

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'AdSP di Livorno 'rinnega' il Prp e rivoluziona mezzo porto

Nicola Capuzzo · Thursday, February 3rd, 2022

Se tutto andrà come prevede l'Autorità di Sistema Portuale di Livorno, nei prossimi tre mesi il porto toscano sarà rivoluzionato.

Un termine non esagerato, perché il provvedimento di “Riorganizzazione e ottimizzazione degli spazi destinati alle attività portuali presso la Sponda Est della Darsena Toscana e correlata ipotesi di delocalizzazione degli operatori portuali interessati” varato oggi è un atto che, con toni felpati ma espliciti, rompe con le passate amministrazioni, arrivando di fatto (e forse non solo, come vedremo) a sconfessare l'assetto delineato dal Piano Regolatore Portuale approvato dal 2015 sotto la presidenza di Giuliano Gallanti.

Uno dei cui perni era la riorganizzazione della cosiddetta Area Multipurpose, con l'esproprio di una serie di aree molto estese a est della Darsena Toscana, per provvedere al quale nel 2020 l'AdSP guidata da Stefano Corsini varò un Piano Attuativo di Dettaglio ([congelato](#) poi dall'amministrazione comunale dell'attuale sindaco Luca Salvetti, in carica dal 2019), scatenando le ire di diversi operatori (Cilp, Fallimento Giolfo&Calcagno, Sintermar, Tdt e Ltm) che lo impugnarono vittoriosamente innanzi il Tar.

Ora la port authority guidata ha deciso di abbandonare l'appello innanzi il Consiglio di Stato (“potrebbe ritenersi di massima affievolito l'interesse dell'Amministrazione a coltivare i predetti contenziosi”), dal momento che il contesto alla base di tutta l'operazione definita dal Prp sarebbe mutato: “In ragione soprattutto di un progressivo allineamento – nell'ambito delle aree private insistenti all'interno dell'Area Porto Multipurpose – tra l'effettivo utilizzo del sedime e la destinazione funzionale prevista dal vigente strumenti di pianificazione” e “in considerazione del mutato contesto economico, si ritengono sussistere fondate motivazioni a ché l'Amministrazione possa rivalutare il già definito interesse pubblico alla complessiva acquisizione in proprietà di tutte le aree sulle quali, al momento dell'adozione del P.R.P., era stato apposto il vincolo preordinato all'esproprio”.

Insomma, il contesto economico sarebbe mutato, niente espropri e niente contenziosi. A fronte, pare essere lo ‘scambio’ con gli operatori presenti in porto (soprattutto gli espropriandi), dell'accettazione del nuovo disegno delle aree, ben delineato dalla planimetria allegata al provvedimento, (“visto l'esito dell'incontro tenutosi in data 26 agosto scorso presso la sede dell'Adsp MTS, durante il quale i terminalisti interessati dalle finalità del presente provvedimento

hanno manifestato una preliminare condivisione”).

Al netto del fatto che alcuni dettagli paiono ancora da rifinire o da meglio precisare (ad esempio la sovrapposizione di aree private retrostanti gli accosti di Lorenzini) e che la tempistica riguarda quantomeno il semestre vista l’incompatibilità [con quanto appena deciso](#) per la sponda est di Darsena Toscana, il provvedimento spiega anche come il nuovo assetto risponda all’esigenza di spostare il Terminal Calata Orlando dall’Alto Fondale, al fine di renderlo disponibile alla Porto Livorno 2000 ‘privatizzata’ nel 2018 a fronte della promessa di investimenti per realizzare i quali, però, occorre prima un intervento che l’AdSP ha abbozzato solo negli ultimi mesi, avviando [un’impervia negoziazione](#) con l’ex controllata mirata a [medicare](#) una procedura ‘zoppicante’.

In tutto ciò il provvedimento tradisce un’inevitabile incertezza sulla strada amministrativa da intraprendere.

L’impatto è evidentemente rivoluzionario, dato che si cestina di fatto la logica demanializzatrice del Piano Regolatore Portuale vigente. Ma, onde evitare ciò che si dovrebbe fare e che richiederebbe anni, cioè provvedere quanto meno a una variante di Prp se non a una nuova stesura, il provvedimento in più passaggi prova a derubricare la portata delle proprie statuizioni: “Le delocalizzazioni sopra descritte non appaiono contrastare con le destinazioni funzionali ad oggi declinate dal P.R.P. e le stesse si caratterizzano come mera redistribuzione” si legge ad esempio. Oppure si pretende di delineare l’odierno provvedimento come una logica conseguenza della Piattaforma Europa, rifacendosi a un Atf (adeguamento tecnico funzionale) con cui a febbraio 2021 si sono modificate le norme tecniche di attuazione, col fine di metter nero su bianco che sulla realizzanda e ormai instradata Piattaforma Europa si sposteranno container e ro-ro e che tali merceologie sull’Area Multipurpose resteranno residuali.

Nondimeno l’AdSP, ritenendo “opportuno che nell’ambito del procedimento amministrativo di cui alla parte dispositiva del presente provvedimento sia confermata l’effettiva conformità delle ipotesi di delocalizzazione in questione ai vigenti strumenti di pianificazione”, profila già, “in subordine”, un piano B (il ricorso all’Atf semplificato dell’antipandemico DL Rilancio, a dispetto del difficilmente sostenibile legame fra pandemia e ricollocazione di metà dei terminal esistenti), avviando comunque cautelativamente la strada del “adeguamento (tramite variante o A.T.F.) del P.R.P. stesso”.

Come che sia, il primo passaggio è il confronto con gli operatori, che avranno un mese per presentare osservazioni. Dopo altri due il procedimento amministrativo “dovrà concludersi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 3rd, 2022 at 11:51 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.