

DELIBERA N. 57 DEL 7 GIUGNO 2019

L'anno 2019 addì 7 del mese di giugno, il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha adottato la seguente deliberazione

APPROVAZIONE ATTO DI INDIRIZZO SUL PROGETTO DI ALLOCAZIONE DELLE NUOVE AREE PORTUALI DEL PORTO DI PIOMBINO

Il Comitato di gestione,

visto l'art. 9 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, come successivamente integrata e modificata, recante *"Riordino della legislazione in materia portuale"*, che individua il Comitato medesimo quale organo competente ad approvare gli atti di pianificazione strategica delle Autorità di Sistema Portuale;

vista la planimetria delle nuove aree portuali del Porto di Piombino, sia realizzate che in corso di completamento in conformità alle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale del Porto di Piombino, come riportata nel successivo schema di Atto di indirizzo;

tenuto conto delle molteplici istanze e manifestazioni di interesse, sino ad oggi pervenute, volte ad ottenere in concessione le suddette aree demaniali, nonché degli atti adottati, come da Atto di indirizzo allegato;

visto lo schema di Atto di indirizzo sul progetto di allocazione delle nuove aree portuali del porto di Piombino, unito alla presente quale sua parte integrante e sostanziale, con cui sono state individuate nel dettaglio le nuove aree portuali da assentire in concessione ed è stata delineata la correlata procedura ad evidenza pubblica da esperire, tenuto anche conto degli impegni, sino ad oggi, assunti sul territorio dalle Amministrazioni a vario titolo interessate, e valutando anche eventuali diritti preesistenti di terzi;

vista, altresì, la relazione istruttoria a firma del Dott. Claudio Capuano, in qualità di Delegato dell'Ufficio Territoriale di Piombino;

ritenuto di condividere i contenuti e le argomentazioni riportati nello schema di Atto di indirizzo sopra citato;

preso atto della documentazione pervenuta nella fase istruttoria per la formazione del presente Atto di indirizzo, acquisita agli atti;



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Capraia Isola, Portoferraio,
Rio Marina, Cavo

preso atto del parere espresso al riguardo della Commissione Consultiva del Porto di Piombino nella seduta del 28 maggio 2019, e dell'atto messo a verbale in tale occasione;

preso atto del parere espresso al riguardo dall'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare nella seduta del 28 maggio 2019, e dell'atto messo a verbale in tale occasione;

dato atto dell'esito della discussione, come da verbale, e della votazione conclusasi con voto favorevole all'unanimità sulla proposta del Commissario Straordinario;

DELIBERA

1. è approvato l'Atto di indirizzo recante "*Porto di Piombino – Progetto di allocazione delle nuove aree portuali*", unito alla presente quale sua parte integrante e sostanziale, che si configura quale documento di indirizzo ad integrazione del vigente Piano Operativo Triennale;
2. al fine di dare attuazione alle previsioni di cui al presente provvedimento è conferito mandato al Commissario Straordinario C.A. (CP) AUS. Pietro Verna, che riferirà a questo Comitato gli esiti della procedura di che trattasi;
3. è individuato il Dott. Claudio Capuano quale Responsabile del procedimento in parola;
4. la presente Delibera è pubblicata, nei termini e nelle modalità di cui al Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33, nella sezione "amministrazione trasparente", e sull'Albo online del sito istituzionale di questa Autorità.

IL SEGRETARIO GENERALE F.F.

Dott. Simone Gagliani

IL COMMISSARIO

Dott. Pietro Verna



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola

ATTO DI INDIRIZZO

Porto di Piombino – Progetto di allocazione delle nuove aree portuali

1. Come noto, da alcuni anni, prima con l'Autorità Portuale di Piombino e, dal 2017, con la nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (d'ora in avanti più semplicemente "AdSP") il porto di Piombino è (stato) teatro di significativi interventi infrastrutturali volti, a fronte dell'atavica esiguità di aree e banchine, al superamento delle criticità connesse alla concentrazione e alla commistione dei traffici correlati ai collegamenti marittimi con le isole d'Elba e Sardegna e all'attività industriale degli adiacenti impianti siderurgici.

La profonda e lunga crisi che ha coinvolto dal 2011 lo stabilimento della Lucchini si è riversata inevitabilmente su tutta l'economia della città di Piombino e dell'intera Val di Cornia, da sempre, e pressoché esclusivamente, basata proprio sull'attività dello stabilimento e delle tante piccole e medie imprese dell'indotto, con inevitabili ripercussioni sull'attività portuale per la conseguente rilevante diminuzione dei traffici.

Da allora, lo sforzo di tutte le istituzioni interessate, a qualunque livello di governo, è stato quello di contribuire in ogni modo, ciascuna nei limiti delle sue competenze, al superamento della crisi non solo cercando di rilanciare l'attività dello stabilimento - peraltro al centro di diverse complesse vicende legate alla cessione della proprietà tra Lucchini s.p.a. e il Gruppo Cevital prima, e tra quest'ultima e JSW Steel Italy s.r.l. poi, con tutti i risvolti sul piano civilistico e amministrativo (che vedono oggi come interfaccia dell'AdSP la soc. Piombino Logistics); ma anche di porre le basi per una diversificazione economica in grado di superare la monocultura industriale siderurgica del territorio, abbracciando più filoni industriali, e di esaltare contestualmente tutte le potenzialità del territorio, turistiche, culturali, commerciali e portuali.

2. Il potenziamento del porto si è significativamente avviato con il primo *Accordo di Programma Quadro* del luglio 2013¹ e di un successivo *Accordo di Programma* nel 2014², seguito da altri due *Accordi* nel 2015 e nel 2018³, finalizzati alla reindustrializzazione di Piombino e, appunto, alla diversificazione delle attività sia industriali, che logistico operative del territorio.

Si è trattato di un rilevante investimento pubblico, statale, e in particolare regionale, per la costruzione di opere foranee e piazzali, allo stato in parte completati e in parte ancora in corso di completamento, nell'ambito del quale le aree demaniali risultanti dallo smantellamento dell'area

¹ Vedi Allegato B, punto 2

² Vedi Allegato B, punto 3

³ Vedi Allegato B, rispettivamente punti 5 e 7



a caldo della acciaieria (altoforno – cokeria – deposito minerali – carbonili) sono rimaste indirizzate all'attività logistica.

L'intero sistema, comunque, ha ruotato intorno alle tempistiche e alle procedure necessarie per consentire il mantenimento e il rilancio dell'attività siderurgica (ex Lucchini) attraverso la ricerca di ogni strumento utile alla ripresa produttiva in un'ottica di sostegno pubblico finalizzato alla riconversione delle procedure produttive (con la delocalizzazione degli impianti lontano dalla città e la realizzazione di forni elettrici per la produzione diretta di acciaio da rottame).

In tale contesto, il porto di Piombino è andato via via assumendo il ruolo di perno più importante e interessante, anche per i possibili significativi ritorni in termini occupazionali, attorno al quale individuare e costruire nuove prospettive di sviluppo in grado di concretizzare, nel quadro del sistema regionale e nazionale e il più rapidamente possibile, nuovi traffici, valorizzandone le vocazioni, riconfigurandone gli spazi e le infrastrutture e attuando percorsi di innovazione.

3. In questo lavoro, tanto necessario quanto davvero sfidante, la (soppressa) Autorità Portuale di Piombino ha svolto un ruolo di impulso e di regia particolarmente intenso ed efficace, conseguendo in pochi anni risultati ragguardevoli, soprattutto sul piano dell'ampliamento e dell'ammodernamento infrastrutturale dello scalo, *conditio sine qua non* per ogni possibile sviluppo.

Invero, la costruzione delle infrastrutture portuali, consistente in particolare nella costruzione di una diga foranea e di piazzali, è avvenuta in tempi oggettivamente rapidi, passando:

- da 300.000 mq. di aree portuali agli attuali 583.300 mq, con l'obiettivo, completate tutte le aree, di arrivare ad un totale di 1.200.000 mq;
- da 2.300 mtl di lunghezza delle banchine agli attuali 3950 mtl, per poi arrivare a 5.750 mtl una volta ultimati i tutti i lavori previsti;
- da fondali di 8-13 mt. di profondità agli attuali 18-20 mt..

Gli interventi realizzati, e quelli ancora in corso, tutti coerenti con il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) e il successivo Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF), ed in linea con le previsioni degli Accordi di Programma Quadro, hanno visto investimenti complessivamente per oltre 200 milioni di Euro, come anzidetto, finanziati con risorse pubbliche (di cui circa 80 milioni regionali, e i rimanenti statali).

4. Grandi energie sono state impegnate anche per assicurare una nuova e più razionale accessibilità stradale al porto che, unitamente ad un più organico e funzionale raccordo ferroviario, risulta essenziale per collegare rapidamente le banchine del porto alla SS398. La recente approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo del prolungamento della SS 398 redatto da ANAS⁴, lascia ben sperare che nel giro di qualche anno tale prolungamento alle nuove aree del porto sarà

⁴ Cfr. Delibera del CIPE 25 ottobre 2018, recante l'“Approvazione progetto definitivo S.S. n. 398 “Val di Cornia” – bretella di collegamento tra l'Autostrada Tirrenica A12 e il porto di Piombino – Lotto 7, tratto 1 – svincolo di Geodetica – Gagno (ex Autostrada A12 Rosignano-Civitavecchia, lotto 7 – bretella di Piombino”, in G.U. 12 marzo 2019, n. 60.



realizzato. Nel frattempo l'Autorità di Sistema Portuale sta svolgendo la gara per l'aggiudicazione dello svincolo di accesso alle nuove aree portuali che permetterà di collegare la viabilità urbana da Loc. Gagno al porto.

5. Come era immaginabile (e auspicabile), il vigente PRP e le opere realizzate hanno determinato l'attrazione di molti importanti operatori industriali e logistici (v. **Allegato A**) che, negli ultimi anni, soprattutto, e crescentemente, a partire dal 2015, ben comprendendo le potenzialità e le opportunità logistiche e operative del “nuovo porto”, si sono fatti avanti rappresentando forti interessi a realizzare sulle nuove aree portuali insediamenti industriali e/o logistici di vario tipo, tutti in grado di generare economia duratura con importanti risvolti in termini occupazionali.
6. Nel contesto va rilevato come l'inadeguatezza dell'interlocutore iniziale di Aferpi s.p.a. (costituita dalla società algerina Cevital, acquirente del complesso industriale ex Lucchini nel 2014) abbia comportato un progressivo disimpegno dagli investimenti sulle acciaierie esistenti, fino ad arrivare alla loro cessione, nell'agosto 2018, alla JSW Steel Italy s.r.l., con la conseguenza di una rilevante dilatazione temporale delle operazioni di smantellamento e recupero delle aree demaniali inizialmente pianificate nel Piano Industriale originariamente presentato, e rendendo necessario un ripensamento complessivo della strategia da porre in essere.
Come vanno pure rilevate alcune criticità, di natura amministrativa e procedurale, in ordine alle due importanti iniziative industriali delle socc. PIM-Piombino Industrie Marittime e BHGE - General Electric, entrambe già affacciate sul porto per insediarsi sui nuovi piazzali e che trovano oggi una definizione formale negli atti di cui all'**Allegato B**.
7. In questo quadro sono emerse ulteriori criticità connesse sia alle utilities, data l'assenza di servizi pubblici (acqua industriale, potabile, linee elettriche dedicate, distribuzione gas, ecc.), il che comporta, almeno nel breve periodo, nelle more della realizzazione dello svincolo di accesso alle nuove aree portuali da parte dell'AdSP entro il primo semestre 2021, l'esigenza di importanti investimenti per dotarsi delle infrastrutture necessarie per qualunque attività, sia alla necessità dell'utilizzo comune della viabilità interna allo stabilimento per accedere alle nuove aree portuali. In questo contesto si dà atto alla soc. PIM di aver formalizzato la messa a disposizione di proprie risorse per accelerare la realizzazione delle utilities necessarie.
8. La vicenda legata allo stabilimento siderurgico, la molteplicità e l'eterogeneità delle istanze e delle manifestazioni di interesse intanto pervenute e le criticità sopra evidenziate, a fronte della effettiva e graduale disponibilità delle nuove aree portuali nel corso dei prossimi mesi, quando si prevede la loro complessiva ultimazione, impone ora di definire i “contorni” tecnici e amministrativi entro cui, previa *procedura di evidenza pubblica* volta ad acquisirne anche di altre, valutare le diverse proposte e selezionare quelle che, compatibili con le destinazioni e i tempi di realizzazione delle aree di interesse, risultino più congrue rispetto agli obiettivi strategici sopra richiamati (ossia diversificazione economica, sia in termini di attività che di traffici, rilevanza economico-finanziaria degli investimenti proposti, nuova occupazione diretta/indiretta, volumi dei traffici



in entrata/uscita movimentati nel porto e innovazione tecnologica insita nelle attività da sviluppare nelle aree interessate), e più rispettose dell'ambiente e più durature nel tempo. Il tutto anche a fronte di eventuali ipotesi di interventi privati volti ad accelerare la realizzazione delle infrastrutture portuali di interesse.

In definitiva, fermo restando l'obiettivo originario di assicurare e favorire il processo di reindustrializzazione del porto, occorre ora costruire un quadro gestionale delle nuove aree in grado di risultare veramente efficace per un effettivo insediamento di nuove opportunità imprenditoriali.

9. Se è vero, però, che le diverse iniziative in parola denotano una grande attenzione per l'uso delle aree realizzate ed in corso di completamento, è pur vero, come sopra evidenziato, che non per tutti i lotti delle stesse aree vi è una omogenea disponibilità, né dal punto di vista dei tempi, dati i diversi tempi di completamento degli interventi e di allestimento, né da quello del loro utilizzo, date le criticità derivanti dalla assenza di collegamenti diretti per la via pubblica e di strutturati servizi pubblici (v. schema in **Allegato C**).

In verità si è in presenza di una disponibilità potenziale di nuove aree in corso di consolidamento il cui utilizzo deve essere programmato tenendo conto sia della loro concreta utilizzazione, per la condizione dei servizi pubblici e dell'accessibilità viaria e ferroviaria, sia del contesto generale che si è modificato in relazione ai ritardi della demolizione delle opere della ex acciaieria che rendono indisponibili ampi tratti di superfici nei tempi previsti.

Vi è insomma l'esigenza, valutando anche eventuali diritti preesistenti di terzi sulla base degli atti già adottati, di rivedere l'originario quadro generale della gestione delle nuove aree portuali, completate e/o in corso di completamento, attraverso un loro più razionale utilizzo allo scopo di consentire nei tempi più rapidi possibili l'insediamento di attività che, ancorché non direttamente ed esclusivamente rispondenti ad uno sviluppo industriale, rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali, capaci di conseguire gli obiettivi di volumi dei traffici, diversificazione, innovazione e occupazione nei termini sopra richiamati; *coerenti* con la progressiva disponibilità delle aree di interesse, e *compatibili* con lo stato dei servizi pubblici e le condizioni di accessibilità alle opere portuali. Tutto ciò ad esito di una procedura di evidenza pubblica, assolutamente indefettibile per la regolare assegnazione delle concessioni demaniali marittime del caso, e nel rispetto dei vigenti strumenti di pianificazione, nonché delle indicazioni più recenti in materia di accesso alle infrastrutture portuali fornite dal Consiglio di Stato, dall'Autorità Nazionale Anticorruzione e dall'Autorità di Regolazione Trasporti⁵.

⁵ A questo riguardo giova segnatamente richiamare il parere della Sezione Consultiva per gli Atti Normativi del Consiglio di Stato n. 1505 in data 27 giugno 2016 (reso sullo schema di decreto recante la disciplina di affidamento in concessione di aree e banchine comprese nell'ambito portuale di cui all'art. 18, comma 1, della L. 28 gennaio 1994, n. 84), la Delibera dell'ANAC n. 1208 del 22 novembre 2017 (recante "Approvazione definitiva dell'Aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione"), e la Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 57 del 30 maggio 2018 (avente ad oggetto "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione").



10. Allo scopo di addivenire con precisione e chiarezza alla determinazione del percorso che si intende intraprendere e dei relativi termini procedurali – contestualmente alle previsioni contenute negli Accordi di cui all’Allegato B) - è stato elaborato il presente “atto di indirizzo” che, oltre ad anticipare alcune tematiche da recepirsi nel prossimo aggiornamento del Piano Operativo Triennale (P.O.T.), è in linea con l’analogo documento strategico recante la relazione degli interventi programmati ed in corso di realizzazione nel porto di Piombino già elaborato nel 2014 dalla (soppressa) Autorità Portuale di Piombino⁶ ai fini della redazione del Piano Strategico della Portualità e della Logistica; è un atto pertanto che, rispetto a tale documento si pone in continuità, ad integrazione e a modifica assumendo il valore di nuovo “riferimento strategico” per le nuove aree dello scalo piombinese che, nel riprendere l’obiettivo della riqualificazione e riconversione industriale, declina, in modo più aderente alle attuali condizioni generali del contesto, l’interesse pubblico finalizzato ad una rapida valorizzazione degli investimenti pubblici effettuati; ciò anche per recuperare infrastrutture portuali all’uso pubblico, quantomeno in una fase iniziale, con l’obiettivo di favorire l’insediamento di nuove attività. In tale prospettiva, alla luce delle previsioni di cui agli accordi di programma e gli atti adottati aventi ad oggetto le aree concesse alla soc. Piombino Logistics e alla soc. PIM, al fine di garantire spazi operativi anche per le imprese non concessionarie, peraltro nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, ed in conformità alle previsioni di cui alla Delibera dall’Autorità di Regolazione Trasporti n. 57/2018⁷, si rende prioritario e imprescindibile garantire all’uso pubblico le banchine prospicienti alle aree oggetto del presente atto, fatti salvi casi eccezionali per i quali l’AdSP si riserva di valutare l’eventuale uso in concessione della banchina in rapporto alla tipologia di traffico/attività ed alla peculiarità dello stesso.
11. Fermo restando quanto previsto dai successivi punti 12 e 13, col presente atto si intende dunque:
- individuare le aree già realizzate e quelle da realizzare, in termini di ubicazione, estensione, tempi e consistenza degli interventi e di consegna, con le relative destinazioni in aderenza alle attuali previsioni di PRP e ad ogni altra eventuale attuale pianificazione territoriale, tenuto conto, altresì, degli indirizzi strategici e operativi dell’AdSP dei prossimi anni (v. Allegato C);
 - richiamare tutti gli atti ad oggi adottati dalle varie Autorità interessate e gli impegni assunti a vario titolo dalle parti, anche avuto riguardo alle vicende connesse allo stabilimento siderurgico ex Lucchini, ed in particolare alla concessione demaniale di interesse della soc. Piombino Logistics (v. Allegato B);
 - fissare le modalità in cui l’AdSP, mediante apposito AVVISO, promuoverà l’interesse da parte degli operatori privati, i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative

⁶ Trattasi dell’aggiornamento della Relazione al Decreto “Sblocca Italia” ai sensi dell’art. 29 del D.L. n. 133/14, convertito in L. 11 novembre 2014, n. 164, approvato con Delibera del Comitato Portuale n.23/14 del 9 dicembre 2014.

⁷ Op. cit. prec. nota 1.



domande sulla base dei parametri indicati al precedente punto 8, i termini e le condizioni delle concessioni demaniali⁸ che saranno rilasciate agli operatori prescelti, nonché i passaggi e i tempi procedurali con cui l'AdSP darà corso al presente atto di indirizzo (**Allegato D**).

12. Le aree oggetto di concessione a Piombino Logistics s.p.a., come individuate in Allegato C), non saranno oggetto dell'AVVISO anzidetto in ragione dello specifico AdP del 24 luglio 2018 che per le stesse prevede uno specifico iter amministrativo al quale si rimanda integralmente in questa sede.
13. Le aree che il suddetto AdP del 24 luglio 2018 prevede come "opzionabili"⁹ entro luglio 2020 (v. Allegato C), saranno invece oggetto dell'AVVISO di cui all'Allegato D al presente atto di indirizzo, ferme restando le condizioni di esercizio del diritto di opzione in capo alla Piombino Logistics s.p.a. nei termini stabiliti nell'AdP medesimo.
14. Le domande ad oggi pervenute, aventi ad oggetto le aree demaniali in questione, salvo quelle di Piombino Logistics e di P.I.M. (vedasi punto 10), dovranno essere riformulate e/o integrate, qualora gli istanti siano ancora interessati, secondo le modalità e i termini di cui al presente Atto di indirizzo, ai fini di una più completa valutazione sulla base dei parametri individuati al precedente art. 8.
15. Il presente atto di indirizzo, una volta portato all'esame della commissione consultiva del porto di Piombino e dell'Organismo Mare per i pareri di competenza e ottenuta la relativa approvazione da parte del Comitato di Gestione, sarà pubblicato sulla sezione Amministrazione Trasparente e sull'Albo online del sito web dell'AdSP.

⁸ Al riguardo giova richiamare la differenza fra l'art. 18 della L. 84/94, che prevede il rilascio di concessioni demaniali segnatamente per aree e banchine comprese nell'ambito portuale su richiesta delle imprese portuali autorizzate ex art. 16, comma 3, della stessa Legge per l'espletamento delle operazioni portuali, nonché quelle concernenti "la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee" allorquando interessati dal "traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie del porto", e l'art. 36 del codice della navigazione, che prevede il rilascio di concessioni demaniali per ogni occupazione di aree del demanio marittimo nei casi non riconducibili alla fattispecie di cui all'art. 18 anzidetto. E' dunque evidente che agli operatori interessati che risulteranno selezionati ad esito della procedura di evidenza pubblica in questione sarà rilasciata apposita concessione demaniale ai sensi dell'uno o dell'altro articolo sulla base della tipologia delle attività che intenderanno prestare sulle aree di interesse.

⁹ Trattasi delle aree di cui ai lotti 4, 5 e 6 dell'Allegato C, originariamente richieste da Aferpi S.p.A. nel 2015 in ampliamento di quelle in concessione, e sulle quali è stato riconosciuto, prima dalla soppressa Autorità Portuale di Piombino e successivamente dagli accordi di programma richiamati, il diritto di opzione.



ALLEGATI:

- A. domande e manifestazioni di interesse pervenute alla data del presente atto di indirizzo;
- B. elenco degli atti adottati dalle Autorità amministrative e impegni assunti alla data del presente atto di indirizzo;
- C. lotti delle aree oggetto della procedura di evidenza pubblica e loro dettagli;
- D. termini e modalità della procedura volta all'assegnazione dei lotti fino al rilascio delle relative concessioni.

ATTO DI INDIRIZZO

Porto di Piombino - Progetto di allocazione delle nuove aree portuali

Istanze di concessione demaniale e manifestazioni d'interesse pervenute.

<u>SOGGETTO ISTANTE</u>	<u>ISTANZA</u>	<u>SCOPO</u>	<u>OGGETTO</u>	<u>STATO PROCEDIMENTO</u>	<u>ACCORDI/ATTI SOTTOSCRITTI</u>	<u>NOTE</u>
PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME S.R.L. (PIM)	Durata: 40 anni Superficie: mq. 88.540 (di cui mq. 11.125 specchi acquei e mq. 77.415 aree a terra)	Demolizione e refitting navale	Area cantieristica refitting-demolizioni navali e porzione Aree banchine pubbliche	Consegna parziale delle aree con annesso verbale di consegna	- Atto di Sottomissione - Protocollo per il cantiere navale di demolizioni, costruzioni e logistica	La società ha presentato una specifica manifestazione di interesse per la realizzazione di una linea elettrica temporanea
SALES S.P.A. (Istanza pervenuta in data 30/01/2019)	Durata: 18 mesi Superficie: mq. 13.000 (di cui mq. 4.000 specchi acquei e mq. 9.000 aree a terra)	Fabbricazione di cassoni in cemento armato e stoccaggio pietrame di grossa pezzatura	Porzione lotto 3 e porzione Aree banchine pubbliche	Pubblicazione istanza effettuata, pervenute osservazioni da parte di Manta Logistics S.r.l.; In corso di rilascio i pareri degli uffici di competenza		
MANTA LOGISTICS S.R.L. (Istanza pervenuta in data 11/03/2019)	Durata: 20 anni Superficie: mq. 270.000 (tutte aree a terra)	Realizzazione terminal auto	Lotti 1, 2, 3, 4 (sul quale Piombino Logistics S.p.a. detiene un diritto di opzione), Aree banchine pubbliche e Aree viabilità			
MANTA LOGISTICS S.R.L. (Istanza pervenuta in data 15/04/2019)	Durata: 20 anni Superficie: mq. 215.000 (tutte aree a terra)	Realizzazione terminal auto	Lotto 5 (sul quale Piombino Logistics S.p.a. detiene un diritto di opzione) e porzione Area industriale (già concessione Piombino Logistics S.p.a.)			Istanza a parziale modifica ed integrazione della prima

NUOVA PIGNONE S.R.L. - BAKER HUGHES A GE COMPANY					-Protocollo per l'insediamento industrial-logistico di BHGE	
SP ENERGIA SICILIANA (Manifestazione d'interesse pervenuta in data 14/08/2018)	Superficie: mq. 100.000	Realizzazione di un deposito costiero				
Piombino Terminal Toscana (Manifestazioni d'interesse pervenute in data 6/10/2016 e in data 27/03/2017)	Superficie: mq. 40.000	Realizzazione terminal multipurpose				
SMS OPERATION ITALIA S.R.L. / O.M.A. S.P.A. (Manifestazione d'interesse pervenuta in data 20/12/2018)	Superficie: mq. 30.000	Attività di montaggio meccanico ed elettro- strumentale di impianti realizzati in moduli per il settore Oil&Gas				
TIEMME METAL (Manifestazione d'interesse pervenuta in data 23/01/2019)	Superficie: mq. 10.000	Realizzazione bacino di carenaggio per impianto di demolizione navale				
TENARIS DALMINE (Manifestazione d'interesse pervenuta in data 30/04/2014)	Superficie: mq. 30.000	Area stoccaggio e smistamento tubi				
ALTAIR CHIMICA (Manifestazione d'interesse pervenuta in data 9/05/2014)	Superficie: non specificata	Realizzazione depositi di stoccaggio e movimentazione dei prodotti chimici				

EBOMAR S.R.L. / MIELE E SIMEONE (Manifestazione d'interesse pervenuta in data 3/07/2014)	Superficie: non specificata	Realizzazione impianto SIF da 60.000 litri				
--	------------------------------------	--	--	--	--	--

ATTO DI INDIRIZZO

Porto di Piombino - Progetto di allocazione delle nuove aree portuali

ALLEGATO B

Elenco degli atti adottati dalle Autorità Amministrative e impegni assunti alla data del presente atto di indirizzo.

1. **Nuovo Piano Regolatore Portuale**, adottato nel 2008 e contenente gli indirizzi di pianificazione strategica nonché tutte le opere e gli adeguamenti infrastrutturali previsti per il porto di Piombino.
2. **Accordo di Programma Quadro**, sottoscritto in data 12 agosto 2013 dall'ex Autorità Portuale di Piombino, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dalla Regione Toscana, dalla provincia di Livorno e dal Comune di Piombino. Tale Accordo, avente per oggetto gli *"Interventi di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell'area portuale di Piombino"*, sulla base delle disposizioni contenute nel D.L. n. 43/13 ed in particolare nel suo art. 1 in cui riconosce l'area industriale di Piombino quale **Area di Crisi Industriale Complessa**, stabilisce tutti gli interventi necessari a superare le criticità occupazionali e ambientali dell'area siderurgica di cui sopra, al fine di garantirne lo sviluppo sostenibile.
3. **Accordo di Programma**, stipulato il 24 aprile 2014, ed avente ad oggetto la *"Disciplina degli interventi per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino"*. L'Accordo, fu stipulato tra l'ex Autorità Portuale di Piombino e il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero della Difesa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, l'Agenzia del Demanio, la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino e l'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A.. Il documento individua tre assi di intervento con le rispettive azioni da intraprendere, aventi come obiettivo la messa in sicurezza, la riconversione e la riqualificazione industriale dell'area di crisi complessa di Piombino.
4. **Relazione contenente gli interventi in corso di realizzazione e da intraprendere**, definiti dall'ex Autorità Portuale di Piombino. Tale documento, redatto in data 10 dicembre 2014, nasce in risposta all'art 29 del D.L. n. 133/14 (Sblocca Italia) ai fini della redazione del piano nazionale strategico della portualità e della logistica, e illustra sia le strategie ispiratrici il PRP del Porto di Piombino che gli interventi strategici che l'Autorità Portuale di Piombino intende realizzare con riferimento agli assi di intervento definiti nell'Accordo di Programma di cui al precedente punto 3.
5. **Accordo di Programma**, sottoscritto in data 30 giugno 2015, avente come oggetto *"l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area dei complessi aziendali di Piombino ceduti dalla Lucchini in A.S."*. Detto accordo, è stato stipulato dall'ex Autorità Portuale di Piombino, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Livorno, dal Comune di Piombino, dall'Agenzia del Demanio e da Aferpi S.p.A.; [Abrogato e sostituito integralmente dall'AdP di cui al successivo 7].
6. **Atto di Sottomissione**, stipulato in data 9 settembre 2016 tra l'ex Autorità Portuale di Piombino e la Piombino Industrie Marittime s.r.l., avente come oggetto la *"Quota parte aree a terra e specchi acquei per la realizzazione e la gestione di un'attività di smantellamento delle navi, di manutenzione e di refitting navale"* e nel quale la società si impegna ad utilizzare le aree in oggetto per lo svolgimento dell'attività di demolizione navale, nel rispetto delle condizioni dettate da suddetto atto. Con successivo atto di sottomissione stipulato in data 13 dicembre 2018, tra l'AdSP e la stessa soc. PIM, si integra il precedente prevedendo la possibilità di procedere alla demolizione dei cassoni ex Concordia.
7. **Accordo di Programma**, stipulato in data 24 luglio 2018 ed avente come oggetto *"L'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area dei complessi aziendali di Piombino ceduti dalla Lucchini in a.s."*. Tale accordo, oltre all'AdSP, vede come parti stipulanti: il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministro dello Sviluppo Economico d'intesa con Regione Toscana, l'Agenzia del Demanio, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino, Aferpi S.p.A., Piombino Logistics S.p.A. e JSW Steel Italy s.r.l.. Questo accordo ha integralmente sostituito il precedente Accordo di Programma del

2015 citato al precedente punto 5, vedendo subentrare la JSW Steel Italy s.r.l. nella proprietà delle quote azionarie di Aferpi S.p.A. e Piombino Logistics S.p.A.;

- 8. Protocollo per il cantiere navale di demolizioni, costruzioni e logistica di Piombino Industrie Marittime nel porto di Piombino**, sottoscritto in data 30 novembre 2018 dall'AdSP, dalla Regione Toscana, dal Comune di Piombino e dalla Piombino Industrie Marittime S.r.l., in cui le parti si impegnano a realizzare gli adempimenti necessari a favorire l'insediamento della società di che trattasi per lo svolgimento dell'attività di demolizione navale.
- 9. Protocollo per l'insediamento industriale-logistico di BHGE nell'area darsena nord del porto di Piombino**, stipulato anch'esso in data 30 novembre 2018 tra l'AdSP, la Regione Toscana, il Comune di Piombino e la Nuovo Pignone S.r.l. – Baker Hughes a GE Company, in cui le parti si impegnano a realizzare gli adempimenti necessari a favorire l'insediamento della società di cui trattasi.
- 10. Piano Operativo Triennale 2018 – 2020**, approvato con delibera del Comitato di Gestione n. 12 del 11 dicembre 2017, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche dell'AdSP.

Porto di Piombino - Progetto di allocazione delle nuove aree portuali

Lotti delle aree oggetto della procedura di evidenza pubblica e loro dettagli.

Art. 2 - Le destinazioni d'uso delle aree sono attività commerciali e/o industriali, segnatamente:

- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio merci convenzionali;
- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio rinfuse solide e liquide;
- operazioni portuali relative a movimentazione e stoccaggio di prodotti siderurgici;
- riparazione, manutenzione, trasformazione e allestimento navale;

- stoccaggio e lavorazione merci e servizi;
- servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale;
- servizi di sicurezza e controllo;
- servizi alla nave (bunkeraggio, rimorchio, pilotaggio, ormeggio, etc.);
- opere marittime di protezione.

Art. 3 - Grandezze relative alle **opere a terra** ivi realizzabili, il PRP stabilisce l'area complessiva di concentrazione dei volumi pari a 128.000 mq, e ne indica:

- il rapporto di copertura, pari a 0,5 mq/mq;
- l'altezza massima degli edifici, pari a 22¹ m;
- la distanza minima degli edifici dal fronte di accosto, pari a 20 m;
- la distanza minima dai confini e dalle recinzioni dell'area, pari a 10 m;
- la distanza minima degli edifici dalla viabilità stradale, pari a 5 m;
- la distanza minima degli edifici dalla viabilità ferroviaria, pari a 5 m.

Art. 4 - Grandezze **opere a mare**, sempre nel PRP troviamo le grandezze in riferimento a:

- fondali massimi, pari a -20 m s.l.m.m.;
- lunghezza del fronte a mare, pari a 3.320 m;
- profondità massima dei fronti di accosto, pari a -20 m s.l.m.m.;
- la quota minima della sommità dei fronti di accosto, pari a +2,5 m s.l.m.m.;
- le tipologie di naviglio accolto: navi merci varie, navi porta-rinfuse solide e liquide, navi Ro-Ro, navi Con-Ro, navi Ro-Pax, navi Lo-Lo, navi porta container, petroliere.

Art. 5 - Dettagli delle aree:

LOTTO 1

Superficie: 50.000 mq.

Stato dei lavori:

- completato il consolidamento dell'area con la realizzazione di pali in ghiaia;
- completamento delle operazioni di rullatura previsto entro settembre 2019;
- poiché l'area è un setto di una vasca di sedimenti, è stata inoltrata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'analisi del rischio finalizzata alla restituzione degli usi; tuttavia, l'iter di tale procedimento non è ancora stato completato.

LOTTO 2

Superficie: 65.000 mq.

Stato dei lavori:

- completato il consolidamento dell'area con la realizzazione di pali in ghiaia;
- completamento del consolidamento con precariche previsto entro dicembre 2019;

LOTTO 3

Superficie: 55.000 mq.

Stato dei lavori:

- da completare il consolidamento dell'area con la realizzazione di pali in ghiaia;
- completamento del consolidamento con precariche previsto entro aprile 2020;

Con riferimento al processo di **urbanizzazione** dei tre macrolotti di cui sopra, esso è stato inserito nel progetto esecutivo di realizzazione dell'area logistica industriale, approvato dal Comitato Tecnico Amministrativo (CTA) nella seduta del 19 dicembre 2018, di cui si prevede la verifica e la validazione entro

¹ Nell'area di concentrazione localizzata alla radice della nuova diga foranea a nord, l'altezza degli edifici non potrà superare quella della diga stessa. Sono ammesse altezze superiori solo per elementi architettonici vetrati o comunque trasparenti. Nell'area di concentrazione in prossimità dello svincolo nord della SS.398, di fronte alla "Chiusa", l'altezza massima dei nuovi edifici non potrà superare i 10 m. Sono inoltre ammesse altezze superiori per gli elementi architettonici caratterizzanti il progetto di mitigazione ambientale.

la fine di aprile 2019, la conclusione della gara di aggiudicazione entro dicembre 2019 e l'inizio dei lavori per dicembre 2019. Nello specifico, per ognuno dei tre macrolotti, detto progetto prevede:

- la predisposizione per il passaggio dei cavi elettrici, degli impianti idrici e di rete (cavidotti interrati);
- la realizzazione della rete di raccolta acque meteoriche;
- la realizzazione della rete impianto antincendio con esclusione degli impianti meccanici;
- la pavimentazione flessibile in conglomerato bituminoso;
- la recinzione di ciascun macrolotto, completa di cancelli carrabili e pedonali;
- il completamento della viabilità di accesso alle aree della Darsena Nord;
- la realizzazione della viabilità perimetrale di accesso ai macrolotti e alla banchina della darsena Nord;
- la sistemazione a verde;
- la realizzazione dell'impianto di illuminazione pubblica stradale.

Ulteriori aree, attualmente in corso di realizzazione e per le quali la Piombino Logistics S.p.a., già concessionaria per le aree retroportuali ex stabilimento Lucchini, detiene un diritto di opzione. Le stesse sono costituite da tre vasche di contenimento, ancora da consolidare, e dagli specchi acquei rispettivamente antistanti, destinati a divenire parte integrante di queste aree:

LOTTO 4 - OPZIONE AMPLIAMENTO

Superficie: 59.000 mq

Stato dei lavori: vasca esistente, area da consolidare

Superficie area antistante, completamente da realizzare: 51.000 mq (LOTTO 4-bis);

LOTTO 5 - OPZIONE AMPLIAMENTO

Superficie: 65.000 mq

Stato dei lavori: vasca esistente, area da consolidare

Superficie area antistante, completamente da realizzare: 95.000 mq (LOTTO 5-bis);

LOTTO 6 - OPZIONE AMPLIAMENTO

Superficie: 44.000 mq

Stato dei lavori: vasca esistente, area da consolidare

Superficie area antistante, completamente da realizzare: 83.500 mq (LOTTO 6-bis).

ATTO DI INDIRIZZO

Porto di Piombino - Progetto di allocazione delle nuove aree portuali

ALLEGATO D

Definizione delle modalità dell'avviso pubblico e termini e criteri di valutazione e selezione delle istanze.

Art. 1 - Al fine di dar corso alle previsioni di cui al presente atto, e nel rispetto dei principi di libera concorrenza, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità, nonché di pubblicità, l'AdSP-MTS procederà alla pubblicazione sull'Albo on line, sulla sezione del proprio sito istituzionale denominata "Amministrazione Trasparente", sulla GURI e sulla GUUE di un AVVISO finalizzato all'indizione di un'apposita procedura ad evidenza pubblica per individuare i soggetti cui assentire in concessione demaniale le aree individuate nell'**Allegato C**.

Art. 2 - L'AVVISO recherà almeno i seguenti elementi:

- a) l'indicazione dell'Amministrazione concedente (AdSP-MTS);
- b) l'indicazione del Responsabile del Procedimento;
- c) l'indicazione dettagliata dei singoli lotti delle aree oggetto dell'avviso, specificando per ciascuno di essi:
 - l'estensione e le destinazioni d'uso, in conformità con le previsioni del Piano Regolatore Portuale;
 - il limite minimo annuo del volume di merci portuali che l'attività di impresa dovrà generare [requisito di ammissione];
 - la durata massima della concessione;
- d) l'obbligo di sopralluogo sulle aree di interesse;
- e) l'indicazione dei soggetti ammessi e dei requisiti di partecipazione (requisiti soggettivi di cui all'art. 80 del Codice dei Contratti pubblici, in quanto e per quanto applicabili, e all'art. 53 comma 16-ter del Decreto Legislativo n. 165/2001);
- f) l'indicazione delle spese di istruttoria che i soggetti istanti dovranno versare (contestualmente alla presentazione della domanda) ai fini dell'ammissione alla procedura in parola;
- g) l'indicazione dei termini (non inferiori a 30 giorni dalla pubblicazione dell'AVVISO) e delle modalità di presentazione delle istanze;
- h) l'indicazione delle modalità di svolgimento della procedura valutativa/comparativa;
- i) l'indicazione e la descrizione dei criteri e delle modalità di attribuzione dei punteggi, sulla base dei quali verranno effettuate le valutazioni/comparazioni delle domande pervenute. I criteri faranno riferimento a:
 - entità del volume del traffico merci in entrata ed in uscita dal porto;
 - implementazione di misure di mitigazione sull'impatto ambientale;
 - innovazione tecnologica;
 - incremento occupazionale;
 - entità e durata dell'investimento;
 - diversificazione economica;
 - gli altri parametri indicati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nella Circolare 3087 del 5 febbraio 2018;
- j) l'indicazione degli adempimenti necessari per addivenire all'assegnazione della concessione (presentazione di cauzione e di polizza assicurativa);
- k) l'indicazione dell'Autorità giurisdizionale avverso la quale gli interessati possono ricorrere avverso l'AVVISO e i termini di legge entro il quale è possibile farlo;
- l) l'indicazione delle modalità e dei termini per la richiesta di eventuali chiarimenti e per le comunicazioni;
- m) l'indicazione dei richiami e dei riferimenti di legge;
- n) l'indicazione delle modalità e delle finalità del trattamento dei dati personali.

Art. 3 - Per la partecipazione alla procedura in parola i soggetti interessati dovranno far pervenire nei termini prescritti dall'AVVISO il modello ministeriale di domanda D1 (di domanda di concessione demaniale marittima), completo della documentazione tecnico amministrativa prevista dallo stesso, oltre ai seguenti documenti:

- *business plan* corredato del piano economico finanziario;
- relazione tecnico descrittiva e tavole di progetto degli eventuali interventi previsti;

- dichiarazioni attestanti i requisiti di partecipazione di cui al precedente art. 2.

Art. 4 - Le imprese interessate dovranno, altresì, presentare ogni ulteriore documentazione ritenuta funzionale alla valutazione/comparazione delle istanze, che sarà puntualmente indicata nell'AVVISO.

Art. 5 - Non saranno ammesse istanze volte all'utilizzo delle aree in parola per usi industriali che non generino - anche attraverso l'indotto portuale - i volumi minimi indicati nell'AVVISO.

Art. 6 - Le concessioni demaniali saranno rilasciate, a seconda dei casi, in relazione alla tipologia dell'attività prevista e all'uso delle aree richieste, ai sensi dell'art. 36 del codice della navigazione, ovvero dell'art. 18 della Legge n. 84/94: in quest'ultimo caso, qualora il soggetto istante non sia già impresa portuale ex art. 16 della Legge 84/94, nell'istanza dovrà dichiarare l'impegno ad avanzare specifica istanza di autorizzazione di impresa portuale nei previsti termini di legge.

Art. 7 - Alla scadenza del termine di presentazione delle istanze, il Responsabile del procedimento (di cui alla lettera b) del precedente art. 2), accerterà la regolarità, l'integrità e la completezza della documentazione pervenuta, ed esaminerà e verificherà le dichiarazioni circa il possesso dei requisiti di partecipazione dei soggetti istanti, eventualmente richiedendo i chiarimenti e/o le integrazioni necessarie.

Art. 8 - Contestualmente, l'AdSP procederà alla nomina di una apposita COMMISSIONE, composta da soggetti, anche esterni all'Ente, di comprovata esperienza nei settori di riferimento, cui affidare il compito di valutare, ed eventualmente comparare, le istanze pervenute, secondo i criteri e le modalità indicate nell'AVVISO.

Art. 9 - Alla scadenza del termine di presentazione delle domande, ed una volta effettuate le verifiche sulla regolarità, integrità e completezza delle stesse, l'AdSP procederà alla pubblicazione sull'Albo on line del proprio sito istituzionale, per un periodo di 20 (venti) giorni, di un documento riassuntivo delle istanze pervenute, ai fini di eventuali osservazioni, in conformità all'art. 18 del regolamento al codice della navigazione.

Art. 10 - Ad esito delle fasi di cui ai precedenti articoli la COMMISSIONE valuterà gli allegati tecnici pervenuti con le istanze ed attribuirà i punteggi secondo i criteri e le modalità predeterminate nell'AVVISO, e, avuto riguardo alle eventuali osservazioni di cui al precedente art. 9, procederà alla definizione della graduatoria: il primo della graduatoria sarà il soggetto con cui proseguire la procedura finalizzata al rilascio della concessione demaniale del lotto medesimo.

Art. 11 - L'AdSP, non appena accertato l'effettivo possesso dei requisiti di partecipazione dichiarati da tale soggetto, e subordinatamente alla compatibilità e alle possibili interferenze del relativo progetto con le attività preesistenti e le nuove proposte, concluderà con quest'ultimo apposito *Accordo procedimentale* ai sensi dell'art. 11 della Legge n. 241/90, volto a definire i contenuti e le condizioni degli atti successivi.

Art. 12 - Nei modi e nei termini di cui all'accordo procedimentale di cui al precedente art. 11, sopra richiamato, l'AdSP procederà nei tempi tecnici necessari al rilascio della *concessione demaniale* e alla definizione del *canone*.

Art. 13 - la graduatoria di cui al precedente articolo 10 avrà durata di anni 3 (tre), con decorrenza dalla relativa adozione: ove, per qualunque ragione, non risulti possibile addivenire alla stipula dell'accordo procedimentale e/o ai successivi atti, l'AdSP procederà, a scalare, con i soggetti successivi della medesima graduatoria, ferme restando le verifiche del caso.

Art. 15 - Restano ferme tutte le altre vigenti disposizioni normative riconducibili al demanio marittimo.