

Terminal San Giorgio Grimaldi non ci sta: «Fermate la vendita»

Alberto Quarati

«Mi auguro che tutte le Autorità preposte, compresa quella per la concorrenza, fermino l'operazione di vendita del terminal San Giorgio alla Ignazio Messina». L'armatore Emanuele Grimaldi, ad dell'omonimo gruppo, che opera nel porto di Genova al terminal San Giorgio, chiede la possibilità di presentare un'offerta alternativa.

L'ARTICOLO / PAGINA 14

L'INTERVISTA

Emanuele Grimaldi «Il Terminal San Giorgio? Siamo pronti a un'offerta»

Il primo armatore italiano, cliente della struttura che passerà a Messina-Msc:
«Operazione anti-concorrenziale, abbiamo un diritto morale alla prelazione»

L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

«Il classico fulmine a ciel sereno». Se la vendita del Terminal San Giorgio di Genova da parte del gruppo Gavio alla Ignazio Messina & C. andrà a buon fine, Emanuele Grimaldi, che del terminal è quasi l'unico cliente, si troverà a portare le navi in una struttura gestita da un gruppo doppiamente concorrente: non solo Messina (in competizione sulle rotte dell'Africa), ma anche Msc, che al gruppo partecipa con il 49% e con cui c'è una battaglia durissima sul fronte dei traghetti. Con la beffa che Comune di Genova e Regione Liguria avevano paventato più volte all'armatore l'ipotesi spazi in porto per un terminal dedicato ai suoi traffici.

Ma davvero lei non era al corrente della vendita?

«Anzi, come noto il nostro gruppo aveva manifestato interesse ad acquistarlo, il Terminal San Giorgio, anche se formalmente non avevamo ancora presentato alcuna offerta. Ora mi auguro che non solo l'Autorità portuale di Genova, ma tutte le Autorità preposte - quella dei Trasporti, quella della Concorrenza - se realmente esercitano il ruolo, appunto, di autorità, fermino questa operazione».

E perché?

«Perché questa si chiama concorrenza sleale. Io credo che se non esiste un profilo in diritto, ce ne sia almeno uno etico e morale che suggerirebbe di proporre una prelazione a chi il terminal lo fa lavorare, quindi il cliente, cioè noi. Come si fa a consegnare un terminal dove opera una compagnia di navigazione a un soggetto diretto concorrente di quella stessa compagnia? La nostra società dovrebbe almeno essere messa nelle condizioni di fare un'offerta, visto che il terminal non appartiene né a Gavio, né a Messina per una sorta di *ius primae noctis*, ma è dello Stato. E l'interesse dello Stato è quello pubblico, che dovrebbe quindi favorire i traffici e in particolare le Autostrade del mare: la nostra attività a Genova, che toglie camion dalle strade per trasportare le merci sulle navi, connettendo l'Italia in maniera sostenibile, con navi nuove e



all'avanguardia in termini di consumi e limitazione delle emissioni inquinanti. E siamo un terzo della flotta italiana».

Ma la Messina ha garantito che gli accordi con i clienti saranno rispettati.

«Per metterci in difficoltà ci sono molti strumenti, come ad esempio un rialzo progressivo delle tariffe. E operare col balzello diventa un problema per tutti, perché i costi di trasporto più cari si riverberano sull'intera catena logistica. Conti che Msc adesso è anche proprietaria dei rimorchiatori che servono a far entrare le navi in porto... È un peccato, perché noi sul Terminal San Giorgio avevamo progetti di sviluppo e crescita».

Se dovesse lasciare Genova, i traffici potrebbero concentrarsi in un unico polo a

Savona?

«No, ormai il porto di Savona è saturo dei nostri traffici».

Secondo lei cambierà qualcosa rispetto all'inseadimento dei Depositi chimici?

«Beh, dal mio punto di vista no: sono e resto contrario. Anzi, se me lo lasciassero fare, a Ponte Somalia, al posto dei Depositi, realizzerei una Stazione marittima per aprire al traffico dei passeggeri. E anche in questo caso, la nostra funzione le dico che è fondamentale. Lo sa che nei porti dove siamo presenti noi, il viaggio in traghetto costa la metà rispetto a Genova? Perché siamo noi che tenendo i prezzi bassi costringiamo Moby, Tirrenia, Gnv a tenere più bassi i prezzi. Il peso azionario di Msc in queste compagnie cambia, ma il pro-

prietario rimane sempre uno: a determinate condizioni si può comandare anche con il 30%. Detto questo, è così che a Livorno sommiamo un milione di passeggeri, tanti quanti ne fa tutta la concorrenza. E dove peraltro abbiamo proprio con quel gruppo un contenzioso legato all'utilizzo delle banchine».

Navi e terminal di Grimaldi e Msc si trovano in tutto il mondo: possibile che nessuna nave entri mai nel terminal dell'altro?

«Sì succede, sono casi che si verificano, però i contrasti si creano dove ci sono gli interessi strategici: il nostro terminal di Helsinki ha certamente ospitato delle navi Msc, ma capisce che a Genova, al Terminal San Giorgio, ogni giorno arrivano tre navi della Grimaldi. Messina ha una flotta di otto unità, noi ne abbiamo 130...». —



“

EMANUELE GRIMALDI
AMMINISTRATORE DELEGATO
GRUPPO GRIMALDI

Non si può pensare di affidare un terminal a una compagnia concorrente di quella che arriva ogni giorno in quello stesso molo

Se mi autorizzassero al posto dei Depositi farei una Stazione marittima: la nostra presenza abbassa i prezzi dei traghetti

130

Sono le navi che compongono la flotta del gruppo Grimaldi

17.000

Le persone che lavorano per le sette compagnie marittime del gruppo



In alto: Il Terminal San Giorgio, al centro dell'operazione Messina-Msc. A sinistra: Una nave green di Grimaldi a Genova