

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Azione legale anche di Lorenzini contro Tdt e Sdt a Livorno

Nicola Capuzzo · Friday, February 21st, 2020

Il porto di Livorno è ufficialmente diventato il nuovo terreno di scontro della battaglia in atto fra i grandi terminalisti italiani. Dopo Genova, dove a giorni è attesa la decisione del comitato di gestione del porto sull'istanza presentata da Psa Genova Prà e da Sech per fare dei due terminal un unico soggetto (progetto osteggiato in primis da Msc), nello scalo toscano **è finita nel mirino il Terminal Darsena Toscana e la società collegata Sintermar Darsena Toscana**. Ad attaccare il terminal controllato al 100% da Gruppo Investimenti Portuali (controllato dai fondi Infracapital, Infravia e partecipato dall'a.d. Giulio Schenone) è stato sia il Gruppo Spinelli di Genova che il dirimpettaio Lorenzini & C. di Livorno.

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il terminal controllato congiuntamente da Msc (al 50%) e dalle famiglie Grifoni e **Lorenzini ha infatti dato mandato a un team di avvocati** affinché procedesse nei confronti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale per ottenere l'accesso agli atti su diverse questioni inerenti l'attività del terminal container concorrente.

Una recente sentenza del Tar della Toscana rivela infatti che Lorenzini già dallo scorso agosto aveva presentato "un'istanza di accesso ai documenti riguardanti gli atti concessori, i volumi di traffico e le verifiche effettuate" nei confronti di Tdt e Sdt concessionarie di aree demaniali presso le banchine 14E, 14F e 14G sulla sponda ovest della Darsena Toscana del porto. Trascorso inutilmente il termine di 30 giorni durante i quali la port authority non ha fornito la documentazione richiesta Lorenzini & C. si è rivolto al Tar. Nella sentenza del tribunale amministrativo regionale che riconosce in parte le ragioni del ricorrente si legge: "A sostegno delle proprie ragioni (Lorenzini & C, *ndr*) deduce che la loro conoscenza sarebbe necessaria per ricostruire l'assetto concessorio relativo al mercato dei container nel porto di Livorno, allo scopo di difendere le sue posizioni giuridiche nell'ambito dei procedimenti amministrativi che intende instaurare al fine di tutelare i propri interessi commerciali".

Le intenzioni alla base dell'azione avviata dal terminal Lorenzini & C. sono esplicitate in un passaggio successivo dove si dice che la conoscenza della documentazione per la quale si chiede l'accesso "potrebbe provare la minore rilevanza, ai fini dell'interesse pubblico, delle concessioni a

favore delle imprese Terminal Darsena Toscana e Sintermar Darsena Toscana a fronte di una potenziale attribuzione a sé medesima delle stesse aree e potrebbe inoltre valutare la gestione del proprio rapporto concessorio da parte dell'Autorità".

Tradotto in parole semplici: Lorenzini & C. vuole capire se il concorrente attivo sulla sponda opposta della Darsena Toscana abbia goduto in qualche modo di un trattamento di favore da parte della port authority e se l'utilizzo di quella banchina sia stato massimizzato o comunque se sotto la sua gestione possa ottenere risultati migliori. Va ricordato che meno di un anno fa il comitato di gestione dello scalo aveva accordato (a tempo determinato) a Lorenzini la richiesta di poter movimentare prevalentemente container rispetto alle merci varie, riconoscendo di fatto la nascita nel porto di un secondo terminal contenitori (anche se di fatto dedicato a Msc).

Lo scenario attuale delinea comunque una **guerra aperta a Livorno** per aggiudicarsi il Terminal Darsena Toscana che Gip non intende perdere mentre sia Spinelli che Lorenzini & C. (Msc) vorrebbero a questo punto aggiudicarsi. Curiosamente fra Gruppo Investimenti Portuali e Msc è il secondo terreno di scontro da quando i fondi d'investimento sono entrati nel mercato dei porti in Italia e segue il braccio di ferro andato in scena sul terminal di Calata Bettolo di Genova che aveva visto alla fine il gruppo fondato da Aponte aggiudicarsi il 100% della società Consorzio Bettolo concessionaria del terminal.

Questa volta, però, a Livorno sarà della partita anche Spinelli (anch'egli vicino a Msc, dunque non si può escludere un tiro incrociato) che dieci anni fa aveva già tentato invano di rilevare il 50% del Terminal Darsena Toscana (ceduto invece da Cilp alla Gip di Luigi Negri). Come rivelato nei giorni scorsi da Shipmag il gruppo genovese guidato da Aldo e Roberto Spinelli ha fatto spedire dai suoi legali [una lettera diretta al presidente della port authority livornese](#), Stefano Corsini, nella quale si chiede conto della proroga della concessione accordata senza gara a Terminal Darsena Toscana nel 2001.

La missiva ricostruisce infatti le tappe che hanno portato nel 2001 alla firma dell'atto concessorio della durata di 20 anni (dunque teoricamente in scadenza l'1 ottobre dell'anno prossimo) se non fosse che a dicembre dello stesso anno "il comitato – è scritto nella missiva del legale di Spinelli – poco dopo l'atto concessorio avrebbe deliberato la stipula di un atto suppletivo (in esito a un nuovo piano d'impresa) con estensione della durata di ulteriori dieci anni".

Alla luce di ciò Spinelli chiede, in via principale, che la concessione e la proroga (se disposta) vengano annullate d'ufficio e in ogni caso chiede conferma che questo prolungamento della concessione non sia stato concesso, che non potrà esserlo e che un'eventuale proroga avvenga a fronte di una procedura competitiva aperta a evidenza pubblica.

La battaglia navale nel porto di Livorno è appena cominciata.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, February 21st, 2020 at 6:36 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.