

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Tensione a Livorno per l'incursione di Tdt su traffici di navi car carrier

Nicola Capuzzo · Monday, June 3rd, 2024

Fin da quando l'operazione prese piede, il [possibile utilizzo](#) del Tdt – Terminal Darsena Toscana di Livorno, recentemente passato al gruppo Grimaldi, anche per merceologie differenti dai container è stato il trend topic nello scalo labronico, che ora si trova a far concretamente fronte all'ipotesi.

Giovedì prossimo, infatti, alle banchine della sponda ovest della Darsena Toscana approderà una nave della compagnia norvegese Uecc – United Europe Car Carriers, importante vettore del traffico auto che, agenziata commercialmente dalla Medov di Giulio Schenone, a Livorno è storicamente cliente, per quel che riguarda il terminalismo, di Cilp (Compagnia Impresa Lavoratori Portuali) al terminal Alto fondale. Si tratta formalmente di una toccata spot, ma il contratto con Cilp è scaduto e non è stato rinnovato, sicché il 'trasloco' al Terminal Darsena Toscana di traffico già presente in porto appare più che possibile.

Con un pesante cascame di malumori da una parte (e soddisfazione dall'altra), dato che il cliente è di peso (circa 40mila veicoli l'anno) quanto l'azionariato di Cilp, joint venture fra gruppo Cpl e Ngi (a sua volta suddivisa equamente fra la genovese Gip 2.0 delle famiglie Negri, Cerruti, Magillo e proprio Schenone e la Neri Depositi Costieri).

Al momento non sono state ufficializzate posizioni delle parti direttamente interessate. Ma i malumori sollevati dalla questione sono facilmente leggibili nelle parole di Giuseppe Gucciardo, segretario locale di Filt-Cgil, a *Il Tirreno*: "C'è un piano regolatore che definisce le destinazioni d'uso prevalente delle aree. Unico strumento che per legge può disciplinare quel che si può fare in porto. Non si vieta a un modulo sotto impiegato di farci altro. In Darsena Toscana è già così, con i traffici rotabili, ma in maniera residuale. Un fenomeno embrionale che speriamo non si sviluppi e che già si è visto al terminal Lorenzini. Banchina per il multipurpose, con possibilità di fare anche traffico contenitori. Che poi si è allargato".

Insomma, uno scenario già conosciuto a Livorno, su cui il presidente dell'Autorità di sistema portuale Luciano Guerrieri è tornato a [ribadire le posizioni espresse](#) nelle scorse settimane: "Sto seguendo la vicenda con grande attenzione e disponibilità a collaborare da un lato con tutte le parti interessate, ma anche con tutta la fermezza necessaria per garantire che gli obiettivi generali del porto e gli assetti vengano garantiti. Tutto, mirato alla prosperità economica generale. Questo, il mio unico obiettivo. La porta di Palazzo Rosciano è sempre aperta e credo anche ci siano ampi

margin di dialogo tra le parti”.

L’Adsp ha inoltre reso noto di aver regolarmente dato seguito a quanto previsto dal regolamento concessioni in caso di cambio azionario di un concessionario, cioè di aver verificato, per autorizzare l’operazione, “l’eventuale incidenza della modificazione della compagine societaria sull’attuazione del programma degli investimenti e delle attività presentate dal concessionario”.

Perentoria la nota di replica diffusa da Tdt: “Siamo sorpresi dai giudizi espressi, che non tengono conto del quadro regolatorio esistente e della natura pubblicistica della nostra attività. Abbiamo sempre dichiarato che la nostra specializzazione è quella dei contenitori e che continueremo ad investire importanti risorse in questa attività ma è altresì vero che da circa dieci anni il traffico di contenitori del porto di Livorno non è aumentato e che nel frattempo è stata promossa e supportata, in modo del tutto legittimo come stabilito da Consiglio di Stato, la nascita di un secondo importante terminal contenitori nel porto che ha inevitabilmente attratto una serie di traffici prima operati da Tdt, lasciando a Tdt e Cpl (come art.16) la gestione delle conseguenti ricadute, nel silenzio di tutti. Abbiamo altresì dichiarato che non appena il volume del traffico dei contenitori tornerà a salire, daremo precedenza ad esso, andando a comprimere gli altri traffici per cui Tdt è autorizzata per tutta la durata della concessione e senza limitazione alcuna, come Ro-Ro/Rotabili ed autoveicoli. Non possiamo lasciare una parte del terminal inutilizzato, ma come abbiamo già rimarcato, siamo pronti a comprimere gli altri traffici non appena il mercato si riprenderà. La presenza di due importanti Autorità come l’Art (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e l’Agcm (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) dovrebbero farci riflettere sul fatto che certi eventi sono soggetti ad un quadro giuridico primario, sicuramente superiore a quello di alcuni ‘desideri’ locali. Sarebbe infatti grave se Tdt venisse meno alla sua natura pubblicistica, precludendo l’accesso alle infrastrutture in sua concessione a concorrenti del Gruppo Grimaldi, come ad esempio Uecc o Msc, e non garantisse terzietà di trattamento sia per quanto riguarda gli aspetti operativi che commerciali. Ed è con tale spirito che continueremo ad operare, nel rispetto delle regole e della responsabilità sociale che abbiamo nei confronti dei nostri dipendenti, i nostri fornitori e delle loro famiglie...e non siamo pochi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

“Mare, Finanza e Assicurazioni”: i panelist del Business Meeting del 14 giugno a Genova

This entry was posted on Monday, June 3rd, 2024 at 3:00 pm 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.