

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ok al passaggio di Terminal San Giorgio a Messina (ma Msc dovrà fare un passo indietro)

Nicola Capuzzo · Monday, June 8th, 2026

A distanza di tre anni dalla [firma dell'accordo con la Autosped del Gruppo Gavio](#), l'acquisizione del Terminal San Giorgio nel porto di Genova da parte della Ignazio Messina & C. ha ottenuto il via libera da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ma, ciononostante, questa potrebbe non essere l'ultima puntata della lunga telenevola che ha già abituato a vari colpi di scena.

La novità delle ultime ore è il pronunciamento ([60 pagine di documento scaricabile a questo link](#)) con cui l'Autorità Antitrust ha detto sì al passaggio del terminal ro-ro genovese ma solo a determinate condizioni che rendono possibile quella che altrimenti si configurerebbe come un'operazione di concentrazione di mercato. Nelle conclusioni del provvedimento si legge infatti che il via libera è soggetto al fatto che "Ignazio Messina & C. Spa dia piena ed effettiva esecuzione, entro quindici giorni dalla notifica del Provvedimento, alle seguenti misure consistenti: a) nell'eliminazione di ogni obbligo di preventiva consultazione di Marinvest (o di altre società del gruppo Mediterranean Shipping Company S.A.) da parte di Gruppo Messina per la nomina del Presidente e/o dei CEOs di Ignazio Messina & C.; b) nell'attribuzione del potere di nominare tutti i membri del CdA e le figure apicali di Terminal San Giorgio esclusivamente al Presidente e/o ai CEOs di Ignazio Messina & C., senza previa consultazione di Marinvest (o di altre società del gruppo Mediterranean Shipping Company) o del CdA di Ignazio Messina & C.; c) nel divieto per i membri del CdA e le figure apicali di Terminal San Giorgio di ricoprire, o di aver ricoperto nei tre anni precedenti, incarichi in Marinvest (o di altre società del gruppo Mediterranean Shipping Company); d) nell'attribuzione, in via esclusiva, ai membri del CdA e alle figure apicali di Terminal San Giorgio di tutti i poteri di gestione di Terminal San Giorgio; e) nell'approvazione del budget e il business plan di Terminal San Giorgio autonomamente e in via esclusiva dal proprio consiglio di amministrazione; f) nella trasformazione di Terminal San Giorgio da società a responsabilità limitata in società per azioni; g) nella circostanza che eventuali garanzie necessarie per lo svolgimento dell'attività di Terminal San Giorgio siano prestate unicamente da Gruppo Messina; e h) nella comunicazione all'Autorità, entro quindici giorni dalla notifica del presente Provvedimento, delle modifiche apportate a tutti gli atti che regolano i rapporti tra i soci di Ignazio Messina & C. al fine di attuare le misure prescritte nel presente Provvedimento".

Condizioni che di fatto mettono il gruppo svizzero della famiglia Aponte formalmente ai margini della Ignazio Messina & C. (di cui detengono una partecipazione pari al 49% grazie alla quale fino

ad oggi potevano esercitare un controllo congiunto in virtù di appositi patti parasociali) e soprattutto fuori da Terminal San Giorgio, dove la minaccia concorrenziale principale temuta da Grimaldi e attentamente analizzata dall'Antitrust è l'*input foreclosure* (pratica anticoncorrenziale che si verifica quando un'azienda integrata verticalmente limita o nega ai concorrenti a valle l'accesso a forniture essenziali aumentandone i costi e escludendoli dal mercato). Nel caso specifico si tratterebbe in concreto di condizioni di favore offerte a Gnv, compagnia di traghetti di Msc concorrente diretta di Grimaldi sulle autostrade del mare e negli ultimi anni cliente sempre più importante del vicino Imt Terminal (anch'esso di Messina) oltre che della Stazione Marittima di Genova.

Le condizioni poste dall'Antitrust nel dare semaforo verde alla vendita di Terminal San Giorgio "non lasciano spazio a preoccupazioni residue in merito a possibili ingerenze di Marininvest nella gestione di TSG" secondo l'Agcm, mentre continuano a non convincere Grimaldi (da qui il rischio di un possibile ulteriore ricorso al Tar). Il gruppo armatoriale partenopeo ha osservato come la valutazione di idoneità delle misure "non soltanto non è dimostrata, ma è postulata sulla base di valutazioni chiaramente incoerenti con le indicazioni fornite dal Giudice Amministrativo" (il riferimento è al primo ricorso al Tar del Lazio vinto da Grimaldi sulla vicenda) e "Se, come riconosce la stessa CRI (Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, ndr), il margine a valle di GNV è molto più elevato rispetto al margine terminalistico di TSG e se la perdita di volumi Grimaldi può essere compensata dai maggiori profitti conseguiti da GNV, il problema non è chi materialmente approvi una delibera, ma quale incentivo economico orienti le scelte dell'impresa integrata. Un amministratore formalmente 'indipendente' da MSC non rende il terminal economicamente neutrale se l'assetto proprietario e industriale continua a rendere profittevole una strategia di aumento dei costi o di compressione degli spazi di Grimaldi".

Una doglianza che secondo l'Agcm non ha motivo di esistere perchè "i rilievi di Grimaldi – scrive l'authority – sembrano non cogliere la divergenza di incentivi tra il Gruppo Messina e Marininvest e, in particolare, la circostanza che sarebbe soltanto la seconda a beneficiare dei frutti di una strategia di *input foreclosure* attraverso i maggiori profitti (nel mercato a valle) della propria controllata GNV. In altre parole, intraprendere una strategia di *input foreclosure* sarebbe razionalmente economico per Marininvest ma non per il Gruppo Messina, che vedrebbe unicamente diminuire i propri traffici per effetto di tale strategia. In ragione di ciò, non appare rinvenibile nessuna 'convergenza di interessi economici [...] idonea a generare il rischio di strategie discriminatorie o di *input foreclosure*' tra il Gruppo Messina e Marininvest."

Prima di arrivare a descrivere la novità sostanziale rappresentata dal passo indietro che Msc è disponibile a compiere dalla stanza dei bottoni di Messina e da Terminal San Giorgio, il pronunciamento dell'Antitrust analizza nuovamente da zero lo scenario concorrenziale dei porti ro-ro e ro-pax dell'Alto Tirreno (da Vado Ligure fino a Livorno) e delle linee marittime arrivando alla conclusione che "l'adozione di una strategia di preclusione parziale da parte di Marininvest (delle aree di TSG a Grimaldi, ndr) appare avere effetti pregiudizievoli per la concorrenza nel mercato a valle del trasporto marittimo di merci su rotabili". Al tempo stesso, però, sottolinea che nel porto di Genova c'è ancora e ancor di più ci sarà nel prossimo futuro maggiore capacità portuale disponibile presso il Genoa Port Terminal di Spinelli che dovrà incrementare la movimentazione di merci varie limitando invece gli spazi dedicati ai container. Non è un caso, probabilmente, che proprio i gruppi Grimaldi e Spinelli recentemente abbiano annunciato un promettente avvicinamento (inizialmente almeno associativo) attraverso l'associazione Alis presieduta da Guido Grimaldi.

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, June 8th, 2026 at 11:30 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.