

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rigassificatore di Piombino, molte incertezze sul futuro di Pim

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 5th, 2022

Nella definizione del quadro autorizzativo del nuovo rigassificatore di Piombino fra gli elementi che maggiormente preoccupano la stessa Snam, il soggetto proponente l'installazione, c'è la sovrapposizione con le attività di Piombino Industrie Marittime, la joint venture fra il gruppo livornese Neri e quello genovese San Giorgio del Porto che da qualche anno svolge nello scalo toscano attività navalmeccaniche.

La perdurante mancanza di soluzioni in merito a tale problematica emerge dalla pubblicazione da parte del commissario straordinario (il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani) delle controdeduzioni di Snam a un lungo elenco di osservazioni poste da diversi soggetti. Fra esse è la stessa Piombino Industrie Marittime a indicare una serie di sovrapposizioni (concessorie, sui sottoservizi, etc.) e incompatibilità che "determinerebbe il blocco di tutte le attività produttive dello Stabilimento Pim".

Su diverse tematiche le risposte di Snam sono ampie e puntuali, anche se magari per alcuni non esaustive. Ad esempio per quel che riguarda i rischi per la navigazione, relativamente a cui Snam professa la compatibilità del rigassificatore sulla base di uno studio di simulazione prodotto ad hoc da Cetena, con partecipazione di Capitaneria e servizi tecnico-nautici, che esclude rischi di collisione con l'impianto. Oppure sulle manovre di entrata e uscita dei mezzi navali a supporto dell'Fsru, "che nella stagione estiva saranno eseguite esclusivamente in notturna, quindi senza generare interferenza con il traffico traghetti. Durante il resto dell'anno si valuterà attentamente la possibilità di manovra anche in periodo diurno in funzione delle effettive finestre di disponibilità. Resta comunque inteso che, in ogni caso, sarà data la priorità al transito dei traghetti".

Ma sulla questione di Piombino Industrie Marittime la società è in oggettiva difficoltà a prospettare delle soluzioni. Fatta salva una proposta in materia di gestione delle acque meteoriche, su tutte le altre numerose osservazioni di Pim, infatti, Snam si limita a confermare "piena disponibilità a trovare soluzioni congiunte che consentano la compatibilità delle due attività" e a "rivedere l'ubicazione delle aree chieste in concessione per permettere la compatibilità tra le esigenze di realizzazione dell'opera e l'operatività di Pim".

Che il problema sia spinoso emerge con forza anche dal parere, risalente a qualche giorno prima, con cui l'Autorità di Sistema Portuale toscana esprime i propri rilievi al commissario.

L'ente, enfatizzando la necessità che "venga risolta (in chiave propedeutica o, eventualmente,

prescrittiva, senza incertezze di efficace risultato) la criticità legata alla fattuale sovrapposizione tra le due attività”, fa in particolare presente come la sottrazione di aree a Pim dovrà essere compensata con l’individuazione di spazi maggiori, a compensazione della perdita di buona parte degli accessi di quest’ultima alle banchine e quindi alla possibilità di determinate lavorazioni. E richiama poi “la necessità di risorse economiche (che in alcun caso potranno essere poste a carico di questa Amministrazione) per rendere le eventuali aree alternative accessibili, funzionali e allineate alle norme/regolamentazioni di settore”.

Non è tutto, perché l’Adsp chiede che sia Giani a dipanare l’enorme matassa giuridica. E lo chiede sia per quel che riguarda la natura “dell’atto di concessione demaniale da rilasciare alla Snam e dell’adeguamento di quelli relativi alle attività industriali” (prospettando l’elaborazione di uno schema di accordo sostitutivo rivolto a disciplinare istituti come la “sospensione” parziale della concessione, la “delocalizzazione” del sedime assentito, il possibile couso di aree/manufatti/impianti, l’affidamento in gestione di manufatti non ancora acquisiti tra le pertinenze dello Stato, etc.”. Sia per quel che concerne “la possibilità di condurre le specifiche lavorazioni di Pim anche in presenza del rigassificatore, nelle varie zone di rischio”.

Se il futuro di Pim è caro all’Adsp, il problema non è l’unico per il quale l’ente presieduto da Luciano Guerrieri sollecita risposte da Giani e da Snam. Innanzitutto continua a mancare l’indicazione “circa l’individuazione di localizzazioni alternative per l’impianto, successivamente al periodo di concessione richiesto (3 anni e 9 mesi, ndr)”. Anche dopo le integrazioni, poi, la documentazione presentata da quest’ultima “non presenta alcuna specifica che permetta di individuare gli investimenti direttamente eseguiti in ambito portuale o nell’ hinterland”. Inoltre “non viene fornita alcuna stima o indicazione circa la quota parte dei servizi (di gestione e manutenzione nave, ndr) che potranno essere acquisiti direttamente sul territorio ed il relativo valore aggiunto generati. (...). Lo studio dell’impatto socio-economico della fase operativa non riporta uno specifico focus sul lavoro locale” e non vi è “una indicazione circa il personale dedicato alla gestione ‘a terra’ dello stesso ed in particolare di quello che sarà eventualmente direttamente impiegato in ambito portuale”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, October 5th, 2022 at 10:00 am and is filed under [Cantieri, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.