



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree

Doc. No. REP-2022DP01419-H1

Rev.	Description	Prepared by	Controlled by	Approved by	Date
0	First Issue	Benedetta Salvi	Mario Colosini	G.L. Mantegazza	27/06/2023



INDICE

1	SOMMARIO	5
1.1	DARSENSA CALAFATI	6
1.2	DARSENSA PISA	6
1.3	AREE DA INTEGRARE	7
1.4	PREVISIONI INDUSTRIALI E OCCUPAZIONALI	7
1.5	ATTIVITÀ DI COSTRUZIONE, ALLESTIMENTO E REFITTING DI UNITÀ DA DIPORTO DI ALTA FASCIA.....	8
1.6	ATTIVITÀ INDUSTRIALI E DI SERVIZI PER IL PORTO DI LIVORNO	11
1.7	ATTIVITÀ ACCESSORIE (OFFICINE)	11
2	INPUT.....	13
2.1	IL MERCATO DEI SUPERYACHT: CRESCITA DELLA FLOTTA	13
2.2	IL MERCATO DEI SUPERYACHT: NUOVE COSTRUZIONI	14
2.3	IL MERCATO DEI SUPERYACHT: 30 – 40 METRI	15
2.4	IL MERCATO DEI SUPERYACHT: 40 – 50 METRI	15
2.5	IL MERCATO DEI SUPERYACHT: 60 – 80 METRI	16
2.6	IL MERCATO DEI SUPERYACHT: 80+ METRI	17
2.7	IL MERCATO DEI SUPERYACHT IN ITALIA	17
3	METODOLOGIA	18
3.1	INDIVIDUAZIONE E VALORIZZAZIONE DEI SERVIZI	18
3.1.1	<i>Lavorazioni sulle navi</i>	18
4	ANALISI DEL CONTESTO.....	20
4.1	CENSIMENTO DELLE AZIENDE OPERANTI NEL COMPARTO ED UBICATE NEL COMPRESORIO LIGURIA- ALTA TOSCANA	20
4.2	CENSIMENTO DELLE AZIENDE OPERANTI NELLE AREE ATTUALMENTE IN CONCESSIONE ED IN ESAME	22
4.3	DEFINIZIONE DELLO STATO ATTUALE DELLE AREE IN CONCESSIONE	23
4.4	PREDISPOSIZIONE DELLE NUOVE AREE DA ASSEGNARE IN CONCESSIONE	24
4.5	PIANO REGOLATORE DEL PORTO (PRP) DI LIVORNO.....	29
4.6	PREVISIONI DI INVESTIMENTO PER DOTAZIONE INFRASTRUTTURE.....	32
5	IL MERCATO OBIETTIVO	35
5.1	QUANTIFICAZIONE DEL VALORE DELLE LAVORAZIONI	35
5.2	QUANTIFICAZIONE DELLA DURATA DELLE LAVORAZIONI	37
5.3	QUANTIFICAZIONE DEL NUMERO DI LAVORAZIONI	38
5.3.1	<i>Ipotesi di impiego aree a pieno regime</i>	38
5.3.2	<i>Ipotesi di impiego aree ridotta</i>	38
5.4	QUANTIFICAZIONE DELLE ORE TOTALI LAVORATE PER CIASCUNA TIPOLOGIA DI ATTIVITÀ NUMERO DI LAVORAZIONI	39

5.5	IDENTIFICAZIONE DELLA MANODOPERA IN TERMINI DI ADDETTI E QUALIFICHE	40
6	REDAZIONE DEL CONTO ECONOMICO PREVISIONALE	41
6.1	CONSIDERAZIONI GENERALI.....	41
6.2	POTENZIALI CONCESSIONARI.....	44
6.3	CONTO ECONOMICO PREVISIONALE A REGIME	47
6.4	CONTO ECONOMICO PREVISIONALE RIDOTTO PER LE AREE A1 E A2	50
7	CONCLUSIONI	53

ELENCO DELLE FIGURE

Figura 1:	Andamento temporale mercato superyacht	13
Figura 2:	Andamento temporale consegne yacht di lunghezza superiore a 30 metri.....	14
Figura 3:	Check list per la conduzione delle interviste	19
Figura 4:	Planimetria aree in concessione	23
Figura 5:	Nuova predisposizione aree da assegnare in concessione	25
Figura 6:	Rappresentazione fotografica nuova suddivisione aree.....	26
Figura 7:	Rappresentazione fotografica della attuale suddivisione aree.....	26
Figura 8:	estratto del Piano Regolatore del Porto di LIVORNO	30

ELENCO DELLE TABELLE

Tabella 1-1: scenario 1 a regime.....	9
Tabella 1-2: scenario 2 a regime.....	9
Tabella 1-3: scenario 2 ridotto.....	10
Tabella 1-4: scenario 2 ridotto.....	10
Tabella 1-5: previsioni economiche per le aree della Calata PISA.....	11
Tabella 2-1: Flotta operativa e superyacht idi lunghezza superiore a 30 metri in costruzione	14
Tabella 2-2: Flotta operativa e superyacht di lunghezza 30-40 metri in costruzione.....	15
Tabella 2-3: Flotta operativa e superyacht di lunghezza 40-50 metri in costruzione.....	15
Tabella 2-4: Flotta operativa e superyacht di lunghezza 50-60 metri in costruzione.....	16
Tabella 2-5: Flotta operativa e superyacht idi lunghezza 60-80 metri in costruzione	16
Tabella 2-6: Flotta operativa e superyacht idi lunghezza superiore a 80 metri in costruzione	17
Tabella 3-1: Quantificazione del valore giornaliero delle lavorazioni.....	19
Tabella 4-1: ripartizione aree per concessionari	23
Tabella 5-1: tabella dei valori economici relativi alla costruzione	36
Tabella 5-2: Tabella dei valori economici dei refitting	37
Tabella 5-3: Tempi medi di realizzazione delle attività in relazione alla lunghezza delle unità	37
Tabella 5-4: Scenario 1 a regime	38
Tabella 5-5: Scenario 2 a regime	38
Tabella 5-6: Scenario 1 ridotto	39
Tabella 5-7: Scenario 2 ridotto	39
Tabella 5-8: media ore lavorate per tipologia di attività annualmente	40
Tabella 6-1 : codici ATECO – attività maggiori.....	46
Tabella 6-2 Codici ATECO – Attività Accessorie.....	46
Tabella 6-3: scenario 1 - definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per le aree A1 e A2	47
Tabella 6-4: scenario 2 - definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per le aree A1 e A2	48
Tabella 6-5: definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per l'area A3.....	48
Tabella 6-6 definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per l'area A4.....	48
Tabella 6-7: razionali economici di calcolo.....	49
Tabella 6-8: scenario 1 - definizione delle rendite previsionali delle attività ridotte per le aree A1 e A2	51
Tabella 6-9: scenario 2 - definizione delle rendite previsionali delle attività ridotte per le aree A1 e A2	51
Tabella 6-10: rendite economiche e livelli occupazionali attuali per i Titolari di Concessioni afferenti alle aree A1 e A2	51
Tabella 6-11 comparazione delle rendite previsionali delle attività a regime tra area A1 (o A2) e l'area A4	52

1 SOMMARIO

Il presente piano previsionale è stato sviluppato a seguito dell'esame:

- dei prospetti delle aree oggetto di concessione demaniale indicate dalla Autorità Portuale dell'Alto Tirreno
- dell'ispezione delle aree in oggetto eseguita in data 8 agosto 2022 dal personale del RINA (Dott.ssa Benedetta Salvi e Ing Gian Luca Mantegazza)
- dell'analisi di mercato condotta per quantificare la domanda obiettiva di attività di costruzione, riparazione e refitting di unità da diporto aventi lunghezza da 40 metri sino a 120 metri nell'area livornese a fronte dell'opportunità di riqualificare i siti attualmente oggetto di concessione demaniale e della successiva destinazione d'uso delle aree al settore cantieristico che attualmente offre le maggiori opportunità industriali sia in termini di portafoglio di ordini consolidato che di previsioni di sviluppo futuro.

Obiettivo del piano, che copre un arco temporale di cinque anni, è la quantificazione, in termini di ricavi, investimenti e ricadute occupazionali, che l'operazione di riqualificazione delle aree Darsena PISA e CALAFATI e loro successiva destinazione ad operatori del settore cantieristico del Diporto (aree Darsena Calafati) e operatori del settore della manutenzione, riparazione e servizi navali (Aree Darsena PISA) potrà realizzare.

La scelta di operare l'analisi del settore cantieristico della nautica da diporto di alta fascia per l'area Darsena CALAFATI è basata essenzialmente su considerazioni di opportunità economica che consentano di massimizzare la rendita che le aree in esame possono offrire. La scelta della riqualificazione industriale ai servizi delle unità navali delle aree insistenti sulla Darsena PISA punta alla realizzazione della ristrutturazione completa dell'area per migliorare la sua destinazione ai servizi di supporto delle attività portuali della realtà Livornese.

Per quanto concerne gli spazi dell'area CALAFATI è necessario anticipare che, come precisato nei prossimi capitoli, le attuali attività svolte in queste aree non consentono attualmente ma non consentiranno in futuro di immaginare ed ottenere le rendite economiche e le opportunità di impiego di una forza lavoro paragonabile a quella del settore sotto esame (Nautica da diporto di alta fascia).

Il presente piano è redatto in maniera articolata e presenta diversi scenari che si legano anche ad alcuni vincoli attualmente presenti (ordinanze della locale Autorità Marittima – Capitaneria di Porto di Livorno e volumetrie di proprietà dello stato) specie nelle aree della darsena PISA.

È necessario precisare che gli obiettivi del piano hanno i seguenti indirizzi:

- 1) per le aree della darsena Calafati la rimodulazione della tipologia delle attività industriali da svolgersi in futuro
- 2) per le aree della Darsena PISA una riqualificazione delle aree che consentano di incrementare le attività industriali destinate al mantenimento efficiente dei servizi industriali attuali rimodernando tutta l'area con l'intento di incrementare l'attuale fornitura di servizi portuali e di manutenzione, riparazione navale.

La presente relazione pone in risalto le considerazioni fatte sul piano industriale di rivalutazione delle aree della Darsena CALAFATI prevedendo una conversione al settore dell'industria della nautica da diporto di alta gamma. Per quanto concerne le aree della Darsena Pisa sarà descritto un possibile piano di riqualificazione delle stesse nell'ottica di conseguire un miglioramento netto delle stesse dal punto di vista delle strutture edilizie per incrementare le lavorazioni industriali ed i servizi attualmente esistenti che garantiranno la continuità dei servizi offerti con un miglioramento delle attuali rendite economiche che, comunque, non potranno essere considerate paragonabili a quelle del piano industriale previsto per le aree della Darsena Calafati.

Per valutare gli aspetti quantitativi presi in considerazione dal presente piano per le unità da diporto di alta fascia, quali:

- tipologia, valore e durata delle nuove costruzioni,
- tipologia, valore e durata del refitting della parte accommodation/ hotel (refitting standard),
- tipologia, valore e durata del refitting apparato motore, installazione di tecnologie per energy saving, accommodation/ hotel (refitting pesante),
- valore dei servizi offerti dai potenziali operatori di settore,
- necessità di disporre di addetti specializzati per le lavorazioni del comparto della nautica da diporto maggiore
- Spazi necessari alle lavorazioni

si è proceduto effettuando interviste con i maggiori operatori italiani del settore della nautica da diporto di alta fascia, operatori del settore l'intermediazione della compravendita di unità da diporto di alta fascia, responsabili di ditte di

riparazione ed allestimento che operano su nautica da diporto di lusso (alta fascia), responsabili dell'operatività di cantiere.

1.1 DARSENA CALAFATI

Al fine di operare una corretta valutazione della possibile ripartizione e destinazione delle aree della Darsena Calafati e al fine di dimensionare la capacità operativa degli impianti destinati alle attività cantieristica navale (costruzione e riparazione), è stata eseguita l'analisi tecnica dei siti in oggetto che ha posto in evidenza i seguenti aspetti:

- La necessità di procedere ad una nuova ripartizione delle aree che consideri le dimensioni minime e massime delle unità che potrebbero essere ospitate, la tipologia di attività che potrebbero essere condotte;
- La disponibilità allo stato attuale di aree a terra destinate all'attività di riparazione/costruzione che includono la presenza del Bacino galleggiante ERCOLINO II (di proprietà di terzi);
- La presenza di un concessionario che attualmente è attivo nelle riparazioni navali e costruzioni di scafi o parti di scafo in alluminio per la nautica da diporto
- La possibilità di eseguire interventi di riqualificazione che siano indirizzati a creare spazi per la gestione sia a secco che in condizione galleggiante delle unità in costruzione /riparazione/refitting. Per questo aspetto è importante considerare che le aree che saranno destinate alle lavorazioni delle unità a secco dovranno essere sufficientemente ampie per consentire le operazioni di movimentazione sia dei componenti sia delle unità stesse.
- Si evidenzia che una porzione dell'area in concessione alla ditta FRATELLI NERI (DARSENA CALAFATI), più precisamente la banchina ubicata alla radice del molo ITALIA è adibita al servizio delle unità della Polizia Penitenziaria per i collegamenti con il Carcere dell'isola di Gorgona. Questa porzione sarà parte di una delle aree che sono state delineate nel presente piano industriale e che sarà oggetto di una delle future concessioni.
- Per quanto concerne le opportunità di riutilizzo delle aree in esame si evidenzia che, sulla base delle analisi condotte e delle limitazioni evidenziate dallo studio, è stato stimato che il comparto dell'area portuale di Livorno potrebbe servire, un numero di unità quantificato in 6/8 unità da diporto all'anno in allestimento o refitting di lunghezza compresa fra i 40 metri ed i 60 metri, a cui si aggiungerebbero 2 o 3 unità in costruzione (acciaio/alluminio), che si aggiunge alla realtà esistente costituita dalla Società Gestione Bacini.
- L'analisi degli spazi attualmente in esame e delle possibili modifiche delle aree occupate dalle costruzioni edili, ha permesso di individuare la soluzione razionale per l'avvio delle nuove attività legate alla cantieristica delle unità da diporto di alta fascia. Questa soluzione consentirà l'attuazione del piano industriale tenendo presenti anche le possibili necessità di alcuni degli attuali concessionari al fine di poter ricollocare in maniera razionale la propria attività.

1.2 DARSENA PISA

Per quanto concerne le aree della Darsena PISA si segnala che le stesse sono attualmente interessate dalle seguenti criticità:

- Esiste un'area operativa presso l'attuale spazio destinato alla ditta FRATELLI NERI (DARSENA PISA) che risulta essere destinata ai servizi di supporto del rigassificatore OLT. Questa area è da considerarsi quale area di supporto logistico e quindi soggetta a restrizioni pertinenti la Sicurezza in ambito portuale (ISPS) come da a seguito di ordinanza della locale Capitaneria di Porto.
- Esiste un'area di banchina nella concessione demaniale della ditta FRATELLI NERI (DARSENA PISA) che è destinata alla sosta e supporto dei mezzi destinati del Consorzio CASTALIA impiegati per il controllo ambientale.

Nelle aree demaniali in concessione alla ditta MONTANO e ditta FRATELLI NERI (DARSENA PISA) esistono fabbricati che nonostante l'aspetto esteriore potrebbe far risalire ad una tipologia costruttiva tipica degli anni '50 del secolo scorso, ma dalle ispezioni interne eseguite si è potuto constatare che i fabbricati in questione sono molto più moderni e probabilmente oggetto di ristrutturazioni interne negli anni passati.

I fabbricati di cui sopra, in accordo al piano di riutilizzo delle aree che è proposto, dovrebbero essere oggetto di profonda manutenzione e/o ridimensionamento e ammodernamento volto a conservare la volumetria ma realizzando

manufatti di più moderna concezione per le attività industriali in modo da poter anche fruire di una maggior superficie scoperta. Considerandone l'attuale stato non si ritiene possano essere oggetto di attenzione quali beni assoggettabili ad un qualunque vincolo di edificio con potenziale valore storico. Si pone in risalto che essendo di fatto gli edifici sono di proprietà dello STATO che realizza volumetria; pertanto, per poter procedere all'esecuzione di modifiche lo stesso dovrà essere interpellato in caso di un possibile ridimensionamento degli stessi al fine di verificare i possibili vincoli legati alla conservazione della volumetria acquisita nel tempo.

1.3 Aree da integrare

È necessario altresì notare che l'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno ha manifestato la possibilità di integrare le aree attualmente in concessione con due ulteriori superfici: che di fatto ampliano la capacità, in termini di superfici calpestabili, da destinarsi:

- a) spazio per accogliere le necessità accessorie derivanti dall'incremento del personale adibito alle lavorazioni quali i parcheggi o aree di fermata per i fornitori di materiali da costruzione, l'area individuata è adiacente (retrostante) alle attuali concessioni delle Società Gestione Bacini e Ditta ROBERTO ROMOLI.
- b) Superficie per integrare una delle concessioni delineate nel presente piano e da destinarsi ad uso industriale.

Entrambe le aree integrative proposte ricadono fra le aree dichiarate con funzione commerciale nell'attuale Piano Regolatore Portuale. Nel presente piano si esaminerà la soluzione tecnica per poter attuare le variazioni al Piano Regolatore Portuale.

1.4 Previsioni industriali e occupazionali

In termini di occupazione fisica delle aree si prevede una ripartizione dell'intera superficie in 3 macroaree (vedasi successivi paragrafi) a cui si aggiunge una quarta area di minori dimensioni (potenzialmente incrementabili) destinata alla eventuale ricollocazione di una delle attuali attività svolte nelle aree attualmente in concessione.

Per le due macroaree della Darsena CALAFATI il presente piano industriale prevede che a regime le unità che ivi possono essere accolte per le lavorazioni (a secco e galleggianti) producano a regime una media di giorni lavorati di 48600 l'anno per ciascuna area individuata e quindi complessivamente circa 97.200 giorni anno.

Essendo la previsione industriale a regime delle due macroaree di Darsena CALAFATI basata sulla capienza massima delle aree e sulla ipotesi di costanza di afflusso in termini di unità da diporto da sottoporre a lavorazioni, come desunto dalle attuali conferme del mercato della nautica da diporto di alta fascia, ed al fine di fornire un ulteriore elemento di valutazione è stato ritenuto opportuno presentare congiuntamente a questa una ulteriore previsione industriale. Questa è basata sull'ipotesi che le unità che potrebbero essere lavorate nelle due macroaree siano ridotte ad un numero minimo di quattro all'anno con una previsione di una media di giorni lavorati di circa 17000 l'anno per ciascuna macroarea e quindi una previsione globale di circa 34000 giorni lavorati in media. Anche per questa ipotesi saranno elaborati due scenari di previsione.

Per la terza macroarea individuata nelle attuali concessioni della Darsena PISA si prevede un incremento dell'attuale capacità occupazionale relativa alle lavorazioni industriali e offerta di servizi per il porto di Livorno volta a consolidare le attuali attività di supporto a terra del rigassificatore OLT e dei mezzi CASTALIA, e offrendo agli altri servizi portuali (es ormeggio, ritiro rifiuti e acque di sentina) un polo ove poter eseguire le manutenzioni e le riparazioni delle unità navali da lavoro. I livelli occupazionali di questa nuova area sarebbero aumentati e si stimano per questa area un totale di 16.500 giorni lavorati annui.

Nell'ambito degli spazi in esame è stata infine individuata la possibilità di creare una area che avrà carattere e dimensioni minori e si prevedono una media di giorni lavorati di 3300 l'anno.

Il numero di occupati nelle attività di costruzione/refitting/riparazione di imbarcazioni da diporto di alta fascia è valutato considerando una media di giornate lavorative annue di 220-250 giorni uomo lavorativa in circa 220/240 occupati per ciascuna area a regime, pertanto, il numero totale previsto sarà di circa 440-480 unità. Nell'ipotesi in cui le unità da diporto di alta fascia poste in lavorazione nelle due macroaree di Darsena CALAFATI siano solamente 4 all'anno (ipotesi ridotta), si prevede un numero totale di circa 160 occupati.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Per quanto concerne il numero di occupati del comparto industriale della manutenzione e dei servizi delle unità navali commerciali (OLT, CASTALIA, Servizi del Porto di Livorno, si stima una crescita dalle attuali circa 50 unità (numero dei dipendenti complessivamente impiegati dagli attuali concessionari delle superfici della Darsena PISA) a circa 75 unità, a cui si aggiungono circa 15 occupati che opereranno nel comparto industriale dell'area di minori dimensioni destinata ad accogliere una eventuale realtà produttiva attualmente esistente in sito (es. officine) che potrà essere di supporto e complemento .

La valutazione del numero di persone impiegabili nel nuovo assetto industriale non considera il comparto dell'indotto esterno alle aree di lavoro che, unitamente alle altre realtà presenti a Livorno (BENETTI/LUSBEN), potrebbe incrementarsi ulteriormente con la creazione di nuove aziende specializzate (subcontractors). La potenzialità delle aree in oggetto, se indirizzata verso la cantieristica da Diporto, creerebbe di fatto un nuovo polo di eccellenza nello scacchiere italiano del settore che si connetterebbe nel tessuto di questo ramo presente nel mare ligure (Liguria ed alta Toscana).

Questo scenario rende plausibile un incremento delle attività esterne alle aree in questione, ma di fatto collegate a questo comparto industriale che è un settore caratterizzato da alti rendimenti in termini finanziari.

1.5 Attività di costruzione, allestimento e refitting di unità da diporto di alta fascia

In termini di ricavi per singola unità, è previsto che il valore stimato delle attività legate alla costruzione, allestimento e refitting delle unità da diporto possa essere indicato come segue:

Attività legate alla costruzione, allestimento

40 metri – acciaio/alluminio: 23 milioni

50 metri – acciaio/alluminio: 35 / 40 milioni

60 metri – acciaio/alluminio: 50 / 60 milioni

Attività di refitting standard

40 metri: 500k – 1 milione€

50 metri: 1,3 – 2,5 milioni€

60 metri: 2,0 – 3,5 milioni€

Attività di refitting pesante (inclusivo di sostituzione apparato propulsivo e installazione nuove tecnologie eco)

40 metri: 2 – 5 milioni€

50 metri: 3 – 7 milioni€

60 metri: 4 – 8,5 milioni€

Le tipologie di yacht considerate sono quelle che consentirebbero il maggior turnover di imbarcazioni in lavorazione in ragione dell'estensione delle aree disponibili per le concessioni, ossia circa 11 all' anno. Ovviamente ciò non preclude il fatto nelle aree individuate possano essere "processate" unità di dimensioni maggiori questo comporterebbe un maggior valore per unità a fronte di un minor turnover, pervenendo sostanzialmente ad un valore complessivo annuo comparabile.

Una previsione del possibile valore complessivo annuo nelle condizioni di massimo ricambio di unità (saturando le aree) è stata effettuata ipotizzando a regime un turnover di 8 unità in refitting/allestimento più 3 unità in costruzione ripartite con una distribuzione delle attività come segue:

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

- 2 unità in refitting medio (la cui durata media può essere stimata in 4 mesi per unità) per valore medio complessivo 3,3 mio €
- 6 unità in refitting approfondito o pesante (la cui durata media può essere stimata in 8/12 mesi per unità) per un valore medio complessivo di 18 mio €
- 3 unità in costruzione a partire dal taglio delle lamiere (la cui durata media può essere stimata in 18/24 mesi per unità) per un valore complessivo medio di 58 mio €

	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	40	1	11.500.000	150.000	11.500.000	85
	50	1	18.750.000	200.000	18.750.000	114
	60	1	27.500.000	250.000	27.500.000	142
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6
	60	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9
Refitting approfondito	40	2	2.000.000	33.333	4.000.000	19
	50	2	3.000.000	50.000	6.000.000	28
	60	2	4.000.000	66.667	8.000.000	38
Totale anno a regime		11		777.500	79.050.000	442

Tabella 1-1: scenario 1 a regime

Nota nella tabella le unità in allestimento sono conglobate nelle attività di costruzione

Altri possibili schemi possono essere delineati bilanciando le possibili combinazioni di attività pervenendo comunque a risultati comparabili.

Per esempio, immaginando a regime un turnover di 5 unità in refitting, 2 unità in allestimento più 2 unità in costruzione, si perviene:

- 2 unità in refitting medio (la cui durata media può essere stimata in 4/6 mesi per unità) per valore medio complessivo 15 mio €
- 3 unità in refitting approfondito o pesante (la cui durata media può essere stimata in 8/12 mesi per unità) per un valore medio complessivo di 9 mio €
- 1 unità in allestimento a partire dallo scafo nudo (la cui durata media può essere stimata in 12 mesi/18 mesi per unità) per un valore complessivo medio annuo di 12 mio €
- 3 unità in costruzione a partire dal taglio delle lamiere (la cui durata media può essere stimata in 18/24 mesi per unità) per un valore complessivo medio di 58 mio €

Attività	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio annuo	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	40	2	11.500.000	300.000	23.000.000	170
	50	1	18.750.000	200.000	18.750.000	114
	60	1	27.500.000	250.000	27.500.000	142
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6
	60	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9
Refitting approfondito	40	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9
	50	1	3.000.000	25.000	3.000.000	14
	60	1	4.000.000	33.333	4.000.000	19
Totale anno a regime		9		852.500	81.550.000	484

Tabella 1-2: scenario 2 a regime

Nota nella tabella le unità in allestimento sono conglobate nelle attività di costruzione

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Il conto economico del possibile valore del mercato potrebbe attestarsi fra 70 e 85 milioni di € anno a regime. Il conto economico previsto, ovviamente, si intende lordo e scevro dei necessari investimenti che i concessionari dovranno prevedere per la riqualificazione delle aree.

Parallelamente alla precedente previsione sono state elaborate le stime di una ipotesi di impiego ridotto che prevede sostanzialmente che le aree non siano utilizzate alla loro massima capacità teorica, ma ad una limitata operatività. In questo caso la previsione prende in considerazione un turnover di 3 unità in refitting più 1 unità in costruzione ripartite con una distribuzione delle attività come segue:

- 1 unità in refitting medio (la cui durata media può essere stimata in 4 mesi per unità) per valore medio complessivo 1,3 mio €
- 2 unità in refitting approfondito o pesante (la cui durata media può essere stimata in 8/12 mesi per unità) per un valore medio complessivo di 6 mio €
- 1 unità in costruzione a partire dal taglio delle lamiere (la cui durata media può essere stimata in 18/24 mesi per unità) per un valore complessivo medio di circa 19 mio € (annui richiedendo la costruzione un tempo di completamento di due anni)

attività	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	50	1	18.750.000	200.000	18.750.000	114
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6
Refitting approfondito	40	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9
	60	1	4.000.000	33.333	4.000.000	19
Totale anno a regime		4		260.833	26.050.000	148

Tabella 1-3: scenario 2 ridotto

Nota nella tabella le unità in allestimento sono conglobate nelle attività di costruzione

Altri possibili schemi possono essere delineati bilanciando le possibili combinazioni di attività pervenendo comunque a risultati comparabili.

Per esempio, immaginando a regime un turnover di 2 unità in refitting medio, 1 unità in refitting approfondito ed una unità di lunghezza 60 metri in costruzione, si perviene:

- 2 unità in refitting medio (la cui durata media può essere stimata in 4/6 mesi per unità) per valore medio complessivo 3,3 mio €
- 1 unità in refitting approfondito o pesante (la cui durata media può essere stimata in 8/12 mesi per unità) per un valore medio complessivo di 3 mio €
- 1 unità in costruzione a partire dal taglio delle lamiere (la cui durata media può essere stimata in 18/24 mesi per unità) per un valore complessivo medio di 27,5 mio € (annui richiedendo la costruzione un tempo di completamento di due anni)

Attività	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio annuo	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	60	1	27.500.000	250.000	27.500.000	142	7.500.000
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6	325.000
	60	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9	500.000
Refitting approfondito	50	1	3.000.000	25.000	3.000.000	14	750.000
Totale anno a regime		4		302.500	33.800.000	172	9.075.000

Tabella 1-4: scenario 2 ridotto

Nota nella tabella le unità in allestimento sono conglobate nelle attività di costruzione

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Il conto economico del possibile valore del mercato potrebbe attestarsi fra 25 e 35 milioni di € anno a regime. Il conto economico previsto, ovviamente, si intende lordo e scevro dei necessari investimenti che i concessionari dovranno prevedere per la riqualificazione delle aree.

Il volume previsto in termini di ricavi contempla solo attività di alto valore come quelle che sono collegate alla nautica da diporto di alta gamma; a fronte di ciò, è importante notare che l'impiego di una delle aree, che saranno specificate nel proseguo del rapporto, non limiterà di fatto la possibilità di eseguire lavorazioni su unità navali mercantili. Questa opportunità, pur sussistendo, non potrà garantire di fatto i rendimenti in termini di ricavi garantiti dal settore del diporto.

È comunque evidente che le indicazioni saranno sempre orientate verso il mercato a maggior rendimento.

In termini di ricadute economiche ed occupazionali sul sistema, va rilevato un incremento degli occupati presso le officine che producono materiali ed impianti installati sulle unità in refitting o Costruzione/Allestimento quantificabile da 100 addetti il primo anno a 150 a regime. Tuttavia, data la delocalizzazione della produzione verso i paesi dell'Est europeo e del Far East, è difficile quantificare la percentuale di addetti impiegati in officine di lavorazione situate nell'area toscana.

Infine, data la maggiore presenza di addetti nell'area, si rileva un incremento della domanda di servizi commerciali legati principalmente alla ristorazione, alla vendita al dettaglio ed alla ricettività alberghiera ma le possibili ricadute a livello economico di questo settore non sono ricomprese nella presente analisi in quanto rappresenteranno un possibile plus del progetto. Inoltre da una primissima valutazione sono ritenute marginali le ricadute sul sistema a seguito della permanenza delle unità in refitting in quanto gli equipaggi, saranno ridotti a una due unità che costituiranno il corpo ispettivo dell'armatore.

1.6 Attività industriali e di servizi per il Porto di Livorno

Come precedentemente indicato le aree pertinenti alla Darsena PISA sono aree di interesse industriale per quanto concerne i servizi alla portualità di Livorno, al rigassificatore OLT, a CASTALIA e per quanto concerne la manutenzione riparazione di unità navali mercantili di piccole e medie dimensioni quali rimorchiatori portuali, bette, galleggianti. La realtà industriale attualmente in essere ha necessità di ristrutturazione non solo dal punto di vista della riorganizzazione industriale ma anche e soprattutto dal punto di vista della riqualificazione / ammodernamento/ricostruzione degli edifici e delle superfici calpestabili. La previsione di ricadute economiche è riassunta nella seguente tabella. È necessario sottolineare che la resa economica legata ai servizi e manutenzioni/riparazioni offerti alla nautica commerciale è inferiore a quella della nautica da diporto, ma allo stesso tempo il mantenimento di un centro di manutenzione e riparazione dedicato alle realtà portuali di Livorno è di strategica importanza e produrrà innegabili vantaggi sia dal punto di vista operativo che dal punto di vista delle rendite economiche indotte. Di seguito si propone la previsione di rendita economica che le realtà industriali delle aree della Darsena PISA potranno realizzare e che si stimano fra i 14 e i 15 milioni di euro.

Attività	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)
Manutenzione riparazione unità servizi tecnico nautici/ancillari navigazione	84500	9.602.273	48
Servizi Portuali per il Porto di Livorno	47250	4.474.432	27
Totale anno a regime	131.750	14.076.705	75

Tabella 1-5: previsioni economiche per le aree della Calata PISA

1.7 Attività Accessorie (officine)

Nel presente piano si prende in considerazione l'ipotesi che vi sia interesse ad installare una o più piccole imprese di supporto alle attività maggiori. In relazione allo spazio che potrebbe essere utilizzato si ipotizza che i volumi di lavoro siano da considerarsi relazionati al numero massimo di personale impiegabile che è stato valutato in circa 15 persone. La redditività delle attività di supporto non si suppone possa superare il valore di 2.500.000€ - 3.500.000 € a regime.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Tali valori si assommano a quelli previsti per la nautica da diporto descritti al paragrafo 1.1 del presente rapporto.

Attività	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)
Officine di supporto alla costruzione delle Unità Navali Diporto	26400	3.000.000	15
<i>Totale anno a regime</i>	<i>26.400</i>	<i>3.000.000</i>	<i>15</i>

2 INPUT

I dati di input al presente piano industriale previsionale per le aree della Darsena CALAFATI sono i risultati emersi dall'analisi di mercato volta alla quantificazione della domanda obiettiva di attività di costruzione e refitting dell'area dell'Alta Toscana.

Lo studio è preceduto da una analisi del mercato mondiale delle unità da diporto di alta gamma.

Il mercato della riparazione e assistenza delle navi mercantili non è stato oggetto di esame in quanto i volumi in termini di lavoro che possono essere generati sono inferiori rispetto a quelli del comparto del diporto; se si considera che le estensioni delle aree e la capacità di spinta del bacino galleggiante ERCOLINO II consentono l'immissione ai lavori di unità navali mercantili di modeste dimensioni, è ragionevole comprendere che il valore economico della riparazione di una unità mercantile di modeste dimensioni è comunque inferiore a quello realizzabile con unità da diporto di eguali dimensioni.

I dati di input per le aree della Darsena Pisa sono assunti sulla base dei valori di resa economica media annua del personale speciale addetto alle riparazioni/manutenzioni navali che si stima fra i 130.000 ed i 200.000 pro-capite.

2.1 Il mercato dei superyacht: crescita della flotta

Nel 2021 il numero dei superyacht in servizio ha sfiorato quota 5.400, con l'aggiunta di 154 nuovi superyacht. La crescita della flotta mondiale di superyacht oltre i 30 metri è stata sbalorditiva negli ultimi decenni.

Dal 1986 la flotta è cresciuta di quasi sette volte, da poco più di 800 yacht a 5.396 yacht alla fine del 2021, come illustrato nella seguente Figura 1, nonostante la crescita della flotta dopo il 2012 abbia subito un notevole rallentamento, con un tasso di crescita annuale in quell'anno pari al 2,8%.

La crescita della flotta non deriva solo dal completamento di nuove costruzioni di yacht; ogni anno, un certo numero di navi commerciali vengono convertite in superyacht e contribuiscono ad incrementare la flotta.

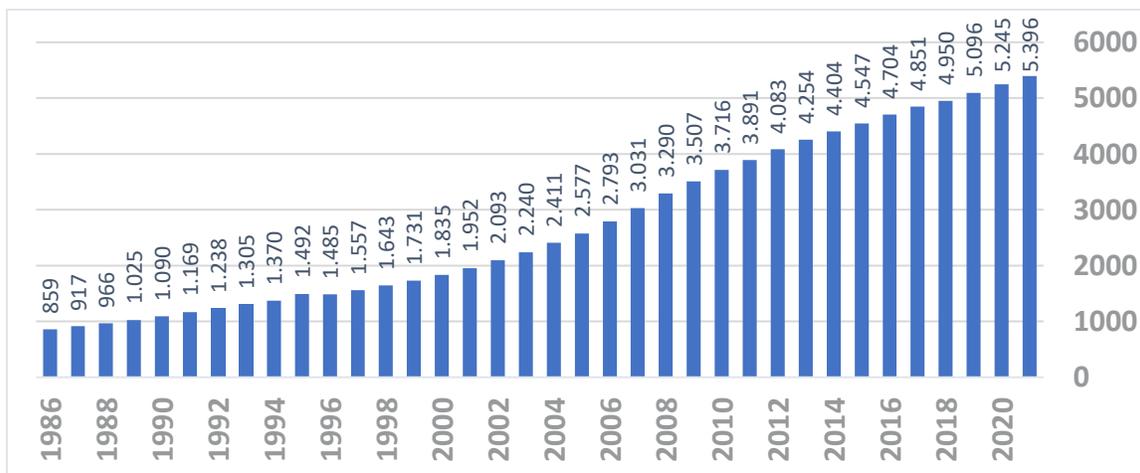


Figura 1: Andamento temporale mercato superyacht

La seguente Tabella 2-1 mostra la **flotta operativa** raggruppata per tipologia e periodo, più il numero di yacht in costruzione raggruppati per tipologia.

Total operating fleet and yachts in-build over 30 metres

	PRE 2002	2002-2006	2007-2011	2012-2016	2017-2021	IN-BUILD	TOTAL
MOTOR YACHTS	1,502	711	933	720	691	562	5,119
SAILING YACHTS	391	136	153	91	68	42	881
TOTAL	1,893	847	1086	811	759	604	6,000

Tabella 2-1: Flotta operativa e superyacht di lunghezza superiore a 30 metri in costruzione

I dati della flotta mondiale sono rappresentativi sia dell'incremento della domanda di unità da diporto di alto valore come dell'opportunità che il settore del refitting può avere. Infatti, nonostante la disponibilità a ricevere nuovi ordinativi da parte dei Cantieri Costruttori operanti nel settore delle unità con lunghezze superiori ai 40 metri, si riscontrano tempi di consegna al cliente dilatati su più anni: questo fattore ha determinato una nuova tendenza da parte della clientela del settore che sta considerando il refitting quale valida alternativa per disporre di un mezzo all'avanguardia. Nel paragrafo seguente viene presentata la situazione delle nuove costruzioni che evidenzia la vitalità del settore, ma allo stesso tempo, la difficoltà nel garantire i tempi di consegna delle nuove unità.

2.2 Il mercato dei Superyacht: nuove costruzioni

Negli ultimi anni, il numero di nuove consegne ha raggiunto una media di circa 150 yacht all'anno.

Per il 2021, si attendevano più di 170 consegne di nuove costruzioni considerando l'arretrato di yacht da consegnare. Tuttavia, le consegne effettive durante il 2021 ammontano a 154 yacht, alla stregua dell'anno precedente.

Nonostante l'impatto del Covid 19 sulla produzione sia gradualmente svanito nel corso del 2021, i cantieri navali stavano ancora fronteggiando molte sfide. La domanda era alle stelle mentre i costruttori stavano affrontando la carenza di personale qualificato e materiali ed equipaggiamenti di alta gamma. Per tale ragione, importanti progetti in scadenza entro la fine del 2021 sono stati posticipati al 2022.

Di seguito il grafico raffigurante il numero di nuove consegne di yacht sopra i 30 metri negli ultimi 10 anni.

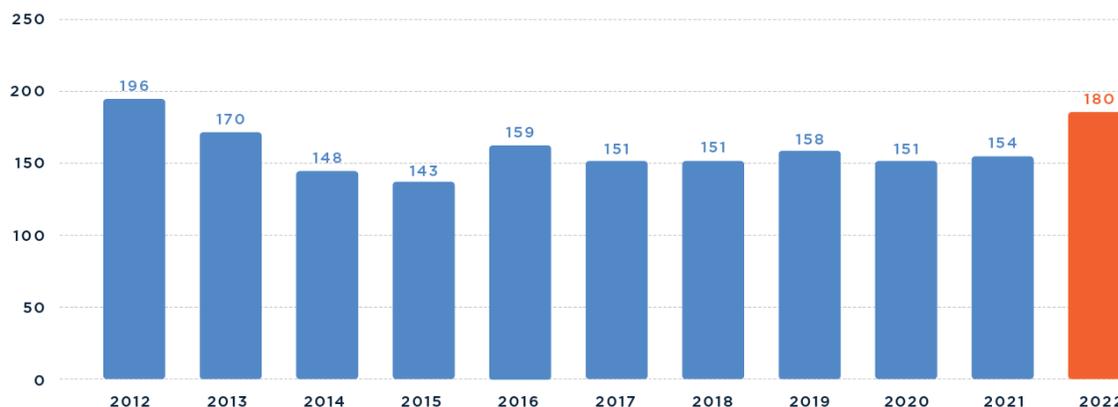


Figura 2: Andamento temporale consegne yacht di lunghezza superiore a 30 metri

Il grafico rappresenta l'andamento delle consegne di unità di varie dimensioni. Nei paragrafi successivi si è provveduto, pertanto, a raggruppare i dati in fasce di lunghezza nave per contestualizzare il mercato di quelle unità

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

da diporto che potrebbero essere oggetto di attività di costruzione o refitting nel contesto delle aree demaniali individuate nel porto di Livorno.

2.3 Il mercato dei Superyacht: 30 – 40 metri

Il numero di yacht di lunghezza 30 -40 metri ed operativi è cresciuto a soglia 3.426 nel 2021.

Il mercato dei 30-40 metri è dominato dai cantieri italiani. Tra il 2012 e il 2016 i cantieri italiani hanno realizzato il 40% delle nuove costruzioni in questo segmento e tra il 2017 e il 2021 la loro quota è salita al 54%. Il secondo player in questo segmento di mercato è Taiwan, che ha ormai superato non solo il Regno Unito ma anche la Turchia, per diventare il secondo costruttore in questo segmento.

Il mercato principale dei taiwanesi, gli Stati Uniti, è ovviamente in piena espansione, ma costruttori come Horizon e Ocean Alexander si sono sempre più avventurati anche in altri mercati come l'Australia e l'Europa. Hanno introdotto nuovi modelli e sviluppato le loro capacità produttive.

Fleet 30-40m							
	PRE 2002	2002-2006	2007-2011	2012-2016	2017-2021	IN-BUILD	TOTAL
MOTOR YACHTS	1,001	503	567	397	406	262	3,136
SAILING YACHTS	290	87	88	51	36	12	564
TOTAL	1,291	590	655	448	442	274	3,700

Tabella 2-2: Flotta operativa e superyacht di lunghezza 30-40 metri in costruzione

2.4 Il mercato dei Superyacht: 40 – 50 metri

Il numero di yacht operativi tra i 40 e i 50 metri è cresciuto a soglia 1.154 nel 2021.

Le consegne di yacht tra i 40 e i 50 metri sono calate notevolmente negli ultimi cinque anni da 210 yacht tra il 2012 e il 2016, a 163 yacht tra il 2017 e il 2021, registrando una diminuzione del 22%.

Fleet 40-50m							
	PRE 2002	2002-2006	2007-2011	2012-2016	2017-2021	IN-BUILD	TOTAL
MOTOR YACHTS	293	122	213	184	143	135	1,090
SAILING YACHTS	84	34	35	26	20	13	212
TOTAL	377	156	248	210	163	148	1,302

Tabella 2-3: Flotta operativa e superyacht di lunghezza 40-50 metri in costruzione

Il mercato dei Superyacht: 50 – 60 metri

Il numero di yacht operativi tra i 50 e i 60 metri è cresciuto a soglia **374** nel 2021.

Anche il segmento 50-60 metri ha visto un calo della produzione negli ultimi cinque anni, ma in misura minore rispetto al segmento 40-50 metri. Rispetto ai cinque anni precedenti, tra il 2017 e il 2021 sono stati consegnati circa il 13% di yacht in meno.

Le prospettive per i prossimi anni sono positive e si attende un aumento della produzione per i prossimi cinque anni.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

I cantieri olandesi sono i principali player in questo segmento di mercato, rappresentando un terzo della produzione. Amels e Damen Yachting occupano il primo posto negli ultimi vent'anni, mentre Heesen è ora al secondo posto. Feadship e Royal Huisman mantengono anche loro una presenza stabile in questo segmento.

Anche l'Italia è un attore importante in questo segmento, ma Benetti ha fatto un passo indietro concentrando i suoi sforzi sui nuovi prodotti (poco) sotto i 50 metri e oltre i 60 metri. Intanto salgono in classifica Sanlorenzo, Baglietto e Overmarine, mentre Codecasa è tornato nella fascia 50-60 metri. I cantieri italiani rappresentano il 27% della produzione degli ultimi cinque anni, una cifra invariata rispetto al quinquennio precedente.

La Turchia sta guadagnando terreno, con un raddoppio della sua produzione di yacht in questa fascia negli ultimi cinque anni.

Negli Stati Uniti, Delta Marine è ancora un player importante nella fascia di lunghezza tra i 50 ei 60 metri.

La produzione di yacht a vela tra i 50 ei 60 metri è andata a gonfie vele, a un ritmo di circa 1,6 consegne all'anno negli ultimi dieci anni. Al momento ci sono undici barche a vela in orderbook, il che suggerisce che le consegne potrebbero aumentare leggermente nei prossimi anni.

	Fleet 50-60m						
	PRE 2002	2002-2006	2007-2011	2012-2016	2017-2021	IN-BUILD	TOTAL
MOTOR YACHTS	110	33	66	55	47	53	364
SAILING YACHTS	13	10	24	8	8	11	74
TOTAL	123	43	90	63	55	64	438

Tabella 2-4: Flotta operativa e superyacht di lunghezza 50-60 metri in costruzione

2.5 Il mercato dei Superyacht: 60 – 80 metri

La flotta operativa di yacht tra i 60 e gli 80 metri è cresciuta a **289** nel 2021.

Le realizzazioni di nuovi yacht in questo segmento sono leggermente diminuite negli ultimi cinque anni, con 55 yacht completati tra il 2017 e il 2021, contro i 57 tra il 2012 e il 2016. La prima metà del decennio ha visto un "boom" nella produzione di yacht a vela di grandi dimensioni che hanno contribuito all'alto numero di consegne.

Le prospettive di produzione sono molto positive, con 70 yacht in costruzione presso 26 cantieri navali. Ciò significa che la produzione nel segmento 60-80 metri è fortemente concentrata attorno a un nucleo di cantieri altamente specializzati. Amels e Damen Yachting, Feadship, Benetti, Perini Navi e CRN rappresentano i primi cinque costruttori in questo segmento negli ultimi dieci anni. I Paesi Bassi e l'Italia occupano insieme il primo posto.

Per quanto riguarda l'orderbook, si può osservare che la Turchia sta rafforzando la sua presenza in questo segmento con 11 progetti in costruzione, mentre i Paesi Bassi e l'Italia sono ancora in testa con rispettivamente 27 e 23 progetti. Questi ultimi dati possono essere ulteriormente incrementati in Italia qualora vi fosse disponibilità di siti produttivi di nuovi scafi.

	Fleet 60-80m						
	PRE 2002	2002-2006	2007-2011	2012-2016	2017-2021	IN-BUILD	TOTAL
MOTOR YACHTS	66	40	59	52	54	67	338
SAILING YACHTS	4	2	6	5	1	3	21
TOTAL	70	42	65	57	55	70	359

Tabella 2-5: Flotta operativa e superyacht di lunghezza 60-80 metri in costruzione

2.6 Il mercato dei Superyacht: 80+ metri

Nonostante i siti oggetto della presente valutazione, a parte il bacino galleggiante ERCOLINO II, non siano idonei ad ospitare imbarcazioni con lunghezze superiori ai 60 metri, l'analisi si è spinta a considerare l'andamento degli order books per le unità di lunghezza superiore al fine di dimostrare che la domanda di mercato attualmente supera le capacità produttive offerte dal comparto industriale.

Il segmento di punta dell'industria dei superyacht di lunghezza superiore agli 80 metri ha visto una leggera decrescita in termini di nuove consegne nel 2021. La flotta in esercizio di yacht superiori agli 80 metri si attesta ora a 153 yacht.

L'orderbook per yacht oltre gli 80 metri si attestava a 48 unità alla fine del 2021, il che significa che possiamo aspettarci altri cinque anni di produzione costante di questi yacht, con la stessa tendenza osservata negli ultimi cinque anni.

Non meno di 31 di questi 48 progetti misurano più di 100 metri. Continua a crescere il numero dei cantieri coinvolti in questo segmento, con 21 cantieri coinvolti nelle 48 nuove costruzioni, contro i 17 cantieri che hanno completato i 44 yacht negli ultimi cinque anni. La domanda per questa dimensione di superyacht è molto alta, ma solo pochi cantieri sono capaci di realizzare questi progetti altamente complessi. I tempi di consegna e i prezzi sono in aumento e i problemi che interessano la supply chain stanno ostacolando l'industria dei superyacht.

I primi tre cantieri specializzati nella costruzione di queste dimensioni di superyacht sono rimasti invariati nell'ultimo decennio: Lürssen, Feadship e Oceanco. Anche Abeking & Rasmussen costituisce una presenza costante in questo segmento. Nel frattempo, Bilgin Yachts, Golden Yachts, SilverYachts e Yachtley hanno completato la loro prima nuova costruzione di oltre 80 metri negli ultimi cinque anni e stanno costruendo uno o più yacht di queste dimensioni.

Fleet over 80m							
	PRE 2002	2002-2006	2007-2011	2012-2016	2017-2021	IN-BUILD	TOTAL
MOTOR YACHTS	32	13	28	32	41	45	191
SAILING YACHTS	-	3	-	1	3	3	10
TOTAL	32	16	28	33	44	48	201

Tabella 2-6: Flotta operativa e superyacht di lunghezza superiore a 80 metri in costruzione

2.7 Il mercato dei superyacht in Italia

L'Italia rafforza nel 2022 la propria leadership mondiale nel settore dei superyacht. Il Global Order Book, elaborato da Boat International, posiziona ancora una volta l'industria italiana al vertice per gli ordini delle unità superiori a 24 metri, con 523 yacht in costruzione su un totale di 1024 a livello globale.

La quota italiana rappresenta oltre la metà degli ordini mondiali (51% del totale), con un incremento di 116 unità rispetto al 2021, corrispondente a una crescita del 28,5%. Turchia e Paesi Bassi seguono nella classifica, rispettivamente con 91 e 81 ordini. A livello di Gross Tonnage, il podio vede sempre l'Italia sul gradino più alto, con un totale di 184.845 GT, seguita dalla Germania (103.371 GT per 20 progetti) e dai Paesi Bassi (95.552 GT).

Il Gross Tonnage medio per gli ordini di queste tre nazioni è molto eterogeneo e rispecchia le rispettive specializzazioni: gigayacht per la Germania (media di 5.169 GT), megayacht per i Paesi Bassi (media di 1.274 GT) e superyacht per l'Italia (media di 353 GT).

In aggiunta a quanto sopra, vi è il segmento dei refitting delle unità da diporto di lusso che segue in parallelo l'andamento della domanda di superyachts; molti armatori, infatti, scelgono di operare refitting medi o pesanti ad unità che sono in loro possesso oppure in vendita nel mercato dell'usato. La ragione di ciò è che i tempi di attesa della consegna di una nuova unità sono elevati pertanto la ricostruzione di un superyacht a partire da uno esistente rappresenta una opportunità sia in termini di tempi che di costi.

3 METODOLOGIA

3.1 Individuazione e valorizzazione dei servizi

3.1.1 Lavorazioni sulle navi

Ai fini della redazione del presente piano previsionale, la prima attività è stata quella legata a individuare e valorizzare i servizi richiesti sulle unità che possono rivestire la sfera di interesse di realtà industriali del settore che siano interessate a trovare nuove aree per eseguire le lavorazioni, data l'esiguità degli spazi attualmente a loro disposizione. In particolare, l'industria della nautica da diporto di lusso è stata individuata quale potenziale parte interessata poiché è alla costante ricerca di aree non distanti dalle loro sedi (storicamente ubicate nel comparto del Mar Ligure area Liguria orientale ed alta Toscana) al fine di mantenere la produzione concentrata.

Come riportato al capitolo 2 della presente relazione sono state acquisite le informazioni relative al mercato della nautica da diporto di lusso per mezzo di interviste informali ai maggiori operatori del settore ed esaminando l'andamento del mercato delle nuove costruzioni e del refitting del settore della nautica da diporto.

Al fine di condurre le indagini in modo omogeneo, le unità dei cantieri target identificate nell'analisi di mercato sono state ricondotte a quattro raggruppamenti principali di unità da diporto escludendo dall'esame:

- 1) le unità di lunghezza inferiore ai 30 metri in quanto sotto tale dimensione la prevalenza è quella di costruire unità con scafi in fibra di vetro e quindi in grande serie dove l'aspetto della standardizzazione della produzione al fine di contenere i costi di produzione, pur mantenendo una certa diversificazione fra gli allestimenti dei vari modelli;
- 2) Le unità con lunghezze superiori agli 80 metri in quanto le aree a disposizione non consentirebbero la manovra ed il ricovero di unità di queste dimensioni.

Raggruppamenti:

- 1) Costruzione di scafi e loro assemblaggio per unità in acciaio/alluminio da 30 a 80 metri (capacità del bacino Ercolino II è di una unità di circa 100 m, ma la mancanza di idonei mezzi di sollevamento richiede di disporre spazi entro il bacino per consentire l'ingresso dei sistemi di sollevamento semoventi
- 2) Allestimento di scafi sino ad 80 metri di lunghezza (questa opzione è solo possibile negli spazi acquei antistanti l'attuale concessione alla Ditta Montano) con prevalenza di scafi dai 30 ai 60 metri
- 3) Refitting medio costituito dal rinnovo delle sovrastrutture e minori lavori agli apparati di macchina
- 4) Refitting approfondito (altrimenti definito come refitting pesante) che, in aggiunta alle voci del refitting medio, associa il rinnovo degli apparati propulsivi e la modifica degli apparati di generazione elettrica, condizionamento e in futuro la predisposizione alle installazioni dual fuel.

È necessario comunque evidenziare che l'esclusione delle costruzioni inferiori ai 30 metri di lunghezza con scafi in materiali compositi non preclude il fatto che vi siano potenziali investitori interessati alle aree che saranno poste in concessione. Questo mercato genera volumi di affari minori associati a necessità di spazi grandi dato il numero di unità che normalmente un sito produce. Inoltre è stata analizzata la posizione delle aree proposte per le nuove concessioni in relazione alle adiacenti aree di attività portuale. In particolare è stata considerata la vicinanza con il terminal cellulose che potrebbe costituire un fattore limitante a causa del fatto che le costruzioni in materiale composito non si coniugano con la potenziale presenza di particelle aerodisperse (gli investimenti per la predisposizione di impianti di depurazione dell'aria nei locali di stampaggio sarebbero un investimento con dei tempi di ritorno elevati per una produzione di serie).

Considerando quanto premesso, I raggruppamenti sono stati quindi suddivisi ognuno in tre scaglioni dimensionali sulla base della lunghezza fuori tutto delle unità:

- Grande da 60 metri a 80 metri;
- Media da 40 metri a 60 metri;
- Piccola al disotto di 40 metri.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Obiettivo delle interviste informali è stato quello di identificare, per le tipologie di attività identificate e per ogni raggruppamento di unità in base alla loro lunghezza, un valore medio del costo delle lavorazioni ed una permanenza media cantiere.

Le interviste sono state condotte con l'obiettivo di compilare insieme alla persona intervistata lo schema di seguito presentato.

Unità	Costruzione completa		Solo allestimento		Refitting standard		Refitting pesante	
	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità
Da 30 a 40 m								
Da 40 a 60 m								
Da 60 a 80 m								

Figura 3: Check list per la conduzione delle interviste

Le informazioni sono state integrate con dati reperiti sulla stampa specializzata internazionale, in particolare la testata "the Superyacht Report, Boat International and Superyacht Times

La lettura critica delle informazioni recepite tramite le interviste condotte ha permesso di definire un valore medio giornaliero per le tipologie di lavorazioni identificate ed un tempo medio di permanenza per ogni raggruppamento di unità identificato.

Unità	Costruzione completa		Solo allestimento		Refitting standard		Refitting pesante	
	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità	Stima Valore Giornaliero	Giorni di lavoro per unità
Da 30 a 40 m	23.000	500	28.750	300	10.000	50	22.225	90
Da 40 a 60 m	36.058	520	41.360	340	20000	65	27.270	110
Da 60 a 80 m	52.885	520	52.885	390	25.000	80	28.575	140

Tabella 3-1: Quantificazione del valore giornaliero delle lavorazioni

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

4 ANALISI DEL CONTESTO

4.1 Censimento delle aziende operanti nel comparto ed ubicate nel comprensorio Liguria- Alta Toscana

Nell'area della Liguria- Alta Toscana operano una trentina di cantieri che costruiscono e/o effettuano attività di refitting su megayacht di lunghezza superiore a 30 metri.

I principali operatori sono elencati di seguito.

Sanlorenzo

Azienda leader a livello mondiale nel settore della nautica di lusso che produce yacht e superyacht “su misura” personalizzati per ogni cliente, caratterizzati da un design distintivo e senza tempo.

Oggi, la produzione si sviluppa in quattro cantieri a: La Spezia, Ameglia (SP), Viareggio (LU) e Massa, sinergicamente e strategicamente situati in un raggio di 50 chilometri, nel cuore del distretto della nautica.

L'attività si articola in tre divisioni produttive:

1. la Divisione Yacht (yacht in composito tra 24 e 38 metri);
2. la Divisione Superyacht (superyacht in alluminio e acciaio tra 40 e 72 metri);
3. la Divisione Bluegame (sport utility yacht in composito tra 13 e 23 metri). Tramite la Divisione High-End Services, Sanlorenzo offre una gamma esclusiva di servizi dedicati ai suoi clienti.

Il Gruppo impiega oltre 600 persone e collabora con una rete di migliaia di aziende artigiane qualificate.

Azimut – Benetti

Nata nel 1969, con sede ad Avigliana (TO), come costruttore di imbarcazioni cabinate a motore in vetroresina. Negli anni successivi l'azienda è cresciuta acquisendo nuovi marchi e siti industriali, in una strategia di ampliamento della gamma e del servizio. Nel 1985, con l'acquisizione del marchio Benetti, l'azienda è entrata nel mercato degli yacht dislocanti in acciaio e alluminio. Nel 2000, con l'acquisizione di Lusben, l'azienda è entrata nel mercato dei servizi di refitting.

A Viareggio (Lu), Livorno, Fano (Pu) si ha la maggiore estensione delle tre aree produttive: 340.000 m² (di cui circa 75.000 m² coperti), dove viene effettuata la produzione delle medio-grandi imbarcazioni:

- Benetti Class da 93 a 145 piedi,
- Benetti Custom in acciaio ed alluminio oltre i 46 metri,
- Azimut Grande da 100 a 140 piedi,
- Azimut Yachts da 75 a 100 piedi.

Overmarine Group

Fondato nel 1985 è conosciuto nel mondo per i suoi Maxi Open a marchio Mangusta: più di 300 unità vendute, di cui 110 oltre i 100', ed una forte tradizione ne fanno un leader di gamma nel segmento delle imbarcazioni veloci dai 30 ai 50 metri. La produzione è concentrata in Toscana, nelle aree di Massa, Viareggio e Pisa, i diversi siti produttivi si estendono su circa 190,000 m².

A Viareggio si concentra soprattutto la produzione dei Mangusta Maxi Open, imbarcazioni veloci e sportive vere e proprie icone del marchio nel mondo.

Gli stabilimenti produttivi di Pisa si trovano nella Darsena Pisana, a cinque minuti dall'aeroporto. Sono interamente dedicati alla produzione in metallo, soprattutto delle due nuove linee Mangusta Oceano e Mangusta GranSport. Si estendono su una superficie di 22.000 metri quadrati e consentono la costruzione in contemporanea di diversi megayachts fino ai 70m.

Lo stabilimento di Massa è dedicato alle attività di stampaggio e laminazione dei grandi yachts in composito.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Baglietto

Specializzato nella costruzione di nuove imbarcazioni plananti in alluminio da 38 a 50 metri e megayacht dislocanti e semidislocanti dai 40 metri in acciaio e alluminio.

Baglietto oggi conta di due sedi produttive, a La Spezia (headquarter) e Carrara (sede operativa). La sede di La Spezia si espande su una superficie di ca. 35.000m². Un importante progetto costruttivo ha visto, negli ultimi anni, il rinnovamento dell'intero impianto produttivo con la costruzione a La Spezia di 3 nuovi capannoni (l'ultimo inaugurato a marzo di quest'anno) per imbarcazioni fino a 65m e banchine attrezzate per ospitare navi fino a 70m.

L'unità operativa di Carrara conta, invece, 2 aree di 5000mq ciascuna destinate una alla costruzione delle imbarcazioni militari e la seconda, con 4 nuovi capannoni, alla costruzione di yacht fino a 50m. Le attività del cantiere prevedono uno sviluppo importante oltre che nelle nuove costruzioni anche nell'ambito della costruzione di imbarcazioni militari con il marchio di Baglietto Navy (al momento sono in costruzione due commesse per la Marina Militare).

The Italian Sea Group

Una delle più rinomate aziende della nautica internazionale, specializzata nella progettazione e realizzazione di yacht da 50 a 140 metri.

Inserito all' interno del porto di Marina di Carrara, Viareggio e La Spezia, The Italian Sea Group è una realtà made in Italy che, dal 1975 ad oggi, ha visto il varo di 1247 yacht.

Fanno parte dell'azienda i Brand: ADMIRAL, TECNOMAR ed NCA REFIT.

Dal 2021 anche PERINI NAVI e PICCHIOTTI sono entrate a far parte del gruppo.

L' Headquarter di The Italian Sea Group è situato a Marina di Carrara, dove si trova il più grande bacino di carenaggio privato di tutto il Mar Mediterraneo lungo 200 metri e un secondo bacino lungo 147 metri inaugurato a novembre 2021, gli unici in grado di ospitare yacht fino a 140 metri.

Una seconda divisione di TISG si trova a Viareggio ed una terza invece a La Spezia. I siti della Spezia e Viareggio stanno contribuendo allo sviluppo dell'azienda in settori di produzione che inizialmente non facevano parte del core business, come gli yacht da 24 a 50 metri in alluminio, in fase di realizzazione col marchio Picchiotti.

Con più di 244.000 metri quadrati, The Italian Sea Group conta 18 aree produttive, due bacini di carenaggio, oltre 1500 metri di ormeggio, una chiatta galleggiante da 3.300 tonnellate e una keel pit a La Spezia.

Tankoa Yachts

Cantiere navale specializzato nella costruzione di superyachts dalle dimensioni comprese tra i 45 e i 90 metri.

Il cantiere si distingue per l'alta qualità dei prodotti realizzati, per il design sviluppato in collaborazione con alcuni tra i più importanti architetti navali e per l'ampia possibilità di personalizzazione del prodotto finale.

Tankoa Yachts svolge inoltre servizi di refit, negli ultimi anni si è occupata di refit totali o parziali di imbarcazioni di ogni tipo e dimensioni.

L'area in cui si trova il cantiere Tankoa si trova a Genova. Tankoa è situata davanti alla Marina Genova con un'area complessiva di oltre 15.000 m², di cui più di 5.000 coperti.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

4.2 Censimento delle aziende operanti nelle aree attualmente in concessione ed in esame

Nell'area oggetto dello studio sono attive le seguenti aziende operanti nel comparto nautico / navale, titolari di concessione demaniale:

Gestione Bacini S.p.A.

Opera nell'ambito della costruzione e refitting di yacht. La società ha un fatturato di 6,5 milioni di euro ed occupa 14 dipendenti.

Romoli Roberto

Opera nell'ambito del rimessaggio nautico. È una ditta individuale che rientra nella classe di fatturato 0 – 250k euro ed occupa un dipendente.

Fratelli Lorenzoni S.n.c

Opera nell'ambito della manutenzione e riparazione di imbarcazioni e yacht. La società ha un fatturato di 1050k euro ed occupa 14 dipendenti.

Tommaso Montano e Figli S.r.l.

Opera nell'ambito della manutenzione, riparazione e costruzione navale. La società ha un fatturato di 1,85 milioni di euro ed occupa 13 dipendenti.

Fratelli Neri

Per la Ditta Fratelli Neri i dati aggiornati al 2021 riportano un fatturato di 32400K euro per il totale dell'azienda. Considerando che la Fratelli Neri ha diverse sedi e siti di lavoro si può ipotizzare in prima analisi che il complesso industriale attualmente presente nelle aree in concessione ha un valore economico di circa 8 milioni di euro annui e un valore occupazionale di circa 40 dipendenti.

I dati in relativi al numero di persone impiegate e del fatturato annuale sono desunti dalla fonte CRIBIS,

I dati aggiornati per la ditta Fratelli NERI sono desunti dal sito Companyreports.

4.3 Definizione dello stato attuale delle aree in concessione

L'area oggetto dello studio si estende su di una superficie totale di circa 50.000 metri quadrati, così suddivisi tra i concessionari:

Titolare di concessione	Superficie di pertinenza [m ²]	Riferimento figura 4
Gestione Bacini	11.677,45	Area verde
Romoli Roberto	3.030,86	Area arancione
Lorenzoni Luigi e Fratelli	6.749,00	Area celeste
Tommaso Montano & Figli	8.431,13	Area gialla
Fratelli NERI	22.849,95	Area rosa

Tabella 4-1: ripartizione aree per concessionari

La superficie maggiore, pari a 22.849,95 metri quadrati, è in concessione a Fratelli Neri S.p.A...

La figura 4 illustra la planimetria dell'attuale ripartizione:



Figura 4: Planimetria aree in concessione

Facendo riferimento all'analisi dell'attività connessa al comparto delle unità da diporto di alta fascia, si rileva che l'attuale frazionamento delle aree assegnate in concessione non consente una destinazione d'uso atta alla costruzione ed al refitting di megayacht con lunghezza compresa tra 40 e 80 metri.

Considerando che l'area complessiva può garantire un agevole accoglimento delle attività industriali ipotizzate, sarà fra gli scopi del presente rapporto presentare una possibile proposta di riproporzionamento che raggiunga l'obiettivo di offrire superfici di lavoro congrue con la tipologia di attività industriale proposta.

4.4 Predisposizione delle nuove aree da assegnare in concessione

Facendo seguito alle premesse di valutazione del piano industriale che possa maggiormente valorizzare le attuali aree in concessione massimizzandone i ricavi sia in termini economici che occupazionali, lo studio è stato indirizzato verso il settore del comparto industriale che attualmente presenta le maggiori potenzialità utilizzando spazi ridotti in modo efficiente e razionale. Il piano considera, in aggiunta, la possibilità che possano essere predisposte da parte di un futuro concessionario piccole officine per le lavorazioni accessorie (es officine per il montaggio e riparazione impianti di condizionamento, impianti elettrici, equipaggiamenti elettrici).

Premesso ciò, è necessario considerare che l'area complessiva ricompresa fra le 5 concessioni attive è sufficiente per intraprendere le attività previste dal piano industriale, ma allo stesso tempo il frazionamento derivante dalle attuali aree in concessione prospicienti la Darsena Calafati non consente di disporre degli spazi sufficienti ad accogliere le lavorazioni della Nautica da Diporto di Alta Fascia che si suppone possano consentire anche la gestione di unità di lunghezza sino ad 80 metri.

Per poter attuare il piano proposto si è proceduto con la valutazione degli spazi di lavorazione necessari per impostare il programma di produzione industriale che consentirebbe il raggiungimento dei potenziali obiettivi di rendita economica e occupazionale. Sulla base delle informazioni acquisite nell'ambito delle realtà industriali presenti nel comparto del mar Ligure (Alta Toscana e Liguria Orientale) è stata individuata la possibile razionale ripartizione delle aree da assentire in concessione secondo i seguenti criteri:

1. le aree devono avere estensione sufficiente a garantire la possibilità di esecuzione delle lavorazioni previste dal presente piano che sono state delineate e la realizzazione delle necessarie infrastrutture;
2. per quanto possibile le aree dovrebbero avere superfici e disponibilità di banchine (in termini fisici di lunghezza) comparabili fra loro;
3. le aree di maggior estensione dovranno avere la possibilità, anche a fronte di futuri investimenti, di essere attrezzate con dispositivi per l'alaggio ed il varo delle unità come, ad esempio, gru semoventi a portale (SINCROLIFT), in special modo l'area A4 prospiciente la darsena PISA per cui sia la ristrutturazione degli edifici e l'eventuale adozione di un sistema SINCROLIFT per porre a secco le piccole unità usate per i servizi nel porto di Livorno sono fondamentali per la loro riqualificazione e valorizzazione dell'attività di servizio ed industriale attualmente in essere;
4. le aree di maggior estensione dovranno avere la possibilità di poter fruire di ampi spazi esterni per la manovra delle unità in lavorazione
5. l'area di minore estensione dovrebbe essere ampliata mediante l'imbonimento della porzione antistante l'area a confine con l'attuale concessione alla ditta FRATELLI NERI (Darsena Calafati).

La ripartizione delle aree spazi da proporre ai futuri concessionari è stata individuata riducendo da 5 a 4 le aree che saranno oggetto delle nuove concessioni aumentando così gli spazi da dedicarsi alle attività di costruzione e refitting, come illustrato nella seguente Figura 5.

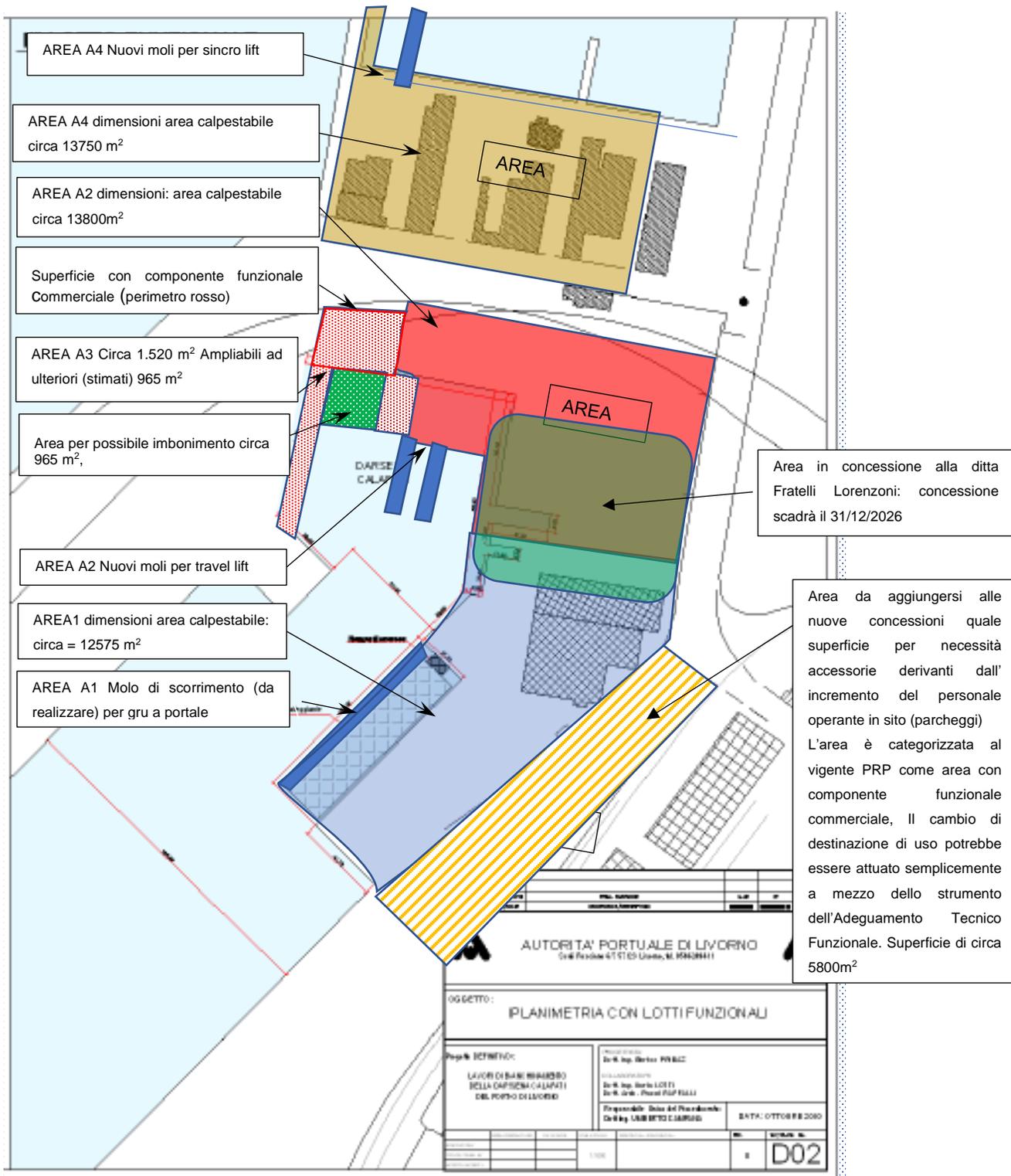


Figura 5: Nuova predisposizione aree da assegnare in concessione

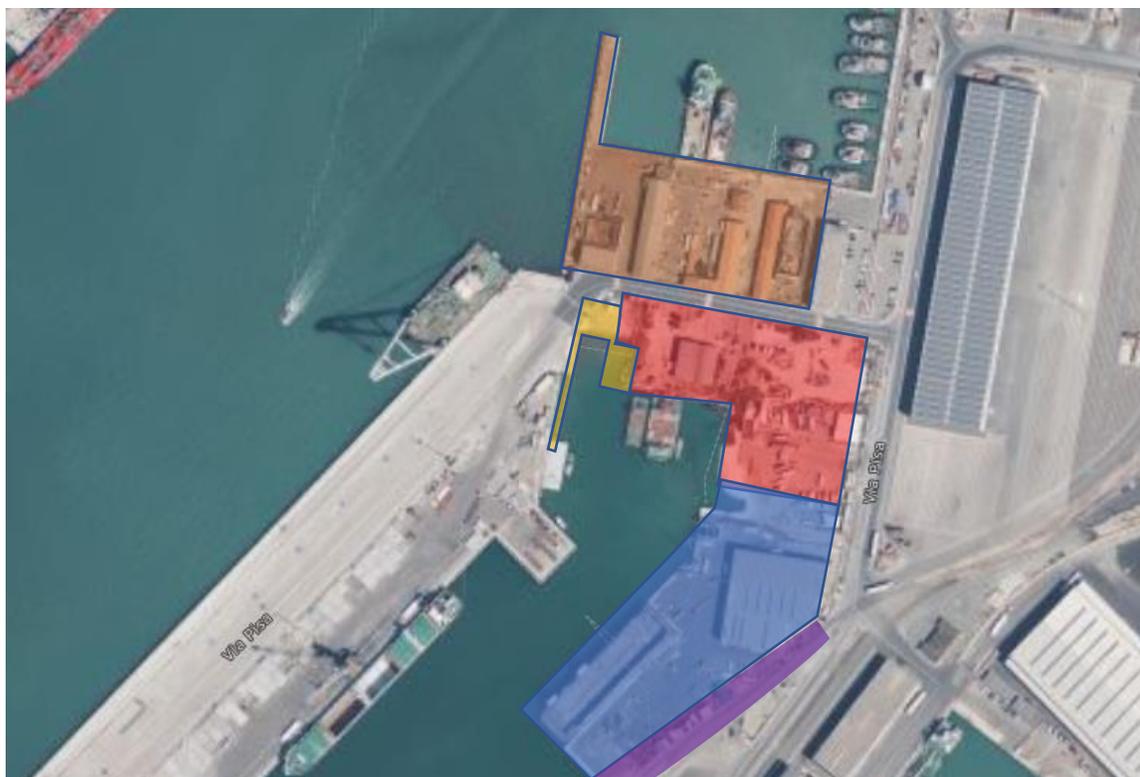


Figura 6: Rappresentazione fotografica nuova suddivisione aree



Figura 7: Rappresentazione fotografica della attuale suddivisione aree

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Dal confronto fra la figura 6 relativa ad una nuova possibile ripartizione delle aree e la figura 7 attuale ripartizione delle aree in concessione si evidenzia che una omogenea ripartizione da proporsi è di suddividere la superficie complessiva in tre concessioni che possono soddisfare le condizioni imposte.

Area A1 di superficie stimata di 12575 metri quadrati su cui insite un fabbricato di recentissima realizzazione

Area A2 di superficie stimata di 13800 metri quadrati su cui insite un fabbricato moderno

Area A3 di superficie stimata di 1520 metri quadrati estendibile con opere di riempimento di ulteriori 965 m² raggiungendo così un totale di 2485 m² calpestabili.

Area A4 di superficie stimata di 13800 metri quadrati su cui insistono più fabbricati sia moderni che meno recenti

Tutte le aree proposte nella nuova suddivisione presentano caratteristiche positive e criticità come di seguito riassunte:

Area A1

L' Area A1 pur avendo dimensioni ridotte rispetto all' area A2 e all'area A3 presenta il vantaggio di fruire di ampia banchina e dello spazio ove vi è l'attuale Bacino Galleggiante Ercolino II che potrebbe essere utilizzato per l'uso di una gru di sollevamento a portale semovente (SINCROLIFT). L'area A1 fruirebbe della presenza di un ampio fabbricato per le lavorazioni al coperto, specie di carpenteria metallica. Per l'Area A1 sono state individuate le seguenti criticità:

- 1) il bacino galleggiante ERCOLINO II che non rientra fra le pertinenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Per poter essere usufruito dal nuovo concessionario (se differente dalla proprietà del bacino stesso) dovranno essere stipulati accordi ad hoc o, quale alternativa, in luogo del bacino galleggiante il sito dovrebbe essere attrezzato con idonea gru a portale di portata congrua con il peso delle più grandi unità che potranno essere gestite nell' area (si stima non oltre gli 80 metri di lunghezza). Al fine di poter utilizzare efficacemente la gru a portale sarebbe necessario realizzare molo di scorrimento esattamente prospiciente la zona dove è attualmente ormeggiato il bacino galleggiante e parallela alla banchina. Vi è da aggiungere che a seguito di un mancato accordo sull' utilizzo del Bacino Galleggiante ERCOLINO II, si potrebbe configurare una ulteriore problematica in quanto il nuovo concessionario richiederebbe l'agibilità della banchina ed il bacino dovrebbe essere spostato in una nuova zona di lavoro (da individuarsi) o di sosta.
2. La distanza tra la banchina e l'angolo dell'edificio verso il mare (attuale concessione ROMOLI ROBERTO) che, dalle misurazioni effettuate con l'ausilio di mappe aeree, risulterebbe di 20 metri lordi. Tale distanza può rappresentare un vincolo nella manovra delle unità di lunghezza superiore a 50m – 60m che dal bacino (o dalla gru semovente) devono essere spostate alla banchina e viceversa.
3. Una parte della superficie che si ipotizza oggetto della concessione dell'Area1 insiste sulla concessione della ditta "Fratelli Lorenzoni" che scadrà il 31 dicembre 2026. Vi è da notare che la data di scadenza della concessione potrà essere anticipata qualora il concessionario non esegua le opere di ristrutturazione che sono previste nell'attuale atto di concessione. Questa porzione di superficie prevista per l'Area A1 sarà quindi da inserire già nella predisposizione della Concessione demaniale dell'Area A1 ma con la clausola che sarà utilizzabile dal 1° gennaio 2026 (nell' ipotesi di raggiungimento della regolare scadenza da parte dell'attuale concessionario).
4. La porzione di banchina disponibile per l'attracco delle unità lavorate o da porsi in lavorazione non è estesa né attualmente attrezzato con i collegamenti a terra (elettricità, acqua e scarichi delle acque bianche, acque nere e di sentina) Qualora il Bacino Galleggiante ERCOLINO II sia sostituito da una Gru a Portale gli spazi del molo di scorrimento della gru potrebbero essere utilizzati quali postazione di ormeggio e lavorazione delle unità galleggianti.

Area A2

L'area A2 è caratterizzata da maggior superficie libera da costruzioni. Nell'area insite un solo edificio di costruzione moderna che può essere riadattato per ospitare officine meccaniche, Piccola carpenteria di arredamento e uffici amministrativi. Considerando l'ampia superficie scoperta l'area si presta ad essere dotata di capannoni mobili (telescopici) che possono ospitare unità di dimensioni diverse sfruttando la modularità del capannone. Inoltre è possibile usufruire degli spazi esterni per la manovra delle unità a secco al fine di poterle posizionare per la messa a mare tramite una gru a portale che potrebbe essere ubicata in corrispondenza del lato ovest dell'edificio esistente. Per la messa a mare e l'alaggio delle unità è necessario prevedere la costruzione di due moli di scorrimento che consentano la movimentazione della gru a portale avente una portata adeguata alle unità di maggior lunghezza dato

che l'area in esame consente la lavorazione sia in allestimento che in refitting di unità di lunghezza superiore a 60 metri. Con la nuova ripartizione delle superfici la distanza tra il confine dell'area A2/A3 e l'edificio presente sull' area A2, lato banchine, sarebbe di circa 25 m sufficiente per poter garantire il passaggio di una gru a portale semovente per l'alaggio/varo delle unità- Per l'Area A2 sono state individuate le seguenti criticità

1. Le rimanenti banchine disponibili per l'attracco delle unità lavorate o da porsi in lavorazione sono sufficientemente estese ma non risulta siano attualmente attrezzate con i collegamenti a terra (elettricità, acqua e scarichi delle acque bianche, acque nere e di sentina).
2. Similmente all' Area A1, una parte della superficie che si ipotizza oggetto della concessione dell'Area A2 insiste sulla concessione della ditta "Luigi Lorenzoni e Fratelli" che scadrà il 31 dicembre 2026. Questa porzione di superficie prevista per l'Area A2 sarà quindi da inserire già nella predisposizione della Concessione demaniale dell'Area A1 ma con la clausola che sarà utilizzabile dal 1° gennaio 2027.

Area A3

L'Area A3 è l'area di dimensioni notevolmente contenute rispetto alle tre precedenti e si colloca in una porzione che include la banchina in uso alla polizia penitenziaria prospiciente l'area in concessione della ditta Fratelli NERI lato Darsena Calafati, una porzione retrostante il fabbricato insistente sulla medesima concessione ed una porzione di area calpestabile che potrebbe essere messa a disposizione da parte dell'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno come nuova superficie. Quest' ultima è attualmente è attualmente utilizzata quale area di parcheggio. L'area ricade fra le superfici qualificate con funzione commerciale nel Piano Regolatore del Porto di Livorno, per la quale si ritiene opportuno la variazione della componente funzionale ad attività Industriale.

L'area A3 è stata concepita quale area da porre in concessione per attività industriali accessorie alle attività che sono state delineate nel presente piano industriale per le tre aree di maggior superficie. L'area A3 può essere anche valutata da uno o più degli attuali concessionari che operano nelle aree in esame quale possibile sito ove proseguire le proprie attività adattandole alle nuove realtà industriali.

Per questa area si intravede la possibilità di ampliamento della superficie calpestabile di circa 965 m² prevedendo opere edili di costruzione di una banchina collegante le attuali banchine della Concessione FRATELLI NERI (Darsena Calafati) e procedendo quindi all' imbonimento dello spazio che viene a crearsi a mare.

Area A4

L'Area A4 è l'area che offre una più razionale configurazione ed è dotata di una banchina estesa per ospitare le unità con accosto diretto in galleggiamento. Nell'area è presente un lungo pennello che può essere utilizzato come area di banchina oppure si presta, una volta realizzato un molo parallelo ad ospitare le vie di corsa di una gru a portale di notevoli dimensioni (SINCROLIFT) per la posa a secco di unità commerciali. L'area A4 è quella che è interessata dalle seguenti criticità;

1. Gli immobili sono di proprietà dello Stato, alcuni, come è stato illustrato in precedenza, presentano criticità manutentive e comunque sono di risalente realizzazione, con dimensioni e configurazioni che di fatto limitano la capacità potenziale dell'area.
2. In una porzione della banchina dell'attuale area (CALATA PISA), sono presenti attività di supporto del terminale di rigassificazione di OLT Offshore LNG Toscana posizionato al largo delle coste tra Livorno e Pisa. Altresì un'altra porzione della banchina dell'attuale concessione Fratelli Neri è utilizzata delle unità di disinquinamento del consorzio CASTALIA.

La analisi della complessiva delle attività del Porto di Livorno, vedono la presenza di numerosi servizi ancillari alla navigazione che utilizzano scafi di varie dimensione e tipologia per la cui manutenzione e riparazione non vi sono adeguate strutture dedicate presenti nell'ambito portuale.

In particolare, non è presente una zona specificatamente dedicata alle attività di manutenzione, anche di tipo pesante, per queste navi (servizio di disinquinamento, pulizia specchi acquei, bunkeraggio, rimorchio etc.) a cui potrebbe vedere destinazione la zona di cui si tratta,

Per conseguire ciò i manufatti insistenti nell' area e versanti in pessime condizioni di manutenzione devono essere riconsiderati per una loro ampia ristrutturazione, nuova modellazione da parte del futuro concessionario.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Si rende quindi necessario la riqualificazione con operazioni di demolizione e ricostruzione, per le quali è necessario il preliminare percorso con le amministrazioni statali competenti, al fine di consentire la disponibilità di ampi piazzali aperti, utili alla manovra a terra delle unità poste in secco, specie quelle di maggior dimensione, ma anche per il loro adeguamento alle più moderne tecnologie di lavorazione riconducibili al settore delle riparazioni e della manutenzione navale, anche di tipo pesante, possibili in relazione alla presenza delle banchine sopra indicate.

Area servizi

Al fine di consentire il massimo utilizzo degli spazi e superfici offerti dalle aree sopra descritte, potrà essere messa a disposizione l'area retrostante l'attuale spazio in concessione alla Società Gestione Bacini. Questa area attualmente non è oggetto di concessione ed è individuata nel Piano Regolatore Portuale quale area con Funzione Commerciale.

Nell'ipotesi che questa area sia destinata ai servizi funzionali ed accessori per le attività che sono previste nel presente studio per le tre aree ipotizzate, quali parcheggi per il personale impiegato nelle tre aree, fermata dei mezzi logistici per le forniture, si renderebbe necessaria una modifica della PRP per poterne variarne la funzione. Al fine di agevolare la variazione di funzione in tempi brevi, potrebbe essere attivata la richiesta dell'Adeguamento Tecnico Funzionale da parte dell'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno

4.5 Piano Regolatore del Porto (PRP) di Livorno

Di seguito si riporta l'estratto del PRP del porto di Livorno dove sono indicate le due superfici che potrebbero essere messe a disposizione dall'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno.

Per entrambe si evidenzia che attualmente sono indicate quali superfici con componente funzionale caratterizzante commerciale C2: *operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di rinfuse solide non alimentari* (traffici di prodotti forestali e cellulosa).

In particolare il PRP INDICA quanto segue:

NORME TRANSITORIE:

Nelle more della redazione, dell'approvazione e dell'attuazione del progetto unitario del terminal è consentito lo svolgimento delle attuali tipologie di traffici.

Per le banchine e le aree a terra di pertinenza delle darsene Pisa e Calafati è consentito il mantenimento delle attuali attività di cantieristica e riparazione navale e di ricovero ed ormeggio di mezzi di lavoro e di servizio. Nel caso che le attività che attualmente si svolgono nelle due darsene vengano ricollocate in un'altra area del porto di Livorno le banchine e le aree a terra di pertinenza delle due darsene potranno essere utilizzate per lo svolgimento dei traffici di prodotti forestali e della cellulosa.

Considerando:

- quanto disposto nel PRP del porto di Livorno
la possibilità che l'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno possa integrare le aree a terra delle darsene Pisa e Calafati con le aree indicate con tratteggio rosso nella

Figura 8: estratto del Piano Regolatore del Porto di LIVORNO

per le due superfici potenzialmente addizionali si renderebbe necessaria la modifica della componente funzionale attuale come segue:

Area a terra S1: *superficie destinata a destinata ai servizi funzionali ed accessori per le attività di cui alle aree a terra delle Darsene Pisa e Calafati.*

Area a terra S2: *superficie destinata a destinata componente funzionale IA 1 (riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale)*

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Per la modifica della componente funzionale di entrambe le aree a terra si può ricorrere allo Strumento dell'Adeguamento Tecnico Funzionale in quanto per le aree in esame il Piano regolatore del Porto di Livorno già prevede due tipologie di componenti funzionali

- Funzione commerciale
- Funzione industriale IA1 (Riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione ed allestimento navale)

Vi è da notare che la superficie S2 si estende per la via di accesso al MOLO ITALIA in quanto il PRP predisponesse l'utilizzo dell'area per la realizzazione dell'allargamento della via di accesso al molo stesso. L'allargamento è stato realizzato nel recente passato e la porzione di superficie inutilizzata per l'allargamento può essere inserita nella modifica di funzione (da commerciale ad industriale).

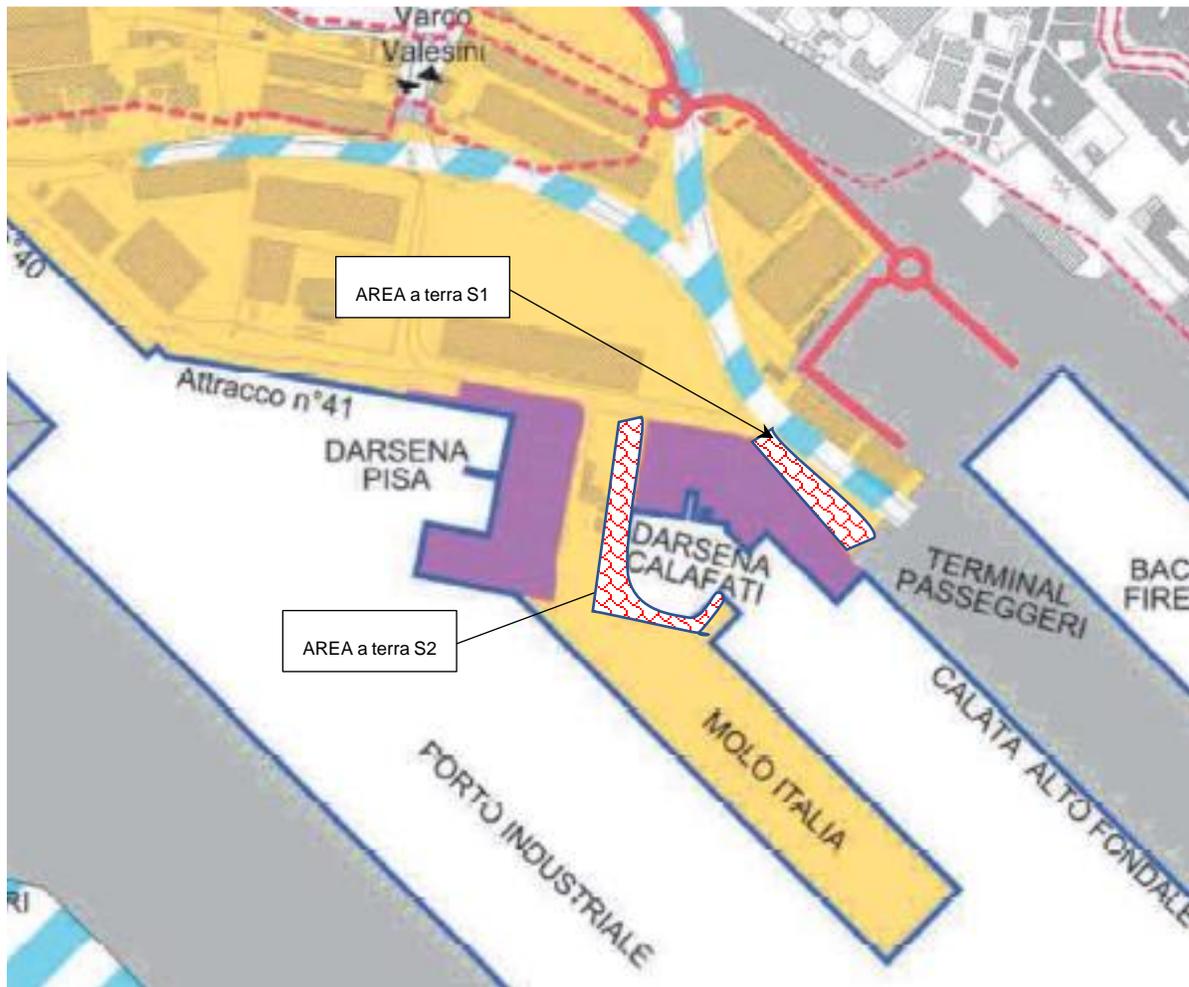


Figura 8: estratto del Piano Regolatore del Porto di LIVORNO

Le Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale del Ministero dei Trasporti, datata marzo 2017, prevede alla PARTE I paragrafo I.3 tre strumenti di pianificazione, fra cui l'Adeguamento Tecnico Funzionale così definito:

...omissis....

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

*L'adeguamento tecnico funzionale (ATF), anch'esso relativo al singolo porto del sistema, previsto **nei casi in cui le modifiche introdotte "non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali"**.*

...omissis...

L'adeguamento tecnico funzionale, inoltre, può solo introdurre, a strategie di piano immutate, modifiche non sostanziali agli assetti plano-batimetrici e funzionali del singolo porto facente parte del PRdSP.

Inoltre giova il chiarimento di pag. 50 delle citate linee guida.

...omissis...

*1. individuazione di un assetto plano-batimetrico del porto operativo intrinsecamente flessibile (opere esterne, specchi acquei interni, contorno banchinato ed aree portuali retrostanti) conseguente ad una previsione temporale definita (10÷15 anni), assetto suscettibile di modifiche purché contenute entro opportuni margini (c.d. "modifiche non sostanziali"). **L'adeguamento tecnico funzionale (ATF) è lo strumento attraverso il quale è possibile veicolare proposte di modifiche non sostanziali all'assetto plano-batimetrico del porto facente parte del sistema;***

...omissis...

La variazione della componente funzionale delle aree in oggetto può essere attuata tramite una opportuna pratica di Adeguamento Tecnico Funzionale da applicarsi al Piano Regolatore del Porto di Livorno.

4.6 Previsioni di investimento per dotazione infrastrutture

In generale, le aree sottoposte ad esame hanno mostrato un elevato potenziale per il settore individuato per ciascuna di esse, ma al contempo va evidenziato che:

- Le aree A1 e A2 non sono sufficientemente attrezzate per la tipologia di lavorazioni che le unità da diporto di lusso implicano. Prima fra tutte la necessità di garantire il costante ricovero delle unità in lavorazione che si tratti di costruzioni scafo (specie per l'alluminio e la sua saldatura che deve essere eseguita in ambienti assenti da correnti, umidità e contaminazioni) sia che si tratti di allestimenti/refitting.
- L'area A3 necessita di lavori di imbonimento e costruzione opifici/uffici
- L'area A4 deve essere interessata da una profonda riqualificazione mediante la demolizione e ristrutturazione dei fabbricati e delle banchine, per renderla adeguata a fornire le necessarie attività industriali alle unità navali di servizio alle navi commerciali operanti nel porto di Livorno.

Le aree dovranno essere oggetto di profonda riqualificazione, considerando lo stato manutentivo e funzionale degli edifici presenti, che limita solo a quelli più moderni, ossia il nuovo fabbricato dell'area oggi in concessione a Gestione Bacini/ROMOLI ROBERTO, quello uffici ed officine dell'area in concessione a Fratelli NERI (a sud di via PISA) e l'immobile degli uffici dell'area in concessione alla ditta MONTANO una valutazione di opportunità del loro mantenimento.

Le rimanenti costruzioni nelle aree individuate non sembrano offrire gli spazi necessari per le lavorazioni, se non per alcuni di essi, secondo canoni di efficienza e di moderna funzionalità per officina meccanica, officina carpenteria/mobileria e officina rivestimenti.

Rimane la possibilità di valutare il mantenimento dei fabbricati, pur risalenti nel tempo di costruzione, mantengono un potenziale di uso per funzioni di servizio a quelle operative di manutenzione e riparazione, ma che non siano in contrasto con l'obiettivo di ampliare le aree ed i piazzali per le lavorazioni.

Come sarà indicato nelle conclusioni gli investimenti per dotare di infrastrutture moderne ed atte a conseguire gli obiettivi del presente piano dovranno essere parte del piano di investimenti che il futuro concessionario proporrà in fase di gara di assegnazione delle nuove concessioni.

Nelle aree A1 e A2 (previa rimozione di tutti le parti mobili e le giacenze, occorrerà:

- a) Installazione di un Sincro-Lift (gru a portale semovente) per unità aventi lunghezza di almeno 50 metri con realizzazione di propaggini (moli) a mare per l'alaggio ed il varo delle unità. Per quelle di lunghezza maggiore possono essere ipotizzati due scenari:
 - 1) la costruzione di uno scalo di alaggio per ciascuna area: questa soluzione implica la possibilità di estendersi a mare per avere le inclinazioni di scalo idonee e forzatamente comporta l'utilizzo di uno spazio a terra per il solo carro di alaggio
 - 2) L' utilizzo del bacino galleggiante ERCOLINO II da parte dei concessionari (Area A1 e A2) con l'utilizzo di carrelli semoventi per spostare le unità dal bacino all'area di lavoro.

Nell' ipotesi che il bacino ERCOLINO II (di proprietà privata) non si rendesse disponibile l'opzione è dotare le Aree A1 e A2 di apposite banchine di scorrimento per le gru semoventi a portale (SINCROLIFT) come indicato nella Figura 5: Nuova predisposizione aree da assegnare in concessione

b)

Per l'area A4 pianificare e rendere la realizzazione di una banchina di una banchina parallela all' esistente per lo scorrimento di gru semoventi a portale (SINCROLIFT) come indicato nella Figura 5: Nuova predisposizione aree da assegnare in concessione

c)

- d) Realizzazione di due o tre capannoni telescopici per il ricovero delle unità in lavorazione (due capannoni nell'Area A1, tre nell' Area A2)
- e) Realizzazione di un eventuale sistema di coperture mobili per il bacino ERCOLINO II (nell' eventualità rimanga a disposizione delle aree A1 e A2)
- f) Demolizione e ricostruzione (o riattamento parziale) degli edifici vetusti (Area A4)

- g) Ridefinizione di tutti i servizi elettrici, idrici e di scarico delle acque per adeguarli alle nuove realtà e volumi produttivi (inclusa una centrale di depurazione aria ed acque che potrà essere comune alle quattro aree)
- h) Costruzioni di stazioni per la produzione di aria compressa
- i) Costruzione di aree di stoccaggio rifiuti per la raccolta differenziata
- j) Adeguamento degli spazi adibiti all' immagazzinamento dei materiali
- k) Ridefinizione e ricostruzione delle banchine di ormeggio e sosta per le unità in lavorazione dotandole dei servizi richiesti per l'esecuzione delle attività, con speciale riguardo a quelle dell'area A4.

Per quanto concerne l'Area A3 la maggior opera da realizzarsi al fine di valorizzarne la destinazione di uso è la costruzione di una banchina che realizzi uno spazio che dovrà essere opportunamente riempito al fine di realizzare una ulteriore superficie di circa 965 m² come indicato nell' area verde della Figura 5: Nuova predisposizione aree da assegnare in concessione

. Per l'area A3 non si prevede la sistemazione di mezzi di sollevamento a portale in quanto la superficie è di dimensioni ridotte, mentre potrebbero essere realizzate opere edili per ospitare le officine e gli uffici (temporaneamente potrebbero essere allocati in moduli containerizzati) prevedendo i servizi accessori di cui ai precedenti punti e), f), g), h) ed i).

Qualora non sia impiegato il pontone ERCOLINO II gli investimenti per l'Area A1 dovranno essere estesi all' acquisto di una gru a portale e alla realizzazione del molo di scorrimento per la gru a portale come precedentemente indicato.

Considerando le opere da realizzare al fine di adeguare le aree alla nuova realtà industriale che potrà essere insediata in futuro, sono stati valutati i costi di investimento per le dotazioni e le opere infrastrutturali necessarie per le lavorazioni a regime. Ovviamente trattasi di stime molto preliminari basate sulle informazioni acquisite dagli operatori del settore che dovranno essere aggiornate in base ai progetti di riqualificazione e alle dotazioni ed equipaggiamenti fissi e mobili di cui il futuro concessionario prevede di dotarsi:

- a) Sincro lifts (gru semoventi a portale): i costi dei travel lifts variano in relazione alla loro portata e dimensione da un minimo di 2 milioni di euro sono a 5-7 milioni di euro ciascuno.
- b) Capannoni telescopici dotati di tutti gli impianti di controllo dell'aria (umidità e temperatura), impianti di depurazione dell'aria, delle acque di lavaggio, dell'illuminazione e dell'energia elettrica, degli impianti di aria compressa e stazioni di pitturazione (mediamente del costo 3-4 milioni €)
- c) Eventuale realizzazione di copertura mobile bacino ERCOLINO II (circa 2-3 milioni €)
- d) Demolizione e ricostruzione edifici (4000 - 5000€/m³)
- e) Nuovi servizi elettrici e relativi impianti: il loro costo varia in ragione delle estensioni degli impianti e delle potenze impegnate, mediamente si possono ipotizzare investimenti di circa 800.000 euro – 1.200.000 euro per un impianto completo di quadri principali e distribuzione sia per le aree a terra che per le banchine.
- f) Nuovi servizi idrici (intervallo da 200.000 a 400.000 euro in ragione delle dimensioni di impianto)
- g) Servizi di aria compressa (intervallo da 200.000 a 600.000 euro in ragione delle dimensioni e portata dell'impianto)
- h) Nuovi servizi scarichi (intervallo da 200.000 a 400.000 euro in ragione delle dimensioni di impianto).
- i) Nuove stazioni di trattamento acque ed aria (da 400.000 a 800.000 euro in ragione delle dimensioni di impianto)
- j) Nuove aree per raccolta differenziata (da 20.000 a 50.000 euro in ragione delle dimensioni di impianto)
- k) Nuove banchine (2000 – 3000 €/m³) il costo finale dipende dall' estensione necessaria per operare i travel lifts
- l) Riempimento della nuova superficie da realizzarsi nell' Area A3 (12 €/m³ per un totale stimato di 180.000 €, corrispondenti a circa 14,000 m³ totali)

Escludendo le attività di costruzione scafo che richiedono spazi contenuti per l'immagazzinamento dei materiali base, si deve rammentare che a regime le aree A1 e A2 dovranno essere dotate di spazi ampi a terra per immagazzinare

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

arredi, impianti ed allestimenti che devono essere smontati (refitting pesante) e montati sulle unità durante le lavorazioni ed ampie officine dove eseguire lavorazioni meccaniche, carpenteria e di arredo.

Contestualmente dovranno essere tenute in debita considerazione le necessità logistiche connesse all' incremento del personale addetto alle lavorazioni nelle tre aree che, in prima battuta, si possono prevedere come segue:

- 1) esigenza di spazi per parcheggi dei mezzi di trasporto privati (a tale proposito giova rammentare che l'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno ha indicato un possibile ampliamento delle aree da destinare a tale funzione
- 2) esigenza del potenziamento del servizio di pubblico trasporto per agevolare il movimento casa-lavoro e viceversa del personale che opererà presso le aziende che saranno insediate nelle aree descritte. Il potenziamento del servizio di trasporto pubblico scoraggerà l'uso dei mezzi privati se efficientemente predisposto
- 3) spazi e infrastrutture per la ristorazione, non necessariamente ubicate nell' area ma in prossimità.

5 IL MERCATO OBIETTIVO

5.1 Quantificazione del valore delle lavorazioni

Come anticipato nel capitolo relativo alla individuazione e valorizzazione dei servizi, ai fini del presente piano previsionale sono state definite le seguenti macro-tipologie di lavorazioni per le aree A1 e A2:

- Costruzione di scafi in acciaio o alluminio: l'attività per come descritta è indirizzata alla sola costruzione dello scafo ivi compresa la sistemazione degli outfitting (tubolature, vie cavi e condotte di ventilazione) che consentiranno di procedere al successivo allestimento. La costruzione dello scafo per le unità individuate è esclusivamente indirizzata alla costruzione in metallo che può essere acciaio e/o lega leggera. La tipologia di lavorazione associata a queste particolari unità richiede manodopera specializzata per entrambi i materiali in quanto aventi ridotti spessori. Per le costruzioni in alluminio sono necessarie stazioni di saldatura TIG/MIG o MAG, manodopera qualificata e certificata.
- Lavori di allestimento: si tratta di attività che prevedono la sistemazione dei macchinari di propulsione e tutti gli equipaggiamenti ausiliari per il funzionamento della propulsione e dei servizi di hotel, la costruzione dell'impianto elettrico e degli impianti di igiene, la realizzazione di tutte le sovrastrutture, l'arredamento e le finiture. L'attività richiede manodopera comune e specializzata (specie per la realizzazione degli arredi e degli impianti elettrici)
- Lavori di refitting pesante o standard: le attività si svolgono essenzialmente in analogia ad un allestimento (completo o solo alloggi) ma include anche le opere di smontaggio di tutte le componenti da sostituire

Le possibili attività che possono essere realizzate nell'area di superficie più contenuta (area A3) sono valutate e contabilizzate facendo riferimento alle rendite economiche del settore delle officine di supporto alla cantieristica in ragione del numero di persone impiegate. Il valore massimo attribuibile per queste attività è stimato un una forbice di 2.500.000€ - 3.500.000 € a regime e di 1.200.000 € in fase transitoria. Questi valori saranno considerati quali costanti numeriche da aggiungersi alle previsioni di rendita economica per le rimanenti aree A1, A2.

Per quanto concerne l'area A4 il piano considera un incremento delle attuali attività supportate dalla profonda ristrutturazione che potrà consentire un aumento stimato del 50% del personale impiegato dagli attuali concessionari (Ditta MONTANO e Ditta Fratelli NERI) con una stima di 75 persone impiegate e una rendita economica stimata in circa 14 -15 milioni di euro a regime e di circa 8-9 milioni di euro in fase transitoria (durante la fase di riqualificazione del sito)

Per il settore delle unità da diporto di alta fascia, sulla base dei risultati dell'analisi di mercato e delle considerazioni emerse dall'analisi condotta presso gli operatori del settore, è stata stabilita la forbice dei possibili fatturati entro la quale possono essere allocate le unità in base alla loro lunghezza ed in base alla attività svolta su di esse.

In termini di ricavi, è previsto che il valore stimato delle attività legate alla costruzione, allestimento e refitting delle unità da diporto possa essere indicato come segue:

Attività di costruzione e allestimento

40 metri – acciaio/alluminio: 23 milioni

50 metri – acciaio/alluminio: 35 / 40 milioni

60 metri – acciaio/alluminio: 50 / 60 milioni

Le attività di costruzione ed allestimento sono state conglobate in una unica voce ipotizzando che la costruzione sia realizzata in sito. Nel caso le attività fossero rivolte alla sola costruzione dello scafo sono ipotizzate le seguenti forcelle di possibili fatturati

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Attività di costruzione del solo scafo

40 metri – acciaio/alluminio: 6 -7 milioni

50 metri – acciaio/alluminio: 10 / 12 milioni

60 metri – acciaio/alluminio: 13 / 15 milioni

Di seguito si propone la tabella riassuntiva dei valori economici relativi alla sola costruzione dello scafo e alla costruzione ed allestimento delle unità in base alla loro dimensione

	Attività di costruzione del solo scafo	Attività di costruzione e allestimento
40 metri	6 -7 milioni €	23 milioni €
50 metri	10 / 12 milioni €	35 / 40 milioni €
60 metri	13 / 15 milioni €	50 / 60 milioni €

Tabella 5-1: tabella dei valori economici relativi alla costruzione

Mentre per le attività di refitting si prevedono, sulla base del mercato attuale le forcelle dei possibili fatturati riportate nella Tabella 5-2: Tabella dei valori economici dei refitting. Vi è da notare che il mercato del refitting è fortemente condizionato dalla tipologia ed età dell'unità da modificare e dal prodotto finale richiesto dal cliente.

La domanda attuale di nuove costruzioni e ristrutturazioni delle Unità da Diporto di Alta fascia è in ulteriore crescita con un mercato che sta consolidando questo andamento. Dai dati disponibili e dalle dichiarazioni di Confindustria Nautica il settore vede le maggiori aziende italiane quali leader del settore nel mondo e con portafogli ordini già consolidati per i prossimi tre anni. Vi è da notare che i dati forniti da Confindustria Nautica si concentrano maggiormente sulle nuove costruzioni non fornendo dati recenti sull' andamento del mercato della ristrutturazione delle unità esistenti. In realtà gli operatori del settore intervistati hanno concordemente fornito un quadro altrettanto positivo motivandolo come segue:

- 1) Vi sono Clienti che a causa dei lunghi tempi di consegna delle unità di nuova fabbricazione optano per la soluzione di acquisire una unità esistente e sottoporla a lavori di trasformazione e ristrutturazione. Tale soluzione consente una contrazione dei tempi di consegna dell'unità in quanto nel programma di realizzazione della nave la fase di costruzione dello scafo è allestimento di base degli impianti di macchina sono da ritenersi pressoché nulli o mediamente contenuti nell' arco di pochi mesi nel caso sia eseguita una ristrutturazione consistente. (Refitting Pesante).
- 2) Vi è una nuova clientela che si affaccia per la prima volta a questa tipologia di unità di alta gamma transitando da esperienze con unità di dimensioni e categoria minore (al disotto dei 30 metri)
- 3) Il mercato della vendita delle Unità da Diporto di Alta Gamma sta crescendo quale conseguenza dell'andamento del mercato delle nuove costruzioni in quanto queste sostituiranno quella già di proprietà di altri armatori.

Un'ulteriore considerazione, che può apparire marginale ma che è rilevante, è legata all' attuale situazione mondiale dell'andamento pandemico; Infatti, a causa delle conseguenze e dei pericoli che la Pandemia COVID ha rivelato, la tipica clientela del settore si sta orientando per organizzare e trascorre il proprio tempo libero in una realtà più "sicura e controllata" quale l'imbarcazione da diporto, evitando per quanto possibile la frequentazione di luoghi di vacanza affollati. Questa tendenza ha incrementato la richiesta di unità con autonomie di percorso importanti e del tipo ibrido e una crescita delle dotazioni dell'unità da impiegare per le attività sportive e ludiche: es. moto d'acqua a propulsione elettrica, seabobs elettrici, etc..) così come la disponibilità di maggiori spazi a bordo per gli ospiti e per le cambuse che confluiscono nel filone delle modifiche minori (refitting Medio)

Refitting standard		Attività di refitting pesante (inclusivo di sostituzione apparato propulsivo e installazione nuove tecnologie eco)
40 metri	500k – 1 milione€	2 – 5 milioni€
50 metri	1,3 – 2,5 milioni€	3 – 7 milioni€
60 metri	2,0 – 3,5 milioni€	4 – 8,5 milioni€

Tabella 5-2: Tabella dei valori economici dei refitting

Tutte le attività di cui sopra si intendono comprensive **di manodopera il cui costo lordo si attesta fra il 25% - 31% del valore fatturato.**

5.2 Quantificazione della durata delle lavorazioni

La durata media delle lavorazioni periodiche per le unità da diporto di alta fascia è stata valutata sulla base della permanenza media delle unità in Costruzione o Allestimento o refitting (medio o pesante) facendo riferimento agli operatori del settore intervistati nell'analisi di mercato.

La durata media delle lavorazioni per costruzione è stata stimata sulla base dei tempi di medi di lavorazione di unità da 40 a 60 metri di lunghezza, considerando che i tempi medi non sono direttamente proporzionali alla lunghezza dell'unità, ma bensì che i tempi per metro costruito decrescono dalle unità di minor lunghezza a quelle di maggiori dimensioni. Ciò è dovuto principalmente al fatto che le unità di dimensione minore devono comunque massimizzare gli spazi e le sistemazioni a bordo ricercando la quasi equivalenza rispetto alle unità di dimensioni maggiori. Questo implica un maggior lavoro in spazi ristretti che dilata il tempo necessario per realizzare ogni metro di lunghezza dell'unità.

Analogamente, l'allestimento ed il refitting (pesante) hanno andamenti temporali comparabili a quelli delle nuove costruzioni ed i valori tempi di lavorazione per metro di unità diminuiscono all'aumentare delle dimensioni.

	Lunghezza (m)	tempi medi di realizzazione (settimane)
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della)	40	70-80
	50	80-100
	60	90-100
Allestimento	40	50-60
	50	60-80
	60	70-80
Refitting approfondito	40	20-24
	50	20-24
	60	22-26
Refitting medio	40	14-18
	50	18-20
	60	20-24

Tabella 5-3: Tempi medi di realizzazione delle attività in relazione alla lunghezza delle unità

5.3 Quantificazione del numero di lavorazioni

5.3.1 Ipotesi di impiego aree a pieno regime

Al fine di poter quantificare a regime il numero delle possibili unità che possono sottoposte annualmente alle lavorazioni, sono state studiate le superfici delle aree A1 e A2 da porsi in concessione in relazione agli ingombri geometrici delle unità, le tempistiche di lavorazione per ciascun tipo di intervento (in base alla lunghezza).

Le tabelle 5-4 e 5-5 che seguono forniscono due possibili scenari di numero di lavorazioni annue su cui sono stati sviluppati i due casi di previsione del conto economico a regime considerando che gli spazi siano sfrattati al massimo delle loro potenzialità di accoglimento e quindi sulla base di un ricambio continuo di unità da sottoporsi a lavorazione.

Lavorazione	Lunghezza	Totale	No. / Anno	area
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	40	1	1	A2
	50	1	1	A1
	60	1	1	A1
Refitting medio	50	1	1	A2
	60	1	1	A1
Refitting approfondito	40	2	2	A2
	50	2	1	A1
			1	A2
	60	2	1	A1
1			A2	
Totale anno a regime		11	11	

Tabella 5-4: Scenario 1 a regime

Lavorazione	Lunghezza	Totale	No. / Anno	area
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	40	2	2	A2
	50	1	1	A1
	60	1	1	A1
Refitting medio	50	1	1	A2
	60	1	1	A1
Refitting approfondito	40	1	1	A2
	50	1	1	A2
	60	1	1	A1
Totale anno a regime		9	9	

Tabella 5-5: Scenario 2 a regime

5.3.2 Ipotesi di impiego aree ridotta

Al fine di considerare ~~una~~ un caso comparativo che non sia fondato su una ~~previsione~~ ipotesi di ricambio continuo ma bensì di una previsione di impiego non a saturazione delle aree e non a ciclo continuo, sono state sviluppate due ulteriori analisi basate sul minimo impiego degli spazi generando due scenari che si pongono nella condizione più sfavorevole nei confronti di un ragionevole piano industriale.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

L'obiettivo del "caso comparativo" è quello di verificare quali siano le possibili rendite economiche e di impiego anche in condizioni più sfavorevoli.

Le tabelle 5-6 e 5-7 che seguono forniscono due possibili scenari di numero di lavorazioni annue minime su cui sono stati sviluppati i due casi di previsione del conto economico ridotto, considerando che gli spazi non siano sfrattati al massimo delle loro potenzialità di accoglimento di unità da sottoporsi a lavorazione.

Lavorazione	Lunghezza	Totale	No. / Anno	area
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	50	1	1	A1
Refitting medio	50	1	1	A2
Refitting approfondito	40	1	1	A2
	60	1	1	A1
Totale anno a regime		4	4	

Tabella 5-6: Scenario 1 ridotto

Lavorazione	Lunghezza	Totale	No. / Anno	area
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	60	1	1	A1
Refitting medio	50	1	1	A2
	60	1	1	A1
Refitting approfondito	50	1	1	A2
Totale anno a regime		4	4	

Tabella 5-7: Scenario 2 ridotto

5.4 Quantificazione delle ore totali lavorate per ciascuna tipologia di attività numero di lavorazioni

Sulla base delle informazioni acquisite dagli operatori del settore è stata elaborata la seguente tabella indica il monte ore medio lavorato annuo per ogni tipologia di attività. Il dato fornito è comprensivo anche delle ore necessarie per espletare le attività del comparto amministrativo del cantiere, tra cui gli acquisti, la gestione del personale e la gestione finanziaria.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Razionali	lunghezza	ore lavorate medie
Costruzione	40	150000
	50	200000
	60	250000
Refitting medio	40	4167
	50	10833
	60	16667
Refitting approfondito	40	16667
	50	25000
	60	33333

Tabella 5-8: media ore lavorate per tipologia di attività annualmente

5.5 Identificazione della manodopera in termini di addetti e qualifiche

Sulla base delle informazioni reperite durante le interviste e sulla scorta delle osservazioni effettuate presso alcuni bacini identificati quali competitor nell'analisi di mercato, l'impiego di manodopera in ciascun cantiere può variare, mediamente, da un minimo di 100 addetti al giorno per ogni area individuata ad un massimo di oltre 200 addetti al giorno per le attività di consegna nave.

Per l'esecuzione delle operazioni legate al ciclo produttivo delle attività individuata (Costruzione, Allestimento, Refitting Pesante e Refitting Medio) sono state individuate le seguenti figure professionali:

Costruzione e allestimento impianti e apparati propulsivi:

- o Carpenteri (ferro / alluminio);
- o Elettricisti;
- o Tubisti;
- o Pittori;
- o Saldatori;
- o Motoristi;
- o Manovali.

Nel caso di attività di refitting interno, che comprenda quindi anche gli arredi e gli allestimenti interni, sono richiesti inoltre:

- o Meccanici;
- o Falegnami,
- o Allestitori;
- o Decoratori;
- o Tappezziere;
- o Personale di pulizia.

A queste figure professionali si affianca tutto il personale necessario a:

- 1) gestione amministrativa e finanziaria del cantiere
- 2) Gestione degli acquisti
- 3) Gestione del personale
- 4) Gestione delle strutture ed infrastrutture.

6 REDAZIONE DEL CONTO ECONOMICO PREVISIONALE

6.1 Considerazioni Generali

Alla luce delle valutazioni sul possibile sviluppo industriale della nautica da diporto nel panorama italiano e considerate le esigenze pressanti del settore che sta ricercando aree ove allocare le lavorazioni delle unità da diporto di alta fascia al fine di soddisfare il portafoglio degli ordini, come confermato anche dalle ultime dichiarazioni dei responsabili del settore di cui riportano alcuni stralci

- 1) Estratto dalla testata SHIP MAG del maggio 2023
La Spezia – Il gruppo Sanlorenzo ha chiuso i primi tre mesi del 2023 con un risultato netto di gruppo di 17,2 milioni di euro +23% rispetto a 14 milioni del primo trimestre del 2022, ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht a 183,7 milioni (+11,8%) e un Ebitda a 31,2 milioni (+21,2%) e un portafoglio ordini lordo pari a circa 1.240 milioni al 31 marzo, il 5,2% in più rispetto al 31 marzo 2022. I numeri della trimestrale approvata dal consiglio di amministrazione dell'azienda leader a livello mondiale nel settore della nautica di lusso che produce yacht e superyacht “su misura” personalizzati per ogni cliente, confermano le linee guida con una crescita a doppia cifra dei principali indicatori finanziari.
- 2) Comunicato ANSA del 17 Aprile 2023
IL COMUNICATO DI CONFINDUSTRIA NAUTICA E I DATI DELLO STUDIO - Milano, 3 aprile 2023 – Il settore della nautica italiana da diporto continua a crescere e raggiunge un valore complessivo della produzione di nuove imbarcazioni di 3,6 miliardi di euro nel 2021 con un incremento del 34% rispetto all'anno precedente.
 Il contributo del settore al PIL nazionale è pari 2,9‰: un dato che conferma la crescente importanza e competitività dell'industria nautica italiana e la forte fase espansiva dell'intero comparto.
 È quanto emerge dal report di Deloitte per Confindustria Nautica “*The state of the art of the global yachting market*” presentato oggi a Palazzo Mezzanotte, sede di Borsa Italiana a Milano, alla presenza di alcuni dei principali operatori del settore e di primari esponenti del mondo finanziario.
*«Nel complesso emerge un mercato mondiale in espansione con un'industria nautica che si è lasciata pienamente alle spalle le difficoltà degli anni precedenti. L'Italia è la seconda industria a livello mondiale
 In Italia, le nostre imprese stanno vivendo un momento di forte dinamismo e sono leader mondiali nella produzione dei superyacht»,* ha commentato Tommaso Nastasi, Senior Partner e Value Creation Service Leader di Deloitte. *«Con questo studio ci siamo posti l'obiettivo di fornire un inquadramento globale dell'industria nautica per la comunità finanziaria, tracciando una panoramica dello stato attuale del settore e soprattutto le prospettive di sviluppo e sfide competitive per i prossimi anni»,* sottolinea Nastasi.
«La nautica da diporto italiana si distingue una volta di più come uno dei settori trainanti del Made in Italy», ha dichiarato Saverio Cecchi, Presidente di Confindustria Nautica. *«Fra le economie del mare, l'industria nautica è il comparto che nel 2021 è cresciuto più di tutti gli altri, con il migliore incremento di fatturato di sempre (+31%), registrando il record storico di export e un aumento del 10% degli addetti diretti. Il vento in poppa è soffiato anche nel 2022 e continua tuttora, soprattutto grazie all'exploit delle esportazioni della produzione*

cantieristica e all'abilità dei nostri imprenditori, che hanno saputo navigare abilmente nei complessi scenari economico-politici di questi ultimi anni».

Il rapporto condotto da Deloitte per Confindustria Nautica offre una panoramica sul dimensionamento e l'evoluzione del mercato retail della nautica da diporto a livello globale analizzando i diversi segmenti di business, le performance economiche e il posizionamento competitivo dell'industria italiana della nautica nel mondo, il livello di concentrazione del comparto connesso alle operazioni di M&A e le prospettive previste per i prossimi anni. A livello internazionale, il settore della nautica da diporto ha registrato un grande fermento imprenditoriale con oltre 300 operazioni di M&A realizzate nel corso degli ultimi 2 anni. Un numero che conferma il dato di grande dinamismo e trasformazione a livello di assetto industriale e finanziario.

MERCATO GLOBALE - Nel 2021 il valore del mercato mondiale della cantieristica nautica è stato di 52 miliardi. Circa il 60% (29,2 miliardi di euro) riguarda la produzione di nuove imbarcazioni, che è cresciuta del +10,7% rispetto al 2020 (+10,1% CAGR 2014-21), a dimostrazione di una grande resilienza all'impatto della pandemia.

Il mercato delle nuove costruzioni è rappresentato principalmente da imbarcazioni a motore (circa il 90%) e, dal punto di vista territoriale, da Nord America ed Europa (circa il 70%). Nel 2021, il settore dei superyacht ha registrato la consegna di 160 unità sopra i 30 metri e un portafoglio ordini di 509 unità per un valore complessivo stimato a 14,4 miliardi di euro.

MERCATO ITALIANO - La produzione dei cantieri italiani ha raggiunto nel 2021 il valore di 3,6 miliardi di euro (+34% rispetto al 2020) e ha visto un aumento delle esportazioni (+34,7%).

Rispetto al mercato globale, i cantieri italiani si concentrano principalmente sulla produzione e sulla vendita di imbarcazioni di grandi dimensioni. Inoltre, nel 2021 l'Italia è stata il secondo Paese al mondo per produzione, con una quota di mercato pari a circa il 12%. L'Italia rappresenta il primo paese all'interno del portafoglio ordini globale di superyacht in termini di quota (circa 49%) e di crescita storica. Inoltre, i cantieri italiani sono leader di mercato nella produzione di yacht da 30-60 metri, detenendo un posizionamento consolidato sui superyacht semi-custom con una lunghezza media pari a 43 metri circa.

OUTLOOK DI MERCATO - La produzione della cantieristica italiana è stimata a circa 4,1 – 4,3 miliardi di euro nel 2022. L'aspettativa di crescita a livello globale è a doppia cifra superiori rispetto al 2021 e trainate dal segmento motore (inboard e outboard), anche grazie agli ordini raccolti negli anni precedenti.

Secondo un'indagine di mercato Deloitte sui cantieri associati a Confindustria Nautica, il segmento entro bordo registrerà i tassi di crescita più elevati nel breve termine, mentre le imbarcazioni tra gli 80-150 piedi dovrebbero guidare il mercato in termini di crescita futura, seguite dalle unità da 40-60 piedi. A livello geografico si prevede che Europa e Nord America guideranno la crescita nel 2022 e nel 2023, il Nord America poi registrerà una crescita più intensa nel lungo termine.

Le aspettative di crescita per il 2022 a livello globale sono a doppia cifra (+15%-20%), superiori rispetto al 2021 e trainate dal segmento motore.

- 3) Estratto dal quotidiano SHIPPING ITALY del 7 aprile 2023:

Confindustria Nautica ha reso note le tendenze dell'intera industria nautica con la quinta edizione di "La Nautica in Cifre Monitor – Trend di mercato 2022/2023" dalla quale emergono stime per l'intero settore (cantieristica, componentistica, accessori e motori marini) di fatturato 2022 che pari o superiore a 7 miliardi di Euro. Si tratta di un valore mai realizzato in passato, che corrisponderebbe a una crescita compresa tra il 15 e il 20% rispetto all'anno precedente per la cantieristica nautica.

L'Italia rafforza ulteriormente la leadership globale nella produzione di superyacht, confermando la propria industria cantieristica al vertice della classifica con 593 unità, toccando il massimo storico di ordini nel Global Order Book, per una lunghezza complessiva corrispondente di 22.056 metri. La quota italiana si attesta come negli ultimi anni intorno alla metà degli ordini mondiali (49,3%), con un incremento di 70 unità rispetto al 2022. A notevole distanza, nella classifica per numero di ordini, seguono Regno Unito, Taiwan e Turchia, rispettivamente con 126, 108 e 102 ordini.

continua

Per il Gruppo Permare "la programmazione è stata fondamentale per riuscire a passare da una produzione di 3 a 9 barche ogni anno" è stata la testimonianza di Barbara Amerio, amministratore delegato del cantiere ligure, che vede "nel 2026 un punto di consolidamento del mercato" dopo anni di grandi ordini. Il limite alla crescita dell'offerta produttiva della nautica italiana secondo Barbara Amerio "sono i limiti di spazio e infrastrutturali".

- 4) Estratto da IL SOLE24 ORE del 16/12/2022

Il segmento superyacht ha un portafoglio di ordini che va da due a quattro anni: ...omissis... Nella fascia medio alta della vela e del motore, la produzione di barche per il 2023 risulta essere già tutta allocata e si lavora con le consegne per il 2024. Inoltre, come già era emerso al Salone di Genova di settembre, è arrivata la conferma che il segmento superyacht ha un portafoglio di ordini già acquisiti che va da due a quattro anni. I dati provengono dalla sessione privata dell'assemblea di Confindustria nautica, tenutasi ieri.....omissis... A ricordare i numeri della nautica ci ha pensato anche il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, il quale, in un videomessaggio, ha sottolineato che, «nella produzione di yacht oltre 24 metri, 407 imbarcazioni su 821 sono italiane, ovvero l'80% degli ordini a livello globale. La nautica è la testimonianza che le imprese non vogliono né bonus né sussidi ma essere messe nelle condizioni di poter correre come i loro competitor europei.

- 5) Estratto da L'ECONOMIA del 04/10/2022

Super yacht, vendite aumentate del 78%: chi compra al posto degli oligarchi russi? Il boom dei super yacht nel 2021 e 2022: dove la crisi non esiste Il Monaco Boat Show, la fiera per eccellenza dei giganti del mare, è tornato nel 2022 in grande stile: ormeggiate tra le stipatissime banchine del porto monegasco si contavano yacht e maxi-yacht per un controvalore complessivo di 54 miliardi di euro. Un nuovo record. Come dire, il Pil di un paese come la Slovenia. O il valore di una robusta Manovra finanziaria di casa nostra. Anche questo è un segno del boom dei super yacht, settore che non conosce crisi malgrado la crisi energetica, il rialzo dei tassi e, soprattutto, la guerra tra Russia omissis.

- 6) Estratto dal IL SECOLO XIX del 29/09/2022 (intervista al Vicepresidente di Azimut Benetti)

Omissis - **Veniamo ai superyacht.**

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

«Questa fascia non dà segni di rallentamento, è la più resiliente e sta vivendo un momento di euforia. Per gli ordini Benetti fino a poco tempo fa si parlava di consegne al 2026, ora siamo già al 2027».

Al Monaco Yacht Show che barche portate?

«Con Benetti ci siamo con il B.Now 50M Yrina, un 50 metri che abbiamo concepito con lo studio di design inglese RWD e di cui abbiamo già venduto una ventina di unità.

E ancora, con il 65mt Triumph BCentury, un full custom di 65 metri dalle linee più classiche rispetto alla precedente disegnato da Giorgio Cassetta, di cui abbiamo già venduto quattro unità. ...omissis».

Qual è la battaglia di Monaco (Salone di Montecarlo)?

«Quella che abbiamo intrapreso da una decina d'anni, per consolidarci nel mercato dei mega e gigayacht. Qui dettavano legge i cantieri tedeschi e olandesi, loro erano leader sopra i 70 metri, noi italiani sotto questa lunghezza. Ora le cose stanno cambiando, ci stiamo avvicinando sempre di più ai player del Nord Europa, anche nella fascia sopra i 100 metri, grazie alla qualità e affidabilità del made in Italy» —

si può asserire che il comparto di Livorno rappresenta un punto strategico per la costruzione, l'allestimento ed il refitting.

Infatti la presenza di spazi aperti verso il mare senza vincoli architettonici (ponti etc.), la possibilità di ricevere materiali base, equipaggiamenti e arredi sia via terra che via mare non ultima la possibilità di fruire anche di sistemi di trasporto degli scafi da allestire molto agevoli (via mare), di fatto posizionano le aree che saranno oggetto della concessione quali aree su cui il settore può riversare gli investimenti per il futuro.

Ovviamente le aree A1 e A2 saranno ambite anche da altri operatori del panorama marittimo che potrebbero presentare offerte interessanti per le concessioni senza però avere la previsione di maturare un volume di affari paragonabile con quello della nautica da diporto di alta fascia. Al fine di suffragare questa affermazione il presente piano è stato articolato sullo studio di una ipotesi a pieno regime che veda sfruttate al massimo le potenzialità delle aree e una ipotesi di "sottoimpiego" delle sue macroaree A1 e A2. L'analisi di quest'ultima ipotesi fornirà i razionali delle possibili rendite economiche anche in presenza di una attività non pienamente saturata.

Ad esempio un cantiere di riparazioni navali potrebbe realizzare uno spazio per la manutenzione e riparazione di unità navali, ma il volume economico globale sarebbe vincolato sia dal minor valore economico delle opere realizzabili a parità di tempi di permanenza in loco e magnitudo delle lavorazioni, sia dalle massime dimensioni delle unità accoglibili (massima lunghezza delle unità da fino a 130 metri). Vi è da tenere presente che il pregio delle aree proposte per le concessioni risiede nell' ampia superficie calpestabile disponibile, mentre un fattore limitante sono gli spazi di banchina a disposizione. Alla luce di ciò risulta evidente che una unità da diporto di 60 metri può essere alata e posta in secco più agevolmente di una unità da lavoro di pari dimensioni.

Un esempio della possibile resa economica annua del settore delle riparazioni navali può essere desunto dal conto economico del concessionario Gestione Bacini che realizza un fatturato di 6,4 milioni che non potrà superare il valore già precedentemente stimato di 14 milioni di euro annui, ancorché possa essere corroborato dagli introiti di uso del bacino ERCOLINO II e da lavorazioni su unità navali di maggior valore commerciale.

Per quanto concerne l'area A4 si ritiene che questa rappresenti una potenziale attrattiva per gli operatori del settore delle riparazioni/manutenzioni navali e per la fornitura di servizi accessori alle unità navali che svolgono servizi portuali, ancillari alla navigazione e di servizi tecnico nautici in precedenza descritti nell'ambito del porto di LIVORNO.

I volumi di resa economica dell'area A4 (avente superficie comparabile all' area A1 e all' Area A2) sono decisamente inferiori (circa 1/5 – 1/6) di quelli a regime delle aree A1 e A2 e comunque inferiori anche rispetto ad una ipotesi di utilizzo ridotto delle Aree A1 e A2 di circa ½. Comunque deve essere considerato il valore aggiunto che tale area riveste nel garantire la continuità di servizi essenziali ancillari alla navigazione, garantendo la possibilità di effettuare riparazioni e manutenzioni dei mezzi portuali che altrimenti dovrebbero ricorrere ad altre realtà industriali esterne all' economia livornese.

6.2 Potenziali concessionari

Nonostante le considerazioni contenute nei precedenti indirizzino il possibile piano industriale verso una ben definita tipologia di attività ad alto valore (Unità da Diporto di Alta Fascia) è necessario e doveroso considerare che le aree da porsi in concessione possano essere oggetto di interesse di soggetti appartenenti ad altre realtà del settore marittimo non diportistico.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Data la collocazione delle aree la selezione è stata eseguita considerando i soggetti più afferenti al settore marittimo escludendo quelli degli altri settori industriali in quanto allo stato attuale meno attivi ed interessati ad investire: moltissime sono le aree e realtà industriali attualmente in vendita/locazione che non trovano collocazione sul mercato immobiliare.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Attività maggiori

Codice ATECO 2007	DESCRIZIONE
30.1	COSTRUZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI
30.11	Costruzione di navi e di strutture galleggianti
30.11.0	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche
30.11.01	Fabbricazione di sedili per navi
30.11.02	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche (esclusi i sedili per navi)
30.12	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
30.12.0	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive
30.12.00	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive

Codice ATECO 2007	DESCRIZIONE
33.15	Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni (esclusi i loro motori)
33.15.0	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)
33.15.00	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)

Tabella 6-1 : codici ATECO – attività maggiori

Attività accessorie e Officine

31.09.20	Fabbricazione di sedie e sedili (esclusi quelli per aeromobili, autoveicoli, navi, treni, ufficio e negozi)
31.09.30	Fabbricazione di poltrone e divani
33.11.09	Riparazione e manutenzione di altri prodotti in metallo
33.12.4	Riparazione e manutenzione di attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione
33.12.55	Riparazione e manutenzione di estintori (inclusa la ricarica)
33.14.00	Riparazione e manutenzione di apparecchiature elettriche (esclusi gli elettrodomestici)
33.20.01	Installazione di motori, generatori e trasformatori elettrici; di apparecchiature per la distribuzione e il controllo dell'elettricità (esclusa l'installazione all'interno degli edifici)
33.12.10	Riparazione e manutenzione di macchine di impiego generale

Tabella 6-2 Codici ATECO – Attività Accessorie

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Le attività accessorie sono state inserite fra i potenziali richiedenti di concessione sottoforma di consorzio o altra forma di raggruppamento di impresa in quanto potenzialmente potrebbero costituire un polo di servizi accessori per i potenziali cantieri di costruzione/riparazione.

Per le attività accessorie si prevede che queste possano essere installate nell' area A3 che, di fatto, potrebbe offrire l'opportunità per alcuni degli attuali fruitori delle concessioni descritte al paragrafo 4.3 di ridimensionare e razionalizzare le proprie attività in funzione della nuova realtà industriale decritta nel presente piano.

6.3 conto economico previsionale a regime

L'analisi, come già delineato nei precedenti capitoli, si concentra sul mercato che mostra i più alti valori di ricavi economici in relazione alle dimensioni delle aree (A1 e A2) che possono essere rese disponibili per le future concessioni, il tutto al fine di:

- Massimizzare la rendita economica delle aree
- Beneficiare della capacità di investimento per la valorizzazione delle aree poste in concessione

In ogni caso l'analisi include anche la previsione delle possibili rendite economiche conseguibili nelle aree A3 e A4.

Quale termine di riferimento per la previsione del conto economico per le aree A1 e A2 è stato considerato il mercato della Nautica da Diporto di Alta Fascia che ha i seguenti punti di forza:

- 1) alti valori di rendita economica a fronte dell'entità delle lavorazioni e a parità di tempistiche di esecuzione
- 2) Andamento previsionale del mercato della Nautica da diporto in crescita con portafogli di ordinativi consolidati per i prossimi tre anni come risulta dalle analisi condotte sul mercato degli anni scorsi e in relazione alle dichiarazioni sulle testate giornalistiche di settore e non rilasciate da Aziende e dalle associazioni di categoria a parte delle maggiori Società Italiane del settore

Nelle tabelle proposte di seguito, si riporta la proiezione eseguita con il modello di calcolo per quantificare economicamente le stime previsionali delle lavorazioni eseguibili dal comparto livornese per le unità da diporto di Alta Fascia.

Il modello di calcolo proposto è stato sviluppato per considerare le attività che potranno essere eseguite nelle aree da assegnare in concessione **perfettamente attrezzati e con la produzione a regime**.

Richiamando le tabelle 5.4 e 5.5, di cui al paragrafo 5.3, sono proposti i calcoli economici per due scenari ipotizzati. Vi è da notare che il modello di calcolo può essere configurato per delineare ulteriori scenari ed eseguire le valutazioni economiche conseguenti.

Le due simulazioni sono riportate nelle tabelle successive (tabella 6-3 e tabella 6-4)

attività	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	40	1	11.500.000	150.000	11.500.000	85	4.500.000
	50	1	18.750.000	200.000	18.750.000	114	6.000.000
	60	1	27.500.000	250.000	27.500.000	142	7.500.000
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6	325.000
	60	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9	500.000
Refitting approfondito	40	2	2.000.000	33.333	4.000.000	19	1.000.000
	50	2	3.000.000	50.000	6.000.000	28	1.500.000
	60	2	4.000.000	66.667	8.000.000	38	2.000.000
Totale anno a regime		11		777.500	79.050.000	442	23.325.000

Tabella 6-3: scenario 1 - definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per le aree A1 e A2

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Attività	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio annuo	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	40	2	11.500.000	300.000	23.000.000	170	9.000.000
	50	1	18.750.000	200.000	18.750.000	114	6.000.000
	60	1	27.500.000	250.000	27.500.000	142	7.500.000
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6	325.000
	60	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9	500.000
Refitting approfondito	40	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9	500.000
	50	1	3.000.000	25.000	3.000.000	14	750.000
	60	1	4.000.000	33.333	4.000.000	19	1.000.000
Totale anno a regime		9		852.500	81.550.000	484	25.575.000

Tabella 6-4: scenario 2 - definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per le aree A1 e A2

A queste previsioni devono essere aggiunti i dati relativi alle aree A3 e A4 come segue:

per l'area A3 si stima a regime una rendita economica di circa 2.500.000 - 3.500.000 €, con un numero di occupati medio di 15 persone su un totale annuo di 26.400 ore di manodopera. Il totale dei salari lordi è stimato in 740.000 € circa.

Attività	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
Officine di supporto alla costruzione delle Unità Navali Diporto	26400	3.000.000	15	739.200
Totale anno a regime	26.400	3.000.000	15	739.200

Tabella 6-5: definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per l'area A3

per l'area A4 si stima a regime una rendita economica di circa 14.000.000 – 15.000.000 €, con un numero di occupati medio di 75 persone su un totale annuo di 26.400 ore di manodopera. Il totale dei salari lordi è stimato in 3.700.000€ circa.

Attività	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
Manutenzione riparazione unità servizi tecnico nautici/ancillari navigazione	84500	9.602.273	48	2.366.000
Servizi Portuali per il Porto di Livorno	47250	4.474.432	27	1.323.000
Totale anno a regime	131.750	14.076.705	75	3.689.000

Tabella 6-6 definizione delle rendite previsionali delle attività a regime per l'area A4

Per completezza si riportano i razionali economici con cui è stato configurato il modello di calcolo relativo al settore industriale delle unità da diporto di alta fascia. Le due simulazioni sono riportate nelle tabelle successive (tabella 6-7 e tabella 6-8)

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Razionali	Lunghezza	Fatturato medio per unità/anno in Euro
Costruzione	40	11.500.000
	50	18.750.000
	60	27.500.000
Refitting medio	40	500.000
	50	1.300.000
	60	2.000.000
Refitting approfondito	40	2.000.000
	50	3.000.000
	60	4.000.000

Tabella 6-7: razionali economici di calcolo

Dall' esame delle due proiezioni e considerate le attuali caratteristiche del mercato della nautica da diporto di lusso ed i portafogli di ordini dichiarati dai maggiori operatori del settore ubicati nella zona della Liguria ed Alta Toscana, si può ipotizzare che le aree che saranno poste in concessione possano a regime realizzare fatturati **da 75 a 85 milioni di euro**.

Per quanto concerne i razionali relativi alle attività ausiliarie ed alle attività di riparazione/manutenzione delle unità navali commerciali sono stati utilizzati i dati del settore disponibili che vedono un media di rendita economica per il personale di circa 150.000 – 200.000 euro lordi per persona impiegata che abbia formazione e specializzazione nel settore della manutenzione e riparazione meccanico/navale e di circa 130.000 – 160.000 euro lordi per persone specializzate nei servizi navali.

Il conto economico del possibile ricavo annuo è scevro da ogni considerazione relativa all' ammortamento dovuto agli investimenti che i futuri concessionari dovranno affrontare per attrezzare le aree e dotarsi degli equipaggiamenti che consentiranno di portare a regime le attività. Lo schema di ammortamento e conseguentemente i costi di ammortamento annui sono parte delle politiche finanziarie dei futuri concessionari e quindi non quantificabili né ipotizzabili.

Le tabelle ricavate dal modello di calcolo forniscono in aggiunta ai dati di rendita economica annua, le stime del personale che potrebbe essere potenzialmente impiegato per ciascuno dei casi proposti e il valore totale degli stipendi lordi che sono previsti per ciascuna annualità.

Il costo lordo del personale deve essere inteso quale costo comprensivo di tutti gli stipendi, gli oneri di gestione del personale (tassazione, contribuzione, corsi di formazione, dispositivi e misure di sicurezza), per cui è possibile stimare la ricaduta netta sul personale (cioè la parte percepita) nella ragione di 0,35 – 0,45 del costo lordo del personale. Pertanto a fronte di una stima di costi del personale che si potrà attestare su 26 -28 milioni di € il beneficio netto sul personale si attesterà su un valore di medio di circa 12 milioni€.

Giova segnalare che al fine di valutare il numero di persone impiegabili sono state stimate in media 220 le giornate lavorative annue per persona, considerando che su 365 giorni solari non sono lavorati i seguenti periodi:

- 104 giorni di riposo settimanale (sabati e domeniche o equivalenti)
- 30 giorni di ferie
- recuperi festività soppresse.

A regime e basandosi sui due scenari esaminati per la nautica da diporto di alta fascia e sugli scenari previsti per le aree A3 e A4, il piano prevede che il **numero di persone impiegate** annualmente si attesta ad una media di **550 annue**, considerando le ore di lavoro totali richieste per le attività previste da ciascun scenario e alle condizioni di impiego sopra descritte,

Le stime delle potenziali rendite economiche lorde per unità/attività si intendono a regime e con continuità di lavoro e a questo proposito un vincolo per l'avvio ed il raggiungimento dell'esercizio a regime delle attività può ad oggi essere

rappresentato dalla necessità di eseguire opere civili di ristrutturazione delle aree da porsi in concessione ed al superamento dei vincoli illustrati nei paragrafi precedenti

È altresì necessario evidenziare che le tempistiche per portare a regime il piano industriale dipendono anche dalla capacità di investimento per la realizzazione delle infrastrutture e per acquisire gli equipaggiamenti di maggior dimensione (es SINCRO LIFT e Capannoni Telescopici).

Di seguito si riportano le valutazioni di massima eseguite in merito alle tempistiche richieste per portare a regime le tre aree ipotizzate:

- a) Minimo tempo di attesa per rendere operativa l'area A1 stimato in 1 - 2 anni dal rilascio delle autorizzazioni per apportare eventuali modifiche delle per le superfici ed infrastrutture ove non insiste l'attuale concessione assegnata ai Fratelli Lorenzoni e stimato in 4 anni da rilascio delle autorizzazioni per la rimanente porzione di superficie (scadenza concessione Fratelli Lorenzoni 31 dicembre 2026). La previsione è valida sotto con l'ipotesi che:
 - i. non vi siano eventuali vincoli alla realizzazione di nuovi edifici/capannoni mobili, vincoli che potrebbero dilatare le tempistiche previste;
 - ii. Capacità di investimenti per infrastrutture per l'allestimento dei cantieri navali al fine di conseguire il traguardo di operare a pieno regime in breve tempo;
 - iii. Disponibilità delle forniture elettriche, idriche ed in generale dei servizi minimi per le attività;
- b) Minimo tempo di attesa per rendere operativa l'area A2 stimato in 1-2 anni dal rilascio delle autorizzazioni per apportare eventuali modifiche delle per le superfici ed infrastrutture ove non insiste l'attuale concessione assegnata ai Fratelli Lorenzoni e stimato in 4 anni per la rimanente porzione di superficie (scadenza concessione Fratelli Lorenzoni 31 dicembre 2026). La previsione è valida sotto con l'ipotesi che:
 - i. non vi siano eventuali vincoli alla realizzazione di nuovi edifici/capannoni mobili, vincoli che potrebbero dilatare le tempistiche previste;
 - ii. Capacità di investimenti per infrastrutture per l'allestimento dei cantieri navali al fine di conseguire il traguardo di operare a pieno regime in breve tempo;
 - iii. Disponibilità delle forniture elettriche, idriche ed in generale dei servizi minimi per le attività;
- c) Per la realizzazione dell'area A3 le tempistiche sono sostanzialmente connesse alle procedure per la modifica della componente funzionale caratterizzante e dalle autorizzazioni per la realizzazione delle opere necessarie al suo ampliamento. Per quanto riguarda la realizzazione materiale delle opere si prevede un periodo minimo di due anni dal rilascio delle autorizzazioni
- d) Minimo tempo di attesa per rendere operativa l'area A4
Per questa area si ipotizza un tempo minimo necessario per la messa a regime di 3 anni decorrenti dal rilascio delle autorizzazioni edilizie, urbanistiche e demaniali per apportare le modifiche ai fabbricati ed alle infrastrutture portuale come richieste per la efficace finalizzazione dei beni demaniali; Il tempo stimato è inclusivo della realizzazione dei nuovi fabbricati e la sistemazione delle aree scoperte

6.4 conto economico previsionale ridotto per le Aree A1 e A2

La simulazione che è prevista da questo caso pone in risalto le rendite economiche conseguibili e le possibili ricadute occupazionali nelle aree A1 e A2 nel caso le lavorazioni industriali non siano tali da riuscire a sfruttare le capacità di accoglimento offerte. La simulazione ipotizza:

- un numero di unità da diporto di alta fascia sottoposte a lavorazioni nelle aree assolutamente (e poco probabilmente) minimo e pari ad un massimo di 4 unità;
- invariati i volumi delle lavorazioni che sono da realizzarsi nelle aree A3 e A4, rispetto al caso del conto economico a regime (vedasi precedente paragrafo 6.3);

Le due simulazioni relative al conto previsionale ridotto sono riportate nelle tabelle successive (tabella 6-9 e tabella 6-9)

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Previsione per Area A1 e Area A2							
attività	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	50	1	18.750.000	200.000	18.750.000	114	6.000.000
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6	325.000
Refitting approfondito	40	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9	500.000
	60	1	4.000.000	33.333	4.000.000	19	1.000.000
Totale anno a regime		4		260.833	26.050.000	148	7.825.000

Tabella 6-8: scenario 1 - definizione delle rendite previsionali delle attività ridotte per le aree A1 e A2

Previsione per Area A1 e Area A2							
Attività	Lunghezza	No. / Anno	Valore medio annuo	Ore manodopera	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
Costruzione (valore yacht/2 e ore MDP/2, considerata 2 anni la durata della costruzione)	60	1	27.500.000	250.000	27.500.000	142	7.500.000
Refitting medio	50	1	1.300.000	10.833	1.300.000	6	325.000
	60	1	2.000.000	16.667	2.000.000	9	500.000
Refitting approfondito	50	1	3.000.000	25.000	3.000.000	14	750.000
Totale anno a regime		4		302.500	33.800.000	172	9.075.000

Tabella 6-9: scenario 2 - definizione delle rendite previsionali delle attività ridotte per le aree A1 e A2

Dall'esame dei risultati delle simulazioni dei due possibili scenari, basati in una ipotesi di minimo impiego delle aree A1 e A2, emerge con tutta evidenza che le rendite economiche e le ricadute occupazionali sono mediamente nettamente migliori dei dati che realizzano complessivamente gli attuali Titolari delle Concessioni, di cui si riporta il riassunto basato sui dati desunti dai bilanci pubblici (vedasi paragrafo 4.2. del presente rapporto).

Titolare di concessione	Rendita economica desunta dai dati di bilancio pubblici	Numero di personale impiegato desunta dai dati pubblici
Gestione Bacini	6.500.000 €	14
Romoli Roberto	250.000 €	1
Lorenzoni Luigi e Fratelli	1.050.000 €	14
Fratelli Neri	4.000.000 €	20
totale	11.800.000 €	49

Tabella 6-10: rendite economiche e livelli occupazionali attuali per i Titolari di Concessioni afferenti alle aree A1 e A2

Altresì va notato che le rendite economiche e le ricadute occupazionali realizzabili mediamente un una singola area (A1 o A2 che ha superficie comparabile a quella dell' area A4), sono migliori, seppur comparabili, di quelle previste per l'area A4 a regime ossia, per quest'ultima, con gli investimenti e le ristrutturazioni già poste in atto per consentire l' espletamento delle attività industriali indirizzate alla manutenzione, riparazione di unità navali, servizi portuali per il porto di LIVORNO, servizi tecnico nautici/ancillari. La tabella 6-11 riporta la comparazione eseguita.

Piano industriale interessante le Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati – Studio Preliminare di impiego delle aree



Security

Confronto fra le previsioni medie in caso di impiego ridotto delle Aree A1 e A2 e le rendite dell' area A4 a regime				
Area	Ore manodopera (medie)	Ricavi totali	No. Occupati/anno (5 giorni lavorativi a settimana)	Totale Salari Lordi
A1 (o A2)	140.833	14.962.500	80	4.225.000
A3	131.750	14.076.705	75	3.689.000

Tabella 6-11 comparazione delle rendite previsionali delle attività a regime tra area A1 (o A2) e l'area A4

7 CONCLUSIONI

L'elaborazione del piano industriale previsionale da applicarsi alle aree attualmente assegnate in concessione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale entro il porto di Livorno denominate Aree demaniali Darsena Pisa e Calafati emerge quanto segue:

- 1) Lo studio ha dato evidenza della potenziale proficuità delle aree oggetto di studio, ma l'attuale situazione industriale non è organizzata per conseguire i risultati economici potenziali descritti nel presente piano;
- 2) Le attuali concessioni dovrebbero essere riconsiderate da 5 a 4 in modo da realizzare 3 aree di maggior superficie per consentire ai potenziali nuovi concessionari di valutare siti di maggior interesse dal punto di vista degli spazi ove installare nuove realtà produttive, con un'area (A3) di superficie più ridotta per la collocazione di attività accessorie correlate a quelle principali previste nelle altre tre aree;
- 3) Per il raggiungimento degli obiettivi di valorizzazione descritti nello studio sono necessari investimenti per la modernizzazione/riqualificazione dal punto di vista industriale da richiedere ai nuovi concessionari. In tal senso sarebbe opportuno che il bando per l'assegnazione delle nuove concessioni preveda quale requisito di valutazione l'inserimento del piano degli investimenti infrastrutturali che il concorrente alla concessione propone. Tale piano dovrebbe essere accompagnato da uno studio di fattibilità delle opere da realizzarsi, il loro valore e la tempistica di attuazione e realizzazione.

L'area A2, così come descritta nel presente piano, dovrebbe essere oggetto di speciale considerazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale al fine di poter consentire la realizzazione dei moli di scorrimento per un SINCROLIFT (Figura 5: Nuova predisposizione aree da assegnare in concessione

- 4));
- 5) L'area A3 così come descritta nel presente piano, dovrebbe essere oggetto di speciale considerazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale prevedendo
 - a. La possibilità di modificare la componente funzionale caratterizzante come indicato al paragrafo 4.5 del presente rapporto relativo al Piano regolatore del Porto di Livorno.
 - b. La possibilità di realizzare una nuova banchina fronte mare ed effettuare l'ampliamento dell'area mediante imbonimento;

L'attuazione degli interventi sopra descritti prevede la rimozione delle criticità operative (uso Polizia Penitenziaria) sugli spazi di banchina.

- 6) L'area A4, così come descritta nel presente piano, dovrebbe essere oggetto di speciale considerazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale prevedendo
 - a. la destinazione principale ad attività di riparazione e manutenzione unità navali dei servizi tecnico nautici ed ancillari alla navigazione, ad oggi presente in modo disaggregato nell'ambito del Porto di Livorno;
 - b. procedere alla riqualificazione dell'area procedendo, in accordo con le Amministrazioni statali competenti, alla demolizione e ricostruzione dei fabbricati esistenti, per recuperare sia le strutture oggi in degrado sia per adeguare l'intero ambito alle nuove lavorazioni e servizi cui viene destinata con immobili moderni e funzionali
 - c. prevedere la possibilità di realizzazione di una contro-banchina parallela all'attuale pennello per realizzare le piste di scorrimento per un SINCROLIFT, in modo da potenziare la capacità operativa disponibile tra aree esterne con unità a secco e manutenzioni possibili direttamente in banchina.
- 7) Le aree A1, A2 potenzialmente offrono spazi da utilizzarsi per progetti industriali a maggior resa economica quali impianti di produzione e ammodernamento di Unità da Diporto di Alta Fascia;
- 8) Per le aree A1 e A2 si evidenzia come sia stato dimostrato che anche nel caso di impiego più sfavorevole delle stesse per la Nautica da Diporto di alta fascia, le rendite economiche e le ricadute occupazionali sono nettamente più elevate rispetto alle attuali attività, con una previsione di rendita economica superiore rispettivamente di circa 3 volte l'attuale ed una ricaduta occupazionale di circa 4 volte l'attuale;

- 9) Al fine di realizzare gli obiettivi del presente piano industriale, il Piano Regolatore del porto di Livorno deve essere aggiornato ed adeguato al fine di modificare la componente funzionale caratterizzante, come indicato nel paragrafo 4.6, delle seguenti aree:
- Spazio adiacente alle attuali concessioni Società Gestione Bacini e Roberto Romoli da destinarsi ad area di servizi ausiliari quali parcheggi e zone di sosta asserventi le aree da destinarsi in concessione
 - Spazio adiacente alla concessione FRATELLI NERI lato Darsena Calafati verso il Molo Italia (porzione dell'area A3)

Considerato che il vigente Piano Regolatore del Porto di Livorno già caratterizza la zona ove sono ubicate le due Aree con due funzioni possibili (Commerciale ed Industriale) e che le stesse sono attualmente caratterizzate con funzione Commerciale C2 si suggerisce di attivare lo strumento dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al fine di convertirle alla componente funzionale IA 1 (riparazione, manutenzione, trasformazione, costruzione e allestimento navale);

- 10) Il conto economico previsionale eseguito sulla base dell'ipotesi dell'installazione nelle aree A1 e A2 di realtà industriali adibite alle lavorazioni di Unità da Diporto di Alta Fascia, dimostra che potenzialmente le rese economiche lorde massime si possono attestare fra **75 – 85 milioni di euro annui** nel caso in cui le aree A1 e A2 saranno perfettamente attrezzate e poste a pieno regime produttivo e di circa **14 - 15 milioni di euro annui** l'Area A4 opportunamente riqualificata dal punto di vista infrastrutturale

Il conto economico non comprende le possibili ricadute positive su servizi accessori quali ristorazione e trasporti.

- 11) Le ricadute occupazionali dirette sono previste essere previste a regime in un numero medio di persone impiegate che si attesta su un valore medio oscillante fra le **540 – 580 persone**

Alla luce di quanto esposto si conclude che per le superfici oggetto della presente relazione sussistono i presupposti per realizzare la riqualificazione delle sistemazioni logistiche, e conseguire un notevole miglioramento dal punto di vista produttivo ed industriale con la possibilità di ottenere rese economiche globali superiori a quelle attualmente realizzate.

Genova 27 Giugno 2023

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gian Luca Mantegazza'.

Gian Luca Mantegazza
Director of Design & Engineering
RINA Marine Consulting