

Rixi sul caso Terminal San Giorgio: “Un errore non seguire una procedura di vendita aperta”

Oltre al duello fra Grimaldi e Msc a Genova il viceministro richiama anche il caso di Livorno e quello di Spezia sui container (fra Msc e Contship) auspicando correttivi nella prossima riforma portuale

DI NICOLA CAPUZZO

12 LUGLIO 2023

[STAMPA](#)



Manduria (Taranto) – L’acquisizione della società terminalistica Terminal San Giorgio in porto a Genova annunciata dai Gruppi Gavio (venditore) e Messina (acquirente), soggetto alle consuete approvazioni da parte delle autorità preposte, non è piaciuta al Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi.

Parlando a un evento in Puglia organizzato dall’associazione Alis, durante un’intervista pubblica insieme a Emanuele Grimaldi (presidente dell’International Chamber of Shipping e di Grimaldi Group) condotta da Bruno Vespa, Rixi, alla domanda se davvero il viceministro ai Trasporti, per di più genovese, non sapesse nulla di questa vendita, ha risposto: “Assolutamente l’ho letta sui giornali”. Secondo quanto da lui riferito nemmeno Paolo Emilio Signorini, vertice della port authority di Genova, ne era stato informato prima dell’annuncio pubblico: “Mi sono confrontato con il presidente (Signorini, ndr), ne abbiamo parlato casualmente quando c’è stato il passaggio di incarico fra l’ammiraglio Liardo e Pellizzari, e il

presidente del porto mi ha detto che lui non ne sapeva niente". Secondo l'esponente di Governo un'operazione gestita in questa maniera "non dovrebbe essere normale ma è possibile e questo non va bene".

Rixi in questo confronto pubblico ha proseguito dicendo: "Il problema che abbiamo in questo Paese è che tutti vogliono lo Stato ma non si vuole dare il potere allo Stato di intervenire. E questo è un problema sul quale il paese si deve confrontare perché siccome nei prossimi anni il Mar Mediterraneo sarà sempre più centrale, le pressioni che avremo anche sull'armamento internazionale e sui terminalisti" saranno sempre maggiori. "Abbiamo visto che sono scesi i tedeschi (Hhla e Hapag Lloyd, *ndr*) per la prima volta in Italia sia a Trieste che a Genova" ha aggiunto in proposito. Altri interessi tedeschi nei porti italiani sono ben radicati già da molti anni visto che Contship Italia (in passato presente a Cagliari e Gioia Tauro e oggi ancora attiva a Spezia, Ravenna e Salerno) fa capo ai gruppi tedeschi Eurokai ed Eurogate.

Per il viceministro Leghista l'Italia deve dotarsi "di strumenti che consentano di poter operare e gestire il mercato. Il mercato dev'essere libero ma giustamente bisogna evitare che ci siano delle situazioni di monopolio che un domani possano andare a danno del Paese". Il riferimento implicito è al Gruppo Msc che controlla in quasi tutti i porti italiani, direttamente e indirettamente, larga parte delle banchine adibite all'imbarco e sbarco di container, carichi rotabili e passeggeri.

Che l'operazione Terminal San Giorgio – Messina non sia piaciuta al viceministro lo si evince chiaramente anche da questo passaggio del suo intervento: "Bisogna avere la possibilità di intervenire. Vuole dire che ci dev'essere un processo per cui, prima che si compiano determinati atti, non è che un privato, siccome è proprietario di una concessione, può decidere cosa farne senza comunicarlo di fatto a nessuno. Ci dovrebbe essere, soprattutto sulle concessioni più importanti e sugli asset strategici del Paese, un processo di visibilità pubblica". Per completezza d'informazione va detto, a proposito della cessione di Terminal San Giorgio, che finora è stata firmata dalle parti un'intesa preliminare di vendita ma l'operazione è soggetta al via libera dell'Autorità di sistema portuale genovese al cui giudizio verrà infatti sottoposta. Prevedibilmente (ma questo nell'annuncio della vendita non era riportato) sarà chiamata a esprimersi anche l'Autorità Antitrust. Lo strumento del Golden Power nelle mani del Governo in questo caso specifico probabilmente non potrà essere applicato (perché le banchine di Terminal San Giorgio potrebbero non essere considerate di rilevanza strategica nazionale) ma sarà invece da capire come interverranno le nuove disposizioni introdotte dal Regolamento Concessione del dicembre scorso che [dedica un apposito articolo \(il n.7\) al caso di *change of control* del concessionario.](#)

Sull'auspicata "visibilità pubblica" nella gestione delle concessioni portuali Rixi ha proseguito aggiungendo: "Noi ci siamo complicati la vita perché abbiamo iniziato a creare una serie di authority che, in quanto indipendenti, sono anche indipendenti dal Governo. Quindi la prima pronuncia che adesso dovremo capire è quella dell'Antitrust: se vede la condizione di monopolio o non la vede. Nelle varie pronunce ognuno vede le questioni dal proprio punto di vista. L'Autorità portuale può intervenire ma, come avviene anche a Livorno, succede che viene chiesto il parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, questa authority farà delle prescrizioni ma non è detto che vieti la vendita. Se ci sono i presupposti può invalidarla ma se l'autorità preposta dovesse dire che non c'è un problema di monopolio, in automatico" la vendita risulterebbe autorizzata.

Interrogato da Vespa sulle modalità d'intervento a disposizione del Governo nei confronti della port authority, il vertice del dicastero ha risposto che "il Ministero dei Trasporti può fare moral suasion e dire 'Secondo noi quella è un'operazione a rischio', però se poi l'Autorità portuale va avanti e non c'è un presupposto giuridico" la finalizzazione dell'affare procede. "Nell'arco dell'Alto Tirreno – ha proseguito – io non vedrei slegate le situazioni di Livorno e di Genova perché l'Alto Tirreno è come se fosse un unico porto che parte da Savona e arriva fino a Livorno perchè più o meno vanno a rifornire la stessa area geografica. Oggi il Ministero non ha evidenza di tutto quello che succede nel settore porti".

A questo punto è intervenuto Emanuele Grimaldi, presidente dell'omonimo gruppo armatoriale, che di Terminal San Giorgio è il cliente principale e che teme lo sfratto dalle banchine genovesi sotto la nuova proprietà, ricordando che "nella legge c'è un riferimento specifico: nell'autorizzazione (alla vendita del terminal, *ndr*) l'Autorità portuale deve tenere conto della concorrenza e per questo può essere non dato il permesso. E' così chiaro ed evidente... Noi facciamo le stesse linee di Messina e di Aponte sia nello short sea che nel deep sea."

Sempre rispondendo a Vespa il viceministro Rixi a questo punto ha affermato: "Noi non facciamo finta che non sia successo niente. Noi quello che vorremmo tutelare è il diritto dell'inquilino, nel senso che comunque l'inquilino non può essere sfrattato. Chi compra un appartamento affittato deve rispettare comunque la presenza dell'inquilino. In questo caso l'inquilino (Grimaldi, *ndr*) vuole comprare l'appartamento (Terminal San Giorgio, *ndr*)". Un altro passaggio chiave del ragionamento del viceministro è il seguente: "Il problema è anche in capo al fatto che non è stata fatta un'offerta di vendita aperta ma una trattativa privata e secondo me è stato quello l'errore iniziale su questo tema. Noi come pubblico dobbiamo garantire che nessuno sia impossibilitato a operare all'interno del porto".

A questo punto il discorso vira verso la prossima riforma dei porti e Rixi richiama (senza menzionarlo esplicitamente) anche il caso del La Spezia Container Terminal vittima di un calo di volumi generato, oltre che dalla congiuntura economica, anche da precise scelte strategiche di Msc.

"Il ministero – ha affermato – deve avere una visione delle concessioni a livello non di singolo porto e ho bisogno che le scelte che vengono fatte passino da un'autorità centrale, che sia un'agenzia o il modello spagnolo. Oggi ogni singola Autorità portuale gestisce le concessioni" autonomamente. "Oggi serve avere una visione aggiornata in tempo reale, devono esserci dati fra loro *matchabili* e bisogna capire se su determinati asset strategici del Paese si stanno creando dei concentramenti eccessivi o meno, perchè è difficile intervenire a posteriori. Devi anticipare. Quindi si può decidere anche di lasciare delle banchine pubbliche che non vengono messe in vendita e rimangono accessibili a qualsiasi operatore. Si può anche decidere di mettere delle concessioni all'asta in maniera pubblica andando a verificare anche quelle che sono le caratteristiche che noi riteniamo necessarie per un determinato porto. Ad esempio le autostrade del mare per noi in questo momento sono fondamentali perché bisogna caricare le autostrade dai tir per cui se non ci sono accosti perchè tutti fanno container io non riuscirò a drenare traffico dalle autostrade".

Dunque secondo il viceministro serve "fare due livelli: uno strategico nazionale, dove c'è un Piano logistico nazionale che mette insieme porti e interporti, poi un secondo livello a cura delle Adsp che si lega con i singoli territori dove bisogna lasciare una certa flessibilità e

autonomia. Due livelli che si coordinino perché sennò anche le singole Autorità di sistema portuale si contendono lo stesso armatore da uno scalo all'altro”.

Ecco poi il riferimento al caso di Spezia dove sempre Msc è direttamente coinvolta: “Ci sono armatori che prendono concessioni in due porti vicini (Genova e Livorno, ndr) per limitare il traffico nel porto che sta in mezzo (Spezia, ndr) per aspettare che cali il valore della concessione per poi prenderlo. Anche questo sta avvenendo nell'Alto Tirreno, abbiamo dei fenomeni che vanno gestiti e per fare questo abbiamo dei fenomeni che vanno gestiti e per potere fare questo lo Stato deve poter scegliere. Per scegliere non possiamo andare in procedure mettendoci davanti la giustizia, il tribunale, il Tar perché non sempre quelle giuridiche sono scelte consapevoli. Bisogna gestire le cose prima che succedano e non è possibile che, un Paese che punta sulla marittimità, subisca certi processi invece che esserne coinvolto dall'inizio”.

Sulla vendita di Terminal San Giorgio il presidente Emanuele Grimaldi si è detto “fiducioso che le varie autorità faranno in modo che i vari operatori possano competere ad armi pari. E' chiaro che, se ci sono due armatori, uno che non ha la possibilità di accedere agli spazi portuali mentre l'altro ti deve servire non c'è competizione. O almeno la competizione diventa un po' complicata. Non è solo un discorso di efficienza ma anche di qualità del servizio: la dannosità ad esempio sui camion o sulle automobili è un fatto importantissimo. Le case automobilistiche controllano quanto è la dannosità per mille prodotti che uno ha nei trasporti e nella logistica. Se gli altri fanno i terminalisti mi si deve dare anche a me la stessa possibilità. Fra l'altro io sono armatore italiano gli altri sono prevalentemente armatori stranieri che qualche volta vengono in Italia”.