

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'automotive a Piombino sacrificato alle potenzialità di gas e acciaio

Nicola Capuzzo · Monday, September 30th, 2024

Dopo che SHIPPING ITALY ha reso noto la scorsa settimana [l'inizio di un contenzioso](#) che si preannuncia sanguinoso fra Manta Logistics e l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, quest'ultima ha provveduto alla pubblicazione del provvedimento con cui ha disposto la revoca dell'aggiudicazione definitiva del lotto 1 e di quella provvisoria dei lotti 2 e 3 (170mila mq in tutto) della Darsena Nord di Piombino, disposte fra 2020 e 2021 a favore della joint venture fra il gruppo Moby e la tedesca Ars Altmann intenzionata a creare un polo dell'automotive nello scalo toscano.

Il documento è molto dettagliato e si articola su due piani. Uno è prettamente giuridico ed è chiara la volontà di mettere nero su bianco a relazione ormai deteriorata (la data è del 20 settembre) alcuni punti su cui si incardinerà la lite in Tribunale: in sintesi estrema la negazione di inadempimenti a impegni vincolanti e il ribaltamento dell'accusa di inerzia su Manta, basato su diversi elementi fattuali, dalla mancata costituzione di una cauzione fidejussoria al mancato contributo ad una pavimentazione in presunta violazione di pregressi impegni.

Ma a determinare la “perdita del carattere di attualità del piano economico-finanziario asseverato a suo tempo dall'aggiudicatario” – ed è il secondo piano di lettura del provvedimento di revoca – sono anche e soprattutto fattori di natura più pianificatoria, in base a cui “la strategia proposta nel breve-medio termine per la Macro Area 1 (Lotti 1, 2 e 3) è quella di concedere il godimento in concessione dei Lotti per periodi di tempo limitati e che, comunque, non comportino criticità per le strategie di sviluppo del porto”.

In sostanza Adsp, ventilando “eventuali rinnovi della concessione demaniale a favore di Snam Spa”, argomenta come oggi non sia scontato che il rigassificatore che nel maggio 2022 il Governo Draghi portò ad installare nel porto di Piombino possa restarvi più a lungo dei tre anni allora previsti. Anche perché nel maggio 2023 il Governo Meloni ritocò il decreto emanato un anno prima dal predecessore, prevedendo che, anche laddove il rigassificatore dovesse essere trasferito, tutte le strutture di contorno e di collegamento con la rete nazionale siano mantenute a carico della stessa Snam. Cosa che rende ancor più antieconomico (e quindi improbabile?) un trasferimento e che, comunque, vizia la presenza di attività incompatibili con la presenza anche potenziale di un rigassificatore.

A rafforzare ulteriormente l'incertezza e la valutazione di non percorribilità di titoli concessori lunghi, inoltre, viene menzionato “il protrarsi dei colloqui in ambito governativo su Jsw Steel Italy Piombino S.p.A. e Metinvest Holding LLC, che non consentono ancora di avere un quadro chiaro del contesto portuale e delle conseguenti possibilità di utilizzo delle aree”. Nessuna valutazione di carattere strategico, invece, sembra esser stata condotta sulle potenzialità del settore automotive (sul quale l'abbandono europeo della produzione di motori endotermici potrebbe avere un impatto), neppure in relazione all'intervenuto 'ingresso' di un colosso come Msc nella compagine azionaria di Moby né al [dirompente sbarco](#) del maggiore armatore al mondo nel comparto delle car carrier.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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

This entry was posted on Monday, September 30th, 2024 at 9:30 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.