

# Confindustria Toscana: «Il rigassificatore Italis Lng resti a Piombino»

Silvia Pieraccini



Si riaccende il dibattito sulla collocazione definitiva del rigassificatore galleggiante di Snam – la nave ex-Golar Tundra ora Italis - ancorato tra le polemiche, dal luglio 2023, alla banchina est della Darsena Nord del porto di Piombino (Livorno) per far fronte ai tagli delle forniture di gas russo. La promessa, fatta dal Governo alla Regione Toscana, era che il rigassificatore sarebbe rimasto solo tre anni, fino all'estate 2026, per poi essere spostato in una località offshore (al largo di Vado Ligure, che non lo vuole).

Ma quella autorizzazione “a tempo” ora traballa. «Lasciare la nave dov'è adesso potrebbe servire ad accelerare il rilancio industriale di Piombino», afferma Confindustria Toscana attraverso il suo presidente Maurizio Bigazzi, che guida anche gli industriali di Livorno confluiti in Confindustria Toscana Centro e Costa. «L'economia del territorio ha tratto vantaggi dalla crescita dei servizi legati alla presenza dell'impianto», aggiunge Bigazzi sottolineando come, se anche la nave rigassificatrice fosse ricollocata, in porto rimarrebbero comunque le tubazioni per collegare le unità galleggianti alla rete nazionale del gas metano (la legge dice che non possono essere smantellate). «Tanto vale usarle», è il pensiero.

La presa di posizione di Confindustria segue quella simile espressa nei giorni scorsi da un gruppo di operatori marittimi attivi nel porto di Piombino (tra cui l'agenzia Mixos Ivo Miele, Piloti, Freschi Alessandro, Gruppo Ormeggiatori e barcaioli, D'Arienzo e Stmp):

«In caso di spostamento del rigassificatore - affermano - il porto perderebbe un traffico essenziale per la sua sopravvivenza e subirebbe un grave danno».

Secondo le aziende, gli unici traffici che negli ultimi anni hanno dato ossigeno al porto piombinese sono quelli delle rinfuse solide e, soprattutto, delle rinfuse liquide importate attraverso il terminal di rigassificazione, che hanno prodotto un impatto importante in termini di posti di lavoro, anche dell'indotto: «Gli operatori portuali hanno potuto mantenere gli organici inalterati, e in alcuni casi anche incrementarli», affermano.

Dal luglio 2023 a oggi il rigassificatore di Piombino è stato rifornito da una cinquantina di navi metaniere (l'ultima ha lasciato il porto sabato scorso), ha immesso in rete circa 4,3 miliardi di metri cubi di gas e - come ha precisato l'ad di Snam, Stefano Venier - ha venduto la sua capacità di rigassificazione per i prossimi 20 anni.

Cosa succederà adesso? Il presidente della Regione, Eugenio Giani, che è anche commissario governativo per il rigassificatore, ieri non ha commentato ma nei giorni scorsi ha ricordato agli operatori portuali gli impegni presi: «Ho firmato una autorizzazione per tre anni - ha detto - e l'argomento sarà affrontato quando ci avvicineremo alla scadenza. In ogni caso vorrei veder spostare la nave». Giani, che ha sempre spinto per il rigassificatore (in contrasto col sindaco di Piombino, che ha fatto ricorso al Tar), gongola al pensiero che oggi l'impianto sia gradito agli operatori del porto, anche se auspica che proprio quel porto venga presto animato dalle navi che alimenteranno l'acciaieria ex-Lucchini del gruppo indiano Jindal (da rilanciare) e la fabbrica degli ucraini di Metinvest (da costruire ex novo): «Nel momento in cui rivedremo sorgere la siderurgia, il porto è giusto che sia destinato a questo», ha detto il presidente. Ma Confindustria Toscana ritiene che acciaierie e rigassificatore possano convivere: «Mitighiamo le limitazioni che l'impianto comporta ma non delocalizziamolo - conclude Bigazzi - e realizziamo quelle opere che servono alle imprese, come la banchina ovest, i nuovi piazzali nelle aree retrostanti, il secondo lotto della strada 398, il collegamento ferroviario delle nuove aree portuali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA