

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dfds punta a rilevare anche l'Europa Multipurpose Terminals a Trieste

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 5th, 2020

La compagnia di navigazione e operatore logistico danese Dfds intende farsi largo nel porto di Trieste e, secondo quanto riportato da fonti di stampa estera, sarebbe prossima a trovare un accordo per mettere le mani sul vicino Europa Multipurpose Terminals, la banchina del Molo VI di Trieste dedicata all'imbarco e sbarco di carichi rotabili.

Prima di poter finalizzare l'affare servirà in ogni caso il via libera preventivo dell'Autorità Antitrust turco perché DfdS nel 2018 aveva rilevato U.N. RoRo, la principale linea marittima che collega i porti turchi con l'Alto Adriatico, e della stessa nazionalità sarebbe anche il venditore nonché, fino a pochi mesi fa, praticamente l'unico competitor sulla stessa rotta. La società terminalistica Europa Multipurose Terminals è infatti controllata da Yalova Ro-Ro Terminal, società del gruppo Ekol che recentemente ha stoppato la sua linea di trasporto marittimo affidando i propri semirimorchi proprio a Dfds ma ha mantenuto sotto il proprio controllo la banchina al Molo VI dello scalo giuliano in concessione per 25 anni. Secondo i più attenti osservatori di mercato l'interesse da parte di Dfds era praticamente scontato dal momento che il vettore marittimo danese è da tempo alla ricerca di maggiori superfici a terra sia dentro [che fuori dal porto di Trieste](#).

L'ipotesi di acquisizione di Europa Multipurose Terminals da parte di Dfds, al netto della pubblicità all'operazione che la port authority riterrà di fare, riaprirebbe il tema dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/94 che vieta a un singolo concessionario di detenere più di un terminal nello stesso porto per la medesima destinazione d'uso e attività di movimentazione. Dfds, tramite la società controllata Samer Seaports & Terminals, è infatti già concessionaria di 175.000 mq di banchine che sorgono sul terminal di Riva Traiana e sull'ex Terminal Frutta di Trieste, che a sua volta era stato acquisito nel 2016 dal Gruppo Gavio con conseguente cambio di destinazione d'uso. A proposito del divieto di detenere più di una concessione all'interno dello stesso porto negli ultimi tempi l'interpretazione della norma è stata sempre più estensiva (si pensi all'affare Sech – Psa nel porto di Genova), tanto più quando si tratta di terminal fra loro attigui. Il contesto competitivo da prendere in considerazione per evitare rischi di concentrazione dell'offerta di capacità portuale pare non essere più all'interno di un singolo scalo ma di un range portuale nell'arco di poche centinaia di chilometri.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, August 5th, 2020 at 11:45 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.