

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

La Port Authority di Livorno si prepara a pubblicare nuovi bandi per l'industria nautica

Nicola Capuzzo · Monday, May 15th, 2023

Riparazioni navali, ormeggi, concessionari, nuovi marina e dragaggi. Questi alcuni dei temi affrontati in questa intervista con SUPER YACHT 24 da Matteo Paroli, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, ovvero l'ente che governa gli scali di Livorno e Piombino.

Avvocato Paroli, partiamo dalla concessione delle aree che permetteranno l'avvio dei grandi lavori previsti dal Gruppo Azimut Benetti a Livorno con il progetto Porta a mare: le condizioni sono mature per il rilascio?

“Abbiamo avuto un ritardo legato all'esigenza intervenuta dalla Marina Militare di collocare alcune unità addestrative funzionali all'attività dell'Accademia Navale. Unità che stanno per arrivare a Livorno e che non erano previste quando fu fatto l'accordo del 2007 per le quali è stato necessario trovare un ormeggio idoneo. Per questo ci sono stati incontri fra Marina Militare, Capitaneria di Porto e la società Porta Medicea (che gestisce il progetto Porta a Mare) cui sono seguite verifiche, anche con la Soprintendenza ai Beni Culturali e Architettonici, per capire se alcuni spostamenti potevano essere compatibili con aree del nostro porto soggette a questo tipo di controllo. La soluzione, condivisa da tutti, di destinare al Molo Elba questi ormeggi per la Marina è stata possibile grazie alla disponibilità di Porta Medicea di rinunciare a 5-6 posti barca. Stiamo chiudendo il cerchio e sono fiducioso che entro il mese di luglio, comunque non oltre l'estate, si riescano a fare tutti i passaggi per il rilascio delle concessioni.”

Ora quindi cosa succederà?

“A questo punto il soggetto privato non appena avrà la concessione potrà avviare gli investimenti previsti nell'accordo di programma del 2007 partendo da una riqualificazione importante degli specchi acquei, comprese le costruzioni e fabbricazioni che dovranno essere svolte nell'area tra la banchina 75 e il Forte di Bocca con l'allestimento di tutti i pontili, la loro elettrificazione, l'apporto delle linee idriche. Avremo quindi la riqualificazione, anche estetica, di un'area bellissima di Livorno.”

Il porto di Livorno è stato il primo a elettrificare alcune banchine: quali i progetti in questo senso per la nautica?

“Come Adsp stiamo lavorando alacremente per poter investire i 70 milioni che il Pnrr ci ha affidato per interventi finalizzati al naviglio crocieristico e commerciale, ma è evidente che l’infrastrutturazione, dotata di sottocabine molto importanti per trasformare la tensione da alta a media e bassa, potrà avere senz’altro un impatto positivo anche per l’area destinata alla nautica.”

Dagli operatori livornesi delle riparazioni nella nautica arrivano richieste di maggiori spazi: quali risposte potrete dare in termini di concessioni?

“Abbiamo appena avuto un incontro con Cna, associazione che raggruppa buona parte delle imprese che operano nella nautica e a breve ne avremo altri con altre associazioni. Già nel gennaio scorso, ritenendo che l’area portuale delle riparazioni e costruzioni avesse una frammentazione oggi poco funzionale agli sviluppi del settore produttivo della nautica, abbiamo commissionato al Rina uno studio approfondito mirato a migliorare gli aspetti di attribuzione di concessioni. Lo studio ha recepito anche nostre indicazioni; oggi è pronto e riteniamo sia molto valido: prevede una razionalizzazione degli spazi con una soluzione per la gestione delle aree, anche a mare, per l’ormeggio e costituirà la base del bando di gara per l’assentimento delle aree in concessione. Gli investimenti previsti dal Rina che i concessionari futuri potrebbero fare su quelle aree sono davvero molto importanti, al pari dell’indotto che potrebbe trovare lavoro in questo settore; un indotto di grande pregio e di grande professionalità. E’ emerso con chiarezza come oggi sia molto più remunerativo un settore di riparazione di grandi yacht rispetto a quanto possa esserlo uno di trasferimento merci e questo ci induce a investire in quest’area in modo che rimanga nel settore ma con una funzionalità decisamente migliorata. Confidiamo a giugno di essere pronti per uscire con il bando di gara. Le concessioni attuali saranno tutte messe a gara poiché tutte scadute tranne una. Sicuramente con la nuova conformazione delle aree migliorerà molto la situazione di tutti gli operatori delle riparazioni.”

Quali novità invece sul fronte dei lavori infrastrutturali anche sui porti turistici di Piombino e Portoferraio all’Elba?

“In questi giorni stiamo dialogando con la cooperativa Chiusa di Pontedoro che gestisce il marina di Piombino. I lavori, che prevedono un investimento complessivo di 80 milioni di euro per circa 600 ormeggi e un bacino di ingresso che consente il passaggio di imbarcazioni fino a 60 metri, sono ancora in corso di opera, ma la parte più a sud – quindi il pontile principale, la diga foranea di protezione, oltre alla via di accesso che abbiamo realizzato – è completata e potrebbe essere attivata. Stiamo lavorando speditamente per poter rilasciare in via anticipata una concessione parziale di uno specchio acqueo per l’ormeggio di circa 100 imbarcazioni e delle dighe foranee di protezione per consentire l’avvio dell’attività del marina entro giugno; lo riteniamo importante sia per la cooperativa che per la comunità locale.”

Altro tema delicato riguarda lo specchio acqueo che collega la Darsena Toscana al canale dei Navicelli di Pisa. A febbraio scorso un insabbiamento ha provocato ritardi nei passaggi di imbarcazioni da diporto, poi risolti con dragaggio in somma urgenza da parte del Porto di Pisa. In futuro un’emergenza di questo tipo si potrà gestire diversamente?

“Quell’area è sottoposta a competenze di più amministrazioni e ciò naturalmente comporta complicazioni. Dal lato dragaggi solo circa 15 giorni fa abbiamo superato l’impasse – che si era creata e ci ha tenuti fermi per quasi un anno – dovuta all’interpretazione, che noi negavamo, data da alcuni uffici della Regione Toscana in riferimento ai sedimenti di dragaggio che avrebbero dovuto sostenere un percorso di trasferimento a discarica e di bonifica a monte. Questa

interpretazione, che impediva lo sversamento dei sedimenti all'interno della vasca di colmata, ha bloccato gli interventi di dragaggio in ambito portuale causandoci dei danni: il ritardo ha comportato un abbassamento dei fondali su alcuni accosti importanti del porto, fra cui la Darsena Petroli, che ha originato una riduzione del pescaggio massimo di 50 cm autorizzato dalla Capitaneria. Il danno naturalmente è stato notevole perché una nave che porta greggio, costretta a limitare il proprio pescaggio di 50 cm, non può operare al normale regime di economicità. Oggi la nostra interpretazione (*del D.L. 173*) è stata ritenuta corretta dalla Regione; il problema si è quindi sbloccato e possiamo ripartire con i bandi che avevamo dovuto sospendere.”

Le difficoltà per la nautica da diporto e per tutte le imprese che operano sul Canale dei Navicelli possono risolversi evitando l'entrata/uscita delle imbarcazioni nella Darsena Toscana con la revisione del ponte del Calambrone, oggi troppo basso per consentire il loro passaggio direttamente a mare. E' stato aperto un tavolo: quale pensa sia la soluzione migliore?

“Partecipo direttamente a questo tavolo perché ritengo la problematica fra le principali che dovremo affrontare e superare in tempi rapidi. E' impensabile ipotizzare lo sviluppo del porto, in vista della futura Piattaforma Europa, senza risolvere questa questione perché non può essere impedito il passaggio degli yacht e dei convogli che transitano fra il canale dei Navicelli e la Darsena Toscana. Nello stesso tempo non può essere preventivato 1-1,5 milione e mezzo di euro l'anno per dragare gli apporti di materiale che dal Canale sfociano all'interno della Darsena Toscana a seconda del regime delle piogge. Noi con il Porto di Pisa e il Comune di Pisa abbiamo quindi la stessa identica esigenza e ci tengo a dire che il rapporto tra noi è ottimo e collaborativo. Le tre ipotesi individuate sulle quali torneremo a discutere con il Porto di Pisa, la Regione Toscana, i Comuni e le Province di Livorno e di Pisa per utilizzare il passaggio diretto al mare superando l'attuale criticità del ponte prevedono: un ponte a campata fissa molto più alta dell'attuale, a campata mobile o un tunnel sottomarino. Per questa infrastruttura – che dovrà interconnettersi con la viabilità di cintura extra portuale che stiamo progettando in termini esecutivi – i nostri ingegneri sostengono che la situazione più idonea sia quella a campata fissa con luce minima adatta al passaggio del naviglio che oggi transita dall'imboccatura del canale fino alla Darsena Pisana; questo per ragioni di costi di realizzazione e di manutenzione che sarebbero assolutamente più contenuti. Un ponte a campata mobile inoltre duplicherebbe le problematiche che già registriamo per l'accesso alla Darsena Toscana. L'idea del tunnel sottomarino è molto bella, ma molto costosa. Vedo problemi nell'interferenza con l'attraversamento in alveo di canale della tubazione Olt che obbligherebbe a scavi molto profondi; le linee di risalita e di discesa non consentirebbero di interfacciarsi con la viabilità di cintura nel frattempo realizzata e infine l'interferenza con il piano avviato di unione delle piste ciclabili dei Comuni di Livorno e Pisa. Non dimentichiamo poi che la soluzione dovrà risultare operativa entro il 2027-28, periodo in cui la piattaforma Europa dovrebbe avviare le sue prime attività commerciali.”

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)

24

This entry was posted on Monday, May 15th, 2023 at 7:00 pm and is filed under [Marina, Yards](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

