

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Primo stop dell'Antitrust all'acquisizione di Terminal San Giorgio da parte di Messina

Nicola Capuzzo · Monday, March 4th, 2024

L'acquisizione del Terminal San Giorgio di Genova da parte di Ignazio Messina & C. (azienda al 49% di Msc) "appare suscettibile di ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva, anche a causa di una posizione dominante, nel mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili e in alcuni mercati verticalmente collegati del trasporto marittimo di merci su rotabili".

È con questa conclusione di sintesi che l'Autorità garante per la concorrenza e il mercato ha appena posto un freno [all'operazione annunciata nel luglio scorso](#), disponendo un supplemento di istruttoria di 90 giorni sulle due società. Contro questa acquisizione si era apertamente schierato il Gruppo Grimaldi di Napoli che non aveva fatto mistero di essersi rivolto anche all'authority presieduta da Roberto Rustichelli.

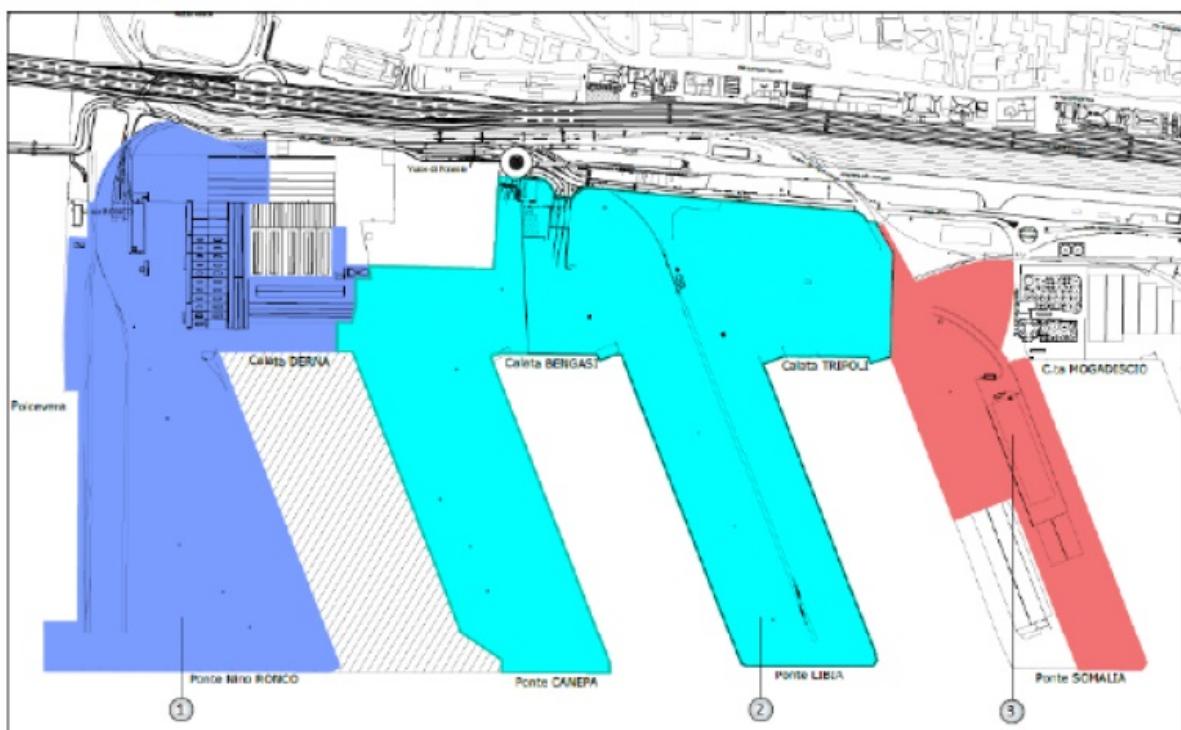
La disamina riportata nell'ultimo bollettino settimanale dell'Antitrust è stata molto accurata e parte dalla considerazione, frutto di analisi e indagini, che il mercato di riferimento andrebbe da Savona-Vado a Marina di Carrara, non essendo Livorno un'alternativa competitiva per la merce che sceglie Genova, con l'aggiunta di un grado di saturazione medio piuttosto elevato nei terminal presenti in questi porti.

In estrema sintesi la conclusione è che Marinvest (la holding italiana di Msc) finirebbe per detenere una posizione terminalistica dominante, in grado di favorire i vettori marittimi ro-ro controllati (Grandi Navi Veloci) o partecipati (Moby-Cin) a danno del concorrente Grimaldi: "In virtù dell'insostituibilità per Grimaldi delle aree terminalistiche gestite da Tsg (Terminal San Giorgio, *n.d.r.*), quest'ultimo non potrebbe spostare i propri traffici su un altro terminal a fronte di un aumento del prezzo dei servizi di terminal praticati su tali aree. Perciò, Grimaldi sarebbe costretto ad aumentare il costo dei propri servizi ai clienti finali, diventando immediatamente meno competitivo nei confronti di Gnv, oppure a ridurre i propri margini e quindi i fondi disponibili per sostenere la propria competitività nel medio-lungo periodo".

Msc già controlla Stazioni Marittime e con l'operazione guadagnerebbe il controllo congiunto su Ponte Somalia, il compendio che vale circa il 40% del traffico di Tsg. Marinest infatti ha il controllo congiunto con Gruppo Messina su Ignazio Messina&C.; i patti sociali fra le due società, redatti nel 2020 proprio per evitare problematiche di concentrazione, stabiliscono che Gruppo Messina mantenga l'esclusivo controllo su quanto detenuto direttamente (Ponte Ronco) e su quanto

detenuto in Ati con Tsg (Ponte Canepa). Con l'acquisizione di Tsg tale patto (controllo esclusivo di Messina) si estenderebbe quindi sul compendio dell'Ati da questa oggi gestito (Ponte Libia), ma non sulla parte in capo direttamente a Tsg, Ponte Somalia, dove Marininvest avrebbe quindi il controllo congiunto.

Fig. 1: I terminal su cui insiste l'attività di IM&C e TSG



1: area in concessione a IM&C; 2: area in concessione all'ATI Messina-San Giorgio; 3: area in concessione a TSG

Per il fatto che la profittabilità a metro lineare di Grandi Navi Veloci è superiore a quella di Tsg, Marininvest avrebbe a quel punto convenienza ad alzare le tariffe applicate da Tsg a Grimaldi, che perderebbe traffico a favore di Gnv, non potendosi rivolgere altrove. Ma pure il socio congiunto Messina avrebbe tale impulso, dato che la perdita di traffico della neocontrollata Tsg sarebbe, scrive l'Antitrust, compensata “dallo spostamento da parte di Marininvest dei traffici Ro-Ro di Gnv dalla (congestionata) Stazioni Marittime sul terminal dell'Ati Messina – San Giorgio e sul terminal Tsg di ponte Somalia”.

Da notare infine che, in base a quanto scrive l'Antitrust, sembra che la Ignazio Messina & C. nella propria documentazione mai abbia fatto riferimento al fatto che, in linea teorica, Ponte Somalia dovrebbe nei prossimi anni cambiare destinazione d'uso ed essere destinato ai prodotti chimici – osservazione che le avrebbe probabilmente evitato questo intoppo –, né lo ha fatto l'Autorità di sistema portuale con cui pure l'Agcm ha interloquito, malgrado questo cambio di destinazione sia una sua scelta, per quanto sub iudice.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Il prossimo 24 maggio a Napoli torna il Business Meeting di SHIPPING ITALY sul mercato traghetti e ro-ro

This entry was posted on Monday, March 4th, 2024 at 11:50 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.