

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Msc e Maersk accusate di abuso di posizione dominante nei porti brasiliani

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 9th, 2022

L'integrazione verticale tra attività portuali e marittime di Msc e Maersk in Brasile fa paura all'associazione dei terminalisti del paese.

La Abtp (Associação Brasileira dos Terminais Portuários) ha presentato un reclamo formale al Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, agenzia indipendente che fa capo al Ministero della Giustizia) affinché valuti l'impatto delle azioni dei due big sul mercato portuale brasiliano. L'accusa ai due gruppi è quella di favorire, con le loro attività di compagnie di navigazione, i 7 terminali di cui sono proprietari, tramite pratiche di *self preferencing*, a danno delle altre 19 strutture indipendenti presenti nel paese, anche se più vicine ai luoghi di origine o destinazione della merce.

Secondo l'associazione, ai due soci (nell'alleanza 2M) è attribuibile il 79% del traffico container che passa per il Brasile, mentre i terminali di loro proprietà gestiscono una quota pari al 50% del totale dei volumi. Ad oggi come detto questi sono sette: tre si trovano a Santa Caterina, gli altri a San Paolo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Cearà.

Secondo Jesualdo Conceição Silva, presidente di Abtp, la situazione rischia di peggiorare ulteriormente con l'aggiunta di un ottavo terminal (Maersk ne realizzerà uno a Estaleiro Atlântico Sul, nello stato del Pernambuco). Per il presidente dei terminalisti brasiliani, la politica di mercato dei due gruppi rischia di rendere meno attraenti dal punto di vista economico le regioni in cui questi non hanno presidi: "La pressione può portare al crollo dei porti di queste regioni e delle società che fanno affidamento su di essi".

La nuova mossa di Abtp presso il Cade arriva dopo che già lo scorso luglio l'associazione aveva provato a fermare il duo Maersk-Msc dal partecipare a una gara pubblica per un nuovo terminal container a Santo, chiamato Cais do Saboó o STS10, avviata nell'ambito di una più ampia privatizzazione degli scali a livello nazionale. Le autorità governative avevano stabilito che alla procedura Msc e Maersk, già partner nella joint venture Brasil Terminal Portuario di Santos, potessero partecipare, ma non congiuntamente. In quell'occasione il Cade si era già espresso affermando che l'integrazione verticale tra terminalisti e compagnie marittime non creava restrizioni alla concorrenza.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, November 9th, 2022 at 1:15 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.