

Battaglia sulle banchine a Livorno Neri in uscita dalla Confitarma

TIRRENOSCENA

Alberto Quarati / GENOVA

Secundo le ultime indiscrezioni che arrivano da Livorno, l'armatore Piero Neri avrebbe deciso di lasciare la Confitarma, l'associazione degli armatori confindustriali. Quella di Neri è la più importante famiglia imprenditoriale nel porto toscano: controlla la flotta dei rimorchiatori portuali (25), più cinque rimorchiatori d'altura e sei pontoni, oltre ad avere depositi costieri, una partecipazione nella Cilp (il terminal della Compagnia portuale livornese) e il 50% (l'altro 50% è del gruppo Grimaldi) della Sintermar, che proprio insieme al Terminal Est della Cilp è il grande terminal auto del porto di Livorno, diffuso in differenti nove aree dello scalo.

Le aziende del porto, attraverso le varie associazioni che le rappresentano, lo scorso 29 ottobre avevano chiesto al presidente dell'Authority, Luciano Guerrieri, di mettere un tetto, limitandone gli spazi sulla base del Piano regolatore por-

tuale, all'attività di movimentazione auto nuove che il gruppo Grimaldi effettua sulla Darsena Toscana, il maggiore terminal container di Livorno. Il timore è che l'armatore (che è anche tra i maggiori car carrier del mondo) voglia concentrare questa attività sulla Darsena a scapito dei container, che a differenza delle auto creano un indotto più redditizio per tutti. La proposta non è stata accolta dall'Authority, e nemmeno dalla Confitarma (di cui Grimaldi è l'associato di maggior peso) che facendo pervenire una lettera nel corso dell'incontro tra Guerrieri e le categorie imprenditoriali, si dichiarava non al corrente dell'iniziativa e contraria all'idea di limitare gli spazi per le auto sulla Darsena. Il problema è che, a leggere le carte, questa lettera smentiva anche la posizione dello stesso Neri, firmatario della proposta insieme alle altre categorie, e che al tavolo con l'Authority portuale rappresentava proprio la Confitarma.

A quel punto si può immaginare che Neri si sia trovato in una posizione di **triplice difficoltà**: smentito dalla federazione di cui è rappresentante

territoriale, in una possibile situazione di concorrenza in un business da parte di un'azienda con cui è in società e tutto questo dopo che la Darsena Toscana avrebbe pure ritirato la sua adesione alla locale Confindustria, di cui Neri è presidente.

Se la rottura con Confitarma dovesse essere confermata, è probabile che l'imprenditore possa mettere la prua verso **Assarmatori**, aprendo il tema di un possibile passaggio dalla sfera confindustriale a quella della Confcommercio, di cui fa parte l'associazione dove Msc (attraverso le partecipazioni in varie compagnie associate) è l'elemento preponderante. Dall'uno e dall'altro fronte, tuttavia, le bocche sono cucite. Neri è silente, anche se ha promesso al *Secolo XIX* di raccontare il suo punto di vista sulla questione. Guerrieri non commenta, forse aspettando prima un nuovo confronto con le rappresentanze di imprenditori in sede di organismo di parternariato, il tavolo dove andata in scena la vicenda.

Non si sottrae invece l'armatore Emanuele Grimaldi: «Premesso che allo stato attuale

non ho cariche in Confitarma, mi dispiacerebbe davvero molto se Neri lasciasse l'associazione. Detto questo, mi preme sottolineare che noi siamo ben consapevoli che il container è il traffico più redditizio che c'è. Da quando siamo azionisti della Darsena non abbiamo perso un cliente, e anzi stiamo finalizzando contratti che dal prossimo anno daranno sicuramente effetti positivi. Per quanto riguarda il traffico di auto, operiamo nel libero mercato: ci sono stati casi di navi cariche di automobili in attesa fuori dal porto, che non potevano entrare perché gli altri terminal erano pieni. È vero, le abbiamo fatte entrare alla Darsena, perché c'era spazio per scaricare. Ma così abbiamo evitato che quelle navi lasciasse Livorno per andare altrove, salvaguardando l'interesse del porto. Ma a parte che le auto arrivavano alla Darsena anche prima che noi ne divenissimo concessionari, e premesso che i terminal della Sintermar lavorano a pieno regime, trovo sbagliato l'atteggiamento di chi vorrebbe in sostanza un monopolio, limitando gli spazi per poter trarre più guadagno. E il motivo per cui l'Italia oggi è un Paese ingessato». —

Nel mirino ci sarebbe il mancato sostegno della confederazione alle imprese locali

La società è la più grande all'interno dello scalo toscano



Uno dei piazzali dedicati al traffico delle auto nuove nel porto di Livorno



Piero Neri



Emanuele Grimaldi