



Ill.mo

**Signor SINDACO
del COMUNE DI LIVORNO**

Piazza del Municipio n.1

57123 Livorno

PEC: *comune.livorno@postacert.toscana.it*

e pc. Spett.le

AUTORITA' PORTUALE LIVORNO

Scali Rosciano n. 6/7

57123 Livorno

PEC: *autoritaportuale.livorno@pec.porto.li.it*

pc. Spett.le

REGIONE TOSCANA

Settore Pianificazione del Territorio

Piazza del Duomo n.10

Firenze

PEC: *regionetoscana@postacert.toscana.it*

pc. Spett.le

PROVINCIA DI LIVORNO

Servizio Mobilità, Trasporti e Pianificazione

Piazza del Municipio n.4

57123 Livorno

PEC: *provincia.livorno@postacert.toscana.it*

pc. Spett.le

CONFINDUSTRIA LIVORNO

Via Roma n.54

57126 Livorno

info@confindustriallivorno.it

Livorno, 14 Febbraio 2014.

**Osservazioni ex art. 22, comma 4, della l.r.t. n. 1/2005 alla variante al Piano Strutturale e al
Regolamento Urbanistico per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale di Livorno
adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 144 del 9 dicembre 2013.**

Il sottoscritto Vincenzo Poerio, in qualità di Amministratore Delegato della Società Azimut-Benetti S.p.A., con sede legale a Viareggio Via Coppino n.104 e sede operativa in Livorno Via Edda Fagni n.1, proprietaria del Cantiere omonimo in Livorno e titolare delle Concessione Demaniale Marittima n° 40/2011 e n° 17/2012 riguardanti la Darsena Morosini,

premessò

- che la Soc. Azimut-Benetti S.p.A. è proprietaria di capannoni, terreni, strutture e attrezzature facenti parte del complesso oggi denominato “Cantiere Benetti”, già conosciuto come “Cantiere Orlando”;
- che è inoltre titolare di concessioni relative a zone demaniali poste in prossimità del suddetto cantiere, costituite, più precisamente, dalla Darsena Morosini e dalle aree dei c.d. “Bacini”;
- che detti beni e aree ricadono – ai sensi del Piano Strutturale del 1997 – all'interno del Sistema territoriale n. 5 portuale delle attività, Sottosistema n. 5-A portuale;
- che una porzione di tali aree è stata interessata dal Piano attuativo denominato “Aree portuali limitrofe alla Porta a Mare”, approvato con deliberazione consiliare n. 170 del 14 ottobre 2003;
- che i nuovi insediamenti contemplati da quest'ultimo strumento urbanistico sono stati quasi del tutto realizzati;
- che con deliberazione consiliare n. 144 del 9 dicembre 2013 è stata adottata, ai sensi e per gli effetti dell'art. 22, comma 3, della l.r.t. n. 1/2005, la variante al Piano strutturale e al Regolamento urbanistico finalizzata ad adeguare la pianificazione comunale alle previsioni del Piano regolatore portuale di Livorno in corso di formazione;
- che tale atto di pianificazione interessa tutta la zona del porto – per la precisione la *«vasta area delimitata a Nord dal canale scolmatore dell'Arno, a Sud dallo Scoglio della Regina, ad est dalla via Leonardo da Vinci, dalla via Salvatore Orlando, dalla via della Cinta Esterna, dagli Scali Cialdini e dagli Scali Novi Lena e a Ovest dal mare»*, ivi compresa, dunque, la porzione di territorio in cui insistono i beni di proprietà e le aree affidate in concessione alla scrivente società;
- che, per quanto attiene al livello della pianificazione territoriale (PS), l'intera zona interessata dalla variante al PS e RU – comprensiva, si ripete, dell'area del Cantiere Benetti - è stata inserita nel Sistema territoriale n. 5, ridenominato “Infrastruttura porto e delle attività”;
- che il Sottosistema n. 5-A è stato ridenominato “Infrastruttura porto”;
- che, in ordine al livello della pianificazione operativa (RU), l'ambito territoriale interessato dalla variante – sia le aree portuali comunque utilizzate e/o destinate a servizio del porto (c.d. “porto operativo”), sia quelle circostanti, alle stesse correlate e integrate (c.d. Porto città”) - è stato inserito *«nell'area normativa “Aree per le attività portuali” di cui all'art.*

22 NN.TT.A. del R.U., rinviando per quanto riguarda la disciplina degli interventi nel c.d. "porto operativo" alle previsioni del Piano regolatore portuale, e per quanto riguarda gli interventi nel c.d. "porto città" rinviando ai parametri urbanistico-edilizi previsti nelle schede normative delle UTOE allegate al medesimo art. 22, nonché alle ulteriori prescrizioni del Piano regolatore portuale»;

- che, in sostanza, la porzione di territorio in cui insistono i beni di proprietà e le aree affidate in concessione alla scrivente società rientra nel c.d. "porto operativo" disciplinato dall'art. 22 della NTA della variante al R.U.

Ciò premesso,

presenta le seguenti osservazioni

alla variante al Piano strutturale e al Regolamento urbanistico per l'approvazione del Piano regolatore portuale di Livorno, adottata con deliberazione consiliare n. 144/2013, con particolare riferimento a quelle disposizioni e previsioni che andranno a incidere sui propri beni e attività.

- 1°) L'art. 22 della NTA del R.U. più volte richiamato stabilisce, relativamente al "porto operativo", un'altezza massima dei fabbricati pari a mt 20, con ciò innovando rispetto alle precedenti previsioni normative, le quali non indicavano alcun limite di altezza. Per la precisione si stabiliva che *«Agli edifici destinati ad attività portuali, produttive, di deposito, ai parcheggi in elevazione e ai relativi impianti tecnologici non si applicano limiti di altezza»* (art. 22 NTA del R.U., il quale per i fabbricati di diversa destinazione fissava invece un'altezza massima di mt 10).

Posto che la disciplina delle altezze massime degli edifici rientra, com'è ovvio, nella discrezionalità della pianificazione (con le limitazioni di cui all'art. 8 del D.M. n. 1444/1968; in ordine alle aree portuali, assimilate alle zone F, si applica il punto 4 della fonte appena citata), è pacifico che tale potere non debba e possa essere esercitato in contrasto con il principio di ragionevolezza.

Nel caso di specie, la suddetta limitazione di altezza non può essere ritenuta ragionevole, ove si tenga conto delle esigenze derivanti dall'evoluzione del settore della cantieristica da diporto, il quale, per quanto riguarda l'attività produttiva svolta in loco, orientata allo sviluppo competitivo in un'ottica di mercato mondiale, vede assolutamente prevalere la costruzione dei megayachts, richiedendosi, per poter effettuare le relative lavorazioni, ambienti di sempre più ampie dimensioni (cfr. al riguardo la Relazione allegata sub 1).

Già attualmente le infrastrutture produttive del Cantiere Benetti raggiungono quasi 25 metri di altezza (peraltro inadeguati per le imbarcazioni di 90 metri in costruzione dal 2012: cfr. tavola grafica allegata sub 2), risultando tuttavia del tutto insufficienti rispetto alle necessità che si porrebbero se le commesse in corso di trattativa per yachts di oltre

100 metri venissero definite, stante che per soddisfare queste ultime si renderebbero necessari capannoni di oltre 30 mt di altezza (cfr. tavola grafica allegata sub 3).

Il limite di mt 20, d'altra parte, non sembra derivare da alcuna fonte normativa o da "superiori" strumenti di pianificazione (P.I.T. o P.T.C.); la prescrizione in esame, in definitiva, non risulta sorretta da alcuna causa giustificativa e introduce una restrizione che di per sé non sembra giustificata da specifiche finalità pubbliche che possano renderla legittima.

In conclusione, qualora la previsione urbanistica in esame venisse confermata, Azimut-Benetti, con la prospettiva dell'inutilizzabilità delle strutture esistenti, vedrebbe irrimediabilmente compromessa ogni possibilità di sviluppo dell'attività industriale e la sua presenza e competitività sul mercato internazionale, con conseguente ripercussione sui livelli occupazionali dello stabilimento di Livorno.

- 2°) Sempre l'art. 22 della NTA del R.U., per quanto riguarda gli ulteriori parametri urbanistico-edilizi in base ai quali eseguire gli interventi di nuova costruzione e insediare le nuove attività nell'ambito del "Porto operativo", rinvia alla disciplina del Piano regolatore portuale.

Quest'ultimo strumento indica l'entità della superficie massima di "*nuova edificazione*" per ogni area omogenea, senza tener conto dei precedenti indici di edificabilità (art. 22 N.T.A. del R.U. nel vecchio testo).

All'"Area Cantieristica" individuata dal PRP, di cui fa parte, unitamente ad altre zone e immobili demaniali, il Cantiere Benetti, disciplinata dalla scheda 11 della N.A. del medesimo Piano, sono complessivamente attribuiti 12.000 mq di superficie utile lorda (SUL), a fronte dei 136.000 mq circa che sarebbero ancora disponibili applicando i suddetti, previgenti, indici di edificabilità, con un abbattimento pari ad oltre il 90% della potenzialità edificatoria.

E' evidente che in questo modo la possibilità di sviluppo del cantiere – nonché delle altre attività presenti in loco - risulta irreparabilmente compromessa, con le conseguenze sul piano dell'attività industriale già prospettate al precedente punto n. 1.

Risulta inoltre incerto il significato da attribuire all'espressione "*nuova edificazione*", considerando che sono ritenuti tali anche gli interventi su aree "*rese libere*" e da ciò potendosi desumere che queste ultime siano o siano state interessate da un edificato preesistente poi oggetto di demolizione. Se così fosse, verrebbero (indebitamente e in contrasto con i parametri normativi di riferimento) ricondotte alla "*nuova costruzione*" anche opere che, in realtà, riguardano il patrimonio edilizio esistente, le quali andrebbero a contribuire alla consumazione del plafond di SUL fissato per l'"Area Cantieristica" dalla scheda 11 della N.A.. Tutto ciò, si ribadisce, in contrasto con i principi e la normativa che regolano la materia.

Rimangono altresì imprecisate le modalità attraverso cui i proprietari/concessionari dei terreni e beni inseriti nell'“Area Cantieristica” possano attingere al plafond di SUL fissato dal Piano, se in base a un criterio cronologico che tenga conto della successione delle richieste, a un criterio proporzionale con riferimento all'estensione dei terreni, o ricorrendo ad altre non meglio precisate regole.

- 3°) L'art. 24, comma 6, della N.T.A. della variante al P.S., nel dettare la relativa normativa di salvaguardia, stabilisce: *«Fino all'approvazione della variante al regolamento urbanistico sono consentiti tutti gli interventi edilizi indicati all'art. 22 delle nn. tt. a. del Regolamento Urbanistico vigente. Gli interventi di nuova edificazione sono consentiti solo se strettamente necessari al funzionamento del porto e nel rispetto delle indicazioni contenute nel PRP.*

Nell'area occupata dal nuovo cantiere navale sono consentiti tutti gli interventi di cui al vigente piano attuativo convenzionato denominato “aree per le attività portuali limitrofe alla “Porta a Mare”».

Al di là dell'incongruenza di quest'ultima previsione (il Piano attuativo convenzionato ha interessato solo una modesta porzione dell'area in cui insiste l'intero cantiere navale, di talché la rimanente rimarrebbe non disciplinata), resta fermo il fatto che il Piano attuativo delle “Aree portuali limitrofe alla Porta a Mare”, approvato con deliberazione consiliare n. 170 del 14 ottobre 2003, cui la menzionata previsione fa riferimento, è stato quasi interamente attuato, in quanto, come detto, gli insediamenti ivi contemplati sono stati realizzati. Detto piano, del resto, risulta scaduto, stante il decorso del termine decennale dalla relativa approvazione e pubblicazione. La previsione, dunque, appare, in concreto, priva di ogni operatività.

La presenza della statuizione in esame, peraltro, sembra non escludere l'applicabilità della precedente, di portata generale, rendendosi dunque possibile la realizzazione, alle condizioni ivi contemplate, di interventi di nuova edificazione (*«se strettamente necessari al funzionamento del porto e nel rispetto delle indicazioni contenute nel PRP»*).

D'altra parte la “lettera” della norma è chiara e, quanto alla sfera di applicazione, non contiene alcun limite o divieto; un'eventuale limitazione sarebbe del tutto irragionevole, non potendosi prospettare e comprendere le ragioni per inibire, nella zona del cantiere navale, gli interventi strettamente necessari al funzionamento del porto.

- 4°) La variante in esame – come si desume dalla deliberazione di adozione n. 144/2013 e dalla cartografia allegata - contiene una *«previsione di esproprio di alcune aree comprese nel c.d. “porto operativo”, ritenute strategiche ai fini dell'attuazione delle nuove previsioni di piano regolatore portuale»*.

Tra queste ultime figurano terreni di proprietà Azimut-Benetti - facenti parte del

cantiere navale e, dunque, funzionali all'attività produttiva - per un'estensione di circa mq 1.350.

Dagli atti di pianificazione non è possibile evincere a quali opere e per quali finalità pubbliche tali previsioni siano correlate, con la conseguenza che le medesime appaiono, prima ancora che immotivate, prive di ogni percepibile ragione giustificativa.

Tale *modus operandi*, disattendendo la normativa di settore – secondo cui il vincolo espropriativo deve essere collegato a una specifica opera pubblica o di pubblica utilità che l'Amministrazione precedente intende realizzare -, appare palesemente illegittimo.

- 5°) Il nuovo Piano regolatore portuale di Livorno prevede la realizzazione del nuovo “Distretto della Nautica Sociale – UTOE 5-C-4 Bellana” nella zona più meridionale dell'area portuale, in adiacenza al Cantiere Navale Benetti ed alla Darsena Morosini.

Tale opera contempla la realizzazione di alcune opere foranee a difesa degli specchi acquei interni, nonché il prolungamento verso sud della diga curvilinea a chiusura della Darsena Morosini (area demaniale in concessione alla Società osservante).

La Darsena in questione è stata realizzata negli scorsi anni per ospitare grandi imbarcazioni da diporto (mega-yachts) ai lavori, sia di nuova costruzione nel prospiciente Cantiere Benetti, sia per il refit di unità già esistenti del Cantiere Lusben, con dimensioni fino a 70 mt di lunghezza.

Al fini di garantire la funzionalità e sicurezza della Darsena Morosini, la scrivente Azimut-Benetti S.p.A. chiede le seguenti modifiche e precisazioni:

a) la riduzione del molo sud con la demolizione della parte finale (circa 50 metri), non più necessaria alla protezione del moto ondoso una volta realizzato il prolungamento della diga esterna, con conseguente miglioramento delle manovre di ingresso ed uscita;

b) la determinazione di precise garanzie in ordine alla manovrabilità e sicurezza per il transito delle imbarcazioni in entrata ed uscita dalla Darsena Morosini (sia con mezzi propri che a rimorchio), destinando il percorso sotto la nuova diga esclusivamente al transito delle imbarcazioni in entrata ed uscita dalla medesima Darsena Morosini e prevedendo l'ingresso ed uscita delle piccole imbarcazioni occupanti il futuro approdo della Bellana tra la nuova diga (prolungamento della Vegliaia) e lo Scoglio della Regina;

c) la previsione di un passaggio per le grandi imbarcazioni tra la Diga della Vegliaia e la nuova diga in progetto (oggi caratterizzata da bassi fondali), così da evitare interferenze con l'ingresso principale del porto; a tal fine si chiede di modificare leggermente le due nuove dighe per meglio indirizzare tale percorso;

d) l'individuazione delle misure idonee a garantire la piena funzionalità della Darsena Morosini durante tutto il periodo dei lavori per la realizzazione delle suddette opere.

Tutto ciò considerato, la scrivente società

propone

- 1°) in riferimento ai fabbricati destinati alla produzione posti nel “porto operativo”, di eliminare qualsiasi limite di altezza, confermando la precedente previsione normativa;
- 2°) di attivarsi presso l'Autorità Portuale affinché: a) venga riconfermata/ripristinata, relativamente all'“Area Cantieristica” di cui alla scheda 11 delle N.A. del P.R.P., la potenzialità edificatoria stabilita dal previgente strumento, pari a circa 210.000 mq di SLP (di cui residuano mq 136.000); b) venga eliminato dalla medesima scheda 11, nella definizione degli interventi di “nuova edificazione”, il riferimento alle aree “rese libere”, con l'ovvia conseguenza che devono essere definiti interventi di nuova edificazione esclusivamente quelli che interessano “aree libere” e comportano un effettivo incremento di SUL; c) vengano determinati i criteri attraverso cui gli aventi titolo (proprietari privati, concessionari e/o soggetti pubblici) possano attingere al plafond di SUL fissato dal Piano;
- 3°) di chiarire che la norma di salvaguardia di cui all'art. 24, comma 6, prima parte, della NTA della variante al P.S. - laddove si prevede che *«Fino all'approvazione della variante al regolamento urbanistico sono consentiti tutti gli interventi edilizi indicati all'art. 22 delle nn.tt.a. del Regolamento Urbanistico vigente. Gli interventi di nuova edificazione sono consentiti solo se strettamente necessari al funzionamento del porto e nel rispetto delle indicazioni contenute nel PRP»* - si applica anche all'area del nuovo cantiere navale, con l'eliminazione dell'ultima parte della disposizione in esame;
- 4°) di stralciare dalla variante al P.S. e R.U, anticipatrice del Piano regolatore portuale, la previsione di vincolo preordinato all'esproprio relativa all'area di proprietà della scrivente catastalmente individuata al foglio 16, particella 110, sub 603;
- 5°) di attivarsi presso l'Autorità portuale affinché il progetto relativo al “Distretto della Nautica Sociale - UTOE 5-C-4 Bellana” venga modificato secondo le indicazioni prospettate al precedente punto n. 5).

Si allegano la relazione e le tavole grafiche richiamate nel testo.


AZIMUT-BENETTI S.p.A.
DIVISIONE BENETTI
ING. AMILCARE POERIO
AMMINISTRATORE DELEGATO

ANALISI DI MERCATO SETTORE GRANDI NAVI DA DIPORTO

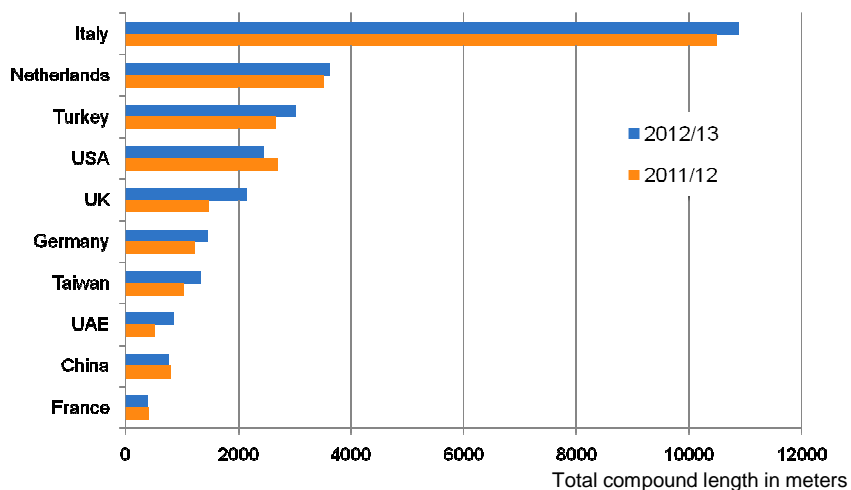
- RELAZIONE -

Il mercato della nautica di lusso costituisce, per caratteristiche del target e tendenze del mercato, la fascia di business più appetibile e interessante della nautica da diporto. Le industrie nautiche italiane assumono un ruolo di primaria importanza all'interno del mercato globale della nautica di lusso, vantando una capacità competitiva di livello internazionale.

Il crescente livello di interesse nel business nautico di lusso deriva essenzialmente da due fattori.

Innanzitutto, l'andamento del mercato della nautica di lusso si presenta in netta controtendenza rispetto a molti altri settori dell'economia (moda, gioielli, etc). Se a un primo sguardo le imprese nautiche italiane non hanno manifestato alcuna significativa defezione di fronte al nuovo scenario economico - politico mondiale; al contrario, si è andato via via affermandosi il trend verso barche sempre più grandi. È anche per questo che la nautica da diporto, oggi, è uno dei settori trainanti del *made in Italy* al punto che è naturale parlare di *made in Italy nautico*.

New builds: Yachts under construction by Geography



L'altro fattore è rappresentato dall'evoluzione del concetto del lusso che vede oggi l'affermazione di un nuovo paradigma, quello del "lusso avanzato" all'interno del quale i *luxury yachts* presentano un posizionamento concorrenziale non esiguo. Il "lusso avanzato", rispetto al "lusso tradizionale", si caratterizza fondamentalmente per la maggiore "intimità e confidenza" con il "top di gamma" rispetto alla sola esteriorità.

Nel considerare i target dimensionali delle navi da diporto, oggetto di costruzione/vendita e riparazione, i recenti rapporti di mercato internazionali pongono l'accento sulla positività del mercato dei maxi yachts; intendendo come tali le unità da diporto di lunghezza superiore ai 50

metri. La fascia più alta del mercato della nautica di lusso, rappresentata dai maxi yachts ha fatto rilevare, nel corso degli ultimi anni, una crescita dimensionale consistente.

La crisi internazionale ha certamente colpito anche la cantieristica nazionale ed i maxi yachts, tuttavia il nostro Paese rimane leader mondiale in tale settore con un ampio share del portafoglio ordini mondiale. Tale leadership internazionale, da più di un decennio, discende da una formidabile crescita industriale e di immagine. La nautica italiana dei maxi yachts conta su una base produttiva sana, supportata da una filiera produttiva di qualità. In questo settore il nostro Paese ha sviluppato know how e affidabilità non solo nell'ambito produttivo, ma anche nel più complesso mondo dei servizi, della gestione, e del management.

È infatti nell'ambito dei servizi, rivolti in particolare al segmento della grande nautica, che si riscontrano oggi le più significative opportunità di sviluppo e di business per il territorio.

In Toscana ed a Livorno in particolare il settore della cantieristica rappresenta una grande opportunità per il futuro. La nuova frontiera è fatta di navi da diporto lunghe più di 90 metri e di refitting, ovvero prodotti sempre più grandi e complessi, anche sotto il profilo tecnologico e della capacità nel recuperare e trasformare le vecchie imbarcazioni.

Un misto di innovazione, esperienza e design, che grazie alla domanda internazionale sta spingendo sempre più il Cantiere Benetti di Livorno verso il mondo dei maxi-yachts.

Infatti, il Cantiere Benetti in questi ultimi anni ha visto evolvere le tipologie degli yachts in produzione con una crescita costante delle dimensioni degli stessi oltre ai 70 m (sia in costruzione che in riparazione). L'andamento del trend del mercato, che prima era quasi totalmente sviluppato sul segmento al di sotto dei 70 m, ha determinato da un lato una diminuzione sostanziosa delle vendite sotto i 30 m e dell'altro la crescita della domanda sopra i 70 m con conseguente necessità di un radicale adeguamento delle strutture produttive.

Le infrastrutture del Cantiere, che risalgono al 2004 non sono più in grado, per caratteristiche geometriche e dimensionali, di soddisfare le nuove richieste di mercato e non sono idonee ad ospitare in maniera confacente la produzione di maxi-yachts e pertanto le strutture dovranno essere adeguate alle richieste di mercato.

In questi ultimi anni il Cantiere per poter far fronte alle richieste di mercato stanti le suddette problematiche dimensionali, ha dovuto adottare metodologie produttive straordinarie quali ad esempio la costruzione frazionata delle sovrastrutture in due fasi logisticamente e temporalmente distinte con l'assemblaggio finale del maxi yacht dopo l'uscita dal capannone con notevoli ripercussioni su tempi, costi e qualità. Tale situazione incide anche in termini di competitività nei confronti dei nostri principali concorrenti nazionali ed internazionali.

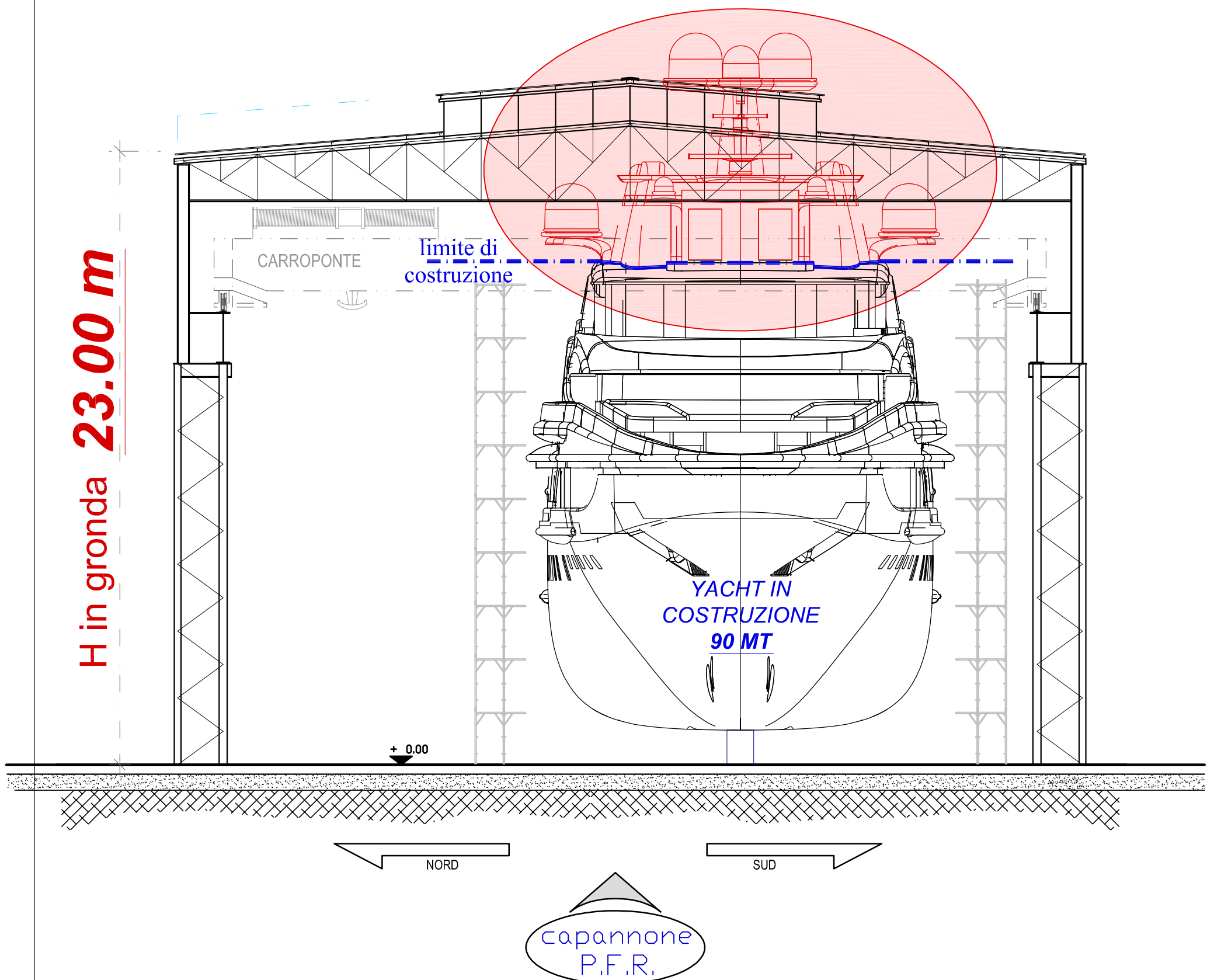
A tal fine è interessante osservare dalla sezione in allegato 2) il layout produttivo di una commessa di 90 m in costruzione a Livorno da Aprile 2012 da cui si evince la necessità di procedere con la costruzione frazionata delle sovrastrutture alte che non possono essere montate perché ostacolate dai carroponti e dalle capriate del capannone. Si consideri che questo edificio, costruito dai Cantieri Orlando negli anni 80', ha un'altezza in gronda di ca. 23 mt.

Ad oggi l'Azienda ha in corso numerose trattative commerciali per acquisire ulteriori commesse tra 80 e 110 m di lunghezza e, per tale motivo, da alcuni mesi è stata avviata la progettazione di nuove infrastrutture (capannoni) adeguate che avranno altezze in gronda ad oggi stimate nell'ordine dei 30m, come da prospetto preliminare di massima allegato 3).

SITUAZIONE ATTUALE

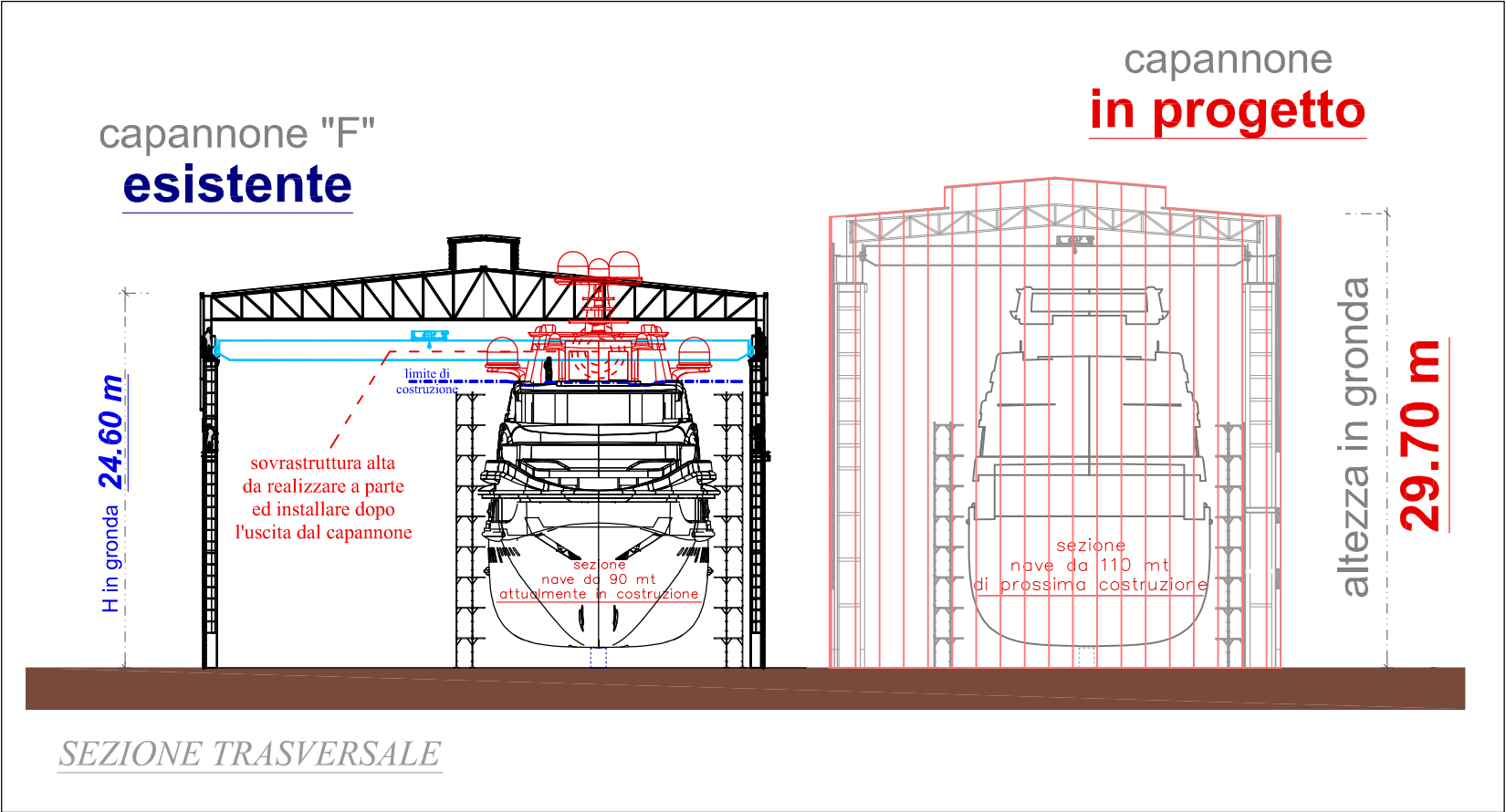
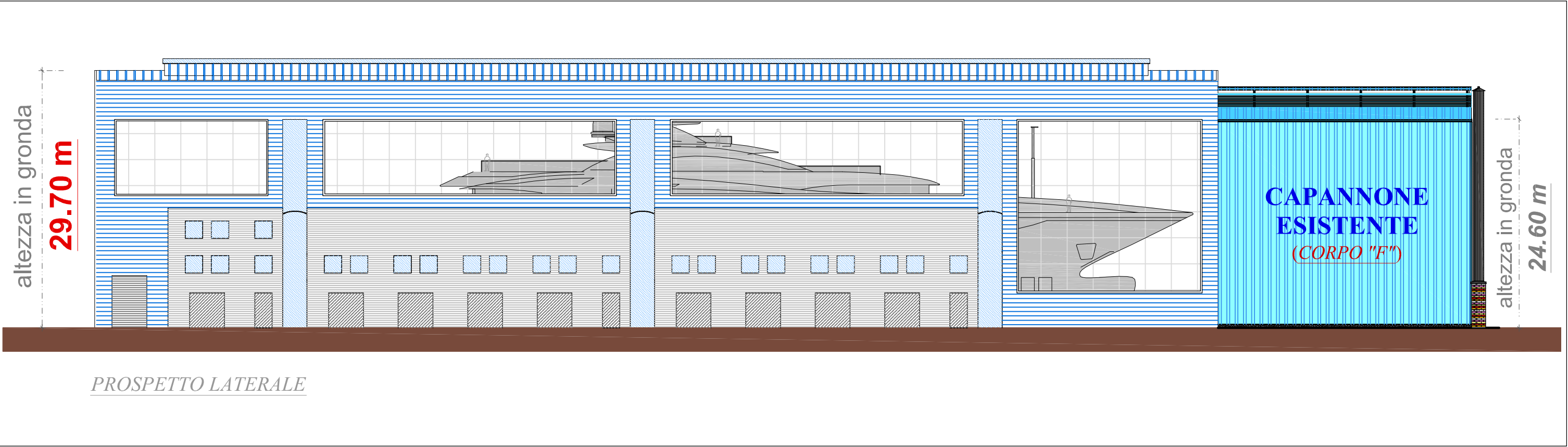
COSTRUZIONE YACHT DA 90 MT IN CAPANNONE ESISTENTE DENOMINATO "PRF"

sovrastuttura alta da realizzare a parte
e montare dopo l'uscita dal capannone



- Allegato 2 -

SVILUPPO INDUSTRIALE
NUOVA INFRASTRUTTURA PER YACHTS FINO 110 MT



- Allegato 3 -