

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Da Msc con Neri e Lorenzini una manifestazione d'interesse per la Darsena Europa di Livorno

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 8th, 2025

Non è la prima volta che lo dice, perché Gianluigi Aponte già nel 2017 aveva risposto “senz’altro” alla domanda se il suo gruppo sarebbe stato interessato alla futura gara per aggiudicarsi la Darsena Europa, ma ora c’è anche una manifestazione d’interesse messa nero su bianco. Secondo quanto rivelato da fonti di stampa locale Msc avrebbe infatti inviato all’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale una richiesta scritta, firmata anche dai gruppi Fratelli Neri di Piero Neri e da Lorenzini & C. di Ennio Lorenzini, dove chiede maggiori dettagli e la possibilità di visionare le carte del progetto con il fine ultimo di presentare successivamente istanza di concessione per gestire la nuova infrastruttura.

L’atto di per sé non è vincolante per i gruppi imprenditoriali che lo hanno inviato a Palazzo Rosciano ma ha un alto valore simbolico perché segnala alla politica locale e nazionale che il primo player mondiale per capacità di stiva nel business del trasporto marittimo di container sarebbe pronto a farsi carico dell’allestimento e della gestione dei piazzali e del terminal.

Il timing non è casuale, così come non lo è il fatto che della cordata faccia parte anche Piero Neri che da mesi si batte contro Grimaldi con l’obiettivo di vincolare il Terminal Darsena Toscana a mantenere nel porto di Livorno il traffico di container che fino ad oggi lo scalo ha saputo attrarre. Il timore del presidente della locale Confindustria era proprio che Grimaldi volesse ‘lasciar morire’ il business container per sfruttare in futuro i (tanti) metri quadrati dei piazzali di Tdt per i traffici di auto e per i traghetti impegnati nella movimentazione di carichi rotabili sulle rotte intra-Mediterranee.

“La manifestazione di interesse conferma l’appeal crescente del porto di Livorno e, in particolare, del progetto della Darsena Europa, capace di attirare un nuovo e qualificato consenso” ha commentato il presidente dell’AdSP, Luciano Guerrieri. “Siamo lieti dell’interesse che soggetti così qualificati hanno dimostrato di avere per un progetto che, ne siamo certi, aprirà a nuove prospettive di sviluppo non soltanto per il porto ma per tutto il territorio. La lettera conferma inoltre la bontà dell’operato dell’Adsp e di tutta la struttura commissariale, il cui lavoro svolto sino ad oggi è stato encomiabile” sottolinea Guerrieri, che poi aggiunge: “Nei prossimi giorni incontreremo il raggruppamento per parlare in dettaglio del progetto ma è inutile dire che la lettera ricevuta ci sprona ad accelerare ancora di più sulla realizzazione delle opere pubbliche”. Il presidente della port authority infine precisa che il percorso è già stato avviato da tempo e a breve

raggiungerà un nuovo importante giro di boa: “Nei prossimi giorni approveremo il progetto esecutivo consegnatoci a fine anno dal Rti affidatario: l’obiettivo è quello di avviare le opere pubbliche entro il primo trimestre del 2025”.

In attesa di vedere come evolveranno i fatti sorge immediatamente un interrogativo non secondario a proposito dell’interesse di Msc verso la Darsena Europa: come potrà il primo armatore al mondo ottenere un via libera dall’Autorità Antitrust su un’operazione di queste dimensioni se nel recente passato si è visto imporre uno stop dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato all’acquisizione del Terminal Darsena Toscana? Il motivo era legato anche e soprattutto al rischio di un’eccessiva concentrazione dell’offerta portuale in Alto Tirreno essendo il gruppo di Aponte presente con attività terminalistiche di imbarco e sbarco container già a Livorno (con il terminal Lorenzini), a Spezia (con il 40% di La Spezia Container Terminal), a Genova (con il 100% di Terminal Bettolo e il 49% di Messina) e a Civitavecchia con il 100% del Roma Terminal Container. La risposta a questo interrogativo starà nel piano industriale che gli interessati metteranno sul tavolo; se l’interesse riguarderà solo la movimentazione container o anche di merci varie, rotabili e perchè no crociere e traghetti visto che Msc è attivo in tutti questi segmenti di business.

Da capire, poi, se e quali altri operatori si faranno avanti nella gara che la locale port authority dovrà in ogni caso bandire per arrivare all’aggiudicazione della Darsena Europa che, secondo i piani originari, nella prima fase prevedrebbe un terminal container e nella seconda un’area dedicata alle autostrade del mare.

Quando recentemente il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, aveva ventilato l’ipotesi di iniziare a utilizzare i piazzali già completati in attesa che la maxi opera arrivasse al completamento finale con tutti gli interventi marittimi e infrastrutturali necessari, proprio Piero Neri aveva guidato la fronda di coloro che prontamente si sono opposti a questa ipotesi nel timore che questa idea andasse a favore di gruppi (vedi Grimaldi ad esempio) che quei piazzali potrebbero utilizzarli per stoccare rotabili o altre merci diverse dai container. Con la manifestazione d’interesse appena recapitata a palazzo Rosciano i giocatori di questa importante partita stanno piano piano iniziando a scoprire le proprie carte.

Un ultimo dettaglio importante riguarda quanto deciso dal comitato di gestione della port authority livornese a metà del 2019 quando venne prorogata per 10 anni la concessione del Terminal Lorenzini e contestualmente venne eliminato il vincolo a mantenere una prevalenza di movimentazione di merci varie rispetto ai container. “Lorenzini potrà lavorare sui contenitori senza alcuna limitazione. Lo ha deciso ieri pomeriggio il Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale” era scritto in una nota diffusa da palazzo Rosciano a giugno del 2019. “L’ok dell’organo esecutivo di Palazzo Rosciano non è però incondizionato: entro sessanta giorni dall’indizione del nuovo bando di gara per la realizzazione della Piattaforma Europa, il terminalista dovrà presentare un nuovo piano di impresa nel quale ridurre la movimentazione dei container ad aspetto secondario rispetto al traffico delle merci varie, tipologia di traffico che il Piano Regolatore Portuale assegna alle aree della sponda est della Darsena Toscana su cui opera il terminalista. Sarà l’Autorità di Sistema a definire, con un apposito studio commissionato a una importante società di consulenza, quanti contenitori potrà movimentare la società”.

N.C. – A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, January 8th, 2025 at 1:00 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.