

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Vengo anch’io. No tu no. Succede a Livorno...”

Nicola Capuzzo · Friday, February 21st, 2025

*Contributo a cura di Aldo Montano \**

*\* cantiere navale Tommaso Montano e figli*

Chissà cosa direbbe Ferdinando I de’ Medici, il Granduca di Toscana, che nel 1593 emanò le famose Leggi Livornine che invitavano i mercanti di qualunque razza, nazionalità e religione ad abitare a Livorno con queste esplicite parole *“A tutti voi Mercanti di qualsivoglia Nazione, Levantini, Ponentini, Spagnuoli, Portughesi, Grechi, Tedeschi, Italiani, Ebrei, Turchi, Mori, Armeni, Persiani, ed altri, concediamo reale, libero e amplissimo salvacondotto e libera facoltà e licenza che possiate venire stare, trafficare, passare, abitare con le famiglie, e senza partire, tornare e negoziare nella città di Pisa e terra di Livorno”*.

Il senso di grande apertura a tutte le genti e la libertà di impresa che traspiravano da queste parole fu compreso e accolto da mercanti di *“qualsivoglia Nazione”* che popolarono in effetti Livorno, parole rimaste nel tempo sintetizzate dal proverbio livornese *“Se voi fare come ti pare vieni Livorno”* riferendosi ovviamente alle amplissime libertà mercantili consentite a chi vi si stabiliva.

Quello storico provvedimento ebbe effetti molto positivi sul porto di Livorno e sulla città che si sviluppò intorno ad esso, per divenire nei secoli a venire uno dei più importanti scali del Mediterraneo e un florido centro di scambi commerciali.

Il Granduca, un uomo del 1500 – che potremmo oggi definire un “visionario” – se potesse leggere notizie di stampa di questi ultimi giorni si rivolterebbe nella tomba.

Sotto le luci della ribalta la cantieristica navale livornese che cerca spazi, senza però specificare di “quale” cantieristica si parli e non è casuale.

Il porto di Livorno ha infatti una grande tradizione nella cantieristica navale che affonda le sue radici nello storico Cantiere Navale F.lli Orlando la cui attività di costruzione di navi militari e mercantili si è protratta – con successioni di proprietà – fino al 2002, tra cui Ansaldo, Fincantieri e una Cooperativa dei dipendenti in autogestione.

Dal 2003 l'intera area è in concessione alla Azimut Benetti spa, alla cantieristica di unità da diporto di alta fascia (che costruisce yacht e mega yacht anche di oltre 100 metri di lunghezza) di cui la concessionaria è leader, a livello mondiale, e che nel suo stesso sito web definisce l'“*unità produttiva di Livorno, che ad oggi è il più grande cantiere in attività del mondo*”.

Dal 2003 ai nostri giorni il cantiere Azimut Benetti (e le sue società satelliti) anche con tutto il comparto edilizio che si è sviluppato in questi anni, ha piantato radici profonde ma anche sconfinato in aree attigue e indotto l'Autorità di Sistema Portuale a ricercare nuove aree da destinare al comparto della nautica da diporto di alta fascia.

Le aree sono quelle relative alla darsena Calafati e alla darsena Pisa, poste all'imboccatura del porto industriale dove, dagli anni trenta del secolo scorso, insistono attività di manutenzione e riparazione navale e delle unità della nautica da diporto che negli anni, nella Darsena Calafati ha soppiantato quella del naviglio da pesca.

Infatti, un progetto del 2021, commissionato dall'Autorità di Sistema Portuale al RINA, indirizza in buona sostanza anche queste aree – riunite in unico comparto – alla cantieristica da diporto di alta fascia e il progetto, con un specifico bando, per l'assentimento delle aree in unica concessione dovrebbe essere implementato dal 1° luglio 2026 allorché scadranno le due concessioni tutt'ora in essere (anche se una sub iudice).

Con provvedimento della AdSP del 29 febbraio 2024, l'originaria data di scadenza dal bando (4 marzo 2024) è stata rinviata al 15 aprile 2024, e nello stesso provvedimento si è prevista la possibilità di partecipazione di Associazioni temporanee di imprese (ATI).

In conseguenza di ciò la F.Ili Neri Spa e Gestione Bacini Spa, due società che erano concessionarie dei due dei quattro lotti messi a bando, costituite in ATI hanno partecipato al bando presentando domande per tutti e quattro i lotti.

A ben vedere, l'iniziativa della AdSP si è rivelata quantomeno inopportuna, non fosse altro per la brevità del termine concessorio stabilito al 30 giugno 2026 per allinearla all'ultima concessione vigente (Cantiere Lorenzoni) che scadrà appunto a quella data.

L'ATI così costituita si è vista assegnare tutti e quattro lotti messi a bando, con l'esclusione del Cantiere Navale Montano e del Cantiere Romoli.

In realtà, il periodo di concessione si rivelerà più breve per gli assegnatari (salvo non improbabili proroghe) perché oltre i tre mesi concessi ai concessionari uscenti per sgombrare le aree, si è aggiunto ulteriore tempo, vuoi per le difficoltà oggettive di sgomberi che presuppongono l'esistenza di strutture idonee ad ospitarle non facili da reperire, vuoi per le commesse assunte che devono essere ultimate.

Ovviamente l'AdSP non si è affatto preoccupata di dare alternative ai concessionari uscenti pur essendo ab origine conscia del fatto che il progetto messo in atto in quella area avrebbe potuto potenzialmente spazzare via le aziende che fino ad allora vi avevano svolto le loro attività anche perché il candidato ideale per partecipare al bando del 2026 non è affatto lontano.

Negli scorsi giorni, un fatto emblematico del clima da *far west* che si è determinato e che è assurto ai clamori della cronaca, è stato il tentativo da parte di dipendenti di una delle Società della ATI assegnataria, di andare a tagliare, prima con utensili da taglio e poi con la fiamma ossidrica, la

recinzione del Cantiere Romoli per prendere possesso delle aree, tentativo andato in fumo per l'intervento della coraggiosa moglie del concessionario che, in attesa della forza pubblica, ha respinto con un idrante l'*assalto alle mura*.

L'episodio ha suscitato l'intervento di stampa del CNA che chiede alla AdSP maggiori spazi in porto per la Cantieristica navale che, al momento, è concentrata nella sua iscritta Gestione Bacini Spa, alla quale si è dimostrata molto vicina.

Anche il Cantiere Navale Tommaso Montano e Figli S.r.l. è al centro della surreale vicenda che si racconta.

Il Cantiere Montano (fondato nel 1908 per la costruzione di caldaie per le navi a vapore da installarsi sulle navi in costruzione nel Cantiere Navale F.lli Orlando) rilevò nel 1937 i Cantieri Navali e Meccanici Livornesi, estendendo la sua attività alle riparazioni e costruzioni navali, trovando collocazione in aree demaniali e negli specchi acquei della Darsena Pisa con concessioni che hanno avuto termine il 30 giugno 2024.

Nel tempo però la sua attività ha iniziato ad incontrare difficoltà soprattutto per la sostanziale penuria di bacini pubblici da poter utilizzare per interventi e lavorazioni di carenaggio sulle navi che è stato sempre una delle primarie attività del cantiere.

La domanda, che al lettore sorgerà spontanea, è: *“Ma perché, a Livorno, con tutta quella storia non ci sono bacini di carenaggio da poter utilizzare?”*

Una breve consultazione sulla pagina web del sito “Porto di Livorno” darebbe una risposta negativa perché i bacini di carenaggio a Livorno risulterebbero essere addirittura quattro, tre pubblici e uno privato.

Di fatto però nessuno di questi è disponibile perché tre di questi bacini in aree di pertinenza o di influenza della Azimut Benetti sono stati dati in concessione dall'Autorità di Sistema Portuale a questa stessa Società.

Si tratta di due bacini fissi in muratura, uno costruito negli anni '80 durante la gestione Fincantieri di ben 350 mt di lunghezza (tra i più grandi del Mediterraneo) e uno di 138,50 mt, che sono entrambi in disuso mentre l'altro, un bacino galleggiante di 180mt., che dovrebbe essere usato per i re-fitting dalla concessionaria, è sempre, si potrebbe dire, in stato di abituale indisponibilità dell'utenza esterna o è occupato o non funziona questo o quest'altro, o ci sono lavori di manutenzione in corso e quindi è impossibile programmare qualsiasi utilizzazione.

Per l'alaggio ed il varo poi, il cantiere Azimut Benetti usa sistemi diversi più consoni al tipo di unità di cui si occupa e, sotto altro aspetto, le manutenzioni e riparazioni navali prevedono delle lavorazioni che è bene tener lontano dai loro pregiati quanto raffinati yacht e megayacht.

C'è da domandarsi però, visto che non sono usati dal concessionario, come queste concessioni possano essere mantenute.

Il quarto ed ultimo bacino di carenaggio è galleggiante – utilizzato in origine per le manutenzioni e riparazioni navali – è di proprietà della Gestione Bacini spa che si trova di fatto, per quanto evidenziato, in una posizione di monopolio e quindi è oberata di lavoro anche per una collaborazione con Azimut Benetti per l'assemblaggio di scafi.

Peraltro, nella sua posizione, Gestione Bacini Spa non favorirebbe certamente un concorrente quale Cantiere Montano.

Tanto che l'ATI formata da Gestioni Bacini Spa e dalla F.Ili Neri Spa, entrambi titolari di concessioni nella stessa area portuale ove opera il Cantiere Navale Montano, è diventata assegnataria anche del lotto occupato dal Cantiere Romoli e di quello occupato dal Cantiere Navale Montano, fulgido esempio di come le normative dettate sulla carta per favorire la concorrenza sul mercato, nella pratica possono finire per favorire le concentrazioni e di conseguenza le posizioni di potenziale monopolio.

Il Cantiere Montano, soffrendo della indisponibilità nel porto di Livorno di bacini pubblici in concessione alla Azimut Benetti spa e della concorrenza dell'unico bacino privato della Gestione Bacini spa, sin dal 2021 ha messo in atto un progetto industriale di investimenti per la riqualificazione delle strutture (anche demaniali) di €5.310.225,00, comprensiva dell'acquisto di un bacino di carenaggio galleggiante di 100 mt di lunghezza, per il quale è stato assegnato dalla Regione Toscana, alle condizioni di legge, un contributo pari al 35% dell'investimento.

Il bacino oggetto di trattativa (100 metri di lunghezza, 31 mt di larghezza e 5.000 tons di portata) dall'autunno 2023 è stato infine acquistato nel febbraio 2024 ed è giunto a Livorno (dopo lavori di straordinaria manutenzione effettuati presso il cantiere di origine), il giorno 11 novembre 2024.

L'Autorità di Sistema Portuale, nonostante non possa dirsi non a conoscenza della situazione dei bacini a Livorno, non si è dimostrata affatto favorevole ad accogliere questo nuovo bacino a Livorno trincerandosi dietro "la *mananza di spazi*".

Il bacino, comunque, a Livorno doveva arrivare – e pare che sia dovuto intervenire il Ministero per ammorbidire la posizione della AdSP che, in prima battuta, si era espressa con un fermo rifiuto.

Del bacino peraltro non erano mancate interlocuzioni con le autorità locali che evidentemente hanno ritenuto che i proponenti del Cantiere Montano non andassero oltre le intenzioni, benché nei documenti allegati alla domanda di ammissione al bando presentata il 15 aprile 2024 l'acquisto del bacino risultasse del tutto esplicitato.

Quindi l'arrivo del bacino è stato accolto come si accoglie un *insalutato ospite* e quasi per grazia ricevuta è stato "provvisoriamente" ormeggiato presso una banchina in concessione (la n.21 dietro pagamento al concessionario, per il mero stazionamento, di € 500,00 al giorno ) e doveva essere poi trasferito nella antistante banchina (n. 18) per le visite del RINA per ottenere i certificati tecnici per procedere all'iscrizione nel Registro delle navi minori e galleggianti del porto di Livorno ed issare, quindi, la bandiera italiana e a tutti gli interventi necessari da parte del cantiere per renderlo operativo.

La banchina n.18 inutilizzata perché interdetta all'ormeggio delle navi RO-RO in attesa di alcuni lavori di riparazione avrebbe avuto più di 100 metri lineari di banchina utilizzabile verso la radice e con quattro bitte d'ormeggio avrebbe potuto ospitare provvisoriamente l'unità.

La Capitaneria di Porto indicò che non avrebbe però autorizzato il trasferimento dall'accosto 21 al 18 se non fossero prima ispezionate dai tecnici della AdSP le bitte interessate all'ormeggio, ispezione richiesta prima per due, poi per una terza ed infine anche per la quarta.

Tre delle quattro bitte in questione sono risultate idonee, ma si è proseguito con accertamenti sul

pescaggio e, terminati questi, la banchina è in odore di essere dichiarata “pericolante” benché sia utilizzata quotidianamente dagli operatori per la movimentazione di rimorchi e dei loro carichi.

Tutto ciò mentre al Cantiere si susseguono le richieste di utenti e anche associazioni di categoria per sapere se il bacino è operativo.

C’è di più, l’Autorità Portuale per offrire una soluzione propone di trasferire il bacino nel Porto di Piombino, ancorché non sia stata individuata una soluzione certa.

Ci sono in campo ipotesi, di cui una potrebbe dipendere dall’assenso di una Società partecipata da chi a Livorno si è visto assegnare le aree già in concessione al Cantiere Montano.

Trasferire il bacino vuol dire però trasferire l’azienda, con i suoi dipendenti e i suoi appaltatori, i magazzini, le officine e le attrezzature e quant’altro necessario.

Potrà il Cantiere Montano sostenere tutto questo se non sarà trovata una soluzione?

Non lo sappiamo, ma sappiamo invece che quella che allo stato attuale appare una rinuncia da parte della portualità livornese di tale opportunità offerta da un imprenditore locale sia contro ogni logica perché questo nuovo bacino, oltre a riequilibrare la concorrenza sul mercato locale bloccato da una situazione di monopolio di fatto, offrirebbe una opzione di cantieristica navale che si occupa di manutenzione e riparazione delle navi mercantili che un “porto” che si vuol chiamare tale non può non ritenere indispensabile.

Alla AdSP di Livorno tutto ciò non sembra interessare: l’importante appare non porre in essere condotte che impattino lo *status quo*.

Allora suggeriamo un post-scriptum all’editto del Granduca : *“Tutti voi Mercanti di qualsivoglia Nazione vi invitiamo a non venire a Livorno, ad investire e intraprendere, ma andate altrove perché qui è tutto occupato”*.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Arrivato a Livorno il nuovo bacino galleggiante acquistato da Cantiere Navale Montano

This entry was posted on Friday, February 21st, 2025 at 11:19 am and is filed under [Cantieri, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

