

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il braccio di ferro su Tdt in un vicolo cieco e con la ‘sentenza Spinelli’ che incombe

Nicola Capuzzo · Sunday, December 1st, 2024

Il braccio di ferro fra due big dello shipping italiano, Piero Neri da una parte ed Emanuele Grimaldi dall’altra, per il futuro del Terminal Darsena Toscana di Livorno sembra essere arrivato a un vicolo cieco. Una situazione di impasse dove tutti hanno qualcosa da perdere (non solo i due contendenti ma anche il presidente della locale port authority, Luciano Guerrieri, la Compagnia Portuale di Livorno, Confitarma) e nessuno da guadagnare (fatta salva forse Assarmatori con un possibile, ma per nulla scontato, nuovo ingresso di peso).

La contesa che da giorni riempie le cronache locali ha messo con le spalle al muro soprattutto il presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale che, a ridosso dalla scadenza del proprio mandato (con speranza di rinnovo), si trova nella non invidiabile posizione di dover scontentare un big dell’armamento come Grimaldi Group, che di Livorno è un importante terminalista, ma soprattutto un primario cliente con le sue linee passeggeri e di autostrade del mare, o dall’altra l’imprenditore probabilmente più influente del porto, nonché presidente di Confindustria Livorno e terminalista a sua volta (come Cilp e come Sintermar), oltre che concessionario del servizio di rimorchio portuale.

Il motivo del contendere arriva da lontano ed è proprio da là che bisogna ripartire per comprendere l’avvio e l’evoluzione di questo braccio di ferro dove nessuno, al momento, riesce a imporsi sull’altro. Riavvolgendo il nastro dei traffici che scalano il porto a Livorno ci si potrebbe rinfrescare la memoria sul fatto che Grimaldi, negli ultimi anni, ha fatto dello scalo toscano il proprio hub nel Nord Tirreno (insieme a Savona) per il traffico di auto nuove e per quello delle autostrade del mare, soprattutto con la Spagna, e per i traghetti con la Sardegna.

Nello scalo labronico Grimaldi era ed è terminalista tramite Sintermar, società in joint venture proprio con il Gruppo Fratelli Neri che oggi si dedica all’imbarco, sbarco e movimentazione di auto nuove ma che nel recente passato aveva solo temporaneamente accolto anche le grandi navi ro-ro ‘Eco’ della nuova classe GG5G impegnate nel trasporto di semirimorchi fra Italia e Spagna. Proprio a causa delle dimensioni extra-large di queste navi, all’approdo presso la banchina del terminal Sintermar dopo qualche tempo si è preferito trovare una diversa soluzione che ha visto Grimaldi stringere un accordo con Cilp, impresa portuale sempre partecipata da Neri al 50% e per l’altro 50% della Compagnia Portuale di Livorno, per accogliere le navi presso il terminal Alto Fondale e un domani alla sponda est della Darsena Toscana.

Un equilibrio, già di per sé instabile, e un (dis)ordine operativo che ha resistito fin quando Grimaldi, dopo che a Msc è stato impedito di acquistare il terminal container per il diniego dell’Autorità Antitrust, ha messo le mani sul Terminal Darsena Toscana rilevandolo dai fondi d’investimento Infracapital e Infravia (oltre che per un 5% da Giulio Schenone). Da quel giorno, a Livorno, alcuni imprenditori e associazioni locali (con Piero Neri in testa) sono stati con il fiato sul collo del presidente della port authority, Luciano Guerrieri, affinché fosse garantito il permanere dei traffici container sulla sponda ovest della Darsena Toscana. Fin dal principio, dunque, il sospetto e il timore era eviidentemente quello che i container rischiassero di finire in secondo piano e, senza i box in banchina, il progetto della Darsena Europa avrebbe rischiato di sgretolarsi o comunque di complicarsi ancor più di quanto non sia già avvenuto finora.

“Il traffico container di Terminal Darsena Toscana e la medesima futura destinazione d’uso della Darsena Europa non si discutono” è il messaggio chiaro sostenuto fin dal principio dalla community portuale livornese e non è un caso che le parole del viceministro Rixi a SHIPPING ITALY dello scorso autunno abbiano immediatamente innescato varie reazioni fra cui quella del sindaco Luca Salvetti.

“Sulla Piattaforma Europa bisognerebbe mettere già in utilizzo adesso i piazzali realizzati invece che attendere, come prevedrebbe il progetto iniziale, il completamento di tutta la piattaforma” erano state le parole di Rixi (esponente leghista di Governo molto vicino a Grimaldi). Immediata la risposta di Salvetti: “No a un ridimensionamento del progetto”. Il timore del primo cittadino (condiviso da Neri e da larga parte del cluster locale) è che qualcuno pensi di convertire la futura Darsena Europa a qualcosa di diverso (magari proprio le auto nuove o i rotabili) rispetto al progetto originario che prevede la movimentazione di container.

Lo scorso gennaio, nella [delibera con cui l’Antitrust ha dato il suo ok alla vendita di Terminal Darsena Toscana a Grimaldi](#), era scritto: “I terzi che hanno presentato osservazioni (sulla cessione, *ndr*) hanno prospettato, anche sulla base di dichiarazioni che sarebbero state rilasciate alla stampa dai vertici del gruppo Grimaldi, che l’operazione potrebbe nondimeno avere effetti sui mercati del trasporto marittimo di container, nella misura in cui il gruppo Grimaldi vorrà modificare l’assetto operativo di Sintermar Darsena Toscana e di Terminal Darsena Toscana, riducendo gli spazi a disposizione del traffico container e rinunciando a una serie di investimenti di potenziamento del terminal per favorire il traffico di merci su rotabili e passeggeri su traghetti. Ciò danneggerebbe le compagnie operanti nel traffico container e ne comprometterebbe lo sviluppo dei traffici, spingendole ad abbandonare il porto di Livorno. Nel lungo periodo verrebbe compromesso il successo della construenda Darsena Europa”.

La risposta dell’Autorità Antitrust è ciò di cui oggi si fa forte Piero Neri e chi la pensa come lui: “Premesso che tali osservazioni – si legge nel documento dell’Agcm – riguardano principalmente i rapporti discendenti dalla concessione, si rileva che il quadro normativo vigente (i) in caso di modifiche del controllo del concessionario, prevede espressamente un’autorizzazione dell’Autorità di Sistema Portuale, che è soggetta alla verifica della “eventuale incidenza della modificazione della compagine societaria sull’attuazione del programma degli investimenti e delle attività presentate dal concessionario, nonché sul relativo piano economico-finanziario” 18 e (ii) conferisce all’Autorità di Sistema Portuale penetranti poteri di verifica del rispetto dei piani e degli obiettivi sulla base dei quali è stata affidata la concessione e individua una serie di possibili rimedi in caso di mancata osservanza, che giungono fino alla decadenza del concessionario e alla revoca della concessione. L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale dispone dunque delle prerogative e dei poteri per assicurare che il Gruppo Grimaldi gestisca il terminal container

nell'interesse del mantenimento e dello sviluppo del traffico container del porto di Livorno, così come attualmente previsto nei piani di sviluppo del medesimo porto. In particolare, eventuali modifiche della destinazione degli spazi dei due terminal dovranno essere concordate con l'AdSP-MTS e assoggettate al rispetto dei suddetti obiettivi di sviluppo definiti dall'AdSP-MTS stessa”.

Il peso delle scelte da fare, delle decisioni da prendere e delle regole da fare rispettare è dunque tutto sulle spalle del presidente dell'Adsp livornese, Luciano Guerrieri, che infatti da giorni si è trincerato dietro un silenzio assoluto per cercare di non esporsi sulla vicenda e sperando che nel frattempo si calmino le acque (proprio in queste settimane, come detto, si stanno facendo i giochi per i rinnovi e le nomine dei presidenti di port authority e il viceministro Rixi ha in mano il pallino). Una decisione significativa, in realtà, Guerrieri l'ha già presa nei giorni scorsi ed è stata quella di non accogliere le osservazioni e richieste di integrazioni al Piano Operativo Triennale 2024/2026 dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale proposte da un'ampia rappresentanza di imprenditori e di interessi locali alla stessa port authority.

Nel documento inviato alla port authority si contesta un passaggio del Pot: “...in relazione all'obiettivo di mantenere e sviluppare il carattere multipurpose del porto di Livorno – si legge – sarà valutato, a tale scopo, il Piano d'Impresa richiesto a Tdt in relazione al recupero e sviluppo del traffico container”. **Le rassicurazioni arrivate da Grimaldi, che promette nuovi traffici in arrivo da Hapag Lloyd**, non sono bastate e gli stakeholder locali sottolineano che “la scheda normativa del Piano regolatore portuale relativa al porto contenitori non fa riferimento alcuna alla funzione ‘multipurpose’, localizzata in altra area del porto, e indica invece negli OBIETTIVI E CRITERI che ‘le aree del porto contenitori coincidono con quelle del Terminal Darsena Toscana che appunto è il terminal del porto di Livorno specializzato nel traffico container’: tanto che la funzione C6 è poi individuata come COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE”.

Nelle osservazioni e richieste al Pot poi ancora aggiungono: “Il rispetto degli obiettivi e criteri del PRP non consente però di favorire un ulteriore sviluppo dei traffici rotabili nell'area Porto Contenitori, oltre tutto se conseguenti al trasferimento di traffici già radicati come ‘core’ in altri terminal, perché se si ammettesse che alla stabilizzazione delle funzioni nel regime di permanenza transitoria si aggiunga un incremento di traffici corrispondenti a componenti funzionali secondarie, si finirebbe per ‘rendere vane le previsioni di un piano sulle destinazioni delle singole aree, togliendo credibilità e attrattività a un porto le cui previsioni di piano possano considerabilmente (oltre la mera ammissioni di attività concorrenti) mutate in sede di rilascio del singolo titolo’ (come ha recentemente osservato il Consiglio di Stato nella sentenza n.8263/2024 in una fattispecie analoga)”.

Il riferimento è alla **sentenza che ha colpito il terminal di Spinelli a Genova** la cui concessione è stata dichiarata illegittima proprio perché il terminalista svolgeva prevalentemente attività di imbarco e sbarco di container in un'area dove il Piano regolatore portuale locale prevedeva dovessero essere movimentati traffici multipurpose.

Neri e i suoi sodali hanno richiamato la sentenza del Consiglio di Stato raccomandando alla port authority di adottare “un Adeguamento Tecnico Funzionale che individui quali spazi debbono rimanere destinati ai traffici contenitori e in quali spazi residui possano essere svolte le funzioni secondarie” per il Terminal Darsena Toscana. Questa raccomandazione non è stata però colta dal presidente Guerrieri, che al momento ha di fatto mantenuto un atteggiamento passivo rispetto al lavoro svolto da Grimaldi impegnato a recuperare traffico container e nel frattempo a riempire i piazzali con traffici di auto nuove che oggi sono trasportate da un armature terzo (Uecc) ma un

domani potrebbero essere sulle proprie car carrier. In un futuro ancora meno prossimo potrebbero poi arrivare anche le navi impiegate sulle autostrade del mare e se questo avvenisse a farne le spese potrebbero essere proprio i traffici container che non sono un core business di Grimaldi in Italia e nel Mediterraneo (lo sono invece sul trade Nord Europa – Nord America ed Europa – Africa).

E' questo il rischio che Piero Neri, per interesse personale (a difesa del proprio business terminalistico e non solo) e del cluster livornese, vuole a tutti i costi evitare. Il riferimento alla 'sentenza Spinelli' inserita nelle osservazioni al Pot è un chiaro anticipo della disputa legale che si apirebbe se la port authority o non fosse in grado di trovare un equilibrio fra i (molti) interessi in gioco.

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Il sindaco Salvetti arbitro su Tdt: "Buon senso e chiarezza per il bene di Livorno"



This entry was posted on Sunday, December 1st, 2024 at 10:00 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.

