



---

## PORTO DI LIVORNO E DARSENA EUROPA . NUOVE PROPOSTE E VECCHI INTERESSI. LE CONTRADDIZIONI DEL NOSTRO SISTEMA PORTUALE E IL PUNTO DI VISTA DEI LAVORATORI (prima parte...)

Livorno, 05/02/2025

Continua a tenere banco il dibattito politico nel porto di Livorno per quanto riguarda l'offerta di MSC per l'acquisizione della Futura darsena Europa: Un primo dato interessante da sottolineare è quello relativo all'approccio che le varie istituzioni coinvolte, più o meno direttamente, hanno mantenuto su questo tema. Da una parte l'Autorità di Sistema (il cui Presidente è in scadenza a marzo di quest'anno) e l'amministrazione Comunale che stanno, nei fatti, sponsorizzando l'operazione mentre la Prefettura ha chiarito che, in qualsiasi caso, darà necessaria una procedura di evidenza pubblica per l'assegnazione della concessione. Sulla partita della darsena Europa emergono tutte le contraddizioni di un sistema portuale che ormai sembra non essere più in grado di uscire da una logica monopolistica. Che le grandi società armatoriali siano ormai diventati soggetti terminalisti a tutti gli effetti andando ad acquisire progressivamente quote sempre maggiori (e concessioni sempre più lunghe) di società di gestione delle banchine, è ormai un dato di fatto. Fino a pochi mesi fa era Grimaldi con la concessione di TDT a tenere banco nel dibattito pubblico. Se da una parte la possibilità che nel nostro porto arrivino nuovi traffici è sicuramente una cosa positiva, ci lascia perplessi il fatto che tutta la discussione su questi temi prescinde completamente da quello che è, e deve essere il punto di vista dei lavoratori.

Quando l'antitrust intervenne per bloccare l'acquisizione del Terminal Darsena Toscana da parte di MSC uno dei punti focali era quello che la società di Aponte aveva già una partecipazione importante nell'altro terminal container di Livorno e cioè Lorenzini. Nel caso in cui MSC acquisisca la nuova infrastruttura portuale in via di costruzione tale situazione rischierebbe di riproporsi con ancora più forza. Aponte si presenta con Neri e Lorenzini (lo stesso Neri che ha innescato la polemica contro Grimaldi, forse perché sperava in una sua partecipazione nell'affare mentre Grimaldi è entrato con il 100% delle quote (non bisogna mai dimenticare che le prime navi Grimaldi è stato proprio Neri a "portarle" a Livorno). Da progetto iniziale, una volta terminata ed entrata in funzione la darsena Europa, TDT sarà adibita a banchine multipurpose. Il Terminal Lorenzini che fine farà? Venderà le proprie quote ad altro soggetto? La concessione verrà modificata?

In questa partita esistono delle clausole di salvaguardia per i lavoratori TDT e Lorenzini? A maggior ragione in questo momento in cui il rema dell'innovazione e dell'intelligenza artificiale inizia, a dire il vero troppo timidamente, ad emergere.

Altro tema è quello della durata della concessione e soprattutto della quota di investimento per il privato. Se l'esempio deve essere quello dell'assegnazione del terminal crociere a Moby (anch'essa ora di MSC) allora non c'è da stare sereni. Gli investimenti milionari richiesti in fase di assegnazione ancora non si vedono mentre le società hanno incassato una lunga proroga da parte della AdSP. Una proroga che in realtà forse è anche auspicabile visto che nel progetto iniziale era previsto un enorme (ed inutile) centro commerciale.

L'aspetto ambientale è un altro tema che non va assolutamente sottovalutato. La Darsena Europa così come è stata progettata inizialmente ha subito numerose modifiche. Se da una parte è vero che determinati traffici possono essere acquisiti solo se vi sono adeguate infrastrutture dall'altra un'analisi puntuale degli andamenti dei flussi commerciali doveva essere svolta puntualmente. Che tipo di interventi saranno previsti per limitare gli impatti ambientali? Anche per quanto riguarda l'utilizzo di fonti rinnovabili ed elettrificazione delle banchine.

In definitiva le partite che si stanno giocando nel porto di Livorno vanno tutte nella direzione opposta rispetto alla tanto decantato principio di concorrenza. Il mantra del libero mercato con il quale, negli ultimi trent'anni, siamo stati "cresciuti" e che oggi trova applicazione solo per quanto riguarda la parcellizzazione della forza lavoro. Solo il già citato Piero Neri, emerito presidente della locale Confindustria, "controlla" buona parte dello scalo Labronico tra alto fondale, Sintermar, SDT, traffici Ro-Ro, auto nuove (sponda Est e Da Vinci) per non parlare di Labromare e Rimorchiatori. La lottizzazione delle banchine, tra un pugno di soggetti imprenditoriali, è ormai cosa nota. Meno note sono le condizioni di lavoro per i portuali ma ne parleremo nel prossimo capitolo.

Usb Livorno

Settore Porto