

Bacini, ora spunta un'apertura alle grandi navi

Prevista la possibilità di eccezioni, ma il limite di 24 metri in larghezza escluderà anche buona parte dei traghetti

di Giulio Corsi
LIVORNO

Mentre un piccolo gruppo di riparatori in presidio sotto palazzo Rosciano chiedeva la riapertura dei bacini alle grandi navi, al primo piano della sede dell'Autorità Portuale uno spiraglio di luce si apriva nella loro battaglia. Matteo Paroli infatti, dirigente dell'Authority, illustrava al comitato portuale i criteri dettagliati del bando che dovrà riassegnare la gestione del bacino di carenaggio e delle banchine 76 e 78, poste tra il Mediceo e la nuova Porta a Mare. E annunciando che la larghezza massima delle navi che potranno essere riparate in porto non potrà superare i 24 metri, specificava però che potranno essere previste delle eccezioni.

«L'assenso della concessione sarà vincolato alle riparazioni di navi passeggeri e mercantili ordinariamente di media dimensione, con una larghezza massima di 24 metri», ha spiegato Paroli. Ed è proprio quella parolina "ordinariamente" a rappresentare un'apertura - assolutamente inattesa dopo le prese di posizioni nette dell'Authority sull'argomento - volta ad elasticizzare la problematica dell'introduzione delle grandi navi in bacino. Quell'avverbio rappresenterà insomma la password che - talvolta - potrebbe consentire anche di superare il limite dei 24 metri. «Qualora il futuro concessionario avesse necessità di introdurre una nave di dimensioni laterali superiori e ci fossero le condizioni per un accordo con l'Autorità Portuale, il limite dei 24 metri di larghezza potrà essere eccezionalmente superato», spiega Paroli.

Basterà ai riparatori? No. Non basterà, perché le eccezioni non potranno essere la regola e dunque il problema delle dimensioni delle navi da riparare (e del relativo business) in sostanza rimarrà tale e quale.

Non solo: ma l'impressione è che in uno stile tutto italico, non si riesca mai a dare una regola precisa e si lasci sempre alla discrezionalità di qualcuno la possibilità di dire sì o no.

In realtà, a dirla tutta, la precisazione della misura massima di larghezza a 24 metri - finora mai ufficializzata, anche se già nota al comitato portuale - restringe ulteriormente il campo delle riparazioni ai piccoli traghetti e a qualche feeder vessels, spegnendo forse un altro po' di sogni ai riparatori. Basta fare alcuni esempi d'altra parte per capire che la maggior parte delle navi che vediamo abitualmente nel nostro porto non potrebbero trovare ricovero nel bacino di carenaggio: la Moby Aki - 170 metri di lunghezza - ha infatti una larghezza di 28 metri. Mentre il Mega Express della Corsica Ferries è larga 25 metri e dunque sarebbe fuori.

D'altra parte, però i 24 metri di larghezza sono la misura massima che è stata calcolata per non creare problemi alle attività previste dal piano regolatore del porto alla banchina 75, è stato spiegato durante il comitato portuale. «Una nave con larghezza maggiore non potrebbe essere lavorata alla banchina di allestimento 76 senza interferire con le funzionalità dell'antistante banchina 75, destinata dal Prp alla nautica da diporto», ha detto Paroli. Le eccezioni che potranno essere fatte per navi di larghezza superiore terranno in considerazione per prima cosa proprio la compatibilità con le attività della banchina 75 oltreché chiaramente l'impatto ambientale sulla zona di Porta a Mare.



Matteo Paroli (Authority).Foto grande: nave alla calata Sgarallino

