

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sulla Darsena Europa di Livorno Grimaldi replica a Msc con un nuovo alleato

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 27th, 2025

Continuano le stoccate a mezzo stampa fra gli aspiranti concessionari della nuova Darsena Europa di Livorno.

Se Msc aveva inserito *Il Tirreno* fra i [destinatari della missiva indirizzata](#) a struttura commissariale dell'opera e Autorità di sistema portuale per contestare l'ammissibilità della proposta di gestione abbozzata poco prima dal Gruppo Grimaldi (in concorrenza con quella precedentemente avanzata da Msc stessa insieme a Lorenzini e F.lli Neri), il gruppo Grimaldi ha scelto di rispondere a mezzo de *Il Messaggero Marittimo*, altra storica testata livornese.

“Fermo restando che la nostra è un’istanza legittima e che esprimere giudizi su tali argomenti, quando esistono autorità preposte, è assolutamente deprecabile, il nostro gruppo è pronto a prendere anche tutta l’area nel caso venga lanciato un bando. Passare dagli attuali spazi della Tdt a quelli delle Darsena Europa è un atto normale, per non dire dovuto” ha spiegato Paul Kyprianou, a commento della presunta (da Msc) indivisibilità dell’opera.

Dopodiché l’External Relations Manager del Gruppo Grimaldi è passato al tema della convenienza per lo Stato, in termini concorrenziali, ad affidare il terminal a uno o a più concessionari: “Avere due società potrebbe essere un vantaggio, così come avere un operatore ‘neutro’ come Tdt con a capo una società che non fa del traffico container la propria attività principale. Tale neutralità non è scontata per l’altro operatore interessato alla Darsena Europa. Infatti, i concorrenti di Msc non gradirebbero di lavorare sul suo terminal anche se egli non abusasse della sua posizione dominante”.

Secondo Kyprianou esistono già esempi di un simile scenario: “Si dovrebbe assolutamente evitare che si crei la stessa situazione che vige a Civitavecchia dove il terminal container è stato aggiudicato nel 2008 ad un solo operatore, Roma Terminal Containers (società non italiana controllata da Msc). La capacità del terminal è di circa 300.000 unità annue ma non ha mai superato le 100.000 unità annue. Probabilmente l’Autorità Garante [non aveva dato il nulla osta](#) ad Msc per l’acquisto della Tdt, proprio per evitare quanto già accaduto a Civitavecchia”.

Un auto assist, il riferimento all’Antitrust, per una stoccata a Neri, storico gruppo del rimorchio portuale livornese, come terminalista socio di Grimaldi in Sintermar e Sdt, schieratosi però con

Msc per Darsena Europa: “Se si parla tanto di concorrenza, inoltre, su Livorno un discorso si potrebbe fare anche sul servizio rimorchio, che forse potrebbe essere gestito da due società così da poter rendere il costo più economico. Noi siamo sempre stati a favore della libera concorrenza”.

La tensione, dunque, non accenna a stemperarsi e a testimoniarlo è pure l’operazione di rafforzamento sul territorio annunciata da Kyprianou, col ritorno fra gli azionisti di Tdt del Gruppo Cpl, gli ex portuali livornesi divenuti terminalisti e impresa portuale col varo della legge 84/1994, in tale veste soci fino al 2019 della compagine concessionaria del principale terminal container di Livorno: “Siamo in trattative avanzate e speriamo di concludere tutto nei prossimi giorni. Un segnale di fiducia verso i lavoratori dello scalo livornese”.

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 27th, 2025 at 12:08 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.