

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Lorenzini si prende la Sponda Est. A Livorno le occupazioni temporanee non spaventano più

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 6th, 2021

Il Terminal Lorenzini, joint venture paritetica delle famiglie Lorenzini e Grifoni con il gruppo Msc, che a Livorno gestisce in Darsena Toscana un terminal multipurpose sempre più bisognoso, però, di spazi per i container della shipping company ginevrina, placherà almeno in parte la sua sete di aree.

L'ultimo comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale di Livorno, infatti, ha deliberato – spiegava giorni fa una nota dell'ente – “l'estensione delle aree già affidate in concessione, per un totale di 5.000 mq (adiacenti alla porzione di concessione su Calata Tripoli, *nda*), e il rinnovo dell'autorizzazione (non è chiaro fino a quando, *nda*) a utilizzare in via transitoria 8.200 mq in un'area retrostante la sponda est della Darsena Toscana”.

Non è tutto, perché il terminalista ha appena presentato istanza per occupare per sei mesi altri 7.200 mq retrostanti l'accosto 15D della Darsena Toscana, candidandosi cioè a gestire tutta la sponda est della calata. Un assetto, tuttavia, che rappresenta solo relativamente una novità, dato che gli oltre 20mila mq in questione sono nella disponibilità ininterrotta di Lorenzini da quasi tutto il 2021 e potrebbero restarlo – anche per quel che riguarda le aree da 7.200 e 8.200 mq (i 5.000 sono come detto entrati nella concessione definitivamente) – fino fine aprile 2022, salvo ulteriori proroghe.

Dei due appezzamenti su Darsena Toscana, l'area più piccola, infatti fu chiesta da Lorenzini a gennaio e assentitagli per tre mesi a inizio febbraio. La richiesta per l'altra risale a marzo e l'assentimento a inizio maggio. A maggio la prima, in scadenza, fu prorogata per tre mesi e la seconda, giunta al termine, allungata a inizio agosto per 30 giorni e ora (come specificato in comitato) nuovamente protratta a una data non precisata, mentre per l'area piccola, prorogata, per la seconda volta, per 69 giorni a inizio agosto, è come detto pendente una richiesta per altri sei mesi.

Un quadro che fornisce una motivazione in più alla decisione dell'Adsp targata Luciano Guerrieri di [modificare un mese fa il regolamento interno sulle occupazioni temporanee](#), a 8 mesi dalla precedente revisione apportata dal predecessore Stefano Corsini. Da un mese a questa parte il limite massimo delle occupazioni temporanee è stato alzato a 6 mesi, prorogabile a discrezione dell'ente, mentre il precedente regolamento stabiliva un limite massimo di tre mesi, prorogabile

un'unica volta.

Una scelta scaturita anche dall'intervento della Procura livornese che all'inizio del 2019 terremotò l'ente con un'inchiesta concernente (anche) i ripetuti e continui rinnovi delle autorizzazioni temporanee concesse ad alcune imprese legate al gruppo Grimaldi, portando fra l'altro, un anno dopo, al rinvio a giudizio di Corsini, del segretario generale Massimo Provinciali (accusati di falso ideologico e abuso di ufficio) e di alcuni manager e imprenditori. Con un impianto accusatorio apparentemente piuttosto solido, dato che la Cassazione, pronunciandosi sui ricorsi contro le misure interdittive allora adottate, evidenziava come il Gip avesse ben posto in luce "le ragioni dell'illegittimità della prassi delle autorizzazioni temporanee e l'abuso che di questo meccanismo si è fatto nel corso degli anni".

La prassi suddetta, tuttavia, sembrerebbe essere tornata tale, sebbene rispetto a tre anni fa non si siano registrati mutamenti normativi che dovrebbero indurre la Procura a un atteggiamento differente. L'unica pratica differenza è che allora i magistrati si mossero non di propria iniziativa bensì a valle di esposti e segnalazioni di un competitor di Grimaldi quale Ltm – Livorno Terminal Marittimo, società passata nel mentre sotto il controllo diretto del gruppo Moby, la cui altra controllata Porto Livorno 2000 si è non a caso costituita parte civile in quel procedimento.

Evidentemente Guerrieri è convinto di aver trovato – a differenza di chi lo precedette – l'equilibrio giusto fra le molteplici e spesso antitetiche forze in gioco nel riottoso porto labronico. Del resto sotto la sua amministrazione le procedure espropriative a danno di Cilp e dell'area ex Trinseo comprata da Sintermar (Grimaldi) sono rimaste nel limbo (complice nel secondo caso l'azione o, meglio, l'inazione del Comune, la cui guida è passata nel giugno 2019 da Filippo Nogarini a Luca Salvetti).

Sdt, che è partecipata da Sintermar e da Tdt – Terminal Darsena Toscana (concessionaria del terminal container omonimo, prospiciente Lorenzini e da sempre contraria, anche adendo le vie legali, alla possibilità che quest'ultimo possa movimentare prevalentemente container) e gestisce ormai da terminalista un'area per rotabili in radice della stessa Darsena Toscana, ha appena presentato istanza di occupazione temporanea (naturalmente per i sei mesi previsti dal nuovo regolamento) per 18.500 mq nemmeno adiacenti alla propria concessione (area Paduletta).

Della modifica al regolamento concessorio, poi, ha **immediatamente approfittato** Grimaldi, che ha ottenuto un accosto al Terminal Alti Fondali (destinato teoricamente alle crociere) per risolvere le difficoltà di accessibilità nautica a raggiungere Sintermar con le sue navi di ultima generazione, garantendo peraltro nuovo business a Cilp.

E anche chi su quest'ultimo passaggio potrebbe potenzialmente eccepire, Porto Livorno 2000, fra le poche stazioni crocieristiche italiane ancora a secco di segnali di ripartenza di questo business, ha incassato di recente la conferma della **possibilità di non effettuare gli investimenti infrastrutturali previsti almeno** per i primi 8 anni della concessione ottenuta nel 2018: ossigeno per chi è alle prese con una procedura concorsuale come l'azionista Moby, peraltro fresco di **ottenimento (inaspettato)** di nuovi spazi nell'altro porto dell'Adsp, Piombino, per il progetto Manta Logistics.

Un puzzle fragile e delicato, insomma, ma che, come accennato, a differenza di tre anni fa potrebbe essere abbastanza solido da non scontentare nessuno. Resta ferma, in teoria, l'obbligatorietà dell'azione penale, tanto più in presenza di atti analoghi a quelli già ritenuti configuranti ipotesi di

reato.

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, October 6th, 2021 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.