

A RIACCENDERE LO SCONTRO È LA VENDITA DEL TERMINAL SAN GIORGIO

Grimaldi, guerra a Msc

Ad acquistare è la Ignazio Messina & C., controllata dal colosso di Ginevra. Il gruppo partenopeo pronto a opporsi all'acquisizione rivolgendosi all'Antitrust

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

La prossima acquisizione di Terminal San Giorgio (gruppo Gavio) da parte della Ignazio Messina & C., anche se ancora soggetta alle necessarie autorizzazioni, incendia nuovamente il rapporto fra i gruppi Msc di Ginevra e Grimaldi di Napoli. Il primo detiene il 49% e il controllo congiunto della Ignazio Messina & C. e di Moby, oltre a controllare la compagnia di traghetti Grandi Navi Veloci che di Grimaldi è uno dei maggiori competitor e che potrebbe diventare il prossimo, principale cliente di Terminal San Giorgio. Il tutto a scapito proprio di Grimaldi Group che di quelle banchine è il principale cliente con 2,25 milioni di metri lineari movimentati nel 2022 (+5%) e per il quale, secondo gli osservatori di mercato, il passaggio a Messina equivale a un avviso di sfratto. Non a caso proprio le banchine nel capoluogo ligure di Terminal San Giorgio (che sorgono su Ponte Libia e Ponte Somalia) per anni sono state oggetto di negoziazioni fra il gruppo Gavio e Grimaldi, ma senza mai arrivare a un positivo epilogo come di recente confermato dall'armatore Emanuele Grimaldi. Quale scenario attendersi allora adesso? I bene informati si aspettano una guerra senza confine fra il trio Msc-Messina-Moby e Grimaldi Group, con que-

st'ultimo pronto a opporsi all'operazione su Terminal San Giorgio, mettendo nel mirino la

posizione dominante del gruppo di Gianluigi Aponte sulle banchine italiane e su quelle genovesi in particolare. Oltre, probabilmente, ai tribunali amministrativi, sarà infatti l'Antitrust il soggetto chiamato dal gruppo partenopeo a porre uno stop al crescente strapotere (con rischio di posizione dominante) che Msc, con le partecipate Ignazio Messina & C. e con Moby (nelle quali è presente al 49% dopo averle salvate dalle rispettive ristrutturazioni finanziarie) avrà sia nel mercato dei traghetti in mare che a terra nei porti. Uno scontro già prefigurato di recente proprio da Emanuele Grimaldi: «L'operazione configura un grande problema di concorrenza ed è per questo che abbiamo già intrapreso iniziative innanzi all'Antitrust e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Basti pensare a quanto succederà proprio qui nel porto di Genova, dove tutti i traghetti saranno in mano a un unico soggetto, dato che a noi non li fanno fare». Già lo scorso autunno Grimaldi aveva anticipato che «il consolidamento era inevitabile e se ravviseremo minacce sul mercato faremo le opposizioni legali del caso. Su alcune rotte Gnv e Moby-Tirrenia hanno il 100% della linea: sulla Napoli-Palermo hanno quattro navi, idem sulla Genova-Olbia». Esternazioni alle quali

Gianluigi Aponte aveva ribattuto che «deciderà l'Antitrust. Comunque la nostra non è mai stata una filosofia di monopoli e di non concorrenza; viviamo in un mondo di concorrenza e ce la caviamo molto bene. Non abbiamo bisogno di monopolizzare per avere successo». Quanto all'acquisizione di Terminal San Giorgio la linea difensiva del duo Messina-Msc poggia sul fatto che per l'Imt Terminal (ex Terminal Messina) è stato escluso il controllo congiunto fra i due soggetti, seppure la società terminalistica è a tutti gli effetti una controllata di Ignazio Messina & C., società al 49% del colosso fondato da Gianluigi Aponte. La scelta di escludere dalle attività a controllo congiunto quella relativa alle banchine del terminal Messina, allora (nel 2020) serviva a Msc per contrastare anche in tribunale la richiesta del gruppo Psa (poi ottenuta) di fondere i due terminal container Sech e Psa Genova Pra'. Proprio Psa potrebbe essere in futuro la scialuppa di salvataggio per i semirimorchi trasportati dalle navi di Grimaldi attraverso il porto di Genova perché le aree del terminal Sech (che garantirebbero uno o due accosti per navi ro-ro) sono considerate fra le poche potenzialmente in vendita sotto la Lanterna. Nella regione di mercato dell'Alto Tirreno (Savona-Vado, Genova, Spezia e Livorno) altre banchine in grado di accogliere i traffici delle autostrade del mare di Grimaldi sono difficilmente individuabili. (riproduzione riservata)

