

L'affare Terminal San Giorgio incendia lo scontro fra Grimaldi e Msc coinvolgendo l'Antitrust

Il gruppo partenopeo pronto a opporsi all'acquisizione da parte di Ignazio Messina & C. facendo leva sullo strapotere e sul possibile abuso di posizione dominante del gruppo di Aponte e delle sue partecipate (fra cui ci sono anche Gnv e Moby)

DI NICOLA CAPUZZO

6 LUGLIO 2023

[STAMPA](#)



La notizia della prossima (possibile, in quanto ancora soggetta alle necessarie autorizzazioni) acquisizione di Terminal San Giorgio (Gruppo Gavio) da parte della Ignazio Messina & C. accende un nuovo focolaio nel già vasto incendio nei rapporti fra i gruppi Msc di Ginevra e Grimaldi di Napoli. Il primo detiene una partecipazione del 49% e ha 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 principali competitor e che potrebbe diventare il prossimo, principale cliente di Terminal San Giorgio vista la necessità di spazi in banchina per assecondare la crescita delle sue linee cargo.

Il tutto a discapito proprio di Grimaldi Group che di queste banchine oggetto di acquisizione è il principale cliente con 2,25 milioni di metri lineari (+5%) movimentati nel 2022 e per il quale, secondo diversi osservatori di mercato, il passaggio a Messina equivale a un avviso di sfratto. Uno sfratto che costerebbe caro perché ridurrebbe la competitività delle linee ro-ro attraverso il porto di Genova non trasferibili (per spazi e per convenienza) nel vicino scalo di Savona dove Grimaldi controlla già il suo Savona Terminal Auto. In porto a Genova rischia di

perdere (a favore dell'Imt Terminal di Messina) il traffico ro-ro di Moby e Tirrenia anche il Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli.

Non a caso proprio le banchine nel capoluogo ligure di Terminal San Giorgio (che sorgono su Ponte Libia e Ponte Somalia) per anni nel recente passato sono state oggetto di negoziazioni fra il Gruppo Gavio e Grimaldi ma senza mai arrivare a un positivo epilogo come recentemente confermato anche dall'armatore Emanuele Grimaldi. "Ci abbiamo provato per 10 anni a rilevarlo ma non ce l'hanno venduto" ha spiegato poche settimane fa a Genova, parlando a margine di un evento dedicato al trasferimento dei depositi costieri da Miltedo. Un progetto, quest'ultimo, che a questo punto viene visto da molti come un'ipotesi di trasferimento definitivamente tramontata perché Msc e Messina difficilmente vorranno rinunciare ai preziosi metri quadrati oggetto di acquisizione (a differenza di quanto invece avrebbe fatto Gavio).

Quale scenario attendersi dunque adesso? Questo l'interrogativo che in molti si pongono.

I bene informati si aspettano una guerra senza confine fra il trio Msc-Messina-Moby e Grimaldi Group, con quest'ultimo pronto ad attaccare e a opporsi all'operazione su Terminal San Giorgio appena annunciata 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'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato il soggetto chiamato dal gruppo partenopeo a porre uno stop al crescente strapotere (con conseguente timore 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 nel recente passato proprio da Emanuele Grimaldi che a SHIPPING ITALY, [parlando dell'ingresso di Msc in Moby e dell'impossibilità per il suo gruppo di operare linee passeggeri a Terminal San Giorgio, aveva detto](#): "L'operazione configura un grande problema di concorrenza ed è per questo che abbiamo già intrapreso iniziative innanzi l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato e l'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 sempre Grimaldi aveva detto: "Consolidamento lo vediamo dappertutto ed era inevitabile. Se ravviseremo eventuali minacce sul mercato faremo le opposizioni legali del caso". Poco dopo aveva aggiunto: "Su alcune rotte i due operatori (Gnv e Moby-Tirrenia) hanno il 100% della linea; ad esempio sulla Napoli - Palermo hanno quattro navi solo loro, idem sulla Genova - Olbia".

[Esternazioni alle quali Gianluigi Aponte recentemente ha risposto dicendo](#): "C'è l'Autorità Antitrust e deciderà. Comunque la nostra non è mai stata una filosofia di monopoli e di non concorrenza; viviamo in un mondo di concorrenza e modestamente ce la caviamo molto bene quando c'è concorrenza, quindi non ci fa paura niente. Non abbiamo bisogno di monopolizzare per avere successo, quindi continuiamo a correre, a fare concorrenza, ad adeguarci ai mercati e continueremo a essere molto competitivi. Questo è sempre il nostro obiettivo".

Nel merito dell'acquisizione di Terminal San Giorgio la linea difensiva del duo Messina – Msc poggerà 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. Una scelta, quella di escludere dalle attività a controllo congiunto quella relativa alle banchine del terminal Messina, che allora (nel 2020) serviva a Msc per contrastare anche in tribunale la richiesta (poi ottenuta) dal Gruppo Psa di fondere i due terminal container Sech e Psa Genova Pra'.

Proprio Psa potrebbe essere nel prossimo 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 al massimo 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 sarebbero difficilmente individuabili.

Uno scenario simile (con conseguente scontro legale) potrebbe sorgere anche a Livorno dove Msc ha rilevato (operazione anch'essa in attesa di via libera Antitrust) il Terminal Darsena Toscana che ha intrecci azionari anche qui con Grimaldi nella società Sintermar Darsena Toscana. Due porti, due acquisizioni e due contenziosi con al centro le due authority competenti (Antitrust e Trasporti) e con uno spettatore (interessato) d'eccezione. Ovvero Giulio Schenone, amministratore delegato di Psa (cui fa capo il terminal Sech) e di Gruppo Investimenti Portuali (società in mano ai fondi Infracapital e Infravia che stanno cedendo Terminal Darsena Toscana), che nei giorni scorsi era a Ginevra a colloquio con il patron di Msc, Gianluigi Aponte, proprio per parlare del porto di Livorno. Ma forse anche di altro.