

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## L'Adsp di Livorno mostra il pugno di ferro al Tdt e Grimaldi risponde per le rime

Nicola Capuzzo · Friday, June 21st, 2024

Lo scalo di navi car carrier al Terminal Darsena Toscana di Grimaldi e la movimentazione di migliaia di auto nuove ha innescato preoccupazioni all'interno della comunità portuale livornese, tanto da aver spinto ieri alcune associazioni di categoria (Asamar, Cna Fita Livorno, Confetra Toscana, Confindustria Toscana Centro e Costa, Lega Coop Toscana e Spedimar) a chiedere impegni precisi per il futuro del porto.

Stamattina, davanti al cluster portuale riunito nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il presidente dell'Adsp toscana, Luciano Guerrieri, ha voluto ribadire, ancora una volta, la posizione della Port Authority sintetizzata poi in una nota diffusa ai media.

“In questi anni ci siano tutti sforzati di costruire un clima collaborativo, di sistema, cercando di fare squadra, senza con ciò trascurare l'opportunità di valorizzare le individualità presenti in porto” è stata la premessa del ragionamento sviluppato dal vertice dello scalo labronico. “Gli esempi di attività cooperativa tra le istituzioni e gli operatori sono tanti” secondo Guerrieri, che ha citato a titolo di esempio le sinergie che hanno permesso alla Cilp di operare, in via provvisoria, le navi di classe Eco del gruppo Grimaldi in radice nord dell'Alto Fondale. In questo quadro di collaborazione, “abbiamo sviluppato con il nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana un confronto costante e strutturato per affrontare fin da subito le priorità del porto e stabilire alcuni paletti, con l'obiettivo di traguardare target condivisibili” ha proseguito il presidente.

“Sebbene nessuno voglia contestare il diritto del concessionario di affiancare alla movimentazione dei container quella di attività secondarie, non c'è dubbio che TDT debba mantenere intatta la propria vocazione merceologica” ha aggiunto Guerrieri, chiarendo come sia opportuno e necessario garantire un programmato sviluppo del porto anche in vista della realizzazione della Darsena Europa, da lui considerata “un punto fermo nei piani di crescita dello scalo portuale”. Un'opera, quella del futuro terminal container, che “non può essere messa in discussione, per via dei benefici che questo tipo di traffico porta al territorio e alla portualità nazionale”.

Il primo inquilino di Palazzo Rosciano ha ricordato che “da Grimaldi abbiamo ricevuto più volte rassicurazioni a tal riguardo” e che “ora si tratta di passare dalle parole ai fatti”. Il nuovo Piano di impresa che la società sta per presentare all'Autorità di Sistema Portuale sarà il filo conduttore lungo il quale articolare i termini della collaborazione tra l'ente portuale e la società terminalistica:

“Ci aspettiamo che nel documento vengano presi impegni tangibili, concreti, in direzione non soltanto della conservazione della vocazione primaria del Terminal, ma che vengano promossi piani di sviluppo orientati a favorire una reale crescita dei traffici containerizzati”.

Verrà usato il pugno di ferro in guanto di velluto secondo la nota della port authority: “Siamo tutti consapevoli della particolare situazione geopolitica, di come questa stia impattando anche sui porti nazionali. Ed è ragionevole ipotizzare che in ragione di una diminuzione del traffico container, alcuni spazi a disposizione del Terminal Darsena Toscana vengano messi a frutto in altro modo, magari prevedendo la possibilità di ospitare, in questa fase, le auto nuove” ha affermato Guerrieri. “Il traffico Ro/RO – ha aggiunto ancora – è uno dei core business del porto di Livorno e abbiamo tutto l’interesse ad assicuraci che cresca e si sviluppi”. E’ però auspicabile, anzi necessario, “che la politica del terminal si rivolga a traffici aggiuntivi e non all’acquisizione di traffici già operati da altri soggetti, perché solo in questo modo possono svilupparsi opportunità di crescita reali per tutto il porto”.

In conclusione, il presidente dell’Adsp livornese rimane convinto “che i problemi nello scalo portuale vadano affrontati con una giusta dose di flessibilità”. Ma il tema di fondo è che “questa flessibilità non deve tradursi in un’assenza di regole. Abbiamo sollecitato alla società il nuovo Piano di Impresa. Lo aspettiamo e, statene certi, sarà nostra preoccupazione verificare che sia pienamente coerente con le prescrizioni regolatorie definite nel Piano Regolatore Portuale e nel Piano Operativo Triennale, di cui è ormai prossimo l’aggiornamento”.

Lo stesso concetto è stato ribadito da Guerrieri nel corso di una riunione con una delegazione di lavoratori portuali, riunitisi sotto Palazzo Rosciano per manifestare i propri timori per le conseguenze che il “trasloco” al Terminal Darsena Toscana del traffico della compagnia di navigazione Uecc (che trasporta auto nuove) potrebbe avere sugli equilibri del porto.

“E’ importante sottolineare che i lavoratori del porto sono tutti uguali e che il lavoro trova la sua piena e legittima tutela soltanto in un quadro collaborativo e positivo di relazioni imprenditoriali e commerciali. Ci batteremo per difendere questo concetto” è il cocnetto espresso ai lavoratori da Guerrieri.

Non ha tardato ad arrivare un’altrettanto dura presa di posizione da parte del gruppo logistico e armatoriale partenopeo che, per conto della controllata Terminal Darsena Toscana, desidera fare le seguenti precisazioni: “La situazione geopolitica in cui versa la nostra regione da vari mesi, in particolare a causa degli attacchi dei ribelli Houthi nel Mar Rosso, ha inciso negativamente sul traffico containerizzato in tutti porti del Mediterraneo centro/orientale, incluso quello di Livorno. Anche il terminal Tdt, entrato all’inizio di quest’anno nell’orbita Grimaldi grazie a un investimento record, è stato fortemente colpito da tale calo di traffico di container. I piazzali vuoti hanno prodotto forti perdite nei primi mesi del 2024, costringendo il management della società ad accogliere traffici surrogati, quali quelli di veicoli nuovi, nel pieno rispetto delle norme e della libera concorrenza, e nell’interesse dei lavoratori, dei clienti, oltre che del Porto, della città di Livorno, della regione Toscana e dell’intero Paese”.

Le replica di Grimaldi prosegue dicendo: “Premesso che tutti i terminal ro/ro di Livorno sono attualmente privi di spazi liberi, senza il pronto intervento di TDT, tali volumi di veicoli nuovi, peraltro movimentati da un diretto competitor del Gruppo Grimaldi, sarebbero stati dirottati verso altri scali vicini, a scapito dell’intera comunità portuale di Livorno. Il Gruppo Grimaldi desidera ribadire, per l’ennesima volta, che non vi è da parte di TDT alcuna intenzione di ridimensionare il

traffico container, di gran lunga il più remunerativo, a favore di altri traffici. Al contrario, TDT è attualmente in trattativa per attrarre due nuovi clienti, tra i maggiori player nel trasporto marittimo di container”.

Poi l'affondo finale: “Invece del clima di allarme infondato e pretestuoso fomentato da alcuni operatori attivi nel porto di Livorno, interessati solamente a difendere la propria rendita di posizione, il Gruppo Grimaldi si sarebbe aspettato un plauso, oltre che per gli ingenti investimenti finora fatti a Livorno, anche per i continui sforzi per sviluppare i traffici marittimi da e per lo scalo labronico. Infine, nell'ambito dell'associazionismo, sembra più che scontato che TDT faccia delle scelte coerenti, in linea con la visione del Gruppo Grimaldi”.

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, June 21st, 2024 at 8:55 am 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.