



Porto di Livorno - Nuovo passo in avanti verso la riorganizzazione delle aree

La Port Authority e la Capitaneria di Porto firmano una ordinanza che aggiorna la disciplina sull'utilizzo degli accosti pubblici

Il passaggio è considerato fondamentale ai fini dell'attuazione delle previsioni di ottimizzazione degli spazi destinati alle attività portuali presso la Sponda Est della Darsena Toscana

Comincia a delinearsi con una certa chiarezza la nuova geografia del porto di Livorno. Attraverso la pubblicazione di una ordinanza congiunta con la Capitaneria di Porto, l'Autorità di Sistema Portuale ha infatti rivisto, aggiornandola, la disciplina sull'utilizzo degli accosti pubblici. Un passaggio considerato fondamentale ai fini della progressiva attuazione delle previsioni di riorganizzazione degli spazi portuali destinati alla Sponda Est della Darsena Toscana.

Il nuovo mosaico che si verrà a comporre in porto permetterà di liberare le aree all'Alto Fondale e alla Calata Orlando, da destinare all'allargamento del porto passeggeri, trovando invece sulla sponda est della Darsena Toscana la soluzione per mettere a punto il rischio fra i differenti operatori. Sarà in quest'area che verranno delocalizzate le attività portuali della Cilp, in particolare quelle connesse alla movimentazione delle navi Ro/RO di classe eco di Grimaldi, oggi lavorate all'Alto Fondale.

L'ordinanza ADSP/CP va insomma a fotografare i nuovi assetti concessori, indicando quali sono le banchine che, nelle more del completamento dei processi di delocalizzazione in atto, potranno essere utilizzate dalle imprese non concessionarie.

La nuova disciplina prevede infatti che gli accosti 15 C e 15 D della Darsena Toscana rimangano pubblici sino al completamento della delocalizzazione della Cilp. Anche l'accosto 42 nord del Molo Italia rimarrà pubblico sino a che non si sarà compiuta la delocalizzazione del TCO, la società che oggi lavora rinfuse solide presso la Calata Orlando. Gli accosti 53 e 54, del Bacino Firenze, rimarranno pubblici sino al completamento delle attuazioni relative alle previsioni del Piano Regolatore Portuale

sul comparto passeggeri.

Al di fuori di questi, saranno definitivamente resi disponibili alle imprese non concessionarie l'accosto 75 del Porto Mediceo, gli accosti 33 e 35 del Canale Industriale e l'accosto 41 della Darsena Pisa.

L'ordinanza precisa che l'utilizzo delle banchine pubbliche operative potrà essere consentito eccezionalmente anche alle navi operate da imprese concessionarie, "semprech  tale circostanza riguardi navi operative non di linea, di caratteristiche incompatibili con le strutture in concessione, supportata da adeguate motivazioni (quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, ragioni di pescaggio/dimensioni della nave, congestionamento delle proprie banchine, etc.)".

Per alcuni accosti pubblici   poi prevista una funzione preferenziale: l'accosto 41, ad esempio, sar  prioritariamente riservato alle navi che trasportano prodotti cerealicoli, mentre la banchina 42N del Molo Italia e la 75 del Porto Mediceo saranno destinate prioritariamente alle navi da crociera. Gli accosti 53 e 54 saranno riservati soltanto alle navi che svolgano funzioni commerciali e, solo in subordine, per le soste tecniche e i lavori.

L'ordinanza passa poi a disciplinare le modalit  di richiesta per l'assegnazione degli accosti pubblici, prevedendone un diverso utilizzo a seconda che vi si intendano svolgere operazioni commerciali o soste temporanee di natura tecnica.

"La nuova disciplina sugli accosti pubblici   un passaggio fondamentale in vista della trasformazione che prepara il porto di Livorno alle sfide del prossimo futuro" ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. "Ancora una volta non posso che ringraziare la Capitaneria di Porto per il proficuo rapporto di collaborazione e confronto, che ha permesso il raggiungimento di questo importante risultato".

L'Ammiraglio Gateano Angora ha sottolineato come grazie alla sinergia e alla stretta cooperazione tra i due Enti di *co-governance* del porto si sia riusciti a contemperare le esigenze di rinnovamento della pianificazione di sistema portuale con quelle di chiarezza e semplificazione delle procedure per l'utilizzo degli accosti pubblici: "Un risultato ottenuto attraverso una nuova disciplina che, nel pieno rispetto delle prerogative di sicurezza e di sviluppo del porto, consente di far fronte alle legittime aspirazioni dell'utenza portuale per un auspicabile incremento dei traffici marittimi" ha detto.