



Autorità Portuale di Livorno
Piano Regolatore del Porto

Dichiarazione di sintesi – allegato 4
**Sostenibilità della destinazione d'uso
del comparto dei bacini**



Luglio 2014

Con Determinazione n.4 del 3.6.2014 il NURV (Nucleo Regionale di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici), quale Autorità Competente nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore del porto di Livorno, ha espresso il parere motivato a voti unanimi dei presenti. Il parere motivato riconosce che la strategia di sviluppo e potenziamento del porto di Livorno definita dal PRP persegue anche obiettivi di sostenibilità ambientale; lo stesso parere motivato contiene alcune osservazioni di cui tener conto in fasi temporali distinte.

Una prima serie di osservazioni ha comportato l'aggiornamento e/o l'integrazione del PRP già prima della sua approvazione; in particolare questo documento intende dare risposta all'osservazione n. 5 che si riporta integralmente.

“Sostenibilità della destinazione a riparazione navale e/o refitting di navi da diporto e di navi passeggeri e mercantili di media dimensione delle aree del comparto dei Bacini.

Da un punto di vista acustico la vicinanza tra le aree residenziali e le aree produttive è già allo stato attuale condizione di criticità e quindi è opportuno individuare azioni di mitigazione dell'esposizione al rumore prodotto dalle attività (mediante ad esempio alcune limitazioni sul tipo di attività previste, sulla distanza da mantenere rispetto agli edifici residenziali, e sulle modalità di svolgimento delle attività stesse).”

Per una più completa risposta all'osservazione n. 5 del parere motivato del N.U.R.V. occorre fare una premessa di carattere storico insediativo.

L'attività cantieristica navale inizia ad acquisire i connotati insediativi attuali a partire dal 1852, con la decisione del Granduca Leopoldo II di costruire un nuovo arsenale, sostituendo quello di origine medicea, non più adeguato alla costruzione del nuovo naviglio in metallo. Per realizzarlo viene demolito parte del terrapieno est di Forte di Porta Murata e vengono utilizzate parte delle aree, quelle ad est, del lazzeretto di San Rocco.

Nel 1862 viene approvato il progetto della realizzazione di un bacino di carenaggio, l'odierno vecchio bacino, su piazza dell'arsenale, così chiamata in ricordo del cantiere eretto nel 1603 da Ferdinando I dei Medici.

Risale invece al 1866 il passaggio alla famiglia Orlando della concessione dei cantieri e del bacino e saranno gli Orlando che svilupperanno il cantiere fino a raggiungere le dimensioni odierne.

La seconda guerra mondiale provoca la quasi completa distruzione del cantiere che viene ricostruito nel dopoguerra dalla Fincantieri.

La crisi del cantiere degli anni sessanta provoca la nascita della CMF, un'industria di carpenteria metallica nella zona di Guasticce, e la nascita del Grande Bacino di carenaggio, i cui lavori iniziarono alla fine del 1967 e che fu inaugurato, con la prima nave in riparazione, nell'aprile del 1975. Il costo complessivo per la realizzazione del Grande bacino fisso è stato di 35,15 miliardi di Lire di quegli anni.

Il Grande Bacino di carenaggio in muratura nacque naturalmente come asset del cantiere F.lli Orlando: le aree operative a terra, le officine ed altri servizi erano gli stessi del cantiere.

Con la crisi del cantiere F.lli Orlando del 2001, gestito da una cooperativa di lavoratori dopo l'abbandono da parte di Fincantieri, si separano i destini del cantiere da quelli del bacino.

Il cantiere passa dal settore navalmeccanico al settore di porto per mega yachts. Gli strumenti urbanistici comunali prevedono inoltre un ridimensionamento dell'area di cantiere, prevedendo la trasformazione a funzioni urbane dell'area tra il palazzo della Direzione, lo Scalo Umbria e le vecchie officine, attestando l'area a cantiere per mega yachts intorno allo scalo e alla darsena Morosini. Per quanto riguarda il Grande Bacino di carenaggio, a cui si era aggiunto nel frattempo un bacino galleggiante più piccolo, fu prevista la continuazione dell'attività di riparazione navale.

Il Comune di Livorno, nel 2003 approva il Piano Particolareggiato della STU Porta a Mare, con la previsione di circa 70.000 mq di S.L.P. per un mix funzioni tra residenziale, direzionale, commerciale, turistico ricettivo e artigianale, distribuito tra le aree destinate a funzioni urbane del vecchio cantiere F.lli Orlando, le aree ex Lips, le aree ex Arsenale e il Molo Mediceo; P.P. che viene sottoposto alle verifiche di compatibilità ambientali previste dalla normativa regionale del tempo.

L'Autorità Portuale adotta, nel dicembre del 2005, una variante al P.R.P., per l'area del Porto Mediceo e della Darsena Nuova, per la realizzazione del porto turistico; variante che viene, dopo l'approvazione del Consiglio Superiore dei LL. PP. e la valutazione d'impatto ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, approvata dalla Regione Toscana nell'ottobre del 2010.

Il Piano Particolareggiato è andato in attuazione da parte del soggetto privato Porta Medicea S.r.l. (subentrata alla Porta a Mare S.p.A.), sulla base delle convenzioni stipulate con l'amministrazione comunale e conseguentemente sono state ritirati i relativi permessi a costruire; una parte degli immobili, quelli previsti sul fronte di Piazza Mazzini, sono stati realizzati e recentemente vi si sono insediate attività commerciali. La piena disponibilità dei permessi a costruire in capo alla società Porta Medicea costituisce, ancorché il P.P. sia scaduto nell'ottobre del 2013, un diritto acquisito.

L'Autorità Portuale, nella fase di confronto con gli stakeholder per la definizione della proposta di Piano Regolatore Portuale, ha incontrato, in data 19.10.2011, il Comune di Livorno nonché i soggetti privati interessati al comparto cantieri navali - bacini di carenaggio – porto turistico; in quella sede fu concordato che:

1. l'Autorità Portuale ed Azimut-Benetti avrebbero provveduto ad affidare a R.I.NA (Registro navale italiano) uno studio di mercato e del piano industriale finalizzato al rilancio del Grande Bacino di carenaggio fisso, orientato sia al settore navalmeccanico che a quello dei mega yachts;
2. Il Comune di Livorno, di concerto con la società Porta Medicea, titolare dei permessi a costruire, avrebbero aperto un tavolo tecnico finalizzato alla modifica del Piano Particolareggiato STU Porta a Mare al fine di rendere compatibili, dal punto di vista ambientale, il rilancio delle attività di riparazione navale nel comparto bacini con le previsioni urbanistiche del P.P. STU Porta a Mare ed in particolare con quelle insistenti nel sub ambito Molo Mediceo.

Per quanto riguarda il punto 1, il Grande Bacino fisso, l'Autorità Portuale ha acquisito nel marzo 2012 lo studio del R.I.NA. il quale, comparando l'ipotesi di ripristino del bacino per la riparazione

mercantile con quella per i mega yachts, valuta più vantaggiosa la sua destinazione alla riparazione dei mega yachts sia da un punto di vista dei costi economici da fronteggiare sia dal punto di vista del volume d'affari e conseguentemente dei ricavi in grado di attivare; la comparazione risulta favorevole per il settore riparazione yachts anche dal punto di vista della ricaduta occupazionale. Lo studio R.I.N.A. valuta e compara anche gli impatti ambientali prodotti dalle due attività concludendo che la riparazione di yachts ha un impatto ambientale notevolmente più basso.

In base alle risultanze dello studio l'Autorità Portuale ha ritenuto necessario, prima di procedere ad aggiornare il Piano Operativo Triennale con le decisioni conseguenti, incontrare il Ministero delle Infrastrutture e l'Agenzia del Demanio per acquisire il loro parere, in quanto proprietari del Grande bacino fisso, circa la sua diversa utilizzazione rispetto a quella decisa con legge speciale in sede di erogazione del finanziamento negli anni dal 1963 al 1980. Il Ministero e l'Agenzia del Demanio hanno raccomandato la sua messa a reddito comunque, a prescindere dal tipo di attività di riparazione navale che si ritiene dovervi svolgere.

Il Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 24 del 13.11.2012, ha perciò preso le seguenti decisioni in merito al comparto bacini di carenaggio del porto di Livorno:

“ Riguardo al porto della cantieristica e della riparazione, l'Autorità Portuale, dopo aver acquisito nel marzo 2012 lo studio di mercato e d'impresa predisposto da RINA e dopo la riunione in data 27 settembre 2012 presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la presenza dell'Agenzia del Demanio, oltre che del Comune di Livorno e della Regione Toscana, ritiene di poter procedere alla predisposizione di una gara pubblica per l'affidamento in concessione del comparto bacini (fisso e mobile), destinando quello fisso alla riparazione delle navi da diporto e quello mobile, oltre che alle navi da diporto, a navi commerciali di media dimensione, anche alla luce della circostanza che, a seguito della relazione sul tema svolta dal Presidente nella seduta del Comitato portuale del 24 maggio 2012, non sono pervenute osservazioni in senso contrario.”

Tali decisioni sono attualmente in fase di attuazione.

Per quanto riguarda il punto 2, il Piano Particolareggiato della STU Porta a Mare, il Comune di Livorno ha aperto un confronto con la Società Porta Medicea, titolare dei permessi a costruire, per la sua ridefinizione come concordato nella consultazione per la formazione del P.R.P. del 19.10.2011. Il confronto non si è ancora concluso, spetterà perciò alla nuova amministrazione comunale, insediatasi dopo le elezioni amministrative, continuarlo e concluderlo, trovando le soluzioni insediative ambientalmente compatibili con l'attività di riparazione navale ripristinata come deciso dal Comitato Portuale con il P.O.T. 2013-2015.

In merito alla problematica del rumore sollevata, premesso che non è supportata da un'analisi complessiva dello stato e sulle cause di “criticità” e dunque andrebbe approfondita, coinvolgendo

altresì le molteplici sorgenti che interferiscono sul clima acustico al di fuori dell'ambito portuale, si ritiene comunque possibile riconsiderare le condizioni di fattibilità e di compatibilità complessive ma solo nella fase di analisi degli aspetti ambientali connessi a nuovi progetti di riqualificazione o di rinnovo di autorizzazioni delle attività produttive; nella stessa sede è anche possibile naturalmente verificare i requisiti acustici degli edifici. Ciò spetta alle autorità competenti preposte che possono intervenire imponendo interventi e/o azioni di sostenibilità, anche con limitazioni e mitigazioni o modifiche progettuali, a fronte di rilevamenti oggettivi e conclamate situazioni di incompatibilità.