

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Fumata grigia sul fronte portuale del piano industriale di Piombino Logistics

Nicola Capuzzo · Saturday, June 17th, 2023

“Promosso su alcuni punti, rimandato su altri”. È questa, in estrema sintesi, la valutazione dell’Autorità di Sistema Portuale sull’executive summary del piano di impresa presentato ad aprile da Piombino Logistics, società totalmente controllata da Jsw Enterprise.

Non un mero esercizio intellettuale, quello della Port Authority, che si è voluta esprimere su un documento che assumerà una valenza strategica in funzione della richiesta di proroga della concessione provvisoria attualmente vigente e, soprattutto, in funzione degli step da realizzare per trarre i tempi della sottoscrizione del nuovo addendum all’accordo di programma del 2018 e il rilascio di una concessione definitiva.

L’executive summary, presentato quest’oggi ai membri del Comitato di Gestione, si compone di due fasi di sviluppo.

“Nella prima la società propone innanzitutto un intervento di sostanziale ristrutturazione e riqualificazione del pontile Lucchini, allo stato utilizzato in modo saltuario a causa di alcune criticità connesse alla decisione della Società di non provvedere alla demolizione delle gru ormai obsolete ancora presenti e non idonee alle operazioni portuali per la tipologia merceologica oggi lavorata. La Port Authority benedice l’investimento, da 35 milioni di euro, considerandolo sicuramente apprezzabile e idoneo a soddisfare le attività previste dalla società (la previsione del traffico merci, connesso alle attività siderurgica, è quella di 115 navi lavorate annualmente presso il pontile)” ha spiegato una nota dell’Adsp.

Scettica invece per le “diverse criticità che permangono in riferimento alla seconda gamba della proposta, focalizzata sulla realizzazione a ridosso del Pontile Lucchini di un’ampia zona, di circa 200.000 mila quadri, per il deposito di circa 60.000 tonnellate di bobine di produzione da destinare ai laminatoi della zona sud (perimetro di colore rosso della mappa). Il progetto viene considerato dall’Ente sovradimensionato rispetto alle attuali esigenze di deposito, a fronte delle quali – afferma il responsabile del procedimento, il dirigente Fabrizio Marilli- risulterebbero già sufficienti le aree demaniali ad oggi presenti alla radice del pontile Lucchini e poste in adiacenza all’impianto ex AFO, che quotano circa 75.000 metri quadri (perimetro blu mappa)”.



La terza gamba della prima fase operativa ha a che vedere con la realizzazione, nelle aree immediatamente retrostanti il parco ex Minerali, di un'area di produzione di idrogeno, con un investimento previsto per urbanizzazioni e costruzione dei capannoni stimato in 36 milioni di euro e circa 20 unità di personale per la gestione dell'impianto: "L'intervento è potenzialmente in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Programma sotto il profilo dell'obiettivo di reindustrializzazione della zona di crisi".

Bocciata invece la proposta della società di organizzare una logistica su ferro di cui essere unico soggetto incaricato per tutte le tipologie merceologiche operate nell'ambito del nuovo porto di Piombino: "L'idea rappresentata da Piombino Logistics è quella di utilizzare la propria posizione per stipulare accordi relativi agli hub intermodali (porti, terminal ferro/strada, hub logistici e hub urbani) e le infrastrutture collegate con il Corridoio Scandinavo – Mediterraneo". Per il responsabile del procedimento, la "società propone un suo ruolo in contraddizione con la pianificazione dell'Ente e, in particolare, con il Piano del Ferro elaborato ed approvato dall'amministrazione che rappresenta lo strumento di indirizzo e pianificazione dello sviluppo della logistica in tale segmento operativo. Per l'ente ulteriore elemento di criticità è dato dalla previsione della candidatura della società quale gestore unico del servizio logistico dell'intero ambito portuale, proponendo in pratica un ruolo monopolistico in assenza di ogni procedura di evidenza pubblica".

La seconda fase operativa si concentra sull'espansione futura della società e prevede, quali punti cardine, il passaggio della produzione di acciaio dall'altoforno al forno elettrico e l'avvio di una produzione industriale, oltre alla costruzione di nuove banchine nell'area – attualmente a mare – di fronte ai terreni che Piombino Logistics ha attualmente in concessione da parte dell'autorità portuale.

Per l'AdSP, "il documento presentato pianifica e propone interventi senza considerare in alcun modo le attività già presenti nelle nuove aree portuali e/o in corso di futuro insediamento sulla base di atti pregressi dell'amministrazione già in corso di attuazione".

Un contrasto, che a detta dell'amministrazione portuale, "emerge in modo evidente laddove si prevede di utilizzare gran parte delle nuove aree a nord del porto, dove sono già insediate alcune attività ed è previsto l'insediamento/spostamento di ulteriori impieghi in seguito alle modifiche conseguenti l'inserimento del rigassificatore Snam Fsrù presso la nuova banchina. La proposta prevede l'utilizzo sia delle attuali nuove infrastrutture portuali oltre che di quelle previste, eccedenti quanto ad oggi utilizzato dalla Società e riferito alle precedenti gestioni dell'acciaieria, inserendo altresì nuove ed ulteriori superfici coperte, per magazzini di logistica, che confliggono radicalmente con le previsioni delle Norme Tecniche di Attuazione"

L'AdSP ha rimandato insomma PL a presentare un piano di impresa per le aree demaniali di cui è stata dimostrata la effettiva necessità: "È stato dimostrato con adeguati parametri tecnico dimensionali quali siano le aree demaniali effettivamente necessarie per la società per l'avvio e lo svolgimento delle attività di traffico finalizzate alla ripresa dell'attività siderurgica" scrive l'ente portuale. Il presidente dell'ente Luciano Guerrieri ha ribadito, infine, "l'intenzione di procedere a una proroga dell'attuale concessione sino a settembre, ma non mancheremo di rappresentare la nostra posizione nei tavoli regionali e nazionali".

Intanto sul fronte del lavoro sulle banchine di Livorno, dopo le frizioni di un paio di settimane fa, ad esito della commissione consultiva la tensione con l'Adsp ha ricominciato a farsi sentire, come

mostra la nota rilasciata dalle organizzazioni sindacali locali: “Le segreterie provinciali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti sono pronte a una nuova stagione di rivendicazioni per tutelare i diritti dei lavoratori del porto di Livorno. Nel corso di un incontro unitario fra i delegati, è stato ribadito quanto sia importante che l’Autorità di sistema portuale eserciti con maggiore concretezza il suo ruolo regolatorio e di garanzia. Da parte dell’authority serve un cambio di passo, soprattutto nel far rispettare le regole: la competitività dello scalo non può reggersi sulla competizione sul costo del lavoro. Serve una svolta anche in tema di infrastrutture: l’arretratezza tecnologica dello scalo è sotto gli occhi di tutti. I lavoratori ci hanno dato mandato di effettuare nelle prossime settimane un ciclo di assemblee e consultazioni per confrontarsi ulteriormente sul futuro dello scalo e sulle sue criticità. Su una cosa tutti sembrano essere d’accordo: in mancanza di risposte concrete da parte dell’authority scatterà una nuova stagione di mobilitazioni”.

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

This entry was posted on Saturday, June 17th, 2023 at 9:30 am and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.