



Livorno, le gare per Porto 2000 ed i bacini di carenaggio saranno pubblicate all'inizio di marzo

L'annuncio in Comitato Portuale durante le comunicazioni del segretario generale. Provinciali: A settembre avremo un nuovo socio di maggioranza

Livorno, 20 febbraio 2015 - Il requisito obbligatorio per partecipare alla gara: il candidato deve aver gestito un terminal crociere con un volume di traffico non inferiore a quello di Livorno.

Porto di Livorno 2000 quindi è giunto alle battute finali l'iter per la pubblicazione del bando di gara per la cessione delle quote di maggioranza della società che oggi gestisce in regime di monopolio il servizio di accoglienza ai turisti. Il "pronti, partenza, via" è previsto per l'inizio di marzo. A parlarne in Comitato Portuale è stato il segretario generale dell'Apl, Massimo Provinciali, che si è scusato per i ritardi accumulati in questi mesi, giustificandoli con la complessità di una procedura a triplice oggetto, che riguarda la cessione delle quote della società, l'estensione della concessione del servizio di gestione della stazione marittima e l'estensione della concessione demaniale delle aree strumentali di servizio.

«Mentre altrove veniamo accusati per la presunta eccessiva fretta con cui stiamo procedendo a vendere le quote della società - ha precisato Provinciali - il mio cruccio è esattamente l'opposto ed è quello, cioè, di non aver pubblicato il bando già due mesi fa».

L'obiettivo, per il numero 2 di Palazzo Rosciano, è di accelerare l'iter: «Corre l'obbligo di aggiungere - ha detto - che a breve potrebbe essere varato dal Consiglio dei Ministri l'ipotesi di ddl sulla concorrenza, il quale prevede che le concessioni ex art 6, comma 5, come quella in capo alla Porto 2000, non possano essere prorogate. Se questo ddl fosse approvato e diventasse legge prima del completamento della gara, rischieremo di non poter prorogare la concessione oltre il termine previsto del 31 dicembre 2019».

E a proposito di scadenze, Provinciali ha anche annunciato che il valore della società quantificato dall'advisor KPMG in 7 milioni di euro circa potrebbe aumentare. «Abbiamo chiesto all'advisor una simulazione sul valore che la Porto 2000 acquisirebbe se la sua concessione fosse estesa al 31 dicembre 2030. La nuova simulazione sarà pronta per la prossima settimana e sarà parte integrante del bando di gara. È infatti noto che non saremo noi ad indicare il termine della concessione, ma i candidati, sulla base del Piano Industriale presentato».

Durante il Comitato il segretario generale si è anche soffermato su altri tre elementi ritenuti particolarmente caratterizzanti e che saranno parte integrante della procedura di gara.

Il profilo dei candidati: immaginando che alla gara parteciperanno principalmente raggruppamenti temporanei di imprese, è previsto come requisito obbligatorio che il candidato abbia maturato una esperienza come gestore di un terminal crocieristico i cui volumi di traffico non siano inferiori a quelli del porto di Livorno. La logica che sta dietro questa scelta è chiara: evitare che la Porto 2000 finisca nelle mani di un unico armatore, che potrebbe così monopolizzare il traffico crocieristico dello scalo labronico.

Assieme a questo requisito, è previsto che lo stesso candidato, o direttamente o indirettamente attraverso l'Associazione temporanea di impresa, abbia anche una comprovata esperienza o come gestore di una linea di navigazione traghetti/crociere, o come agente marittimo nel settore crociere, o come tour operator.

I punteggi: nella griglia dei punteggi verrà dato particolare rilievo sia al Piano Industriale, che dovrà prevedere azioni di marketing e di gestione delle società tese ad incrementare volumi di traffico, che al Piano degli Investimenti, col quale dovranno essere realizzate le previsioni del Prp relative al porto passeggeri.

La clausola di salvaguardia: nel bando sarà presente una clausola di salvaguardia che impegni il privato a mantenere i livelli occupazionali esistenti. «Dobbiamo tenere a mente - ha precisato Provinciali - che non stiamo vendendo la Porto 2000, stiamo semplicemente trattando per acquisire un nuovo socio all'interno di una società che rimane tale e quale, identica a come la conosciamo oggi, anche a livello occupazionale. Inoltre, i soci di minoranza non verranno esclusi dai processi decisionali, essendo prevista per statuto la maggioranza qualificata dei voti per le decisioni che impattano maggiormente sul futuro delle crociere».

Infine, un ultimo accenno sui tempi: dal momento della pubblicazione del bando, saranno necessari 37 giorni per l'accoglimento delle manifestazioni di interesse da parte dei soggetti interessati. Poi ci vorrà un altro mese circa per valutare i candidati idonei. I soggetti che supereranno le fasi di prequalifica riceveranno le lettere di invito e avranno altri 60 giorni di tempo per presentare le domanda. «Confido - ha concluso Provinciali - che per giugno avremo tutte le offerte sul tavolo. La nostra speranza è di poter aggiudicare la gara per i primi giorni di settembre».

I bacini: l'iter di gara è arrivato alle battute conclusive

Matteo Paroli: saremo pronti per metà marzo. Nuove precisazioni sui vincoli per l'assentimento in concessione

Non potranno essere riparate navi con larghezza superiore ai 24 metri

«La gara è praticamente pronta, abbiamo superato le ultime problematiche e presto acquisiremo tutte le pratiche documentali che sono oggi necessarie per predisporre gli allegati tecnici. Tra quindici, venti giorni confidiamo di poterla pubblicare sulla Gazzetta ufficiale». Sulla procedura per l'assentimento in concessione dei bacini e delle banchine 76,77 e 78, è il responsabile del procedimento e dirigente dell'Apl,

Matteo Paroli, a dettare i tempi.

La certezza, dunque, è che per metà marzo la gara sui bacini verrà pubblicata, con una precisazione: l'assentimento in concessione sarà vincolato alle riparazioni di navi passeggeri e mercantili ordinariamente di media dimensione, con una larghezza massima di 24 metri. Perché proprio 24 metri? Perché una nave con larghezza maggiore non potrebbe essere lavorata alla banchina di allestimento n. 76 senza interferire con le funzionalità dell'antistante banchina 75, destinata dal Prp alla nautica da diporto.

Il dirigente Paroli ha inoltre chiarito che, comunque, il mancato rispetto della normativa vigente in materia ambientale e sanitaria per quanto attiene la compatibilità delle attività industriali oggetto della gara con le attività antropiche residenziali contigue al compendio dei bacini di carenaggio, renderà l'offerta non valutabile.

Il bando di gara era già stato presentato, nelle sue linee guida, ad ottobre scorso. Oltre alla necessità della compatibilità tra il Piano industriale con le attività residenziali contigue al compendio dei bacini, è previsto un altro requisito fondamentale: le imprese candidate dovranno sviluppare attività che non pregiudichino il futuro utilizzo del bacino in muratura per le attività di riparazione delle navi, anche di grande dimensione.

Con riferimento alla gara, verrà approntata una procedura in due fasi. All'atto della pubblicazione del bando verranno definiti i termini per la presentazione delle manifestazioni di interesse. Nella seconda fase, verrà trasmesso l'invito a gara ai concorrenti risultati idonei in relazione ai criteri di selezione. I concorrenti potranno inoltre presentarsi in raggruppamenti temporanei di impresa, sulla scorta di quanto prescritto dalla normativa sugli appalti.