

I Grimaldi denunciano concentrazioni in banchina (a favore di Msc) in vari porti italiani

Appello al viceministro Rixi e ai presidenti delle port authority affinché garantiscano “un’azione amministrativa corretta e trasparente volta a favorire la libera concorrenza”

DI NICOLA CAPUZZO

11 LUGLIO 2023

[STAMPA](#)



Manduria (Taranto) – L’allarme concorrenza in banchina, con riferimento diretto alle questioni genovesi riguardanti Terminal San Giorgio e livornesi per Sintermar Darsena Toscana, è stato il tema dominante nella relazione presentata da Guido Grimaldi, presidente dell’associazione Alis, in occasione del consueto evento estivo organizzato a Manduria (Taranto) presso la masseria Li Reni di Bruno Vespa.

Già nelle prime righe del suo discorso Guido Grimaldi ha richiamato la relazione annuale dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato presentata dal presidente Rustichelli poche settimane fa al Senato, “dove abbiamo partecipato come associazione” ha detto e della quale l’associazione condivide il concetto che “l’impatto delle dinamiche inflattive su famiglie e imprese può essere condizionato anche dal grado di concorrenzialità dei mercati”.

Poi ha aggiunto: “Con orgoglio posso affermare che nella nostra associazione annoveriamo campioni nazionali e internazionali della competitività e della concorrenza che operano attraverso politiche industriali all'avanguardia, il tutto a favore delle imprese e dei cittadini italiani”. Un messaggio nemmeno troppo velatamente rivolto ai competitor (Msc e Messina in primis) accusati di voler restringere le condizioni concorrenziali nel porto di Genova tramite l'acquisizione di Terminal San Giorgio da Gavio (con conseguente sfratto dei traffici di Grimaldi).

Il presidente di Alis ha ancora aggiunto che “la presenza del viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, e di ben 8 presidenti di Autorità di sistema portuale” gli ha offerto “l'occasione di ribadire con forza quanto sia fondamentale portare avanti un'azione amministrativa corretta e trasparente volta a favorire la libera concorrenza”. Un altro richiamo evidente alle vicende terminalistiche che tengono in apprensione Grimaldi Group in Alto Tirreno e non solo (altri contrasti sono evidenti almeno anche a Catania, Gioia Tauro e Civitavecchia).

Questo che segue è il passaggio più rilevante della relazione sui casi riguardanti Terminal San Giorgio e Sintermar Darsena Toscana (dove anche qui Grimaldi è a rischio sfratto da Terminal Darsena Toscana, società appena passata nelle mani di Msc): “Purtroppo, in alcuni importanti porti d'Italia, oggi assistiamo a concentrazioni terminalistiche a beneficio di gruppi che potrebbero abusare di una posizione dominante che altera la concorrenza e chiude i mercati causando danni diretti a cittadini e famiglie italiane, e quindi al Paese” ha sottolineato Guido Grimaldi.

Alle cui parole hanno fatto eco le dichiarazioni del padre Emanuele, presidente dell'International Chamber of Shipping e di Grimaldi Group: “I miei concorrenti – ha affermato – vogliono entrare in un terminal dove l'80-90% dei traffici sono nostri. Facciamo le stesse linee: con Messina siamo concorrenti sulle linee con-ro e con Aponte nello short sea. La legge prevede che si deve tener conto della concorrenza”.

L'esperto armatore partenopeo ha ribadito che se, come auspica, la vendita di Terminal San Giorgio sarà bloccata dalle autorità preposte (port authority di Genova, Antitrust o authority dei Trasporti) loro sono “pronti a comprare”. Aggiungendo anche un particolare in merito al punto di vista del venditore: “Gavio ci ha detto: non ho nessun problema a vendere a voi. Qualche giornale ha scritto che Grimaldi non vuole fare il terminalista a Genova, ma non è vero. Anche a Livorno muoviamo un milione di passeggeri su 4 che arrivano dalla Sardegna, oltre a un terzo dei camion. Arriva un armatore (Msc, ndr), compra la banchina (Terminal Darsena Toscana, ndr) e mi vuole sfrattare (dall'area in concessione a Sintermar Darsena Toscana, ndr). L'abuso di posizione dominante c'è già. Ricordo che la concorrenza fino ad oggi ha permesso di avere un prezzo fra Livorno e la Sardegna che è la metà rispetto a quello da Genova dove non c'è concorrenza” (perché secondo l'accusa Grandi Navi Veloci e Moby non avrebbero interesse a farsi concorrenza preferendo mantenere alte le tariffe per convenienza).