

## Modello per la presentazione delle osservazioni

*Al Commissario straordinario di Governo  
per il rigassificatore di Piombino*

Io Sottoscritto/a

*(non riportare nome e cognome di persone fisiche, né la denominazione di persone giuridiche,  
società, enti, associazioni, comitati)*

secondo quanto previsto dall'ordinanza commissariale n. 97/2022

### FORMULO

la seguente osservazione al c.d. Progetto FSRU Piombino

Testo dell'osservazione:

#### **1. Garanzia operazioni portuali JSW**

La Banchina Nord è la più profonda della zona, con un draft di - 18mt. Viene utilizzata per il carico e lo scarico di semiprodotti/prodotti finiti di JSW.

Generalmente infatti la Società effettua ordini di acquisto di semiprodotto in lotti di 25/35.000 tonnellate.

Per ridurre i costi, si tendono ad utilizzare navi con le seguenti caratteristiche:

- Tipologia: Handymax,
- Capacità di carico: 50.000/58.000 DWT;
- Lunghezza: 180-190mt;
- Larghezza: 28-32mt;
- Pescaggio: 13-14mt. con a bordo merce sia per JSW che per altri Clienti/destinazioni.

La Banchina Nord viene dunque attualmente utilizzata per alleggerire ogni nave di semiprodotto proveniente dall'India tanto quanto basta per consentirle di raggiungere il pescaggio sufficiente per poter essere spostata alla banchina in concessione PL.

Il porto di Piombino presenta 4 banchine rilevanti sotto il profilo che ci occupa, ma la Banchina Nord è l'unica che – per profondità e condizioni – può essere utilizzata per la prima fase delle attività di scarico dalle navi Handymax, ovvero sia un suo alleggerimento.

Di seguito una breve disamina delle caratteristiche di ognuna:

- BANCHINA PIOMBINO LOGISTICS (cd Piazza 1): banchina in concessione di PL. Ha un pescaggio di (soli) - 9mt. ed è dotata di gru di terra e di binari per trasferire direttamente via vagoni la merce ai treni di laminazione
- SPORGENTE PIOMBINO LOGISTICS (cd Piazze 3 e 4): banchine in concessione con un pescaggio di - 11,90 mt. Attualmente fuori servizio per ragioni di sicurezza. Il loro ripristino richiede un investimento tra gli 11M€ (ripristino della struttura tal quale, non in

linea con il nuovo piano regolatore di sviluppo portuale) ed i 50M€ (rifacimento in linea con lo sviluppo portuale e conforme a raggiungere un pescaggio di -15mt).

- **DARSENA NORD:** banchina pubblica con un pescaggio di - 18mt. Viene attualmente utilizzata per alleggerire ogni nave di semiprodotto proveniente dall'India tanto quanto basta per consentire di raggiungere il pescaggio sufficiente per poterla spostare alla banchina PL. La presenza a Piombino della nave rigassificatore potrebbe limitarne o completamente inibirne l'utilizzo.
- **TABANI:** banchina pubblica con un pescaggio di - 11,5mt. Sarebbe l'unica attuale alternativa alla Darsena Nord, per alleggerire navi che non possono ormeggiare direttamente alla banchina PL. Detta banchina tuttavia non consentirebbe di accogliere le suddette navi Handymax, se non mediante l'uso di un ulteriore sistema di allibo off-shore. Inoltre data la dotazione di gru di terra e l'inserimento all'interno della viabilità pubblica, la banchina in questione presenta un elevato livello di saturazione, con notevoli rischi di controstaie ed un maggior costo di trasferimento della merce presso i treni di laminazione.

La presenza a Piombino della nave rigassificatore potrebbe limitare o completamente inibire l'utilizzo della Banchina Nord.

Nel caso in cui non venisse garantita l'attuale continuità delle operazioni portuali e si assistesse a riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati, JSW subirebbe dunque un grave danno (con evidenti ripercussioni produttive e occupazionali).

Detto danno è tanto più grave se si considera che JSW è l'unico produttore di rotaie in Italia, che JSW è fornitore di RFI, che i fondi della Missione 3 del PNRR sono orientati all'implementazione del sistema ferroviario e che dunque JSW, con la sua attività, contribuisce al perseguimento di un importante interesse pubblico.

Alla luce di quanto sopra, e in aderenza a quanto già rilevato da AdSPMITS (Riferimenti: AOOGR/AD 0310584 del 05/08/2022 e AOOGR/AD 0312306 del 08/08/2022) in materia di sicurezza e interferenze del traffico di mezzi navali

si chiede

- la garanzia della continuità delle operazioni portuali di carico e scarico di semiprodotto/prodotto finiti di JSW in Banchina Nord come avviene attualmente, senza riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati;
- nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo *status quo* delle attività portuali che si proceda alla messa in pristino del pontile "Lucchini" (le cd Piazze 3 e 4, salvo altro), oppure che vengano corrisposte alla Società, a titolo compensativo del grave pregiudizio che verrà a subire, le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino della banchina in concessione;
- in ogni caso, che la società possa beneficiare di una riduzione sul prezzo del gas, anche a titolo compensativo.

## **2. Garanzia traffici su gomma strada interna JSW e Piombino Logistics**

Allo stato attuale tutto il transito merci e persone all'interno del sito di Piombino (e non solo per la Scrivente Società, ma anche per tutte le *enclave* in essa contenute), avviene attraverso la Portineria

Carrai di Ischia di Crociano, mediante il principale unico asse viario di collegamento con i treni di laminazione, le aree portuali in concessione demaniale marittima, le nuove aree portuali AdSPMTS, gli uffici di Direzione e la Portineria di Marina, prospiciente il Porto Commerciale. Nel progetto *de quo*, tutto il traffico inerente la cantierizzazione necessaria per la realizzazione del rigassificatore è previsto abbia luogo attraverso detto varco e detta viabilità.

In aderenza a quanto già rilevato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Ufficio Circondariale Marittimo Piombino (Rif: AOOGR/AD Prot. 0310613 del 05.08.2022) in materia di utilizzabilità della Banchina Nord, osservato che il varco e la strada sono dimensionate per un utilizzo legato alla storica attività industriale e la viabilità è di tale natura, ovverosia "industriale", quindi non caratterizzata da tutti i presidi della viabilità pubblica e comprensiva di interferenze tipiche di tali attività, ovverosia attraversamenti a raso non segnalati di natura ferroviaria, privi di barriere, incroci non segnalati con strade bianche, fondo stradale mantenuto e asservito a dette finalità

si richiede

la garanzia della continuità di utilizzo, a immutate condizioni, da parte di JSW, PL e di tutte le suddette *enclave*, della strada interna allo stabilimento di Piombino, della Portineria di Ischia di Crociano, nonché del suo piazzale di ingresso antistante, di collegamento con la provinciale SP40 della "Base Geodetica", senza che, né la Portineria, l'infrastruttura, né il traffico su gomma e conseguentemente anche quello ferroviario interno, possano essere danneggiati dal traffico aggiuntivo risultante dalla presenza delle aree di cantiere legate all'impianto di rigassificazione e/o dal suo esercizio, e della distribuzione del gas metano, per quanto interferente con il sito industriale, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di compensazione del grave pregiudizio subito.

In conclusione

si richiede

- a) che sia garantito lo *status quo* delle attività portuali con le relative disponibilità di utilizzo delle banchine e delle attività degli operatori marittimi, a garanzia della continuità delle attività odierne di JSW sopra rappresentate, nonché delle sopravvenienti necessità di sviluppo del sito produttivo di Piombino e in garanzia rispetto alle future necessità sopravvenienti dell'impianto di rigassificazione e distribuzione del gas metano;
- b) nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo *status quo* delle attività portuali, che il pontile "Lucchini" sia ristrutturato nella sua interezza con adeguati approfondimenti dei relativi fondali prospicienti, oppure che vengano corrisposte le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà all'esito della valutazione che verrà fatta a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino delle aree in concessione;
- c) che JSW possa usufruire di uno sconto sul prezzo del gas;
- d) che si intervenga sul sistema infrastrutturale viario come sopra dettagliato, in modo da renderlo idoneo ai traffici che andrà a sostenere, in aggravio a quelle già presenti, effettuando gli interventi necessari sulla sede stradale, sulla segnaletica verticale e orizzontale, sull'illuminazione degli svincoli più critici e quant'altro possa ravvisarsi come

necessario, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di compensazione del grave pregiudizio subito.

Quanto sopra resta strettamente necessario per garantire alle Società che la continuità produttiva sia preservata, al fine di avere una gestione economico finanziaria che possa prevedere il mantenimento della necessaria spinta produttiva, in modo da preservare la forza lavoro aziendale e della capacità occupazionale del territorio.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che la presente osservazione e gli eventuali allegati tecnici potranno essere pubblicati sul sito web della Regione Toscana all'indirizzo <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>

**Elenco Allegati:**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione;

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso di validità;

L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non saranno pubblicati.

Luogo e data: Piombino, 15 Settembre 2022

L'Osservante