

## IL FUTURO DEL PORTO

# Le grandi navi restano fuori dai bacini

Publicato sulla Gazzetta Comunitaria il superbando per le riparazioni: il limite di larghezza sale da 24 a 30 metri

di **Giulio Corsi**

■ LIVORNO

Si allarga a trenta metri il limite massimo di larghezza delle navi che potranno entrare nel bacino di carenaggio per le riparazioni nel nostro porto.

Dopo oltre un anno di discussione, con definizioni elastiche (navi piccole e medie) e misure cambiate più di una volta (a febbraio, durante un comitato portuale, erano stati annunciati 24 metri di larghezza massima), stavolta la versione è quella definitiva.

Trenta metri infatti sono stati scritti nero su bianco nel bando per la concessione del bacino di carenaggio e delle banchine 76 e 78, poste tra il Mediceo e la nuova Porta a Mare, che è stato pubblicato ieri sui servizi telematici della Gazzetta Comunitaria. Insomma che da adesso sono legge.

Attenzione: il dirigente di palazzo Rosciano, Matteo Paroli, che ha curato la redazione del bando, continua ad evidenziare che il limite sarà quello da rispettare "ordinariamente", cioè potranno essere previste eccezioni per navi più grandi, che dovranno essere ogni volta autorizzate dall'Authority. Ma è chiaro che i piani industriali dei soggetti che si candideranno a gestire i bacini, dovranno prevedere riparazioni di navi di medie dimensioni, il che - ad esempio - va contro alle richieste dei riparatori riuniti sotto la bandiera della spezzina Jobson.

Il limite dei trenta metri nasce tecnicamente dal fatto che una nave con larghezza maggiore non potrebbe essere lavorata alla banchina di allestimento senza interferire con le funzionalità dell'antistante banchina 75, destinata dal Prp alla nautica da diporto, ma di fatto è la fotografia di una linea ben precisa

seguita nella redazione del Prp dall'Authority, dopo il famoso studio del Rina che evidenziò la diversa potenzialità tra il diporto e le grandi riparazioni.

Chi parteciperà al bando? I soggetti che finora hanno mostrato interesse per la gestione dei bacini sono tre: l'Ati creata ad hoc da 30 imprese di Livorno e Piombino capeggiata dalla spezzina Jobson, il consorzio Capitol, e la Gestione Bacini, che riunisce dal 2009 un'altra trentina di imprese del territorio che già operano nell'ambito delle riparazioni in sintonia coi cantieri Benetti, che a loro volta potrebbero essere parte importante della partita. Le aziende interessate avranno tre mesi di tempo, fino al 30 giugno, per presentare un piano industriale "inerente - si legge nel bando - lo sviluppo del comparto dell'allestimento e riparazione navale per navi mercantili e passeggeri di piccola e media dimensione nel settore delle costruzioni e refitting di grandi yacht". Due gli elementi fondamentali che dovranno essere garantiti. Il primo è relativo all'investimento sulle infrastrutture, finalizzato al recupero e alla manutenzione dei beni in concessione (per il bacino grande, abbandonato, servirà un impegno di alcuni milioni di euro). L'altro mira alla compatibilità ambientale con obiettivo ambizioso: non solo rientrare nei limiti di legge ma migliorare l'attuale situazione.



Un'immagine del bacino di carenaggio e della banchina di allestimento negli anni d'oro del cantiere Orlando: una foto che resterà nei libri di storia

