

Armatori, CantieriRoma
21 Febbraio 2023

Dall'Antitrust via libera a Msc per l'acquisto di Rimorchiatori Mediterranei e Trieste Marine Terminal

Nell'operazione relativa al servizio di rimorchio coinvolto anche il porto di Ravenna



21 Febbraio 2023 - Roma - L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Antitrust) ha dato il via libera alla conclusione dell'acquisizione da parte di Msc del 100% di Rimorchiatori Mediterranei.

Il Gruppo Msc può ultimare le acquisizioni del 100% di Rimorchiatori Mediterranei (e quindi, anche dei rimorchiatori di Ravenna) e di un altro 30% (per un complessivo 80%) di Trieste Marine Terminal.

A dare il via libera è stata l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, l'Antitrust.

La prima operazione consiste nell'acquisizione di Rimorchiatori Mediterranei (parte del gruppo Rimorchiatori Riuniti di Genova) da parte di SAS Shipping Agencies Services, holding di Msc, ufficializzata a ottobre scorso. La seconda, ufficializzata il mese successivo, nell'acquisizione da parte di CSM Italia-Gate (holding di Terminal Investment Limited-TIL, controllata da Msc) del controllo esclusivo di TMT acquisendo un ulteriore 30 per cento delle quote, salendo così all'80 per cento. Il restante 20 per cento continuerà ad essere detenuto da T.O. Delta, operatore logistico multimodale.

L'istruttoria su Rimorchiatori Mediterranei (RM)

Partendo dal principio, spiega l'AGCM, che «il servizio di rimorchio portuale può essere considerato un mercato distinto dal punto di vista merceologico», assume rilievo per questa operazione «soltanto il mercato del servizio di trasporto marittimo di linea a mezzo container in navi deep-sea, in quanto il gruppo Msc utilizza i servizi di RM soltanto in alcuni porti dove fanno scalo le proprie navi portacontainer deepsea». RM presta il servizio di rimorchio portuale attraverso società controllate nei seguenti porti: Genova, Salerno, Augusta, Catania, Messina, Milazzo, Pozzallo, Siracusa, Ravenna, Ortona-Vasto-Pescara, Termoli, Ancona e Trieste. In alcuni porti sono in corso le procedure di gara per il nuovo affidamento, mentre in altri porti le concessioni scadranno nel giro

di 2-4 anni circa. Nei rimanenti porti le concessioni hanno durata residua almeno decennale. Il gruppo Msc, afferma l'AGCM, ha una presenza marginale nel mercato del rimorchio portuale in Italia, dove era presente nel solo porto di Gioia Tauro mediante la controllata Con.Tug. I ricavi conseguiti e il numero di servizi di rimorchio effettuati da Con.Tug rappresentavano nel 2021 meno del 5 per cento del totale del mercato italiano dei servizi di rimorchio. Negli altri porti italiani il servizio di rimorchio portuale è offerto da una pluralità di operatori, tra cui il gruppo Moby (attivo principalmente in Sardegna), Rimorchiatori Napoletani (Puglia, Lazio e Campania), Fratelli Neri (Toscana), Gruppo Cafimar (Sicilia e Lazio), Gruppo Scafi (Liguria) e altri attivi in un solo porto. In conclusione, l'operazione «non darà luogo ad alcuna sovrapposizione orizzontale e si risolverà nella sostituzione di un operatore con un altro nei porti dove RM attualmente offre il servizio di rimorchio portuale. Peraltro, nella maggior parte di tali porti la concessione è in corso di riaffidamento o verrà a scadenza nel giro di 2-4 anni. L'operazione non appare dunque idonea a sollevare preoccupazioni di natura concorrenziale sul mercato del servizio di rimorchio portuale».

L'istruttoria su Trieste Marine Terminal

Secondo l'AGCM, «nello scenario portuale adriatico il controllo di TMT da parte di Msc non costituisce una violazione della concorrenza. Nel bacino d'utenza del porto di Trieste rientrano sia gli altri porti dell'Italia del Nord Est (Ravenna, Venezia – che include Chioggia e Marghera – e Monfalcone), sia i porti di Koper/Capodistria (Slovenia) e di Rijeka/Fiume (Croazia). Solo i terminal container dei porti di Koper/Capodistria (Slovenia) e di Rijeka/Fiume (Croazia) costituiscono un effettivo vincolo concorrenziale nei confronti del terminal gestito da TMT. In questo ambito, infatti, il gruppo Msc è presente soltanto con una partecipazione non di controllo nel socio di minoranza della società che gestisce il terminal container di Ravenna». «Anche attribuendo al gruppo Msc – continua l'AGCM – l'intero traffico del terminal container di Ravenna (al quale appare possibile attribuire una quota di mercato del 7% circa), la quota post concentrazione del gruppo Msc sarebbe, infatti, inferiore al 35 per cento del mercato ed equivalente a quella del terminal di Koper, suo diretto concorrente. Va, inoltre, ricordato che la sostituibilità tra il porto di Ravenna e quello di Trieste è limitata dalla diversa profondità dei fondali e dalla diversità di attrezzature; il controllo dei terminal container di entrambi i porti non si tradurrà quindi in un significativo indebolimento dei vincoli concorrenziali reciproci. Restringendo, invece, l'ambito di valutazione all'insieme dei concorrenti in grado di esercitare un vincolo concorrenziale significativo su TMT (i terminal di Koper e Rijeka), il gruppo Msc deterrà una quota pari a circa un terzo di questo mercato più ristretto, sia in termini di volumi che di capacità di movimentazione. Seppure tale traffico nel porto di Trieste è aumentato, portandosi al livello di alcuni dei porti minori considerati nei citati precedenti, in questo mercato il terminal acquisito detiene una quota marginale, stimabile all'1 per cento circa. La sua acquisizione non determinerà un significativo incremento della quota di mercato detenuta dal gruppo TIL/Msc. In conclusione, «l'operazione in esame non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante».

