

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il 49% e 4 navi di Messina a Msc: l'affare si chiude a fine mese

Nicola Capuzzo · Friday, March 6th, 2020

Il termine per il closing, secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, è fissato al 31 marzo, al massimo potrà essere posticipato di qualche giorno, ma, con il progressivo ottenimento di tutte le autorizzazioni Antitrust necessarie, l'ingresso del Gruppo Msc (tramite la holding italiana Marininvest) con una quota del 49% nel Gruppo Messina a brevissimo si concretizzerà. I salvatori del gruppo armatoriale genovese saranno Msc e Amco.

La nostra Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato aveva già dato il suo benestare all'operazione che porterà il gruppo elvetico fondato da Gianluigi Aponte a detenere il 49% di Ignazio Messina & C. e il 52% della nuova società Ro-Ro Italia, a sua volta proprietaria delle quattro navi con-ro Jolly Diamante, Jolly Perla, Jolly Titanio e Jolly Cobalto. Nella Ignazio Messina, la cui maggioranza azionaria rimarrà quindi in capo alla famiglia armatoriale genovese Messina, rimarranno le altre quattro navi (Jolly Cristallo, Jolly Quarzo, Jolly Vanadio e Jolly Palladio), i terminal portuali (in particolare l'Intermodal Marine Terminal di Genova), retroportuali, le attività di spedizioni e trasporti.

Sempre secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, l'esposizione finanziaria da 450 milioni di euro con Banca Carige collegata al finanziamento contratto per l'acquisto delle otto nuove navi costruite in Sud Corea sarà anch'essa suddivisa in due seguendo così il destino delle navi. La metà del credito che finirà dentro Ro-Ro Italia torna *in bonis* e rimane in pancia a Banca Carige, l'altra metà classificata in passato come *unlikely to pay* rimarrà in capo alla Ignazio Messina e finirà ad Amco. Quest'ultima, fino alla scorsa estate nota sotto il nome Sga e controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, è tra i principali operatori specializzati nella gestione dei crediti deteriorati.

L'affare prevede anche un aumento di capitale con iniezione di nuova liquidità pari a 30 milioni di euro, di cui 5 in capo alla famiglia Messina e 22,5 a Msc da versare al momento del closing dell'affare, cui potranno fare seguito ulteriori 2,5 milioni al verificarsi di determinate condizioni. I rimborsi dovuti a Banca Carige sono stati spalmati fra il 2019 e il 2032, mentre per quanto riguarda l'esposizione con gli altri istituti di credito sono stati concessi 5 anni in più di tempo sulle scadenze originariamente previste nei rispettivi contratti.

Rimarrà a questo punto solo da capire come verrà gestita la questione relativa al terminal portuale del Gruppo Messina a Genova (Intermodal Marine Terminal) perché la partecipazione di Msc nella

società, seppure al 49%, riconosce ad Aponte il controllo congiunto della governance e questo pone un interrogativo sull'ammissibilità o meno di una doppia concessione di Msc sotto la Lanterna secondo quanto dispone l'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 (che vieterebbe la possibilità a ogni terminalista di detenere due concessione per la movimentazione della stessa merceologia nel medesimo scalo). Il presidente della port authority, Paolo Emilio Signorini, nei mesi scorsi aveva detto che questa questione, così come la fusione proposta dai terminal Psa e Sech, è oggetto della richiesta di chiarimento che da palazzo San Giorgio è stata spedita al Ministero dei trasporti. Da Roma, però, non è arrivata nessuna risposta quindi l'AdSP [ha ora provato a interpellare l'Avvocatura dello Stato](#) chiedendo lumi su come dover interpretare (se in maniera restrittiva o estensiva) la norma che impone il divieto di doppia concessione in ogni singolo porto.

**Nicola Capuzzo**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, March 6th, 2020 at 12:30 am and is filed under [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.