

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Msc non è disposto a condividere la Darsena Europa di Livorno con Grimaldi

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 20th, 2025

Si fa sempre più rovente il clima attorno a Darsena Europa, il megaprogetto di espansione del porto di Livorno che prevede prima la realizzazione di un nuovo terminal container e poi di un nuovo terminal ro-ro su fondali adeguati alle navi di ultima generazione.

Con una lettera alla struttura commissariale che sta realizzando le opere fredde del progetto, completamente a carico del pubblico, e all'Autorità di sistema portuale labronica, il gruppo elvetico Msc, capofila della cordata (con il gruppo Neri e Lorenzini) autrice di [una prima offerta](#) per la costruzione in project financing della componente terminalistica dell'opera, ha attaccato a testa bassa la [proposta recentemente avanzata](#) dalla controllata del gruppo Grimaldi Tdt.

Lo ha riferito il quotidiano livornese *Il Tirreno*, riportando alcuni stralci della missiva.

Secondo Msc il progetto di Grimaldi sarebbe inammissibile perché il ventilato intervento su circa metà di aree e banchine del nuovo terminal container, significherebbe “frammentare l'unicità del progetto Piattaforma Europa (...), in contrasto con l'impostazione originaria e ad oggi finanziata del progetto che presuppone invece un unico terminal full container, come risulta dalla documentazione messaci a disposizione e dagli ultimi piani operativi triennali approvati dall'Adsp. (...) I notevoli investimenti pubblici (passati e futuri) trovano giustificazione nella realizzazione di un'unica facility in grado di poter operare almeno 1,6 milioni teus tramite un layout che prevede due grandi accosti per navi da 400 metri ciascuna, serviti ognuno da una quaterna di gru ship-to-shore o in alternativa tre accosti per navi da 300 metri lungo un fronte banchina di 1.200 metri lineari. Con tale frammentazione non sarà possibile raggiungere il livello di volumi attesi che giustificano l'investimento dello Stato. La proposta di Tdt travalica l'interesse del porto e della sua comunità al raggiungimento di obiettivi di produttività e pone significativi dubbi sull'uso di fondi pubblici”.

La divisione prospettata da Grimaldi porterebbe, secondo i rivali, a una duplicazione di aree comuni, a detrimento di quelle operative, e ridurrebbe “il fronte banchina ad un solo accosto con la conseguente impossibilità di operare il traffico navale previsto. Del resto non sono ravvisabili terminal portuali di acque profonde con fronti di banchina inferiori ai 750/800 metri lineari” (nel piano Grimaldi ci sarebbe una divisione della banchina in due porzioni da 600 metri).

Con metà terminal a Tdt, poi, diverrebbe “altamente improbabile trovare un secondo aspirante concessionario disponibile a gestire un secondo terminal dalle dimensioni di piazzali e di banchina così ridotte con un unico accosto utilizzabile per una sola nave madre alla volta. Nessun privato affronterebbe l’onere di un investimento infrastrutturale e di impianti portuali per operare poi un terminal di così ridotte dimensioni. Con la conseguenza che se venisse a mancare il concessionario del secondo terminal la Piattaforma Europa rimarrebbe un’opera incompiuta lato terra, per la quale tuttavia lo Stato avrebbe investito notevoli risorse economiche per la realizzazione di opere marittime, dighe e dragaggi che non sarebbero in grado di restituire la redditività attesa in termini di volumi di traffico, ovvero 1,6 milioni teu”.

Bocciatura infine da un punto di vista finanziario (Grimaldi ha parlato di investimenti per 180 milioni di euro): “Il progetto di Tdt è disallineato rispetto all’interesse pubblico e inferiore rispetto a quanto è necessario per realizzare le opere a carico del privato e quindi per attrezzare un terminal di acque profonde destinato a operare i volumi che giustificano l’intervento dello Stato. Dalle stime che stiamo effettuando abbiamo compreso che la magnitudine degli investimenti necessari per il completamente del progetto è straordinariamente maggiore” si conclude la missiva, con un invito a commissario e Adsp di inviare il progetto esecutivo richiesto tre mesi fa, in modo da poter proporre il proprio project financing.

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 Tuesday, May 20th, 2025 at 1:10 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.