

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

PORTI

Piero Neri (Gruppo Neri): “Il porto di Livorno deve crescere, ma non sacrificando il traffico di container”

Secondo l’armatore – che conferma l’addio a Confitarma – l’attuale declino dello scalo labronico può essere invertito puntando sulla Darsena Europa, per il cui sviluppo auspica una collaborazione tra tutti gli operatori

28 NOVEMBRE 2024 ALLE ORE 18:36



di Elisabetta Arrighi

Livorno. Il porto di Livorno ha sempre avuto nei secoli una grande valenza dal punto di vista commerciale. E la famiglia Neri è senza dubbio una delle famiglie storiche che hanno “fondato” il porto contemporaneo. Il Gruppo Neri, nel tempo, oltre ad una flotta di rimorchiatori all’avanguardia, ha sviluppato molteplici attività nel settore marittimo e dello shipping. Piero Neri è l’imprenditore e manager che guida attualmente l’azienda, oltre ad essere Presidente locale di Confindustria e, almeno fino a pochi giorni fa, membro di Confitarma. Associazione a cui però il Gruppo Neri ha deciso di dire addio, in un momento in

cui sulle banchine livornesi sono tornate a farsi sentire forti tensioni riguardo alle scelte strategiche e al rischio di un traffico container mortificato rispetto all'automotive.

Di questi e di altri temi Piero Negri ha parlato durante un'intervista rilasciata a *Ship2Shore*.

Dove sta andando il porto di Livorno? Da alcuni mesi si stanno registrando forti tensioni attorno alle attività della Darsena Toscana, terminal da sempre dedicato principalmente al traffico contenitori ma oggi utilizzato, più o meno saltuariamente, anche per la movimentazione delle auto. Sta accadendo da quando l'armatore Grimaldi, che ha il suo core business nell'automotive, ha acquisito la proprietà di TDT. L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, fin dai primi problemi registrati a inizio estate 2024 proprio riguardo all'accosto di car carrier in TDT, aveva detto di vigilare in attesa anche della presentazione del piano di impresa da parte di Grimaldi. Piano che, per ora, è ancora in fase di esame, mentre la situazione ha avuto pochi giorni fa una nuova fibrillazione nell'organismo di partenariato che ha detto no al POT, il piano operativo triennale, licenziato comunque dal Comitato di Gestione. Ora la diatriba prosegue con le imprese portuali contro l'AdSP. Ma insomma, che cosa sta accadendo? Cosa si può e si deve fare per superare questa situazione?

“Chiarisco che non vi è nessuna volontà dell'Organismo di Partenariato di sostituirsi al ruolo di Regolatore dell'Autorità di Sistema Portuale e nessun atto di sfiducia. L'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato nel provvedimento 31023 ha indicato nelle prerogative regolatorie della AdSP lo strumento per assicurare che il nuovo controllante “gestisca il terminal container nell'interesse del mantenimento e dello sviluppo del traffico container del porto di Livorno, anche considerato che eventuali modifiche della destinazione degli spazi dovranno essere concordate con la AdSP e assoggettate al rispetto dei suddetti piani di sviluppo”.

L'intento dei componenti l'Organismo di Partenariato era ed è unicamente teso ad individuare uno strumento ulteriore, da affiancare al previsto esame del Piano di Impresa, con l'inserimento nel POT di regole chiare che garantiscano quanto indicato da AGCM”.

Al di là della valutazione nel merito sui torti e sulle ragioni di questa vicenda, ritiene che sarebbe utile una riflessione collettiva, specialmente in un momento di crisi mondiale con tanti focolai di guerra e quindi di instabilità?

“Le proposte degli operatori logistici, portuali, e del trasporto su gomma e ferro tengono conto delle conseguenze per le aziende, per il porto e per la città che potrebbe comportare la riduzione a traffico minoritario del traffico contenitori in TDT. Non può sfuggire a nessuno che non si tratta di una diatriba fra chi ha ragione e chi ha torto. È in gioco il futuro del porto di Livorno che si aspetta un aumento dei suoi traffici ma che non può rinunciare a quello dei contenitori”.

Con il decreto di nomina della nuova Commissione Consultiva dell'AdSP, le carte si sono ulteriormente spagliate. Nel senso che Confitarma è sparita dalla composizione della Commissione e il suo posto è stato preso da Assarmatori, nel caso rappresentata dal giovane avvocato livornese Luca Brandimarte. Una situazione determinata dai numeri del traffico degli uni e degli altri. Ma al di là di questo, si dice anche che il Gruppo Neri stia

uscendo da Confitarma, l'associazione che fa capo a Confindustria, di cui lei è Presidente a livello locale. E si dice anche che aderirà ad Assarmatori.

È effettivamente così? Può spiegarcene le ragioni? Sono legate alle vicende che si stanno verificando nel porto di Livorno?

“Mi congratulo con Luca Brandimarte, giovane avvocato livornese, per la nomina a membro della Commissione Consultiva ed a lui faccio i migliori auguri affinché possa validamente dare un contributo allo sviluppo del porto di Livorno. Nella mia veste, “in allora”, di rappresentante di Confitarma ritengo di aver agito correttamente, al di là della forma, aderendo alle istanze del cluster portuale tese a salvaguardare le prospettive di sviluppo del porto di Livorno e della città di Livorno, senza nessun intento di impedire o limitare le attività del Terminal TDT.

Detto questo e constatate le divergenze esistenti, ho ritenuto doveroso e inevitabile rassegnare le mie dimissioni da rappresentante di Confitarma nell'Organismo di Partenariato e delle mie aziende da Confitarma. Per ora questo è tutto”.

Solitamente si afferma che un porto non è un vero porto se non movimentata i contenitori. Ebbene, Livorno negli anni Ottanta era uno scalo che, sul fronte container, macinava record. Una situazione che con alti e bassi si è protratta per molti anni. Oggi, guardando verso la Darsena Toscana ogni giorno si vedono i bracci alzati delle gru Paceco e il vuoto a banchina. Un declino sempre più evidente e che sembra quasi impossibile possa toccare un porto vivace come quello di Livorno. Secondo lei quale può essere la ricetta vincente, se mai esiste?

“Nel 1980 Livorno con 406.812 Teu era il primo porto del Mediterraneo in quel tipo di traffico. L'ISTAT nel 2021 ha quantificato in 8.367 gli addetti ed in 853 le aziende livornesi riconducibili al codice ATECO trasporto movimentazione e magazzinaggio in gran parte da lavori, mansioni e mestieri della filiera contenitori. La ricetta vincente è Darsena Europa. Dobbiamo arrivare alla sua realizzazione in piedi quindi con un traffico contenitori non mortificato a favore di altre attività”.

Certamente, rispetto ad altri porti, Livorno ha il forte handicap dei fondali che anche in Darsena Toscana non raggiungono le profondità utili per accogliere le mega portacontainer che trasportano migliaia e migliaia di TEUs. Quindi si arriva alla Darsena o Piattaforma Europa. Ma, secondo lei, questa infrastruttura, che era stata prevista addirittura negli anni Settanta, sarà effettivamente realizzata? Finora si è parlato molto di questo porto del futuro, visto da tutti gli operatori come un toccasana. Tante parole, molte visite di politici, ipotesi di posa della prima pietra... ma la Darsena Europa (per ora ci sono solo le aree destinate a piazzali sul riempimento delle vasche di colmata) sembra sempre restare al palo. Lei cosa ne pensa?

“Recentemente i numeri di Darsena Europa per investimenti, coperture finanziarie e tempi di realizzazione credibili sono stati resi pubblici al tavolo di partenariato. Potrebbe essere arrivato il momento che investitori, terminalisti ed armatoriali valutino l'opportunità di organizzare a loro piacimento il lay out a terra realizzando un partenariato virtuoso e parallelo con la parte a mare già appaltata e finanziata”.

Il porto di Livorno, le grandi infrastrutture e l'interporto Amerigo Vespucci. Come si legano e quali sinergie economiche virtuose possono veramente sviluppare?

“Il documento di pianificazione strategica del porto di Livorno Dpss prevede la creazione di un sistema viario unico, l'aggancio viario alla FIPILI (la strada di grande comunicazione Firenze - Pisa - Livorno, ndr), fasci di binari e collegamenti alla dorsale AV/AC (alta velocità / alta capacità), una radicale innovazione sistemica capace di collegare fisicamente un sistema infrastrutturale tanto ricco quanto irrealizzabile in tutti i porti del Nord Tirreno. Attuarlo è la scommessa dei prossimi anni”

Come immagina il porto di Livorno fra dieci anni? Si riuscirà a ribaltare questa situazione evidente di declino anche se, vista la congiuntura mondiale, per nessuno sembrano esserci rose e fiori? Il container sarà ancora un business vincente oppure sarà sostituito da qualche altra cosa? E il settore crocieristico, che molti vedono come una possibile bacchetta magica, quale ruolo ha effettivamente e quale potrà avere in futuro?

“Previsioni di lungo periodo sono impossibili. La geopolitica e la pochezza della geoeconomia, in particolare commerciale, dell'Europa (basti pensare all'automotive) le rendono ulteriormente poco attendibili. Molti indicano come soluzione la resilienza cioè la capacità di adattamento al mutare delle situazioni. Questo comporta grande unità delle comunità locali e delle istituzioni di regolazione. Nel medio periodo ritengo che il crocierismo possa impattare sull'offerta di infrastrutture portuali come l'overturism sulle città d'arte”.

Autorità di Sistema Portuale, si parla di una nuova riforma e di una 'privatizzazione'. Lei cosa ne pensa?

“Confindustria nazionale ha costituito due gruppi di lavoro, uno tecnico ed uno più programmatico ai quali partecipo. Stiamo valutando il DDL approvato nei giorni scorsi in Consiglio dei Ministri anche sotto gli aspetti della governance delle autorità di sistema. Working in progress”.

Se le chiediamo un augurio per il porto di Livorno, lei che cosa risponde?

“I livornesi nei momenti di difficoltà sono sempre riusciti a trovare un punto di intesa, al di là di interessi e opinioni diverse, traguardato al raggiungimento di un obiettivo che sta a cuore a tutti: lo sviluppo sociale ed economico del porto e della città di Livorno”.