

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Antitrust dice sì alle acquisizioni di Msc su TMT e Rimorchiatori Riuniti

Nicola Capuzzo · Monday, February 20th, 2023

Il Gruppo Msc (Mediterranean Shipping Company) fondato e presieduto da Gianluigi Aponte può portare a termine le acquisizioni del 100% di Rimorchiatori Mediterranei e di un altro 30% (per un complessivo 80%) di Trieste Marine Terminal.

Il semaforo verde ai rispettivi closing degli affari è arrivato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che per entrambe gli affari ha ritenuto “di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990”.

Nel caso del terminal container dello scalo giuliano l'autorità antitrust, pur dimenticando la presenza del global carrier ginevrino nel Terminal Intermodale Venezia di Marghera e ricordando invece come [la locale port authority meno di un anno fa avesse “abrogato la previsione contenuta nell'articolo 1 della concessione che stabiliva che T.O. Delta avrebbe dovuto mantenere un'influenza determinante sulla concessionaria Tmt”](#), rileva che “la concentrazione in esame non appare idonea a ostacolare in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante”.

Nel via libera dell'Agcm al passaggio di un altro 30% di Trieste Marine Terminal da parte di Csm Italia Gate (Msc) l'acquisizione “non appare – si legge – in grado di restringere significativamente la concorrenza nel mercato dei servizi di terminal container rivolti alle navi portacontainer deep-sea, a causa della presenza di importanti concorrenti e dell'entrata di nuova capacità terminalistica, in grado di esercitare un significativo vincolo concorrenziale sul gruppo Msc”. Il riferimento è alla nascita di un secondo terminal container a Trieste e ai porti concorrenti di Koper e di Rijeka che stanno ampliando le proprie strutture. Stesso discorso se si volesse considerare un mercato di estensione più ampia, comprendete anche i porti dell'Alto Tirreno.

A proposito poi degli effetti verticali sul mercato del servizio marittimo di linea a mezzo container dovuti all'integrazione tra il gruppo Msc e la società terminalistica “assume rilievo – scrive l'Antitrust – la possibilità per i concorrenti di rivolgersi ai porti di Koper e Rijeka, che dispongono già oggi di capacità in eccesso e la cui capacità è peraltro in corso di ampliamento, oppure al nuovo terminal container del molo VIII del porto di Trieste, già operativo e in corso di sviluppo. Tale possibilità appare idonea a scongiurare il rischio di eventuali comportamenti escludenti da parte del gruppo Msc”.

Stesso discorso per “l’integrazione verticale con il servizio rimorchiatori nel porto di Trieste” che “non appare suscettibile di generare significativi effetti anticompetitivi, atteso che la regolamentazione locale costituisce un limite alla capacità del gruppo Msc di mettere in atto condotte escludenti. Infatti, il servizio rimorchiatori (affidato in concessione) è regolato dall’Autorità portuale (con la Capitaneria di Porto, *ndr*), che fissa i prezzi e detta il regolamento al quale il concessionario deve attenersi e in particolare l’ordine in base al quale deve soddisfare le richieste ricevute”.

Infine “la concentrazione in esame non appare di per sé suscettibile di favorire le imprese del gruppo Msc nella fornitura di servizi di trasporto container da/per il terminale acquisito” con riferimento al trasporto terrestre di container da e per il porto di Trieste.

Per ciò che riguarda invece l’acquisizione del 100% di Rimorchiatori Mediterranei da parte della holding lussemburghese SAS Shipping Agencies Services S.à r.l. (del Gruppo Msc) “risultano interessati dall’operazione, dal punto di vista verticale, (i) il servizio di trasporto marittimo di linea di merci a mezzo container e (ii) il servizio di crociere”.

Per quanto concerne gli effetti sul mercato dei servizi di rimorchio portuale “l’operazione non darà luogo – secondo l’esame della Agcm – ad alcuna sovrapposizione orizzontale e si risolverà nella sostituzione di un operatore con un altro nei porti dove Rimorchiatori Mediterranei attualmente offre il servizio di rimorchio portuale. Peraltro, nella maggior parte di tali porti la concessione è in corso di riaffidamento o verrà a scadenza nel giro di 2-4 anni. L’Operazione non appare dunque idonea a sollevare preoccupazioni di natura concorrenziale sul mercato del servizio di rimorchio portuale”.

A proposito invece degli effetti verticali “la prestazione dei servizi di rimorchio-manovra nei porti dove il gruppo Msc è presente – aggiunge l’Agcm – è dettagliatamente regolamentata sia per quanto riguarda le modalità di prestazione del servizio, sia per quanto riguarda le tariffe praticate (che sono fissate dall’autorità portuale competente), al fine di assicurare un trattamento equo e non discriminatorio di tutti i richiedenti da parte del monopolista del servizio. Tale circostanza limita la capacità del gruppo Msc di sfruttare, con strategie escludenti, il collegamento verticale creato dalla concentrazione tra i servizi di rimorchio portuale di Rimorchiatori Mediterranei (le cui concessioni sono, comunque, per la gran parte in scadenza) e le proprie attività nel trasporto marittimo di container e nei servizi crocieristici. L’Operazione in esame non appare dunque suscettibile di produrre effetti verticali in grado di ostacolare significativamente la concorrenza effettiva”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Monday, February 20th, 2023 at 8:00 pm 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.