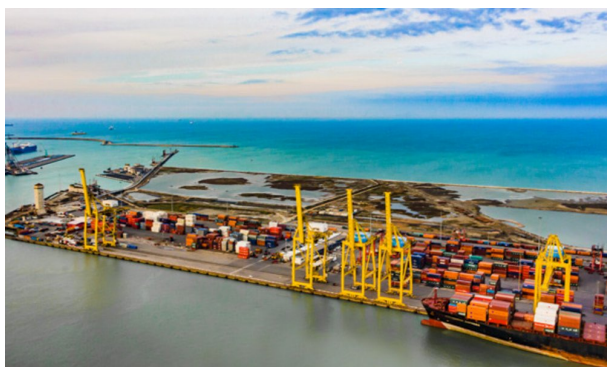




## Darsena Toscana, USB: da MSC a Grimaldi si rafforza il monopolio armatoriale nel porto di Livorno, quale futuro per il maggior terminal contenitori?

**La risposta dei lavoratori deve essere un unico polo di manodopera portuale**



Livorno, 04/12/2023

Apprendiamo da alcuni organi di stampa dell'acquisizione, da parte dell'armatore Grimaldi, del Terminal Livornese Darsena Toscana comprese le concessioni in essere per una cifra intorno ai 90 milioni di euro.

Alcuni osservatori ed esperti del settore si chiedono se questo influirà sulla futura concessione della Darsena Europa ma secondo noi, invece per il momento, andrà a stravolgere l'attuale destinazione di tutte le altre banchine poiché la nuova infrastruttura (Darsena Europa) avrà a disposizione dei fondali idonei all'attracco di navi di dimensioni enormi che, di solito ma non sempre, sono le Portacontainer. Mentre con l'attuale darsena saranno, probabilmente privilegiati traffici di diversa tipologia.

Infatti, dopo il veto dell'Antitrust al Gruppo MSC, si è deciso di andare a favorire un altro armatore "monopolista" che di fatto, con varie partecipazioni, controlla già tre terminal nel nostro scalo. Alla faccia della libera concorrenza! Inoltre, parliamo di un soggetto che non ha certamente i Container tra le sue prime lavorazioni, cosa che quindi prelude ad un cambio di rotta riguarda alla destinazione che avranno le banchine della attuale TDT una volta che sarà (forse) completa e operativa la Darsena Europa.

Oltre a ciò, in questo modo Grimaldi avrebbe già nelle attuali concessioni di TDT, le banchine ad oggi utilizzate dallo stesso armatore tramite la “controllata” impresa SDT che già opera come terminalista sulle stesse banchine, chiudendo o comunque sia mitigando a suo favore un lungo contenzioso con Porto 2000 e AdSP locale per i traffici dei passeggeri.

Resta da capire quali progetti avrà Grimaldi, che già ad oggi ha investito molto nel porto di Livorno. Diventare una delle principali basi operative del mar Mediterraneo per i suoi traffici sarebbe un fatto positivo a patto che vengano, da una parte, garantite le disposizioni di Legge sulle operazioni portuali a partire dal rizzaggio al fine di scongiurare una volta per tutte lo spettro dell’autoproduzione che da sempre denunciavamo essere una pratica sempre più in voga ma illegale se non espressamente autorizzata nei criteri stabiliti dalla Legge, dall’altra garantire tariffe adeguate e quindi redistribuzione della ricchezza per il porto e attenzione sulla sicurezza a cominciare dal tassativo rispetto delle ordinanze della Capitaneria e dell’Autorità di Sistema.

Ci preme sottolineare per l’ennesima volta che questi grandi armatori, che investono molto nel nostro scalo, hanno tutti dei vettori di grandi dimensioni e capacità di stiva. Navi che al loro arrivo hanno bisogno di un numero considerevole di addetti per soddisfare quella mole di lavoro; e ad oggi l’unico modo rimane quello di costituire un unico polo di manodopera nel porto, rompendo gli schemi ormai vetusti dell’attuale organizzazione del lavoro. In merito a ciò colpiscono le recenti dichiarazioni del Presidente della Compagnia Portuale di Livorno, Enzo Raugeri, che offre il suo aiuto proponendo l’ingresso della CPL nell’operazione TDT insieme all’armatore invece di lavorare per “controbilanciare” tale monopolio privato (che dal punto di vista economico va sempre a favorire solo il profitto) dal punto di vista del lavoro portuale.

## **USB Livorno Settore Porto**