via mare. Attorno alla Torre vi sarà uno specchio d'acqua che sarà raggiunto dalle imbarcazioni, mentre è previsto il restauro della Torre, che attualmente ha un accesso pericoloso e stretto».

Un'ipotesi avanzata nel corso del Dibattito ha riguardato la realizzazione di una **nuova Stazione Marittima** per il flusso dei traghetti **all'interno dell'area di progetto della Piattaforma Europa** in fase II.

Durante il workshop degli stakeholder presso l'Interporto "Amerigo Vespucci", il tavolo 2 ha intuito «la necessità che emergerebbe, al momento dello sdoppiamento del flusso passeggeri delle crociere da quello dei traghetti, di una nuova stazione marittima all'interno della Darsena Europa, che altrimenti rimarrebbe senza servizi per i turisti». L'Autorità portuale ha considerato che tale proposta non possa essere prevista al momento, ma introdotta eventualmente in fase 2 di costruzione della Piattaforma Europa, al momento in cui sarà confermato il trasferimento dei traghetti dalla Stazione Marittima al secondo piazzale della Piattaforma Europa.

È stata proposta un'**analisi socio-economica** degli esiti dell'investimento.

Alcuni partecipanti, come il tavolo 2 dell'incontro di lancio, ha suggerito di approfondire il progetto della Piattaforma Europa in termini di analisi socio-economica degli esiti dell'investimento .

4.3 GESTIONE DEL PROGETTO

I **tempi di progetto** sono stati percepiti come **troppo lunghi**, provocando domande sulla possibilità di ridurli e sull'eventualità di una mancanza di completamento dell'opera.

A fronte delle presentazioni tecniche in occasione degli incontri pubblici, i partecipanti hanno espresso molte volte preoccupazione per la lunghezza dei tempi di realizzazione dell'opera rispetto alle necessità, soprattutto





nell'incontro di lancio. Durante il workshop degli stakeholder si è inoltre interrogato sulle previsioni di «adeguamento dell'opera nel caso in cui i tempi siano molto lunghi (es. impianti e strutture obsolete)»..

Nel corso dei laboratori successivi, i partecipanti hanno richiesto approfondimenti sui tempi di realizzazione, stimati attorno ai 5 o 4 anni. Secondo i partecipanti al Laboratorio sulla Piattaforma Europa, «questa previsione sembra ottimistica, considerando che nel DEF [Documento di economia e finanza, ndr], per importi maggiori di 100 milioni, si prevedono 14 anni».

Il **project financing** è stato osservato da numerosi punti di vista, permettendo al pubblico di esprimere una visione positiva per la **presenza d'investitori internazionali** a fronte di un timore di conseguente **scarico dei costi sulla collettività**. Preoccupano inoltre il **destino dei terminalisti esistenti** e la **durata della concessione al privato** (50 anni, percepita da alcuni come troppo lunga). È stata indagata la possibilità di attivare **altre fonti di finanziamento** alternative, nel caso in cui il project financing dovesse fallire. La **gestione della fase realizzativa di cantiere** non risulta di comune comprensione, dunque sono stati richiesti approfondimenti sul suo funzionamento.

La presenza di investitori internazionali è stata avvertita, sin dall'incontro di lancio, come un'opportunità per alcuni partecipanti. Tuttavia, in occasione del laboratorio sulla Piattaforma Europa, è stato manifestato il timore che «la finanza di progetto possa scaricarsi sulle collettività a causa di mutate situazioni finanziarie rispetto al pianificato» (tavolo 7), mentre il tavolo 8 si è chiesto «quali siano i rischi potenziali in ordine al reperimento delle fonti di finanziamento e quali soluzioni alternative possono prospettarsi, nel caso in cui non si candidi per il project financing alcun soggetto o alcun soggetto adeguato».

Il dott. Vanni, in più di un'occasione, ha affrontato le preoccupazioni sulla finanza di progetto: «in questo caso non si corre il rischio che essa sia posta a carico pubblico, poiché non si tratta di un'infrastruttura che svolge servizio pubblico. Il carico della finanza di progetto sul pubblico avviene con maggiore probabilità per infrastrutture quali metropolitane, ospedali, ecc., mentre in questo caso il rischio di mercato ricade sull'impresa privata che realizza l'infrastruttura e che ha il compito di attrarne i flussi di traffico».

Sin dall'incontro di lancio, alcuni partecipanti hanno richiesto chiarimenti in merito alla durata delle concessioni e loro funzionamento, come il tavolo 7, percependole come «secolari» e soggette a «variabilità dei traffici con posizioni dominanti di terminalisti con armatori nelle proprie società», come sottolineato dal tavolo 8. Il tavolo 1 del workshop degli stakeholder ha inoltre richiesto un approfondimento sul «rapporto tra vantaggi economici e occupazionali a fronte dei grossi investimenti pubblici, poiché crea perplessità che strutture finanziate dal pubblico siano concesse a società internazionali per tempi lunghissimi, come 50 anni».

La prof.ssa Alga Foschi ha inoltre sottolineato, in occasione del Laboratorio tematico sugli impatti, la preoccupazione condivisa nei tavoli a cui aveva preso parte a proposito del «destino dei terminalisti che adesso gestiscono la movimentazione dei container».

Il dott. Vanni, nella stessa sede, ha spiegato che «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».

E' stato posto anche il tema delle nuove strategie per la **formazione**, ossia delle politiche per formare le nuove professionalità richieste dalle nuove strutture portuali. Sono stati richiesti anche dati sull'**occupazione** diretta e indiretta, sulla possibile "ri-occupazione" di disoccupati già competenti in settori coinvolti nel progetto e sulla salvaguardia dei lavoratori esistenti.

Durante il Laboratorio sulla Piattaforma Europa, i partecipanti di diversi tavoli si sono interrogati in merito alla formazione e all'occupazione, riguardo al progetto. Il tavolo 4 ha chiesto «come sia progettata la formazione delle figure professionali necessarie e come eventualmente sia possibile recuperare persone disoccupate con già competenze in materia», mentre il tavolo 10 ha suggerito di prestare «attenzione a non creare aspettative non giustificate né supportate». Quest'ultimo gruppo ha inoltre chiesto se «sia stato studiato il tipo di professionalità necessarie a rispondere all'evoluzione in termini di gestione del nuovo terminal e se la città si stia attrezzando la città per rispondere a questi nuovi elementi».

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

Il pubblico ha richiesto la manifestazione di un **impegno culturale e sociale del privato** per lo sviluppo d'iniziative locali.

In numerose occasioni, i partecipanti hanno richiesto forme di impegno da parte del privato nella relazione con il territorio. Ad esempio, alcuni hanno parlato di interazioni culturali, proponendo di «investire in una struttura che si occupa di iniziative culturali contemporanee, sensibilizzando gli investitori privati sul rapporto impresa-cultura e sull'importanza della restituzione di valore al territorio dove si produce utile» (tavolo 12, Laboratorio sulla Piattaforma Europa). Numerose idee d'intervento culturale propongono una capacità di cooperazione e d'investimento pubblico e/o privato. Ne proponiamo qui una lista, considerando che sia il pubblico che il privato possano integrarle nelle azioni da loro previste negli anni, da interpretare come "ritorni per la comunità locale".

- L'ing. Cecconi, responsabile del Workshop internazionale d'architettura Re-FACT sul Silos Granari, ha proposto di continuare l'attività di elaborazione universitaria su aree analoghe.



- Nel suo contributo scritto al Dibattito (Quaderno degli stakeholder), l'Associazione Oltre per Livorno parla di un «potenziamento e coordinamento delle attività delle strutture dedicate allo sport» e della «valorizzazione delle specificità culturali enogastronomiche e tradizionali della città»;
- L'Associazione "Terme del Corallo" richiede nel suo Quaderno la possibilità di avere «finanziamenti per la realizzazione di alcuni tipi di tour che tendono a valorizzarne la storia, rivalutando la città attraverso la sua peculiarità d'acqua». Chiede anche «la possibilità di ottenere parte dei fondi di compensazione per il porto per ristrutturare il vecchio Padiglione Corallo all'interno del parco pubblico omonimo da adibire a sede delle associazioni, piccolo ristoro, nonché punto d'informazioni turistiche per chi giunge in città dalla Stazione ferroviaria o dalla superstrada, SGC Fi-Pi-Li, e autostrada che qua trovano il naturale ingresso in città».

4.4 RICADUTE TERRITORIALI

4.4.1 Mobilità e trasporti

È stato sottolineato come risultano nevralgici per il progetto I **collegamenti** a) con l'Interporto e in direzione nord; b) con il **trasporto ferroviario** (con la linea Calambrone/Tirrenia e la stazione S. Marco); c) con il trasporto **stradale** (Fi-Pi-Li). È stata ritenuta essenziale la realizzazione di un **ponte mobile o di un tunnel per l'attraversamento dello Scolmatore**. I **collegamenti e trasporti integrati con Livorno e l'area vasta** sono stati considerati di primaria importanza nell'integrazione con il progetto della Piattaforma Europa.

Durante l'incontro di lancio, il tavolo 1 ha espresso una «carenza di infrastrutture viarie, ferroviarie e stradali». Sin da questa occasione, il dott. Vanni ha spiegato che, «per ciò che riguarda il traffico, vi è oggi una ferrovia, operativa entro la fine dell'anno, con un collegamento direttamente a banchina, nonché una strada a quattro corsie che entra direttamente in porto. La porzione che produce traffico del porto non impatterà la città, bensì l'immissione avverrà già sulla strada a quattro corsie rientrando nell'arteria di comunicazione». Il tavolo 7 ha portato l'attenzione sul «collegamento di Area Vasta tra la viabilità (ordinaria e grande viabilità Fi-Pi-Li) e Calambrone/Tirrenia», chiedendosi come possa cambiare verso nord.

La vastità del tema è stata affrontata nel corso degli incontri di Dibattito Pubblico, suddividendosi in particolare negli ambiti ferroviario e stradale.

Ferrovie

Il tavolo 1 dell'incontro di lancio ha chiesto delucidazioni su «come avviene la rottura di carico dopo il Calambrone e quale sia l'utilizzo dei binari previsto», mentre il tavolo 3 si interrogava sull'ampliamento ferroviario della stazione stessa di Calambrone. L'ing. Cantoni, esperto consulente dell'Autorità portuale, ha spiegato, «che «i vecchi scali sono stati dismessi nel tempo e anche Calambrone, sempre il fulcro per il servizio ferroviario delle merci nella composizione e scomposizione dei treni, perderà il suo ruolo con le operazioni che sta realizzando RFI, diventando uno scalo di puro transito».

Il sig. Lenzi, partecipante del Laboratorio 3, ha ritenuto che «il trenino di Tirrenia sia un'occasione per valorizzare la stazione S. Marco», da cui «potrebbe partire una linea di metropolitana leggera per raggiungere Pisa, così da facilitare anche i problemi d'inquinamento ambientale».





A proposito del collegamento ferroviario con l'interporto di Guasticce, su cui alcuni partecipanti hanno richiesto approfondimenti, l'ing. Cantoni ha dichiarato di considerare importante capire «quale ruolo e quali relazioni devono intercorrere tra l'interporto e il porto. Il progetto di Piattaforma Europa privilegia il collegamento tra porto e interporto, predisponendo un collegamento ferroviario diretto che oggi è interrotto da Calambrone. Le autorità locali hanno voluto molto questo collegamento, in un progetto preliminare finanziato dalla Comunità Europea ed eseguito dall'Autorità portuale. Ultimamente c'è stato il progetto definitivo, finanziato dalla Regione Toscana. Si tratta di un'opera incanalata in una procedura di realizzazione di cui ci si augura il buon esito. In regime di raccordo, si potrà trasferire per via ferroviaria dal porto (Darsena Toscana e Piattaforma Europa) le merci all'interporto e viceversa».

Nella lettera del sindaco di Pisa, Marco Filippeschi, alla Responsabile del Dibattito, egli ha evidenziato come «manchi, anche nella analisi di contesto fatta per la Piattaforma Europa, la previsione di un investimento sull'ammodernamento della linea ferroviaria Pisa-Firenze, strategico e indispensabile per i processi di sviluppo regionali. Anzi, il timore è che la previsione, del by-pass ferroviario tra Livorno e Pontedera che non è stata discussa in nessuna sede istituzionale che abbia coinvolto il Comune di Pisa e la Provincia di Pisa, dirotti investimenti su una infrastruttura non necessaria, considerando la possibilità di utilizzare la linea Pisa-Collesalveti-Vada e quindi il nodo ferroviario di Pisa per tutti gli aspetti logistici e riguardanti il trasporto di merci».

Strade

In occasione del laboratorio sulla Piattaforma Europa si è chiesto quale fosse l'impatto sulle infrastrutture viarie, per quanto riguarda il collegamento con la parte a nord dello Scolmatore» e se «venisse affrontato in riferimento a tunnel o ponte mobile, soprattutto in relazione alla sovrapposizione dei flussi di veicoli pesanti aumentati con il traffico passeggeri».

Un partecipante dello stesso laboratorio ha chiesto «se siano state valutate le interferenze di una triplicazione del traffico pesante su un'infrastruttura che non muta in portata e capacità, sovrapponendo un traffico su 700 metri della stessa infrastruttura. Inoltre, sebbene non spetti all'Autorità portuale risolvere il problema del collegamento dello Scolmatore a nord, si tratta di un problema d'area vasta che è necessario considerare». Claudio Vanni ha spiegato che «questo campo non è di competenza dell'Autorità portuale. Con il Comune, che ha in corso di elaborazione il nuovo piano strutturale, egli manifesta la speranza che si possa aprire un tavolo su tali tematiche».

I collegamenti e trasporti integrati con Livorno e l'area vasta sono stati considerati di primaria importanza nell'integrazione con il progetto della Piattaforma Europa.

Le problematiche infrastrutturali legate alle future grandi opere di collegamento, in un'ottica d'integrazione dei sistemi di trasporto sul territorio comunale e d'area vasta, sono state affrontate nel corso degli incontri del Dibattito, sin dal suo lancio.

Sono state richieste garanzie per la realizzazione del collegamento ferroviario, con l'accordo con RFI.





Il tavolo 4 del laboratorio tematico su Piattaforma Europa ha chiesto, a proposito della rete ferroviaria, se sia stato già fatto un accordo con RFI secondo dei tempi di realizzazione della messa in opera dei collegamenti da fare.

In occasione dell'incontro conclusivo, il prof. Manlio Marchetta, Università di Firenze, ha sottolineato che «il rapporto con le ferrovie nazionali ha bisogno di essere chiarito, attualmente scollegato dal progetto. Attualmente ciò che accade a Firenze non consente il collegamento con Livorno e la costa e dimostra una mancanza di riflessione in tal senso, sebbene il LaPEI [Laboratorio di Progettazione Ecologica degli Insediamenti dell'Università di Firenze, ndr] si sia espresso molteplici volte a riguardo negli anni, per affiancare un sistema che non consideri solo la stazione per l'alta velocità di Firenze». In risposta all'intervento del prof. Marchetta, il dott. Vanni ha dichiarato che «vorrebbe fornire una garanzia ulteriore, ma spiega che gli elaborati riguardanti le infrastrutture ferroviarie lato terra sono state condivise con RFI, che ha contribuito all'elaborazione di tali studi, garantendo così la sua partecipazione. Il presente progetto è il più importante per quanto concerne l'accordo di programma per il rilancio dell'area livornese, al cui tavolo siede anche RFI, impegnata concretamente nel rispetto degli impegni sottoscritti con l'Autorità portuale».

I rischi per la mobilità preoccupano in diversi modi: il possibile **collo di bottiglia** alla radice della Piattaforma, la **crisi della viabilità urbana** con l'aumento di carichi in fase I e a regime e il **rischio in attraversamento merci pericolose**.

La preoccupazione di un «possibile collo di bottiglia alla radice della piattaforma» è stata espressa sin dal primo incontro di lancio. L'ing. Cantoni, nel workshop territoriale degli stakeholder presso l'interporto, ha affrontato il tema dell'accesso stradale al porto. «Oggi è sovra passato da un ponte levatoio, che con il tratto terminale della Fi-Pi-Li rappresenta un problema, in quanto determina una strozzatura di carreggiata. In questo tratto è anche presente una limitazione di velocità e alcune tortuosità. E' stata esplorata la possibilità che, qualora si riuscisse effettivamente a chiudere l'attraversamento tra lo Scolmatore e la Darsena Toscana, si rettificerebbe totalmente la parte terminale della Fi-Pi-Li facendone, lungo tutto il percorso, un'infrastruttura adeguata in termini di capacità, velocità, ecc.».

Inoltre, in alcune occasioni, il pubblico si è interrogato sulle conseguenze sul traffico locale cittadino prevedendo impatti sulla comunità locale. A proposito della sicurezza relativa all'attraversamento di merci pericolose, il dott. Vanni ha menzionato che «su via Leonardo da Vinci c'è una sovrapposizione di traffici urbani e pericolosi provenienti dai depositi costieri. Il piano sulla diminuzione d'incidente rilevante risale all'anno 2000 ed è stato realizzato solo in parte. L'Autorità portuale continua a sollecitare il Comune, portando avanti la programmazione di propria competenza, come l'accesso unico al porto nella parte nord».

La previsione di un'**integrazione della mobilità ciclabile**, in particolare della ciclopista tirrenica, è fortemente attesa.

I partecipanti del tavolo 4 dell'incontro di lancio hanno sottolineato la presenza di «problematiche infrastrutturali legate alle future grandi opere di collegamento, prestando attenzione anche alla mobilità





ciclabile», ripresa dal tavolo 7 del laboratorio sulla Piattaforma Europa, che si è chiesto se «ci sono progetti di mobilità dolce, ad esempio sulla ciclopista tirrenica».

Massimo Provinciali, in occasione del laboratorio sulla Stazione Marittima, ha ricordato che, «nel corso dei giorni a seguire, si sarebbe firmato l'accordo con la Regione e il Comune per il completamento della ciclabile tirrenica», ad oggi infine siglato.

Sono stati richiesti specifici approfondimenti sulla **navigabilità fluviale** dei canali dello Scolmatore e dei Navicelli, considerando inoltre l'impatto sulla diportistica pisana.

Sono stati richiesti approfondimenti già durante l'incontro di lancio dal tavolo 5 sulla navigabilità dello Scolmatore e del canale Navicelli. La navigabilità fluviale è stata considerata un'«infrastruttura necessaria» da partecipanti come il tavolo 1 del workshop degli stakeholder, durante il quale il tavolo 3 si è interrogato sul ruolo del traffico fluviale nelle interazioni con l'interporto, le aree retro-portuali e i comuni limitrofi. Inoltre, nel corso dell'incontro conclusivo, Giovanni Maffei Cardellini, presidente dell'Ente Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, ha spiegato che «il parco Migliarino San Rossore rappresenta la storia e la natura, con le tenute e le fattorie, ed è anche un "parco dell'acqua", legato peraltro alla navigabilità del canale dei Navicelli». Nella stessa occasione, Giovanni Viale, dirigente della Provincia di Pisa, ha posto l'accento sul «rapporto con il canale dei Navicelli e con l'aeroporto rappresentano elementi da valorizzare nella tipicità delle aree costiere».

Per ciò che concerne lo Scolmatore, l'ing. Cantoni, consulente dell'Autorità portuale, ha spiegato che esso è «oggetto di un progetto della Provincia che comprendeva anche uno studio di fattibilità, è stato valutato anche uno studio sul traffico e alcune considerazioni operative sul trasferimento di merci. In funzione della propria esperienza di oltre quaranta anni nel settore dei trasporti, l'Ing. Cantoni afferma di coltivare alcuni dubbi sulla convenienza di fare percorrere alle merci il tratto dalla "bocca" dello Scolmatore fino alle destinazioni interne. La perplessità è generata dalle "rottture di carico", che si dovrebbero avere passando le merci dalla nave alle chiatte, poi dalle chiatte alle aree di stoccaggio, ecc. A questo proposito l'Ing. Cantoni ricorda che nella prima stesura del Piano Regolatore del Porto era prevista l'ipotesi di trasportare parte delle merci attraverso lo Scolmatore, mentre nell'ultima stesura questa ipotesi è stata accantonata».

4.4.2 Economia e territorio

È stata manifestata l'attesa per una **piattaforma logistica costiera competitiva** a livello internazionale comprensiva del porto Livorno, del porto di Piombino e dell'Interporto Vespucci.

Durante l'incontro di lancio, è stata evocata dal tavolo 1 la possibilità di «creare con Piombino, l'interporto Vespucci e l'aeroporto di Pisa, una piattaforma logistica e internazionale competitiva», sostenuta da Lorenzo Bacci, sindaco di Collesalveti, in occasione del workshop territoriale degli stakeholder, secondo cui le prospettive di un sistema economico che arriverà fino a Piombino e gli investimenti ingenti da parte del Governo e della Regione rappresentano ulteriori dati in tal senso.

Sergio Muzi, partecipante al laboratorio tematico sugli impatti dei progetti, ha spiegato che «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 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».

Massimo Provinciali ha mostrato che, in tal senso, «l'Autorità Portuale di Livorno e quella di Piombino partecipano alle varie manifestazioni già in maniera congiunta con lo slogan "Livorno e Piombino, Porti della Toscana!"». Resta da consolidare la più vasta piattaforma logistica integrata, composta dalle componenti citate, per «ragionare secondo una logica di "scala o di sistema", allargando il contesto di riferimento al territorio che sta dietro il porto e a tutta la costa fino a Piombino».

Un approfondimento dello **sviluppo del retroporto e dell'Interporto Vespucci** è stato ritenuto indispensabile, in termini di logistica e insediamento delle imprese.

Il tema dell'integrazione funzionale con l'interporto Vespucci è stato affrontato a partire dal workshop degli stakeholder dal tavolo 10, che si è chiesto in che modo «possa essere valorizzato il vantaggio competitivo di disporre di un interporto nell'immediato retroporto». Il sindaco di Collesalveti, durante il workshop territoriale degli stakeholder, ha sottolineato «l'interesse degli operatori portuali, attualmente insediati nel porto di Livorno, rivolto sempre più alle aree dell'Interporto, che rappresenta un'opportunità di delocalizzazione per liberare degli spazi "a banchina"». Anche Claudio Bertini, direttore tecnico dell'interporto, ha affermato che «in futuro, nello sviluppo del progetto, l'Interporto giocherà un ruolo importante» e per questa ragione ha auspicato «una pianificazione sovra comunale tra i due Comuni, Livorno e Collesalveti, che appunto devono avere una pianificazione unitaria e strategica».

Un approfondimento del **marketing territoriale**, a livello nazionale e internazionale, è risultato necessario per gli ambiti di logistica, industria e competitività del territorio.

Durante l'incontro di lancio, un'opportunità è stata subito riscontrata «nei vantaggi in termini di competitività del territorio, in una logica di marketing territoriale, non solo per il sostegno logistico, ma anche industriale», nonché il «rilancio a livello nazionale e internazionale dell'immagine e del ruolo del porto di Livorno».

Un punto positivo del progetto è stato individuato da alcuni partecipanti nella possibilità di **acquisizione di traffici merci internazionali**.

L'acquisizione di nuovi traffici con destinazione e provenienza internazionale è stata considerata un'opportunità da molti nell'incontro di lancio: il tavolo 1 ha fatto riferimento al «corridoio scandinavo-baltico per accesso nuove full container (TEN-T5 [ex corridoio Berlino- Palermo, ndr])», il tavolo 2 ha evidenziato la «possibilità di recupero del traffico di grandi navi (> 10.000 TEU [1 TEU corrisponde a 1 container standard, circa 40 mc])», mentre il tavolo 5 ha definito positiva «l'intercettazione di grossi traffici marittimi di merci». Tali





elementi evidenziano l'esigenza di accoglienza di navi più grandi, sulla base di scenari di traffico ritenuti non giustificati da alcuni.

Claudio Vanni ha precisato che «le previsioni di traffico di *Ocean Shipping* sono alla base delle decisioni che i grandi operatori internazionali fanno quotidianamente». Il tavolo 1 del workshop degli stakeholder raccomanda che «la nuova dimensione quantitativa e qualitativa dei traffici sia supportata da competenze e servizi adeguati ad una competizione globale sullo scenario mondiale; occorrerà che le istituzioni tutte, superando la loro autoreferenzialità, si pongano questo obiettivo in modo condiviso».

Sono state manifestate varie preoccupazioni sugli effetti del progetto sull'**occupazione e sviluppo economico e industriale di Livorno, della sua area vasta** (definita dal Ministero dello sviluppo economico come "area di crisi complessa") e dell'intera regione.

Il tema dell'occupazione è stato percepito come un'opportunità per molti, grazie alla possibilità di nuovi posti di lavoro e dalla ricaduta che questo avrà sul territorio d'area vasta. Le preoccupazioni in tal senso riguardano il rischio di "cattedrale nel deserto", se non ci sono i traffici previsti, con conseguenze sull'occupazione, come dichiarato dal tavolo 3 nell'incontro di lancio. Il dott. Vanni ha spiegato, in occasione del laboratorio tematico sulla Piattaforma Europa, che, «considerato il tempo necessario alla realizzazione della Piattaforma, i disoccupati di oggi non possono aspettare la realizzazione dell'opera per trovare uno sbocco occupazionale. C'è un accordo di programma sull'area di crisi complessa dell'area livornese, in cui si stanno mettendo a punto degli strumenti per dare una risposta. Queste politiche possono contribuire all'attuale disoccupazione».

È stata espressa la preoccupazione per le conseguenze che la città potrebbe subire nel periodo di cantiere.

I partecipanti si sono espressi riguardo alla preoccupazione per i disagi per la città nella fase realizzativa, come il tavolo 2 durante l'incontro di lancio. In alcune occasioni, il pubblico si è interrogato sulle modalità di gestione della realizzazione dell'opera. L'assessore comunale all'urbanistica, Alessandro Aurigi, durante l'incontro di chiusura del Dibattito ha riferito che «l'amministrazione comunale si preoccuperà di verificare la gestione di tutte le fasi di realizzazione, soprattutto per ciò che riguarda i cantieri e i finanziamenti dell'opera».

4.5 IMPATTI AMBIENTALI

Si ritengono necessari alcuni **studi integrativi d'approfondimento**, oltre a quelli esistenti, da realizzare nel corso dei vari stadi di **avanzamento del progetto**. Quelli indicati nel corso di Dibattito Pubblico sono stati:

- Studio d'impatto ambientale sulle secche della Meloria, sul parco San Rossore Migliarino Massaciuccoli, sul corridoio ecologico delle colline livornesi, sul santuario dei Cetacei, su Calafuria e sugli ambienti di pregio (posidonie e coralligeni);
- Studio d'impatto sul sistema dei fossi;
- Studio d'impatto sonoro e inquinamento di aria e acqua;
- Studio della dinamica costiera e dell'erosione, con relativi effetti del moto ondoso;



- Studio degli impatti visivi da sud, dal mare e di natura paesaggistica.

La «gestione degli impatti ambientali (qualità dell'aria, rumore, gestione sedimenti di dragaggio, linea di costa della città, santuario dei cetacei), soprattutto in fase di cantiere e impatto visivo sulla linea di costa» sono stati elementi di preoccupazione e richiesta d'approfondimento da parte di molti partecipanti, come il tavolo 1 dell'incontro di lancio. Nelle presentazioni del progetto di Piattaforma Europa, è stato spiegato che, in relazione al PRP, gli effetti sull'ambiente 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 e paesaggio e beni culturali.

Tra i tipi di impatto rilevati durante il laboratorio sulla Piattaforma Europa, il tavolo 1 si è interrogato in particolare sulle correnti prodotte dal moto ondoso. Gli esperti dell'Autorità portuale hanno sostenuto che, sulla base degli studi già effettuati, non emergono particolari problemi. Alcuni partecipanti, però hanno ritenuto che «sarebbe però opportuno sapere l'impatto deviante (eventuale) della corrente di circolazione generale del Mediterraneo». In tale occasione, il dott. Vanni ha spiegato che «l'Autorità portuale sta lavorando sulla modellistica per il monitoraggio ambientale, sulla base di una prescrizione data in sede di VAS sul piano regolatore portuale. Prima che l'operatore privato sviluppi il progetto della Piattaforma Europa, si dovrà fornire al soggetto che realizzerà la valutazione d'impatto ambientale (VIA) il modello relativo alla qualità dell'aria che si produrrà, come avverrà anche per il rumore. La modellistica per le correnti e la linea di costa è già esistente e viene usata dai tecnici dell'Autorità portuale per valutare gli effetti».

Elena Baldini, di ARPAT [Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana, ndr], è intervenuta nel Laboratorio tematico sugli impatti per «commentare le osservazioni della VAS, 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. 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 energetico, 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».



L'Autorità portuale ha sottolineato, in occasione degli incontri di Dibattito Pubblico e prestando ascolto a tali osservazioni, che saranno programmati studi di approfondimento sugli impatti di natura più specifica quando il progetto vedrà uno stato d'avanzamento più significativo. Il processo di approfondimento degli studi accompagnerà dunque la definizione attuativa del progetto stesso.

Nel contributo scritto del dott. Ruffini, egli afferma che «altri effetti da considerare sono gli influssi che potranno derivare dall'attività di pesca e al regime delle aree protette. Né si comprende perché, nella stesura del nuovo P.R.P. non sia stato valutata – con i necessari aggiornamenti – l'ipotesi dell'ampliamento a Nord del Porto elaborata dalla stessa Autorità Portuale nel giugno 2001, con previsione di realizzazione di opere di minori impatto ambientale e costo realizzativo».

Nell'ambito delle **strategie ambientali** sono state peraltro oggetto di discussione alcune specifiche questioni e proposte:

- Utilizzo di energie rinnovabili;
- Elettrificazione a banchina e/o servizio di distribuzione a banchina di GNL;
- Sistema di gestione degli scarichi industriali e civili;
- Denuclearizzazione del porto.

La spinta sulle energie rinnovabili (pannelli solari e pale eoliche) e l'elettrificazione delle banchine sono stati considerati opportunità da alcuni partecipanti dell'incontro di lancio, sebbene altri abbiano rilevato l'assenza di un progetto per utilizzo di energie pulite per il fabbisogno energetico. Claudio Vanni ha spiegato che «è stato previsto, nel PRP, la produzione di queste ultime, ma senza l'illusione che possano essere sufficienti a tutto il funzionamento del porto. Per fare ciò, servirebbe un piano energetico regionale, se non nazionale. Intanto si può però intervenire in tal senso: esiste una proposta di progetto di eolico, con un investimento abbastanza consistente, da parte di un soggetto privato. Quest'ultimo potrebbe creare energia sufficiente ad alimentare l'intero nuovo terminal».

Il tavolo 1 dell'incontro di lancio ha rilevato un problema relativo alla «presenza di scarichi industriali e civili», ai quali è necessario provvedere per la gestione.

Franco Busoni, partecipante e membro della rete civica livornese contro "La Nuova Normalità della Guerra", ha sottolineato, durante il laboratorio tematico sugli impatti e nell'incontro conclusivo, che «il porto di Livorno 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». L'Autorità portuale ha preso in considerazione tale osservazione, con l'obiettivo di verificarne le condizioni.





Dal Dibattito Pubblico è emerso come il pubblico si attenda una **garanzia sul monitoraggio della qualità ambientale** e si chieda quali forme di comunicazione, da parte dell’Autorità portuale e del soggetto privato, possano essere adottate nel corso dei lavori e in fase operativa.

Il tavolo 3 del workshop degli stakeholder ha evidenziato, in relazione agli impatti ambientali, la necessità di monitoraggio e comunicazione sulle ricadute previste. Roberto Sirtori, di Legambiente, durante il laboratorio sulla Piattaforma Europa ha espresso la necessità di «fornire garanzie e possibilità di controllo da parte dei cittadini sulle emissioni di vario tipo che ci potranno essere a seguito del progetto, poiché vi saranno tali impatti in aria e acqua e considerato anche l’incremento d’utilizzo dei mezzi di trasporto».

4.6 GOVERNANCE

È stata rilevata criticamente di alcuni partecipanti da parte del pubblico come, **prima del Dibattito Pubblico**, in particolare in occasione di PRP e VAS, vi sia stata un'**assenza di coinvolgimento di alcuni enti e dei cittadini**. Durante la procedura di approvazione del PRP, l’Autorità portuale e la Regione si sarebbero limitati a collaborare con il Comune di Livorno (con la precedente e l’attuale giunta) e la Provincia di Livorno.

Durante il Dibattito Pubblico, i partecipanti si sono interrogati sull’assenza di alcuni soggetti istituzionali nelle riflessioni che hanno preceduto il Dibattito stesso. Ad esempio, il tavolo 15 del laboratorio sulla Piattaforma Europa si è chiesto «quale fosse il parere dei “vicini di casa”, ossia dell’Ente Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli». Claudio Vanni ha spiegato che «fin dall’inizio, l’Autorità portuale ha movimentato tutti gli enti competenti in questioni ambientali, tra cui l’Ente Parco, che per il momento non si è mai espresso». Roberto Sirtori di Legambiente, durante il laboratorio sugli impatti, ha sottolineato la necessità di «una collaborazione tra chi persegue il progetto e l’ente parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, di cui fanno parte anche le secche della Meloria». In occasione dell’incontro di chiusura del Dibattito, è stato presente il presidente dell’Ente Parco, Giovanni Maffei Cardellini, il quale ha auspicato «per il futuro il dialogo più approfondito sui progetti, al fine di una garanzia sul parco».

Nella medesima occasione, Giovanni Viale (Provincia di Pisa), ha sottolineato un elemento della sintesi, presente anche all’interno della lettera di Marco Filippeschi (presidente della Provincia e sindaco del Comune di Pisa) alla Responsabile del Dibattito: «in questa fase emerge la necessità di approfondire le implicazioni d’area vasta». È in questa lettera che il sindaco di Pisa spiega come, in fasi precedenti al Dibattito Pubblico, «le strutture tecniche del Comune di Pisa avevano espresso perplessità e richieste di ulteriori verifiche all’interno della procedura di valutazione, sia in fase preliminare che in fase di valutazione definitiva».

Nel corso del Dibattito Pubblico, è stata rilevata positivamente dal pubblico una **maggiore condivisione e una discussione** degli obiettivi con le istituzioni coinvolte. Tuttavia è stato rilevato come un limite il fatto che il Dibattito Pubblico abbia costituito principalmente una **forma partecipativa d’informazione** del pubblico, in un **tempo troppo limitato** (2 mesi). Un punto maggiormente positivo è stato individuato dai partecipanti nel fatto che, nel corso del processo, si sia manifestata una **visibile collaborazione tra Autorità portuale e Comune**, sedendosi queste istituzioni allo stesso tavolo e discutendo con i cittadini.





Sebbene soggetti come il Comune di Piombino siano rimasti assenti, durante il Dibattito Pubblico il dialogo istituzionale si è aperto a una forma di partecipazione più ampia della cittadinanza, rispetto al percorso di VAS. Durante il workshop degli stakeholder, il tavolo 3 ha ravvisato che «il contributo partecipativo alle scelte già in programma è un dato positivo; quanto il contributo possa influire sulle scelte del gruppo investitore, poi, è da verificare».

Il tempo definito in due mesi e l'obiettivo d'informazione hanno costituito dei limiti, sebbene i partecipanti si siano complimentati per lo svolgimento del percorso di Dibattito in occasione dell'incontro conclusivo. L'elemento sostenuto maggiormente come punto positivo nel corso del Dibattito, in termini di governance, è stato «vedere allo stesso tavolo Comune e Autorità Portuale», come espresso dal tavolo 7 del laboratorio sulla Stazione Marittima. Numerosi partecipanti, in occasione dell'incontro conclusivo, auspicano la prosecuzione e l'ampliamento di tale dialogo istituzionale per un'integrazione dei sistemi territoriali.

Nel futuro, il pubblico auspica il coinvolgimento e una **maggiore integrazione del territorio locale e d'area vasta** nel progetto proponendo alcune strategie:

1. Una cabina di regia d'area vasta, che possa aprire a uno sviluppo integrato;
2. Una governance che includa soggetti e si muova oltre l'imposizione di legge, includendo il MIT e il territorio;
3. Un osservatorio istituzionale che accompagni le diverse fasi del progetto, comprensivo di Pisa e dell'Ente Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli.

Il tavolo 16 del laboratorio sulla Piattaforma Europa ha espresso «la necessità dell'istituzione di una cabina di regia, di coordinamento e di monitoraggio fra tutti i soggetti istituzionali ed organismi rappresentativi del territorio, riferito all'area vasta, ricercando elementi di sinergia e di sviluppo fra le peculiarità ed eccellenze dei singoli territori, questo con la finalità di offrire agli investitori le migliori condizioni per l'insediamento».

Sergio Muzi, partecipante al Dibattito, ha definito «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».

Nella lettera alla Responsabile, il sindaco di Pisa chiede «l'istituzione di un Osservatorio che veda il coinvolgimento del Comune di Pisa, della Provincia di Pisa e del Parco di Migliarino, San Rossore, Massaciuccoli, e che possa di volta in volta estendersi alla partecipazione degli attori economici, istituzionali o di rappresentanza sociale interessati ai vari aspetti del progetto del nuovo porto di Livorno», con «il compito di verificare gli esiti del monitoraggio e delle eventuali misure adottate».



5. SINTESI DEI TEMI EMERSI – STAZIONE MARITTIMA



Figura 15: Sintesi del progetto di Stazione Marittima, secondo la presentazione del 14/06



La sintesi dei contributi sul piano di Stazione Marittima è di seguito descritto dalle categorie e relativi punti di approfondimento. Ognuno degli aspetti elencati trae origine da contributi emersi, ai quali si fa riferimento.

5.1 RAGIONI DEL PROGETTO

Un **forte interesse** è stato manifestato da parte del pubblico più vario, che ha giudicato come, su questo tema, fosse stata possibile – rispetto al progetto della Piattaforma Europa – una **migliore comprensione dei problemi e come vi fosse** una maggiore possibilità **d’influenza**.

Nel corso dello svolgimento del Dibattito Pubblico, i partecipanti hanno percepito come un’opportunità la discussione relativa alla Stazione Marittima, che ha lasciato maggiore spazio – rispetto al progetto della Piattaforma Europa – alla riflessione individuale e collettiva dei partecipanti sulle funzioni previste. Il forte interesse del pubblico è stato manifestato nel corso delle visite in porto, durante le quali ha espresso curiosità nei confronti del territorio esplorato.

Il piano per la Stazione Marittima è stato descritto da alcuni partecipanti come un’**opportunità per la riqualificazione urbana**, sebbene siano state sottolineate la **difficoltà derivanti dalla divisione di competenze** tra i due enti (Autorità portuale e Comune) in riferimento al territorio in oggetto (aree portuali e urbane).

Numerosi tavoli, fin dall’incontro di lancio, hanno evidenziato l’opportunità di riqualificazione urbana che il piano per la Stazione Marittima comporta, per il patrimonio storico, per l’assetto del waterfront e per l’integrazione funzionale di porzioni di città, specialmente nell’area d’interfaccia. È stata inoltre sottolineata la difficoltà percepita nella pianificazione condivisa tra Autorità portuale e Comune, in occasione di confronti con gli intervenenti agli incontri.

L’interesse per il tema dell’**interfaccia urbano del porto** si è espresso nelle discussioni sulle sue possibili funzioni, sulla mobilità e sulla necessità d’integrazione del patrimonio storico e industriale.

L’interfaccia urbana si è resa protagonista della discussione sulla Stazione Marittima, soprattutto in occasione del laboratorio tematico del 23 maggio 2016. Gli elementi descrittivi dell’interfaccia sono stati attribuiti alle funzioni, alla mobilità, al patrimonio storico e agli elementi industriali presenti nell’area.

Il progetto è stato percepito come un’occasione per instaurare una **governance più integrata** e inclusiva tra Comune e cittadini.

In occasione del laboratorio tematico sulla Stazione Marittima, il tavolo 9 ha auspicato «l’impiego di tutte le forze per una politica di governance locale» che permetta il disegno dell’area in accordo tra le istituzioni e in ascolto dei cittadini.

Come per la Piattaforma Europa, anche per la Stazione Marittima è stato espresso il **“timore d’incompiuto”** dell’opera.





Sebbene in misura minore, alcuni partecipanti agli incontri di lancio e workshop degli stakeholder hanno manifestato il timore che il piano e le nuove funzioni – ancora in fase di definizione – non vedano realizzazione.

È stata rilevata la mancanza di un'evidente connessione fisica, temporale e funzionale tra i due progetti (Piattaforma Europa e Stazione Marittima).

La presente osservazione, emersa in contesti informali di scambio con attori del Dibattito, sottolinea una distanza tra i due oggetti del Dibattito, discussi separatamente. Il tavolo 8 del laboratorio su Stazione Marittima si è chiesto «quali fossero i tempi di realizzazione e i legami con la valorizzazione della Piattaforma Europa». L'Autorità portuale ha spiegato che tale distanza è dovuta alle differenze di tempistiche, di stato d'avanzamento del progetto, di funzioni, di competenze e d'interessi dei soggetti.

5.2 COMPONENTI DEL PROGETTO

Numerose **funzioni del piano** sono state affrontate dal pubblico intervenuto:

- Le **alternative tipologiche**, oltre alle megastrutture e all'impianto a isolati;

Nei diversi incontri, alcuni partecipanti hanno considerato opportuna la proposta del piano, che prevede la realizzazione di edifici separati, mentre altri hanno immaginato la realizzazione di una grande e unica struttura che possa ospitare i servizi attesi. In occasione del laboratorio tematico sulla Stazione Marittima, il tavolo 2 ha inoltre avanzato l'ipotesi di «una terza via, dopo le megastrutture e l'impianto ad isolati».

- Gli **spazi pubblici e l'accessibilità** per tutti: i **finger**, ossia percorsi pedonali in elevazione previsti dalla proposta di piano, rispettano i criteri di sicurezza, sebbene creino problemi di accessibilità e divisione dello spazio, risultando in contraddizione con il presupposto di accessibilità a tutti richiesto;

La necessità di spazi pubblici all'interno dell'area è stata sollevata già durante i primi incontri del Dibattito da alcuni partecipanti, che hanno espresso il timore per la carenza di accessibilità e connessione con la città. L'accesso pedonale, ciclabile e di mezzi pubblici, nonché la garanzia di multi-modalità, sono stati evidenziati da diversi partecipanti. È stata sottolineata la necessità di un'accessibilità radicale, anche ai disabili, da alcuni partecipanti al Dibattito. Nel quaderno degli stakeholder dell'associazione Sport Insieme, si richiede che «tutte le opere connesse al progetto nella sua macro definizione siano pensate per essere fruibili da chiunque, progettate e realizzate in previsione che persone disabili possano in futuro ricoprire posti di lavoro o muoversi per le più svariate ragioni all'interno dell'area d'intervento. Tale attenzione deve essere riservata, oltre che agli edifici anche alle strutture architettoniche in generale delle aree portuali (come altezza banchine o moli galleggianti), e naturalmente anche ai veicoli utilizzati per la mobilità, su terra o in acqua, siano essi navi, battelli, treni, tramvia o qualsiasi altro mezzo di trasporto».

Numerosi partecipanti, come i tavoli 5 e 8 del laboratorio sulla Stazione Marittima, hanno espresso un evidente rifiuto per la soluzione dei finger, proposta nel piano. Il prof. Massa, che ha disegnato il piano per conto dell'Autorità portuale, ha spiegato in tale occasione che «l'uso dei *finger* deriva da una norma di sicurezza: i percorsi di sbarco delle navi da crociera devono essere chiusi negli spazi doganali. Tali percorsi possono essere





posti a terra, ma bisogna garantire al tempo stesso il percorso a terra dei mezzi: per questa ragione, il percorso è spesso progettato in sopraelevazione».

- È stato richiesto un approfondimento sulla definizione dei **modi d'utilizzo del molo passeggeri durante i lavori**.

Alcuni partecipanti hanno segnalato, in occasione del workshop degli stakeholder, la possibile «ricaduta e disagi sui cittadini durante i lavori», chiedendosi quali potessero essere le strategie per rimediarvi. Il tavolo 12 in tale circostanza ha avanzato l'idea di una «collaborazione su un piano di gestione della fase di realizzazione (molto lunga) della SM, per evitare disservizi e l'impatto negativo per i cittadini».

La **pianificazione dei servizi** ha ricevuto alcuni stimoli specifici:

- La richiesta di alcuni partecipanti di una **garanzia di limitazione di commercio e RTA** (residenze turistico-alberghiere), contraddetta dall'ipotesi di altri di realizzare un **outlet**. Emerge un confronto tra complementarietà e concorrenza con le attività turistiche della città;
- Mentre alcuni partecipanti hanno avanzato la richiesta di una **garanzia di limitazione di commercio e RTA** (residenze turistico-alberghiere), altri partecipanti hanno ipotizzato al contrario la realizzazione di un **outlet**. Emerge quindi un confronto tra complementarietà e concorrenza tra le attività turistiche della città.

Gli incontri del Dibattito hanno permesso ai partecipanti di esprimere, per il piano della Stazione Marittima, l'esigenza di «analisi e valutazione, sotto il profilo delle funzioni urbanistiche (logistica, produttiva, ricettiva, direzionale, commerciale e servizi) in termini di dimensionamento, nonché localizzazioni e cronoprogramma». Più nel dettaglio, alcuni hanno considerato «eccessive le volumetrie commerciali e RTA [residenze turistico-alberghiere, ndr], da limitare per favorire il collegamento e i percorsi in città» (tavolo 5 del laboratorio su Stazione Marittima), considerando la presenza di «spazi commerciali grandi già saturi a livello urbano (porta a terra, porta a mare, nuovo centro)» (tavolo 2 del workshop territoriale degli stakeholder). Anche il Comune di Livorno si è espresso in tal senso, durante il laboratorio tematico su Stazione Marittima, attraverso le linee guida riportate dall'assessore comunale all'urbanistica, Alessandro Aurigi: «a riduzione delle superfici destinate alle funzioni commerciali, con esclusione di quelle accessorie di quelle portuali, con particolare riferimento a grandi e medie strutture di vendita, privilegiando pertanto i servizi di vicinato». Tali posizioni sono state motivate dalla possibile competizione che, altrimenti, si potrebbe innescare con le attività commerciali del centro, come emerso già durante l'incontro di lancio. Il tavolo 6 del laboratorio tematico ha messo in discussione la funzione commerciale, chiedendo piuttosto «l'azzeramento delle aree commerciali e ricettive e destinando quei soldi alla riqualificazione delle due fortezze e di tutti i canali del Pentagono».

Il prof. Massa, rispondendo alle obiezioni quali l'eccesso di volumetria, la limitazione delle attività commerciali (previste per 8.000 mq, derivanti dalla precedente amministrazione e da precedenti studi), afferma che esse potranno essere integrate nel piano. Egli ha ricordato che la pianificazione del 1999 proponeva «un unico edificio di centinaia di metri, che avrebbe dovuto contenere tutti i servizi portuali, commerciali e militari,





trasferendovi anche quelli del porto mediceo». Così tale macrostruttura comprendeva «il tentativo di realizzarvi un outlet», che avrebbe portato allo schiacciamento delle attività commerciali esistenti. «L'immagine di macrostruttura è stata così modificata con un insieme d'interventi alla scala degli operatori che possono essere trovati sul mercato di Livorno, perciò si tratta di piccoli interventi di piazze della dimensione del Luogo Pio, che rappresenta la scala di Livorno».

Massimo Provinciali e Claudio Vanni hanno spiegato che «l'Autorità Portuale non ipotizza la realizzazione di nessun centro commerciale, al contrario ipotizziamo solo piccole attività, quelle che la città ritiene siano utili per arricchire i servizi esistenti e per produrre un effetto attrattivo », poiché «l'obiettivo è portare i Livornesi in porto», oltre che servire i turisti.

Claudio Vanni ha altresì confermato la volontà di costruire una «collaborazione che permetta di trovare gli strumenti per condividere anche con le associazioni di commercianti le soluzioni da indicare nel piano».

- Il **miglioramento dell'accoglienza turistica**, sfruttando il rapporto tra la Fortezza Vecchia e gli sbarchi dei passeggeri.

Durante l'incontro di lancio, diversi tavoli hanno ravvisato opportunità nella «possibilità di coinvolgimento logistico di strutture cittadine di accoglienza turistica», sebbene da alcuni partecipanti è stata rilevata la «mancanza di personale formato» e una «scarsa cultura locale dell'accoglienza». Nella stessa occasione, è stata riscontrata un'opportunità in tal senso qualora si approfitti della «riqualificazione del waterfront e della relazione tra sbarchi e Fortezza».

Per quanto riguarda il **porto operativo**, alcune osservazioni sono state avanzate:

- La preoccupazione per la **delocalizzazione di operatori in altri terminal**, come ad esempio il traffico forestali da Alto Fondale a Molo Italia, di dimensione inferiore rispetto al primo;
- La domanda sull'opportunità della **promiscuità di merci e passeggeri**, nonché di **traghetti e crociere**.

I partecipanti hanno riscontrato problematiche relative alle funzioni del porto operativo nell'area di Stazione Marittima. Alcuni hanno osservato che il Molo Italia è di dimensioni troppo ridotte per ospitare tutto il traffico dei forestali, che vi saranno trasferiti per liberare l'Alto Fondale. È stata dunque espressa la preoccupazione per la delocalizzazione degli operatori in altri terminal che la zonizzazione operativa sia a rischio. Il tavolo 3 dell'incontro di lancio ha sottolineato in tal senso che «i tempi di spostamento di alcune imprese dalle aree interessate dai lavori non possono essere brevi, come per Alto Fondale e le banchine Orlando e Pisa, attualmente sature di lavoro».

La delocalizzazione dei traffici di Alto Fondale ha preoccupato il tavolo 2 del workshop degli stakeholder, che ne ha evidenziato «le criticità delle norme transitorie che rischiano di complicare l'attuazione della funzione esclusiva a molo passeggeri, lasciando una commistione con le attività forestali», comportando una promiscuità tra commercio e passeggeri. Altri partecipanti hanno inoltre sottolineato la «promiscuità tra traghetti e crociere» che si verrà a creare secondo il piano.



5.3 ALCUNE PROPOSTE

In ambito commerciale, è stato considerato indispensabile lavorare sulla cerniera con la città attraverso l'**integrazione delle attività** e la **specializzazione** di queste su prodotti locali e portuali. Ad esempio:

- Spazi enogastronomici tipici;
- Nucleo d'artigianato tipico nella Fortezza Vecchia.

Tra le proposte relative al commercio, il tavolo 2 del workshop territoriale degli stakeholder ha menzionato degli «spazi commerciali enogastronomici tipici, come "eat costa toscana" da Livorno all'Elba», aggiungendo la possibilità di «localizzare attività artigianali storiche nella Fortezza Vecchia». Alcuni partecipanti del laboratorio tematico su Stazione Marittima hanno inoltre proposto di «puntare sulla bellezza dell'area dedicata a parcheggio, oltre che alla funzionalità, con più verde, più attività, più ricreativo e ludico, con attività di artigianato del mare».

I partecipanti hanno individuato alcune specifiche proposte per la valorizzazione del patrimonio storico e industriale e la riqualificazione urbana:

- Il recupero del Silos Granari con musealizzazione, per l'utilizzo estensivo di tutti i fruitori (porto e cittadini) con consapevolezza dell'identità passata e futura di Livorno;
- Il ripristino di un'acquaticità navigabile attorno alla Fortezza Vecchia, sebbene contraddetta da alcuni con l'idea di realizzare un ponte fisso di connessione;
- La definizione dell'imbarco per il tour dei fossi a partire dalla Fortezza Vecchia;
- La realizzazione di parcheggi interrati, per favorire maggior verde e attività, attribuendoli anche al quartiere della Venezia;
- L'utilizzo del parcheggio di Alto Fondale in assenza di crociere per attività pubbliche cittadine.

Tali proposte sono state messe in luce dai partecipanti in diverse occasioni di confronto pubblico. Il Silos Granari, coinvolto nel workshop Re-FACT a cura dell'ing. Cecconi, ha attratto molta attenzione con l'esposizione realizzata in Fortezza Vecchia dei progetti di riqualificazione. In occasione delle visite è stato immaginato di rendere il Silos Granari un museo in accoglienza dei passeggeri e a disposizione dei cittadini.

La Fortezza Vecchia è stata oggetto di alcune proposte, alcune delle quali si adattano al piano presentato, mentre altre sono più distanti. L'acquaticità prevista dal piano circonderebbe la Fortezza e diversi partecipanti hanno considerato questa un'occasione di valorizzazione del manufatto. Altri hanno considerato che un ponte fisso, per la connessione costante con la Fortezza, fosse auspicabile, a fronte del ponte mobile presente oggi. Infine altri hanno proposto un tour dei fossi della città con partenza dal molo interno alla Fortezza Vecchia.



Numerosi partecipanti agli incontri hanno auspicato che i parcheggi possano essere sotterranei o interrati, al fine offrire più spazio per le altre attività e un migliore impatto visivo. Alcuni hanno peraltro manifestato la richiesta di offrirli all'utilizzo dei residenti del quartiere della Venezia.

Per quanto riguarda l'utilizzo del parcheggio di Alto Fondale per le attività pubbliche cittadine, il segretario generale dell'Autorità portuale, Massimo Provinciali, durante il laboratorio tematico dedicato, ha spiegato che, «quando presso l'Alto Fondale arrivano quattro crociere, i bus sono tantissimi e gli spazi ad essi necessari non servono dunque alle automobili di coloro che salgono sulla nave. Tra i 60 e i 120 bus da 50 persone raccolgono i crocieristi in tali spazi, per portarli in giro per la Toscana e poi riportarli all'imbarco». Il dott. Provinciali ha così sottolineato la necessità di produrre spazi di notevole dimensione per la gestione di funzioni del porto operativo.

5.4 INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

La pianificazione funzionale non è risultata ai partecipanti abbastanza integrata con la città, e quindi ancora insufficiente a risolvere la cesura odierna.

Il superamento della cesura tra porto e città è stato un obiettivo condiviso dai partecipanti fin dall'incontro di lancio. L'ing. Cecconi, in qualità di partecipante all'incontro tematico, ha affermato, «in qualità di professionista e di cittadino amante della sua città, di credere che l'urbanistica contemporanea non può prescindere dal nuovo umanesimo urbanistico: l'uomo al centro, con spazi e connettività pedonale e ciclopedonale, assolutamente e radicalmente accessibile». I partecipanti hanno tuttavia espresso una necessità d'integrazione della pianificazione funzionale con la città.

Alcuni miglioramenti possibili in termini di accessibilità sono stati segnalati per integrare il piano della Stazione Marittima:

- L'interramento del ponte Santa Trinita e ripristino del precedente;
- La realizzazione di passaggi pedonali tra la Stazione Marittima e il quartiere della Venezia;
- La pedonalizzazione della Venezia;
- L'integrazione sistemica del patrimonio storico limitrofo: mura, Forte S. Pietro, ex Macelli, Dogana d'Acqua, sistema dei fossi, pentagono del Buontalenti, quartiere della Venezia, torre del Marzocco, porto Mediceo.

Alcuni interventi e proposte sono state avanzate nel corso dello svolgimento del Dibattito, portando in luce il favore verso progettualità proposte in passato nell'ambito comunale in interfaccia con il porto. Nel corso del laboratorio tematico sulla Stazione Marittima, è stato segnalato che «via della Cinta Esterna rappresenta una cesura tra la città e il porto, dunque si propone o l'interramento parziale o un'altra soluzione di penetrazione al porto» (tavolo 5). Da un lato dunque i partecipanti hanno sottolineato l'opportunità dell'interramento del ponte S. Trinita – fino a proporne l'estensione fino ai Quattro Mori o anche a tutto il lato del Pentagono – dall'altra è





stato proposto «il ripristino del ponte antico di Santa Trinita». Tale soluzione è considerata «propedeutica per la definizione di un water front innovativo e diverso rispetto alla situazione attuale», al punto da considerarla «un tema da affrontare nell'ambito del Piano Strutturale di Livorno per capire la reale fattibilità di questa ipotesi di interramento», secondo il tavolo 3 del workshop territoriale degli stakeholder.

L'ing. Cecconi ha considerato, nel corso del laboratorio sugli impatti, la rilevanza degli «attraversamenti dei fossi in sostituzione del ponte di Santa Trinita, 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». Questo tipo di interventi, come la pedonalizzazione del quartiere della Venezia o la realizzazione di percorsi pedonali di connessione tra quest'ultimo e il porto, sono stati considerati delle opportunità dai partecipanti per «il coordinamento tra Comune e APL per rilancio e valorizzazione del patrimonio con funzioni virtuose». Nella stessa occasione, Luca Gentini della Comunità di Sant'Egidio ha ritenuto «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».

È stato suggerito l'approfondimento della **relazione con i progetti per Luogo Pio e Rivellino, il waterfront e i quartieri verso sud.**

Nel corso del laboratorio sulla Stazione Marittima, l'assessore comunale all'urbanistica ha citato, tra le linee guida riferite dal Comune, «il potenziamento dell'area della Stazione Marittima in connessione con la stazione ferroviaria e creazione di un'area polifunzionale quale snodo di relazione anche con il quartiere della Venezia, in asse con l'ambito del Luogo Pio». Tale area è stata nominata in più di un'occasione dai partecipanti, alcuni dei quali hanno chiesto di «non cementificare mai più piazza del Luogo Pio» chiedendo «garanzie sulla non edificabilità». «Lo snodo tra via della Venezia e piazza del Luogo Pio risulta nevralgico con l'UTOE 5C1 dell'area passeggeri», ha affermato l'ing. Cecconi nella stessa occasione, considerando che «oggi sono previsti assetti viari con rotatorie», sebbene egli ritenga che il sistema «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 delocalizzazione dell'impianto del Rivellino è stata auspicata da una significativa parte dei partecipanti agli incontri pubblici, che hanno ipotizzato anche la possibile «costruzione del depuratore per realtà industriali del porto» e la contemporanea «riqualificazione del Rivellino». L'assessore all'urbanistica ha spiegato, a proposito dello spostamento del depuratore ASA del Rivellino, che «è stata individuata un'altra area su cui l'ASA propone un progetto di relocation del depuratore, in un'area esterna alla città residenziale, come previsto da piano strutturale e operativo vigente».

Alcuni partecipanti al laboratorio tematico dedicato hanno inoltre sottolineato la mancanza di «indicazioni di collegamento con area a sud di Livorno» nel piano proposto, ad esempio con la Terrazza Mascagni, i musei, viale Italia e Antignano. È stata inoltre manifestata una preoccupazione per gli impatti del porto medico sui posti barca in città e segnalata l'opportunità di valorizzazione del bacino di carenaggio del porto medico.



La **mobilità locale sostenibile e l'intermodalità** sono state individuate come possibili risposte all'aumento del traffico urbano per passeggeri.

L'assessore comunale alla mobilità, Giuseppe Vece, ha osservato che «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». I partecipanti agli incontri hanno rilevato, soprattutto in occasione del laboratorio sulla Stazione Marittima, la necessità di provvedere alla «permeabilità del porto con mobilità sostenibile», anche per rispondere al previsto aumento di traffico cittadino. L'assessore Aurigi, tra le linee guida del Comune, ha sottolineato l'importanza della «riorganizzazione e del potenziamento della viabilità d'accesso, anche in relazione agli obiettivi del piano strutturale e del PUMS (piano urbano di mobilità sostenibile)».

5.5 RICADUTE E TURISMO

Il **potenziale locale di sviluppo turistico-commerciale** è stato individuato dal pubblico attraverso una serie di giudizi, proposte e affermazioni:

- Il porto di Livorno come "porta di accesso alla Toscana", che possa ospitare crociere di testa e accogliere nuove linee;
- Il porto di Livorno all'arrivo dal mare, come la vera "porta a mare" della città;
- La preoccupazione sulle modalità per influenzare la permanenza dei turisti in città;
- L'offerta di servizi per il personale delle navi, per spingerlo a interagire maggiormente con la città;
- Il collegamento con il retroterra turistico e, in particolare, con il turismo verde (parchi, colline, ecc.).

L'attesa nei confronti dell'impatto del turismo sul territorio è stata considerata notevole da parte dei partecipanti agli incontri, che hanno evidenziato le potenzialità del porto di Livorno sulla scena nazionale, in termini di importanza strategica commerciale per i turisti e di marketing territoriale. I partecipanti hanno infatti definito il porto di Livorno come «porta di accesso alla Toscana», elemento che ha la possibilità di attirare turisti interessati a raggiungere le città d'arte toscane e nuove linee di crociere e traghetti, fino portare crociere di testa al porto di Livorno (home-port). Esso è stato inoltre definito la «vera porta a mare della città», evidenziandone il ruolo attrattivo verso la città di Livorno, che, per i partecipanti, potrebbe trarre dal turismo benefici maggiori di quelli odierni, attraverso soluzioni che favoriscano la permanenza dei passeggeri di traghetti e crociere. È stata identificata la responsabilità in tal senso, oltre che della società Porto di Livorno 2000, anche del Comune di Livorno. Durante l'incontro di lancio, il tavolo 6 ha menzionato la possibilità di una più efficace «presentazione turistica della città, anche riguardo al turismo verde: parchi, colline, mare, ecc.».

I partecipanti hanno sottolineato l'importanza di offrire servizi al personale delle navi, che rimane in prossimità delle stesse e dunque potrebbe interagire maggiormente con la città. Il dott. Provinciali, in tal senso, ha



affermato che «gli equipaggi sono spesso trascurati: su una nave da 5.000 passeggeri, vi sono tra le 1.200 e le 1.400 persone d'equipaggio, rappresentando così un mercato da esplorare».

Nel corso del Dibattito, sono stati individuati due obiettivi per valorizzare il potenziale di sviluppo economico del territorio:

- L'integrazione e il collegamento con l'aeroporto di Pisa;
- La necessità di qualificare la formazione e le filiere esterne.

Lo sviluppo economico e le sue ricadute sono stati ricondotti all'opportuna definizione di «collegamenti viari esterni (tipo ferroviari) con l'aeroporto di Pisa, senza passare per la stazione di Pisa», proponendo anche «un traghetto che possa portare i turisti attraverso il canale dei Navicelli fino all'aeroporto» (tavolo 2, workshop territoriale degli stakeholder). Al tempo stesso, i partecipanti hanno rilevato significativo un approfondimento sulle tipologie di filiere che il piano per il porto passeggeri potrà ricondurre al territorio d'area più vasta, nonché una riflessione specifica sulla formazione adeguata alla costruzione di profili professionali atti all'implementazione delle attività e dei servizi turistici.

La **mobilità d'area vasta** è emersa in modo rilevante, in particolare per alcuni settori:

- La connessione ferroviaria fino alla linea TAV Milano-Roma;
- Il raccordo fluviale con il canale dei Navicelli verso Pisa;
- L'integrazione della ciclopista tirrenica.

Le infrastrutture per la mobilità d'area vasta sono state considerate dai partecipanti in questo contesto considerando i bisogni d'integrazione e mobilità per i turisti che arrivano o si imbarcano dal porto di Livorno. Inoltre la possibilità di navigabilità e di percorsi turistici lungo il canale dei Navicelli è stata considerata da alcuni partecipanti un elemento favorevole.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, essa è ritenuta dai partecipanti un elemento integrante la pianificazione dell'area passeggeri, poiché può movimentare i turisti e attrarli (vedi 4.4.1).

5.6 IMPATTI AMBIENTALI

Gli **impatti ambientali** del progetto della Stazione Marittima avvertiti come rilevanti dal pubblico intervenuto al Dibattito hanno riguardato i seguenti temi:

- La qualità dell'aria e dell'acqua, a causa della vicinanza delle crociere e del vento dal mare;
- L'impatto acustico delle navi e del traffico;
- La richiesta di garanzie di sviluppo di energie rinnovabili, per alcuni da perseguire con l'elettrificazione verde delle banchine di traghetti e crociere;





- Lo studio di approfondimento sul bilancio di produzione di CO₂ e verde pubblico;
- Un sistema di gestione dei rifiuti e di approvvigionamento idrico.

Gli impatti ambientali da analizzare, secondo i partecipanti, si sono riferiti ad elementi diversi, come l'approntamento di un sistema di gestione di rifiuti e di approvvigionamento idrico, l'impatto acustico e sull'aria e acqua, provocati dall'aumento delle navi a banchina, e il bilancio di produzione di CO₂ e verde pubblico. Tuttavia, il tema maggiormente affrontato è risultato la pianificazione energetica delle banchine di traghetti e crociere. Numerosi partecipanti hanno suggerito la strategia dell'elettificazione a banchina, da predisporre in aggiunta alla banchina già elettrificata presso la Calata Sgarallino. Al tempo stesso altri partecipanti hanno considerato che la tendenza in altri porti è il passaggio «dall'elettificazione completa 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» (Barbara La Comba, Associazione Oltre per Livorno).

Gli impatti visivi sono stati ritenuti importanti per ciò che riguarda l'integrazione visiva con la città nell'avvicinamento delle grandi navi.

Alcuni partecipanti, nel corso dei primi incontri e durante le visite in porto – soprattutto a confronto con le visuali dall'alto proposte dai Silos – si sono interrogati sul modo in cui la riqualificazione della Stazione Marittima potrà essere percepita dal mare, auspicando un'integrazione dell'intervento con l'insieme del waterfront.

5.7 GOVERNANCE

La pianificazione integrata tra l'Autorità portuale e il Comune di Livorno è significativamente auspicata, mostrando la necessità di un **raccordo del piano della Stazione Marittima con il piano strutturale e un masterplan condiviso**. Al tempo stesso, è stato ravvisato importante **un rapporto del piano con la gestione del porto Mediceo**.

L'integrazione con gli strumenti di pianificazione del Comune è ritenuta sostanziale per i partecipanti, in relazione al piano per la Stazione Marittima. Esso dovrebbe infatti dialogare con il piano strutturale comunale, nella definizione di un masterplan che strutturi funzioni e obiettivi per l'area d'interfaccia tra porto e città. Tale dialogo, aperto con gli amministratori locali, si propone di proseguire in maniera efficace con l'Autorità portuale, implicando inoltre la gestione del porto mediceo. Il pubblico, il Comune e l'Autorità portuale hanno manifestato l'importanza di un tale dialogo, comprensivo della società Porto di Livorno 2000, la cui maggioranza è attualmente in gara per la definizione e che gestisce già l'area della Stazione Marittima.

È stato ritenuto rilevante il **coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini nelle scelte future**, con percorsi che comprendano ad esempio le scuole e le reti di commercianti.





Il coinvolgimento dei cittadini è richiesto dai partecipanti per lo sviluppo della pianificazione dell'area e non solo. «Anche i più giovani, come le scuole superiori, che saranno i futuri a beneficiare del nuovo assetto del porto» sono stati proposti come possibili interlocutori della pianificazione, nel corso dell'incontro di lancio del Dibattito. Come già detto, Claudio Vanni ha altresì confermato la volontà di costruire una «collaborazione che permetta di trovare gli strumenti per condividere le soluzioni da indicare nel piano».

Per ciò che concerne la **gara** attualmente in corso per l'acquisizione delle quote della società **Porto di Livorno 2000**, che gestisce l'area passeggeri, i partecipanti hanno affrontato i seguenti aspetti specifici:

- La **privatizzazione** della Porto di Livorno 2000, considerata da alcuni come un dato positivo e da altri negativo;
- La necessità di **garanzie del rispetto degli impegni** del soggetto vincitore nei confronti delle valutazioni e delle raccomandazioni emerse dal Dibattito Pubblico;
- La definizione più approfondita della **ripartizione degli investimenti** nelle diverse operazioni del piano.

La privatizzazione del 66% delle quote della società Porto di Livorno 2000 è stata oggetto della riflessione di molti partecipanti. Una parte di questi hanno considerato che sia un'opportunità per lo sviluppo del turismo attraverso l'investimento dei privati, mentre altri hanno manifestato inquietudine nei confronti di una gestione privata del porto passeggeri. Dal momento che il soggetto o i soggetti privati non sono stati ancora definiti, il pubblico del Dibattito ha espresso l'esigenza di garantire che gli elementi emersi nel Dibattito possano essere considerati in fase realizzativa. L'assessore comunale Aurigi, nel corso del laboratorio sulla Stazione Marittima, ha affermato che la considerazione degli esiti del Dibattito Pubblico rientra nelle linee guida da rispettare per la programmazione del territorio.

È stata sottolineata l'importanza di una pianificazione strategica turistica:

- dell'intera Provincia livornese;
- inclusiva del Comune di Livorno e dei principali operatori crocieristici;
- con il coinvolgimento di strutture cittadine nell'accoglienza turistica, costituendo così un'opportunità di sviluppo d'iniziativa cittadine.

Nel corso del laboratorio dedicato e del laboratorio sugli impatti, i partecipanti hanno proposto diverse forme di pianificazione e programmazione turistica, naturalmente comprendente la società Porto di Livorno 2000 e l'Autorità portuale assieme a soggetti considerati importanti per l'integrazione del territorio: la Provincia, il Comune, gli operatori crocieristici e le strutture d'accoglienza cittadine.





6. DALLA SINTESI AGLI INSEGNAMENTI APPRESI

Dopo aver preso conoscenza dei progetti e delle osservazioni del pubblico, numerosi insegnamenti sono emersi nel corso del Dibattito, che permettono di tracciare alcuni suggerimenti da rivolgere all'attenzione dell'Autorità portuale.

6.1 IL DIBATTITO, IL CONTESTO E LO SVOLGIMENTO

Fin dal principio del Dibattito, i partecipanti hanno sottolineato questioni rilevanti, quali il "gigantismo" degli oggetti di Dibattito per una città di circa 160.000 abitanti, nonché la diffidenza storica rivolta all'Autorità portuale di Livorno, percepita dal territorio come un'enclave isolata nella città.

La sfiducia e la preoccupazione di non potersi esprimere di fronte a responsabili locali, il cui il potere economico è evidente, sono state al tempo stesso identificate fin dai primi incontri, rallentando l'emergere delle controversie. Al di fuori degli incontri pubblici e grazie ai contatti stabiliti con gli attori che hanno incontrato la Responsabile del Dibattito, alcuni di essi hanno espresso immediatamente delle preoccupazioni, per la difficoltà di esprimere i propri dubbi e punti di vista, in una comunità in cui tutti si conoscono e lavorano direttamente o indirettamente per l'Autorità portuale.

Nel corso del Dibattito, tuttavia, il "non detto" si è infine espresso sempre più apertamente, in un clima di fiducia e ascolto reciproco, creando senza dubbio un precedente importante per il territorio. Per questo, è necessario ringraziare i principali responsabili del progetto, che si sono prestati all'esercizio a volte vincolante del "botta e risposta", e agli organizzatori del Dibattito, che hanno intercettato i modi per aprire progressivamente la discussione, cercando di non confliggere con abitudini radicate da anni.

6.2 LE CONTROVERSIE PRINCIPALI E APPROFONDIMENTI UTILI NEL FUTURO

Poco a poco, mentre l'interesse, verso un progetto chiave per un territorio in crisi e il suo futuro, trovava espressione, si è aperta la contestazione verso il modello economico, che necessita di grandi navi e dell'aumento del traffico portuale. Alcuni hanno osservato che, a causa della crisi economica ed ecologica, l'insostenibilità del sistema di scambio commerciale internazionale e di dispersione mondiale di unità di produzione comporta la movimentazione di container in transito nel porto di Livorno. Agli occhi di alcuni partecipanti, la tendenza evolutiva dovrebbe flettersi verso una produzione più europea ed endogena, che conduca alla riduzione degli scambi internazionali di merci e, dunque, dei quantitativi suscettibili al transito nel porto di Livorno. Essi considerano che la governance italiana ed europea si dirige verso un'integrazione delle unità portuali, che devono condividere l'accoglienza delle merci evitando la centralizzazione su un porto come quello di Livorno, nonostante la configurazione unica dell'area retroportuale livornese. È stato osservato che le previsioni di traffico e il bisogno di accogliere grandi navi sarebbe pertanto sopravvalutato. A tali messe in discussione, l'Autorità portuale ha risposto che l'evoluzione stimata degli scambi e delle grandi imbarcazioni è cauta, mentre l'insieme stesso degli attori internazionali dimostra un interesse notevole per il progetto livornese.



Le nostre considerazioni: In futuro sarà dunque importante che l’Autorità portuale e il vincitore della gara **dimostrino l’appropriatezza delle loro scelte di modello di sviluppo** in relazione alle grandi navi, all’aumento del traffico portuale e alla concentrazione a Livorno delle funzioni industriale, merci e crociere. Essi dovranno al tempo stesso sorvegliare, assieme agli enti locali, che sia opportunamente **pianificata la compensazione degli impatti e la ripartizione delle ricadute sull’insieme del territorio**, di due progetti che beneficeranno in parte d’investimenti pubblici (studi, infrastrutture, servizi, ecc.).

Il secondo principale tema di dibattito è stata **la capacità delle autorità competenti di un doppio punto di vista sulla circolazione e lo sviluppo territoriale**. Il porto di Livorno si è sviluppato su un’interfaccia tra arginamenti e riempimenti successivi di aree a mare, stretto a nord dal canale dello Scolmatore e dei Navicelli, nonché da una vasta zona naturale e balneare. A sud e a est la città antica, gemma architettonica poco valorizzata, merita oggi una rivalorizzazione. L’asse stradale e ferroviario principale in uscita dal porto verso nord-est risulta decisamente il principale snodo necessario per la connessione con gli altri territori, anche al fine di evitare la congestione locale e i rischi connessi al trasporto di merci pericolose.

Le nostre considerazioni: Sottolineiamo **l’assenza evidente di proposte e di visione integrata dello sviluppo del porto in relazione con la relativa area di accoglienza e servizio**. Appare opportuna **la richiesta di un dialogo esplicito con RFI e le amministrazioni competenti**, al fine di una rassicurazione relativa alla rete ferroviaria, poiché essa è necessaria per il funzionamento della Piattaforma Europa e per la pianificazione della rete viaria integrata tra il livello nazionale, regionale e locale. Si sostiene inoltre la **necessità di migliorare e mettere in sicurezza la circolazione locale all’ingresso della zona portuale**, in piena area urbana. La problematica, relativa all’accessibilità, riguarda l’impatto sul traffico locale, l’aumento dell’affluenza dei viaggiatori e la maggiore frequentazione dei quartieri cittadini limitrofi, da porre per la Piattaforma Europa come per la Stazione Marittima, **in condivisione con il Comune**.

D’altra parte, nonostante alcune presentazioni rassicuranti sulla considerazione degli impatti ambientali per Piattaforma Europa e Stazione Marittima, il Dibattito, in due mesi, non ha permesso l’approfondimento completo della varietà delle questioni ambientali in gioco, che le associazioni ambientali hanno evocato, poiché non vi è stato il tempo e gli strumenti per la loro analisi. Al tempo stesso, alcuni attori – come l’Ente Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli – hanno preso parte al Dibattito solo alla sua conclusione, senza poterne verificare gli argomenti emersi.

Le nostre considerazioni: risulta evidente che progetti di tale importanza, che porteranno un aumento notevole dei flussi verso e all’interno del porto e che riconfigurano l’area urbana, avranno un impatto ambientale, soprattutto sulla biodiversità, la dinamica costiera, la qualità dell’aria e dell’acqua. In ogni caso, emergono chiaramente i seguenti approfondimenti specifici necessari:

- Il **modello presentato**, per calcolare gli impatti sulla dinamica e l’erosione costiera, è considerato **insufficiente**, poiché non evidenzia le interazioni con le grandi correnti marine del Mediterraneo. Le conclusioni dei primi studi, che indicano un impatto minimo dei progetti sulla costa pisana e gli ecosistemi marini, sono messe in discussione e per questo richiedono un’**attenzione e un approfondimento condiviso con specialisti esterni**.

- Il tema delle energie rinnovabili è stato evocato occasionalmente durante il dibattito, a proposito dell'elettrificazione delle banchine, sebbene risulti più opportuno **delineare una strategia energetica più ampia, integrata al livello dei due progetti e della città.**
- In particolare, la preoccupazione, relativa alle acque del porto, ai rifiuti industriali e domestici (delle navi da crociera), sono rimaste senza risposta, a fronte della richiesta di una gestione operativa e integrata. Identifichiamo il bisogno di **delineare una strategia operativa reale sui rifiuti e gestione delle acque attorno al Porto.**
- Ci appare importante considerare la **domanda di denuclearizzazione del porto**, espressa durante il Dibattito, al fine di evitare interazioni dannose tra il porto passeggeri e l'accesso di natanti a propulsione nucleare.
- Inoltre, è emerso che alcuni studi debbano essere sviluppati a seguito dell'avanzamento delle successive fasi dei progetti. Sottolineiamo la necessità d'**approfondire tali studi giustificati dall'avanzamento del progetto**, impostati sui settori d'interesse ecologico rilevante, sul sistema dei canali, sull'impatto sonoro e dell'inquinamento dell'aria e dell'acqua, sul paesaggio, ecc. Evidenziamo inoltre l'interesse che avrebbe un **sistema di monitoraggio condiviso con la comunità scientifica, universitaria e civile**, nel seguire l'evolversi di questi studi (vedi più avanti le proposte sugli strumenti di governance).

Infine, per quanto riguarda il programma di ristrutturazione dell'area della Stazione Marittima, il Dibattito ha reso evidenti le concezioni differenti d'interfaccia e permeabilità tra porto e quartieri circostanti. È stata rilevante la messa in discussione della soluzione dei *finger* e l'attesa di accessibilità a spazi pubblici più verdi e aperti a tutti, in opposizione con la visione funzionale verso una maggiore apertura sulla città. La localizzazione di attività commerciali attorno al terminal crocieristico è altresì emerso secondo punti di vista differenti: alcuni auspicano attività commerciali "aggressive" (come un outlet), mentre altri preferirebbero attività che valorizzino le specificità locali e regionali, mentre altri ancora esprimono l'importanza di non costituire una concorrenza con il centro città, propendendo piuttosto per attività culturali e artigianali.

Le nostre considerazioni: il piano attuativo per la Stazione Marittima, proposto in corso di Dibattito, era troppo incentrato sulle funzioni e insufficientemente integrato alla città, non evidenziando quindi la risoluzione della rilevante cesura urbana oggi percepita. Per migliorare la relazione tra porto e città, riteniamo importante la **prosecuzione della discussione condivisa attorno al piano strutturale comunale, che comprenda una strategia di accessibilità al porto e una riflessione sulle funzioni commerciali e turistiche.**

6.3 ALCUNE PROPOSTE RIGUARDANTI LA PIATTAFORMA EUROPA

- **L'invito al dialogo con i porti del nord Italia, in particolare La Spezia e Genova**, per quanto riguarda le evoluzioni del porto di Livorno, in una logica di complementarità dei traffici intercettati e dei servizi complementari.
- Una proposta di governance con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti più interattivo, aperto al dibattito con il territorio nel quadro delle normative stabilite dalla legge nazionale.



- **Il bisogno di una riflessione strategica territoriale che comprenda l'area vasta** impattata dal progetto, che potrebbe includere la riflessione sulle ricadute della Stazione Marittima. Questa dovrebbe coinvolgere l'insieme degli enti e delle istituzioni dell'area vasta, la zona retroportuale e l'Interporto di Collesalvetti, come pure la Provincia e il Comune di Pisa e il Porto di Piombino, sebbene gli ultimi due non abbiano preso parte agli incontri pubblici del Dibattito. Tale istanza dovrebbe anche informare e coinvolgere regolarmente i cittadini, quando è considerato opportuno dai decisori, sui seguenti temi:
 - Necessità d'infrastrutture e assicurazione della loro realizzazione, con l'obiettivo di avere flussi di trasporto fluidi e messi in sicurezza, con tempi coerenti alla fase di cantiere e alla realizzazione dei progetti;
 - Analisi e ripartizione equilibrata delle ricadute economiche;
 - Monitoraggio degli impatti ambientali, gestione degli stessi e sistemi d'accompagnamento (restituzione, compensazione, ecc.);
 - Informazione del pubblico e degli attori.
- La necessità di proseguire gli **studi d'impatto e le strategie ambientali** condividendone i dati e le analisi con specialisti esterni. La proposta dell'Osservatorio istituzionale della costa e degli spazi naturali, da parte del Comune e della Provincia di Pisa, che includa questi e l'Ente Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli, costituisce una delle possibili soluzioni. È senz'altro necessario immaginare un impianto di monitoraggio, di gestione, di restituzione e compensazione ambientale più ampia e condivisa, che possa tener conto delle città di Livorno e Piombino e del territorio dell'intera Provincia di Livorno.
- **Il principio di responsabilità sociale ed economica nei confronti del Comune di Livorno e del suo territorio** da parte dell'Autorità portuale e del gruppo di investitori privati che realizzerà la Piattaforma Europa e ne otterrà la concessione a cinquant'anni, così come da parte degli attori che, inseriti nella Porto di Livorno 2000, realizzeranno il piano attuativo per la Stazione Marittima. Progetti di tale rilevanza hanno necessità dell'appoggio del territorio e perciò non possono essere realizzati senza il dialogo con e per i suoi abitanti.
- L'idea di **informare i candidati selezionati in fase di manifestazione d'interesse** per il *project financing* per la Piattaforma Europa e il vincitore della gara per l'area della Stazione Marittima **sui risultati del Dibattito Pubblico**. Per il *project financing*, che darà luogo a un capitolato da rimettere ai candidati selezionati, suggeriamo che la relazione finale del Dibattito Pubblico sia allegata al capitolato stesso. Proponiamo inoltre l'idea d'integrare al capitolato delle aspettative rivolte ai candidati in materia di:
 - Responsabilità sociale ed economica nei confronti della comunità locale e regionale (informazione regolare sull'avanzamento dei progetti, priorità all'occupazione locale, investimenti d'accompagnamento alle politiche e alle azioni locali di formazione, di riqualificazione del patrimonio, di eventi culturali connessi al porto, ecc.).
 - Partecipazione alle istanze di governance e/o a percorsi partecipativi organizzati dal Comune o dall'Autorità portuale.
 - Gestione del progetto integrata con il territorio e gli attori locali.
 - Inoltre il *project financing* potrebbe considerare tali suggerimenti per l'attribuzione stessa del progetto.





6.4 ALCUNE PROPOSTE RIGUARDANTI LA STAZIONE MARITTIMA

In una logica di migliore integrazione tra città e porto, auspicata da tutti i partecipanti e proponenti del progetto, sono state sollevate delle proposte nel corso del Dibattito, che saranno sicuramente discusse nuovamente nel corso dei mesi e degli anni a venire:

- La ricerca di un **equilibrio tra l'integrazione e la separazione delle funzioni del porto crocieristico, della Piattaforma Europa e delle aree pubbliche**. Da un lato con la volontà di mettere in sicurezza le funzioni a rischio localizzate in prossimità dei settori frequentati dal pubblico, dall'altro la preoccupazione della promiscuità del trasporto merci e della Stazione Marittima, è emerso il desiderio di aprire il porto alla città per migliorare l'accoglienza turistica.
- La necessità di una **pianificazione urbana molto più integrata con il tessuto urbano circostante e i bisogni dei Livornesi, soprattutto in ambito di spazi pubblici, di riconquista del waterfront, di parcheggi, di valorizzazione del patrimonio urbano, industriale e storico, di accessibilità e mobilità tra la Stazione Marittima, il quartiere della Venezia, il centro città e anche con il territorio esterno**.
- Elemento inderogabile è l'**accessibilità a tutti, compresi i disabili, di tutti gli spazi che saranno progettati o riqualificati** nell'area della Stazione Marittima. Questo potrà consentire una più completa permeabilità adatta a garantire la fruibilità a tutti, turisti e cittadini, del nuovo porto passeggeri.
- **Una riflessione sui tempi e l'occupazione transitoria dell'area prima e durante le fasi di cantiere**. Gli spazi in trasformazione offrono l'opportunità di realizzare animazioni culturali e sociali in aree considerate come la vera "porta a mare" di Livorno, contribuendo a spingere il pubblico verso il porto, la Fortezza Vecchia e il fronte mare.
- Il bisogno di realizzazione di **studi d'impatto visivo e ambientale all'arrivo delle navi da crociera**, come la necessità di realizzare un piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi.
- Il bisogno di una **riflessione integrata sulla valorizzazione dei monumenti emblematici, industriali e storici dell'area, come il Silos Granari e i Magazzini**, considerando la seria difficoltà d'accesso agli ambienti e ai monumenti per tutti: per i passeggeri a mobilità ridotta e non.
- L'idea di un'analisi della situazione commerciale attuale e una **pianificazione commerciale strategica condivisa** tra l'Autorità portuale, il vincitore della gara per la Stazione Marittima e il Comune di Livorno per assicurare la complementarietà dell'offerta commerciale tra la città e la zona del porto passeggeri. Questa strategia potrebbe essere arricchita dai contributi di un percorso partecipativo con gli attori locali economici, turistici e commerciali e con il grande pubblico. Una riflessione complementare sull'ambito turistico a molteplici scale: con la società Porto di Livorno 2000, gli operatori turistici, il Comune e gli attori dell'area vasta, tale riflessione potrà riguardare la complementarietà dell'offerta e la capacità del territorio a intercettare le ricadute turistiche provenienti dall'arrivo e dalla sosta delle navi, dalla presenza e dal passaggio dei turisti, nonché dalla presenza di un elevato numero di personale di bordo.
- **La proposta di un percorso partecipativo promosso in modo congiunto da Autorità portuale e Comune di Livorno**, in presenza dell'esecutore del progetto, che possa proporre una doppia discussione: con gli attori e i partner da un lato e con il grande pubblico dall'altro. Tale processo, promosso dai due soggetti





competenti delle porzioni in interfaccia (Stazione Marittima e Comune di Livorno), dovrebbe coincidere con le fasi successive d'elaborazione del progetto da parte del suo esecutore. Solo a tale condizione, il percorso partecipativo sarà utile ed efficace, senza produrre frustrazione nei partecipanti coinvolti.

6.5 VERSO LA CONTINUAZIONE DEL DIALOGO

Il primo Dibattito Pubblico toscano ha costituito un'esperienza ricca e promettente per il dialogo locale e regionale, come emerso dal pubblico e dagli attori stessi che vi hanno preso parte.

Nonostante la varietà dei canali d'informazione (sul territorio con i punti informativi, attraverso la stampa, la televisione, la radio e online), è stato osservato come il grande pubblico non si è mobilitato in gran numero. Si può ricercare una spiegazione di questo limite nelle caratteristiche tecniche e istituzionali della comunicazione svolta, connessa ai progetti oggetto di Dibattito e all'inquadramento dello stesso, ma anche da quanto è emerso nel corso delle visite in porto: diversi cittadini pensano di non avere un proprio ruolo all'interno di un processo di dialogo con l'Autorità portuale, mentre altri si dicono delusi dai percorsi partecipativi passati. Alcuni cittadini presenti hanno espresso rammarico per l'assenza di un ritorno e di ascolto in occasione di progetti precedenti e temono il ripetersi dell'esperienza – a maggior ragione in questo caso – per i due grandi progetti del Dibattito Pubblico, la cui scala e il cui sistema decisionale risultano molto istituzionalizzati e inquadrati da procedure pubbliche in corso. Tuttavia, nel corso del Dibattito, si è verificato un forte incremento e una maggiore diversificazione degli stakeholder e dei cittadini partecipanti, così come è cresciuta la complessità e l'accuratezza degli argomenti. Ciò è stato rafforzato senza dubbio dal lavoro svolto tra i decisori e i partecipanti, e dal rispetto da parte di tutti del quadro proposto per la discussione.

Riteniamo che le condizioni favorevoli per il Dibattito hanno beneficiato di una conduzione serena dello stesso, grazie allo staff di coordinamento, nonché grazie all'attitudine esemplare dei proponenti del progetto nel corso del Dibattito. È questo un elemento da sottolineare per la garanzia del proseguimento dei progetti.

Si vuole notare la presenza e il coinvolgimento dell'Autorità portuale di Livorno, del Comune e della Provincia di Livorno, come della Regione Toscana. Dal lato del proponente, va sottolineata l'apertura e la disponibilità dimostrata nella preparazione e nella partecipazione al Dibattito: storicamente considerata poco aperta, l'Autorità portuale ha contribuito alla produzione di risposte strutturate e trasparenti in merito alle domande espresse, rispettando i tempi del Dibattito. Essa ha dimostrato così un'apertura nei confronti del territorio mettendo a disposizione mezzi utili all'organizzazione stessa del Dibattito.

In tale contesto favorevole, è possibile dunque essere ottimisti per il proseguimento del dialogo locale in un'ottica di progetti più condivisi. Tuttavia, vogliamo mettere in luce gli effetti "devastanti" – per la comunità locale e per i decisori – di un eventuale ripiegamento, di un "ritorno indietro" rispetto ai livelli di informazione e dialogo che si sono aperti con queste Dibattito Pubblico. **Una porta è stata aperta tra il porto e la città, tra i suoi rappresentanti e i cittadini, creando speranza e attese. Se essa si richiudesse, la disillusione locale sarebbe ancora più rilevante, se non "irrimediabile", non solamente per i progetti oggetto di Dibattito Pubblico, ma probabilmente anche per altri, eventuali futuri progetti.** La "responsabilità sociale" a seguito del Dibattito è perciò, a nostro avviso, di sostanziale rilevanza: è necessario immaginare la sua traduzione in misure e pratiche concrete. Seguono alcuni suggerimenti, nello spirito di ciò che è emerso in occasione degli incontri di Dibattito, riassunti ancora attraverso domande chiave.





- Quale governance e pianificazione immaginare per favorire una migliore integrazione tra porto, città e area vasta?
- Quali garanzie sulla realizzazione dei progetti e sulla distribuzione delle ricadute permanenti degli investimenti pubblici nei confronti della vasta area d'influenza?
- Quale monitoraggio e gestione della qualità degli spazi naturali marini e terrestri può essere prevista, rispondendo al tempo stesso ai bisogni del porto?
- Quali disposizioni particolari, riguardanti gli argomenti sollevati dal Dibattito Pubblico, potranno trovare posto nel capitolato di gara per Piattaforma Europa, perché i candidati collaborino con la comunità locale alle sfide individuate? Quali clausole da inserire, soprattutto riguardo la responsabilità sociale e ambientale?
- Quali impegni fissare in materia d'informazione continua e di coinvolgimento da parte dei decisori (Autorità portuale, Regione, Comune)? Quali pratiche cittadine e sociali possono rinforzare la fiducia degli abitanti e degli attori verso le istituzioni portuali e pubbliche?

6.6 PROPOSTA PER LA GOVERNANCE E LA PARTECIPAZIONE DOPO IL DP

Al fine di aiutare il territorio a conservare lo spirito di dialogo e partecipazione emerso durante il Dibattito e permettere che esso sia utile alla comunità locale e regionale, avanziamo la **proposta di un sistema di governance e dialogo continuo sugli oggetti del Dibattito Pubblico**. Tale sistema generale, composto da strumenti che definiscono i luoghi e i tempi del dialogo, nasce dalle conclusioni e dalle questioni emerse durante il Dibattito, assicurandone al tempo stesso il monitoraggio, attraverso uno strumento che ne disponga peraltro una valutazione.

Lo strumento di governance e partecipazione qui proposto ha i **seguenti obiettivi**:

- il monitoraggio delle proposte conseguenti al Dibattito Pubblico e la prosecuzione delle riflessioni avviate sulle ricadute dei due progetti sul territorio;
- progetti più efficaci perché meglio connessi e complementari;
- la conservazione e lo sviluppo del riconoscimento reciproco tra Autorità portuale, Comune di Livorno, gli altri enti locali, gli attori e gli operatori del progetto, la comunità scientifica e gli universitari, la società civile e i cittadini.

Presente nel tempo sino alla realizzazione dei due progetti, tale sistema proposto si compone di strumenti (le cui forme spetta ai vari soggetti definire nella sua composizione e nelle sue caratteristiche) che svolga compiti permanenti di governance condivisa e partecipazione. Esso valorizza dei luoghi d'accoglienza e informazione del Dibattito, ossia il Port Center e l'Urban Center. Il Port Center, gestito dall'Autorità portuale, potrebbe "rientrare" in una gestione condivisa con il Comune, assieme all'Urban Center previsto dal Comune. Attraverso la co-gestione e il co-finanziamento dell'Urban Center, la responsabilità sociale del porto, nell'informare e animare il territorio, prenderebbe concretamente forma.





Il dispositivo di governance deve inoltre tenere conto dei ruoli, degli oggetti di riflessione e delle scale dei due progetti (Piattaforma Europa e Stazione Marittima), ma deve essere anche in grado di mantenere la trasversalità del dialogo, come avvenuto durante il Dibattito Pubblico. Esso si propone perciò lo sviluppo di:

1. **Gruppi di lavoro specifici e percorsi partecipativi, ciascuno con un proprio ambito ben definito** (in ambito portuale, urbano, infrastrutturale, di strategia commerciale e turistica, ecc.) che, avvenendo consecutivamente o nello stesso tempo, siano realizzati secondo uno specifico calendario, con i propri attori di riferimento e le modalità flessibili di realizzazione.
 - Per ogni tematica, può essere pensata una gestione degli stakeholder e un processo partecipativo che implichi gli attori e/o il grande pubblico.
2. **Riflessioni trasversali** sull'interfaccia e lo sviluppo urbano e territoriale, come quelle messe in evidenza da ciascuno nel Dibattito Pubblico per una visione d'insieme, soprattutto in coordinamento con il territorio di Livorno e l'area vasta.
 - Per ogni riflessione, può essere immaginato un processo strategico accompagnato da un sistema di governance condivisa da Autorità portuale e territorio.

Infine, il sistema proposto deve essere in condizioni di distinguere gli attori che lo compongono e il rispettivo livello di responsabilità. Nei percorsi partecipativi sui progetti specifici, i decisori e i finanziatori, i gruppi di tecnici e gli attori coinvolti direttamente nei progetti, la società civile e i cittadini, gli esperti e i ricercatori, non hanno tutti lo stesso ruolo. Allo stesso tempo, il sistema di governance deve poter chiarire "chi fa cosa" tra Stato, Autorità portuale, enti locali, gli operatori privati, gli attori e i responsabili locali.

Nello schema che segue, identifichiamo le componenti del sistema di governance e di dialogo sugli argomenti oggetto di Dibattito, gli attori e gli argomenti stessi per le diverse componenti.

Si tratta di un "sistema ideale", forse non applicabile esattamente come proposto, ma che speriamo possa permettere di riunire i principali decisori e attori competenti, al fine di operare luoghi e tempi di dialogo adatti.



PIATTAFORMA EUROPA

STAZIONE MARITTIMA

Governance e management dei progetti

Governance nazionale e locale per una migliore cooperazione con gli attori locali

- Conferenza dei servizi aperta al dialogo locale
- Governance locale con un Tavolo di coordinamento e un Tavolo tecnico

Governance locale: Autorità portuale, Porto di Livorno 2000, Comune, operatore del progetto:

- Un Tavolo di coordinamento
 - Un Tavolo tecnico
- Per revisione del Piano strutturale di Livorno e strategie

Osservatorio del DP e degli impatti ambientali e sociali: monitoraggio dei due progetti e degli impatti sul territorio con soggetti esterni, sotto tutela regionale: APP, esperti e universitari, in dialogo e scambio con gli esperti dell'APL e degli operatori dei progetti.

L'Osservatorio può essere istituzionalizzato e/o dare luogo a seminari annuali di monitoraggio condivisi.

Dialogo con gli stakeholder

Processo condiviso di strategia territoriale d'area vasta con enti locali, stakeholder, operatori dei 2 progetti, operatori portuali, attori economici, associazioni e società civile, esperti e universitari, tramite **gruppi di lavoro tematici**:

- Pianificazione integrata del territorio;
- Infrastrutture e traffici fuori dal porto alla scala provinciale e regionale;
- Analisi delle ricadute territoriali e compensazione degli impatti ambientali;
- Piattaforma Europa e territorio, formazione e impiego per la città e il territorio;
- Analisi e strategia commerciale/turistica;
- Strategia energetica integrata;
- Gestione dei rischi, rifiuti, acque;
- *altri temi da determinare...*



Port Center e Urban Center: luoghi di incontro e informazione continua del percorso condiviso e partecipativo

Processi di partecipazione

Processi partecipativi da determinare su componenti specifiche del progetto di Piattaforma Europa, che la Governance e l'Osservatorio giudicano importanti da aprire ai cittadini, ad esempio :

- Valorizzazione patrimoniale, culturale e industriale
- Accessibilità e mobilità relative alla Piattaforma Europa
- Ricadute occupazionali
- Impatti ambientali
- ...

Processi partecipativi da determinare su componenti specifiche del progetto di Stazione Marittima, che la Governance e l'Osservatorio giudicano importanti da aprire ai cittadini, ad esempio :

- Masterplan, interfaccia urbana con la città, spazi pubblici, riqualificazione del waterfront
- Valorizzazione patrimoniale, culturale e industriale
- Accessibilità e mobilità
- Occupazione transitoria in fase di cantiere
- Innovazione
- ...



Gli Stakeholder e i cittadini nel sistema di governance e dialogo

La Governance

| Componente del sistema | Attori associati | Oggetto d'interesse |
|---|---|---|
| <p>Governance nazionale PE</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>Governance locale PE</p> | <p>Conferenza di servizio e governance con MIT più aperta al dialogo territoriale, includendo rappresentanti dell'Area vasta e del Comune</p> <p>Tavolo di coordinamento locale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorità portuale - Amministratori locali di Comune di Livorno e retroporto - Amministratori locali di Regione e Provincia <p>Tavolo tecnico locale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorità portuale - Operatore del progetto e consulenti, esperti - Tecnici degli enti locali | <p>Orientamenti e coerenza del progetto di Piattaforma Europa con il modello di sviluppo nazionale dei porti.</p> <p>Dialogo con i porti del nord Italia, in particolare La Spezia e Genova.</p> <p>Proposte per l'area prioritaria di crisi complessa.</p> <p>Coerenza con il progetto SM.</p> <p>Coerenza del progetto con gli altri progetti locali.</p> <p>Inquadramento dei lavori dell'operatore.</p> <p>Monitoraggio tecnico e armonizzazione dei progetti locali del retro-porto.</p> |
| Governance locale SM | <p>Tavolo di coordinamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorità portuale - Amministratori locali del Comune - Amministratori locali di Regione e Provincia <p>Tavolo tecnico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorità portuale - Operatore del progetto - Tecnici del Comune | <p>Coerenza del progetto con gli altri progetti locali.</p> <p>Inquadramento dei lavori dell'operatore</p> <p>Discussione del piano strutturale di Livorno</p> <p>Monitoraggio tecnico e armonizzazione dei progetti urbani limitrofi.</p> |
| Osservatorio del Dibattito Pubblico e delle questioni ambientali e sociali | <p>Sotto tutela regionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - APP - Enti locali e amministrazioni competenti anche d'area vasta (come Comune e Provincia di Pisa e Comune di Collesalveti) - Università - Esperti indipendenti - Associazioni ambientali - Autorità portuale e suoi consulenti - Parco di Migliarino San Rossore Massaciuccoli | <ul style="list-style-type: none"> - Monitoraggio degli argomenti del DP. - Incontro annuale del DP per fare il punto e informare la comunità di attori e cittadini sull'avanzamento dei progetti e della considerazione del DP. - Partecipazione alla riflessione nazionale sull'applicazione di legge del DP. - Prosecuzione degli studi ambientali e socio-economici, sui settori d'interesse ecologico rilevante, sul sistema dei canali, sull'impatto sonoro e dell'inquinamento dell'aria e dell'acqua, sul paesaggio, studi d'impatto visivo e |



| | | |
|--|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Attori istituzionali o di rappresentanza sociale - ... | <p>ambientale all'arrivo delle navi da crociera, ecc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eventuali "contro-expertise" degli studi ambientali. - Informazione e sensibilizzazione del pubblico sulle ricadute ambientali tramite Port Center e Urban Center. - Verifica degli esiti del monitoraggio e delle eventuali misure adottate. |
|--|---|---|

Il Dialogo con gli stakeholder

| Componente del sistema | Attori associati | Oggetto d'interesse |
|---|---|--|
| <p>Processo condiviso di area vasta e dei 2 progetti</p> | <p>Tutti gli stakeholder e enti locali e regionali, Autorità portuale, RFI, le istituzioni e le amministrazioni competenti, società civile organizzata a livello locale e regionale, Università e esperti.</p> <p>Nei gruppi di lavoro tematici, possono prendere parte gli interessati alla tematica trattata.</p> | <p>Area Vasta (esempio di gruppi)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visione integrata dello sviluppo del porto in relazione con la relativa area di accoglienza e servizio e pianificazione integrata del territorio, turistica e marketing territoriale. - Infrastrutture e traffici fuori dal porto alla scala provinciale e regionale. - Analisi delle ricadute territoriali e compensazione degli impatti ambientali. - Dialogo al livello d'area vasta sui due progetti. - Informazione dei cittadini al livello sovra-territoriale. <p>Sulla PE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visione integrata del progetto con l'area urbana e il progetto di SM e pianificazione integrata urbana. - Infrastrutture e traffici fuori dal porto alla scala locale e provinciale. - Analisi delle ricadute territoriali e compensazione degli impatti ambientali. - Equilibrio tra l'integrazione e la separazione delle funzioni del porto crocieristico, della Piattaforma Europa e delle aree pubbliche. - Informazione degli stakeholder sull'andamento di studi e fasi di cantiere. <p>Sulla SM</p> <ul style="list-style-type: none"> - Visione integrata del progetto con l'area urbana e il progetto di PE e pianificazione integrata urbana e articolazione con progetti locali. - Infrastrutture e traffici fuori dal porto alla scala locale e provinciale. - Accessibilità, strategia e piano delle mobilità locale. - Informazione degli stakeholder sull'andamento di studi e fasi di cantiere. |



| | | |
|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - Finanziamento delle opere locali - Il potenziale locale di sviluppo turistico-commerciale. - La complementarietà commerciale tra la città e la zona portuale. - Il recupero commerciale del lungomare in Stazione Marittima. |
|--|--|---|

I processi partecipativi

| Componente del sistema | Attori associati | Oggetto d'interesse |
|--|--|---|
| Port Center e Urban Center | Avvicinamento o fusione del Port Center e dello Urban Center, con gestione e finanziamento condivisi tra Autorità portuale e Comune | <ul style="list-style-type: none"> - Informazione dei cittadini livornesi e non solo, su tutti i progetti portuali e urbani, mostrando l'integrazione tra i due spazi. - Presentazione degli studi in corso, le relative fasi e decisioni, il calendario delle fasi di lavori e di cantiere dei due progetti. - Organizzazione di mostre e di visite dei cantieri. - Accoglienza di eventi per promozione del dialogo con gli stakeholder e dei processi partecipativi. |
| Processi partecipativi specifici PE | Operatore del progetto di PE, Autorità portuale, Comune, Autorità regionale per la partecipazione, cittadini, stakeholder locali e del retroporto, società civile locale, tra cui le scuole e le reti di commercianti. | <ul style="list-style-type: none"> - Presentazione e discussione delle scelte del vincitore della gara internazionale, evidenziando le sue risposte ai temi emersi durante il DP. - Valorizzazione del patrimonio storico, industriale e immateriale del porto. - Occupazione transitoria dell'area, prima e durante le fasi di cantiere. |
| Processi partecipativi specifici SM | Autorità portuale, Comune, Autorità regionale per la partecipazione, cittadini, stakeholder locali, operatore del progetto di SM, società civile locale | Eventi e attività culturali connessi al porto negli spazi pubblici, riconquista del waterfront, parcheggi, valorizzazione del patrimonio urbano, industriale e storico, accessibilità e mobilità tra la Stazione Marittima, il quartiere della Venezia, il centro città e anche con il territorio esterno. |





7. DOCUMENTI ALLEGATI

- Il dossier del dibattito
- La sintesi del dibattito
- Verbale del tavolo di coordinamento #1 – 1° marzo 2016
- Presentazione del tavolo di coordinamento #1 – 1° marzo 2016
- Verbale del tavolo di coordinamento #2 – 11 aprile 2016
- Presentazione del tavolo di coordinamento #2 – 11 aprile 2016
- Verbale dell’Incontro di lancio - 12 aprile 2016
- Presentazione dell’Incontro di lancio - 12 aprile 2016
- Verbale del Workshop degli stakeholder - 13 aprile 2016
- Presentazione del Workshop degli stakeholder - 13 aprile 2016
- Verbale del tavolo di coordinamento #3 – 4 maggio 2016
- Presentazione del tavolo di coordinamento #3 – 4 maggio 2016
- Verbale del Laboratorio #1 Piattaforma Europa - 5 maggio 2016
- Presentazione del Laboratorio #1 Piattaforma Europa - 5 maggio 2016
- Presentazione del tavolo di coordinamento #4 – 23 maggio 2016
- Verbale del Laboratorio #2 Stazione Marittima - 23 maggio 2016
- Presentazione del Laboratorio #2 Stazione Marittima - 23 maggio 2016
- Verbale del Workshop territoriale degli stakeholder - 24 maggio 2016
- Presentazione del Workshop territoriale degli stakeholder - 24 maggio 2016
- Verbale del Laboratorio #3 Impatti dei progetti - 25 maggio 2016
- Presentazione del Laboratorio #3 Impatti dei progetti - 25 maggio 2016
- Presentazione del tavolo di coordinamento #5 – 13 giugno 2016
- Verbale dell’incontro di chiusura - 14 giugno 2016





- Presentazione dell'incontro di chiusura - 14 giugno 2016
- Presentazione del Dibattito in Porto al Festival della Partecipazione (L'Aquila) – 8 luglio 2016
- FAQ sulla Piattaforma Europa
- FAQ sulla Stazione Marittima
- Quaderni degli stakeholder:
 - AMT Toscana
 - Associazione Oltre per Livorno
 - Associazione Progetto Bici
 - Associazione Sport Insieme
 - Associazione Terme del Corallo
 - Associazione Carico Massimo
 - Comune di Pisa
 - Comunità di Sant'Egidio
 - LAPEI – UniFi
 - Legambiente
 - Movimento consumatori Toscana
 - OTU Osservatorio Trasformazioni Urbane
 - Provincia di Livorno
 - Rete civica livornese contro la guerra
 - WWF
 - Alcuni individui singoli.

