

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Becce (Assiterminal): “Basta con l’ipocrisia dell’articolo 18 comma 7 che non viene rispettato”

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 21st, 2020

A seguito della pubblicazione su SHIPPING ITALY dell’articolo intitolato “[La \(debole\) difesa italiana a Bruxelles sulla tassazione ai porti](#)” il presidente di Assiterminal, Luca Becce, ha chiesto alla nostra testata di poter intervenire per ampliare la discussione sul tema del momento nei porti italiani. Vale a dire la presentazione (sotto varie forme) da parte di esponenti parlamentari di emendamenti volti a modificare l’articolo 18 comma 7 della legge di riforma portuale n.84 del 1984 che finora ha vietato a ogni terminalista di detenere più di una concessione in ogni scalo portuale per la movimentazione della medesima merceologia.

Becce esordisce dicendo: “Leggo che SHIPPING ITALY rappresenta lo scontro in atto in Assiterminal come conflitto tra Gip-Psa e Msc. Così come la vicenda del comma 7 articolo 18 della legge 84/1994 viene rappresentata come emendamento Psa – Sech. Si sta facendo una semplificazione che non consente di capire cosa stia davvero accadendo. Questo è il conflitto tra il terminalismo e la componente armatoriale, con Msc come guida, che nel suo stile vuole inglobarlo e dominarlo. Occorre mettere in fila tutti i fattori per avere il quadro. Dalla vicenda di Art (Authority dei Trasporti), alla posizione sulla Block Exemption Regulation, alla spinta verso Confcommercio, ciò che emerge è un’idea ancillare del terminalismo, visto come servizio al dominio della logistica. L’armatore che vuole introiettare l’intera catena. Credo sarebbe utile una discussione non semplificata su questo.”

Lei dice che l’emendamento al Milleproroghe che cancellerebbe l’articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 non è ad hoc per la fusione Psa – Sech ma converrà che da quando è stata notificata questa operazione il tema è diventato centrale anche per alcuni parlamentari... non è così?

“La prima volta che Assiterminal ha parlato di necessità di rivedere una norma obsoleta e superata dai fatti era a Livorno in occasione di un convegno del 2010. La relazione introduttiva di Luigi Robba, segretario di Assiterminal con presidente Alessandro Giannini, portava quella questione. Io l’ho detta in almeno tre interviste da quando sono diventato presidente e l’ho sottolineata come una delle questioni che riguardava generalmente l’assetto delle concessioni che avremmo dovuto porre come aggiornamento normativo.

Perché oggettivamente è una norma che si rifà una situazione del 1994, il legislatore l’aveva

immaginata per evitare che potessero crearsi condizioni di monopolio all'interno dei sistemi portuali in una situazione dove c'era una componente di imprenditoria locale molto forte ed eravamo molto lontani dalla situazione che si è sviluppata negli anni successivi, nei decenni soprattutto successivi, e cioè l'avvento dei fondi d'investimento, degli armatori, ecc.”

Non sarà una problematica solo italiana...

“C'è un quadro di carattere europeo dove in nessuna delle altre legislazioni portuali europee c'è una norma paragonabile al primo periodo del comma 7 dell'articolo 18. Siamo l'unico paese che ha questo divieto mentre sono in atto dinamiche del mercato che da una parte spinge verso il superamento diciamo delle normative Antitrust sull'armamento e dall'altra parte comincia a correre sul piano anche del terminalistico, business ormai diventato appannaggio di fondi, grandi network terminalistici mondiali e armatori. Adesso c'è anche un'istanza (per ottenere l'approvazione della fusione fra Sech e Psa, ndr) ma l'esigenza (di una norma differente, ndr) non è determinata dall'istanza. Semmai è il contrario; nel senso che l'istanza dimostra che questo è un tema maturo per essere affrontato. Almeno che non si voglia continuare a fare gli ipocriti.”

Sia più esplicito: a cosa si riferisce?

“Lei lo sa quanti sono i casi in cui di fatto si è superata la situazione del comma 7 articolo 18 inventandosi destinazione d'uso di concessioni che in realtà sono utilizzate prevalentemente per una merceologia? Solo a Genova ce ne sono almeno due. Quindi basta con questa storia.

Anche a proposito del temuto rischio di abuso di posizione dominante abbiamo avuto qualche anno fa un bellissimo gruppo italiano, Contship Italia, che gestiva contemporaneamente terminal contenitori in una grande parte della portualità italiana. Nessuno si è giustamente mai sognato di pensare a un'iniziativa nei confronti di Contship per abuso di posizione dominante o per una procedura antitrust.”

Fino a qualche anno fa il mercato sia portuale che marittimo era molto più frammentato rispetto ad oggi...

“È vero. Ma proprio per questo ripeto che oggi l'articolo 18 comma 7 è veramente una roba che fa ridere. Da un lato abbiamo gli armatori che con la Block Exemption Regulation chiedono addirittura di aumentare diciamo così le deroghe rispetto alla procedura antitrust, estendendola anche alla possibilità che si incamerino pezzi di logistica terrestre e portuale. Abbiamo una situazione nella quale i più grandi terminal sono passati da imprenditori a network terminalistici. Per questo mi chiedo ormai cosa c'entri l'articolo 18 comma 7.

All'estero questo vincolo non esiste e non mi pare ci siano situazioni di dominio che bloccano il mercato. Non mi pare che la portualità ne abbia sofferto del fatto che è possibile costruire diciamo delle reti da questo punto di vista.

Guardiamo al caso di Vado Ligure dove vi è una proprietà comune di due terminal, dove uno è formalmente multipurpose e l'altro contenitori. Va bene così, io sono contento che sia così. Voglio essere chiaro.”

Le tensioni interne ad Assiterminal su questo tema la preoccupano?

“La frattura interna ad Assiterminal è dovuta essenzialmente a due fatti. Uno si chiama Pasquale

Legora De Feo (manager in quota Msc amministratore delegato del terminal container Conateco di Napoli, ndr). Lui pensa che si debba combattere un nemico (Schenone e tutte le operazioni che ruotano attorno a Gip e a Psa) e tutte le armi sono valide per contrastarlo.

Poi ci mette dentro la questione del contratto collettivo di lavoro nei porti e anche questo è veramente grave. Per tutte le cose che abbiamo fatto sul contratto collettivo di lavoro abbiamo consultato il direttivo e abbiamo avuto mandati espliciti, sia quando sono stati detti dei sì che quando abbiamo detto di no.”

Lei dice non è un emendamento ad hoc per l’operazione Psa – Sech ma allora le domando: oggi a chi altro serve l’eliminazione della norma che impedisce una doppia concessione in un porto?

“Secondo me a tutti. A tutti. Sblocca una dinamica di mercato che è già in corso evitando che venga mascherata con operazioni d’ipocrisia legale e istituzionale. Mi sembra abbastanza evidente, no? Si vada a leggere la sentenza del Tar Liguria del 2012 che Msc e Gip – Gruppo Investimenti Portuali ottennero sulla questione di Calata Bettolo. Si vada a leggere cosa l’avv. Alberto Rossi contribuì a scrivere sul giudizio dell’applicazione del comma 7 dell’articolo 18. Non è che una cosa va bene se ti aiuta e non ti va bene se non ti aiuta, o se aiuta un tuo concorrente.”

A questo proposito va ricordato che è pendente anche un’approvazione da parte della port authority di Genova sull’ingresso di Msc al 49% (con controllo congiunto) nel Gruppo Messina, che gestisce Imt Terminal. Il sì o il no alla doppia concessione in porto varrà anche per loro.

“È evidente. Devono capire che se loro vogliono farsi un monopolio non possono impedire agli altri di fare lo stesso. Non è che i monopoli vanno bene solo quando li fai tu. Ci sono delle dinamiche di mercato e ci si confronta con il mercato.

Peraltro non va dimenticato che questa operazione Sech – Psa ha anche la funzione di salvare in buona parte dei posti di lavoro e un’impresa. Perché che il terminal Sech sia in difficoltà è oggettivo nella situazione di mercato attuale.”

In effetti a Genova il Sech da tempo non è più il secondo terminal del porto per Teu movimentati...

“A Genova, come anche a Livorno, ci sono terminal che possono usufruire di una particolare flessibilità di utilizzo delle banchine che gli viene consentita e sono molto bravi. Sono terminal dove peraltro la denominazione concessoria non è quella di terminal contenitori ma multipurpose ma la stragrande maggioranza dei volumi e del fatturato deriva però dai container. Sono terminal nati per essere multipurpose, una destinazione d’uso che una volta si interpretava con il vincolo che non dovrebbe esserci una predominanza di una merceologia su un’altra. In realtà oggi c’è, oggettivamente c’è. Sono tutti esempi che confermano come vada aggiornata la normativa perché queste cose poi alla fine generano delle storture di mercato. Se uno ha ottenuto una concessione per fare prevalentemente o esclusivamente traffico contenitori in un quadro di Piano Regolatore Portuale che prevedrebbe solo un concorrente e se ne trova quattro è un problema.”

Cosa prevede che possa succedere dalla prossima riunione di Assiterminal che avete in programma a febbraio?

“Probabilmente l’anticiperemo, ora vediamo, perché comunque l’affermazione di Legora De Feo sul rinnovo del contratto dei porti è molto grave e non possiamo aspettare un mese. Questo equivoco va superato. Tutte, ripeto, tutte le posizioni che Assiterminal ha tenuto al tavolo contrattuale sono state oggetto di analisi e di voto nel consiglio direttivo, quindi dire che io ho usato per questioni personali l’associazione è veramente una gravissima falsità (Luca Becce è un manager di Gruppo Investimenti Portuali, *ndr*). Io credo che l’unica cosa da fare sia quella che il direttivo con molta serenità confermi che abbiamo agito sempre nel rispetto pieno dei mandati avuti dagli associati.”

Si aspetta che il cosiddetto ‘blocco Msc’ di terminal associati possa lasciare l’associazione?

“Non lo so. Credo che per stare dentro l’associazione in questo modo è bene che si trovino un’altra casa, però io non li invito a farlo e rileggo una dichiarazione di Legora De Feo dove dice che ci sono tanti che sono d’accordo con lui ma io non ho visto nessuno di questi. Nessuno ci ha recapitato un documento con 5, 6, 10, 15 o 20 firme quindi mi auguro che sia un’intemerata come al solito poco riflessiva del signor De Feo è che la questione finisca lì.

Io mi sono speso per cercare di tenere unita l’associazione e ho cooptato Legora De Feo nel consiglio direttivo di Assiterminal perché non era stato neanche eletto; neanche prendendo i voti di tutto il suo schieramento, ammesso e non concesso che ci sia questo schieramento.

Una conta all’interno dell’associazione l’abbiamo già fatta con l’ultimo mio rinnovo da presidente e la stragrande maggioranza ha votato il sottoscritto eleggendo 15 membri del direttivo su 19, perché il 20mo componente è Legora De Feo che, ripeto, è stato da me cooptato per dare un segno di volontà di tenere unita l’associazione. Non era nemmeno stato eletto nel direttivo.

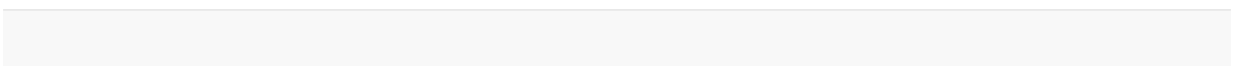
Detto ciò non posso tollerare ulteriori attacchi a mezzo stampa.”

Ma sono così inconciliabili le due posizioni?

“Lui aveva presentato un programma che diceva cose sostanzialmente diverse dalle mie, che bisognava aprire all’intervento dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di concessioni nei porti, che bisognava dare un parere assolutamente favorevole alla deregulation totale richiesta degli armatori in sede Europea... Diceva tutte queste robe ma il suo programma ha avuto la minoranza dei consensi rispetto al mio piano che invece insiste sul fatto che l’Art deve essere tenuta fuori dalla discussioni sui regimi concessori, che sulla Block Exemption Regulation siamo d’accordo sulla proroga così com’è ma non a un’estensione ulteriore della deregulation a favore degli armatori, che stabilisce che i terminalisti sono una categoria industriale e non sono quindi un’attività di servizio ad altri attori della catena logistica. Questo è quello che è accaduto a giugno scorso con la mia ultima elezione. Se lui accetta questa realtà è sta lealmente nell’associazione bene, altrimenti nessuno lo costringe a rimanere. Quello che non tolleriamo più è il modo di fare attacchi personali incivili e inaccettabili.”

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Tuesday, January 21st, 2020 at 6:00 pm and is filed under [Interviste, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.