

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Russo (Confetra): “Spostare l’articolo 18 comma 7 dal contesto locale al nazionale”

Nicola Capuzzo · Thursday, January 23rd, 2020

Il superamento dell’articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 che esclude la possibilità per ogni terminalista di detenere più di una concessione nello stesso porto per movimentare la medesima merceologia continua a fare discutere. Luca Becce, presidente di Assiterminal, nei giorni scorsi [ha spiegato perché](#) gli emendamenti proposti da diverse forze politiche per superare questa previsione di legge non siano ad hoc per il progetto di fusione Psa – Sech ma interessino l’intera portualità italiana e tutti i terminalisti.

Becce ha anche invitato a smetterla di tapparsi gli occhi di fronte ai molti casi in cui questa norma è stata in qualche maniera bypassata e SHIPPING ITALY ha fornito una fotografia completa di quali siano i porti italiani dove un terminalista è riuscito a ottenere almeno una seconda concessione nello stesso porto.

Sul tema è intervenuto anche Ivano Russo, direttore generale di Confetra, che a SHIPPING ITALY ha detto: “La ricostruzione equilibrata fatta dalla vostra testata di come venga applicato in giro per l’Italia l’articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 conferma quello che stiamo provando a dire da tempo. Essendoci tanti casi che hanno riguardato diversi porti e visto che verosimilmente ce ne saranno molti altri anche nel prossimo futuro in tanti altri porti, della questione non se ne potrebbe discutere mai se si seguisse la logica che con un’operazione aperta il legislatore non può occuparsi della materia”.

Si riferisce al timing sospetto sugli emendamenti apparsi per cancellare questa norma. È così?

“Inevitabilmente bisogna intervenire perché non si può continuare a far finta di niente, non si può continuare a interpretare le norme in maniera diversa nei vari porti. Fermo restando che tutte le concessioni o le fusioni autorizzate sono lecite e legittime fino a prova contraria, possiamo aggiungere che sono però tutte in sostanziale se non formale violazione della norma, quantomeno dello spirito della norma. E se aveva un senso 25 anni fa ora non lo ha più. Questo percorso a livello nazionale è condiviso da tutte le categorie, anche perché non dimentichiamo come ci siano anche molti armatori che sono terminalisti”.

Perché allora non riuscite a finalizzare questa modifica della legge 84/94?

“La cosa che più mi ha colpito e che reputo spregevole in questo dibattito è affibbiare al Pd la proposta di modifica, così come prima poteva valere per la Lega o per Forza Italia, sul superamento del comma 7 dell’articolo 18 dove tutti ci siamo ritrovati d’accordo. Evidentemente vuol dire che è un tema assolutamente gestibile con serenità e senza dover sempre guardare la materia dal buco della serratura. Anche, come fanno in molti, guardare tutto solo con il punto d’osservazione di quello che succede a Genova lo trovo sbagliato. La questione ha già riguardato altri 5 o 6 porti in passato e non escludo che possa riguardare anche altri scali in futuro considerando i processi di concentrazione in atto.

C’è un’altra cosa che volevo sottolineare poi.”

Prego...

“Quale sarebbe il problema o dov’è il casus belli? Il Paese sta perdendo un’opportunità? Di fronte alla scelta di Arcelor Mittal di puntare su Taranto, ad esempio, non si è ragionato sulla necessità o meno di uno scudo penale? Anche qui c’è la necessità di dare una risposta a un caso specifico e concreto che riguarda un investimento di una multinazionale in Italia, piuttosto che l’assetto industriali di grandi gruppi italiani. Dobbiamo fare un elenco di quante volte la politica è intervenuta su questioni in corso che riguardavano dinamiche economico-industriali di rilevanza nazionale? Ci rendiamo conto di quanto sia paradossale questa discussione? Mi pare naturale fare evolvere e aggiornare la norma alle dinamiche di mercato attuali”.

Secondo voi, dunque, si tratta semplicemente di aggiornare la norma alle dinamiche attuali del mercato e il rischio di abusi di posizioni dominanti nei porti non ci sono. Corretto?

“Il problema è proprio che il merito della questione non interessa a nessuno. Alla discussione di merito non si riesce ad arrivare. Dal primo tentativo di Edoardo Rixi (Lega) di presentare un emendamento sono passati già quattro mesi. In quattro mesi non ho sentito uno degli oppositori di questa politica intervenire con un’obiezione di merito.

Il principale oppositore al superamento dell’articolo 18 comma 7 sembra essere il Gruppo Msc che non vede di buon occhio l’incremento della quota di mercato di Psa nel porto di Genova. Va anche detto, però, che quando è stato a Genova l’amministratore delegato di Hapag Loyd, il primo cliente dello scalo, ha benedetto senza problemi questa fusione tra i due principali terminal container del porto.

“Se così fosse, la ragione di merito della singola azienda forse la potrei pure capire, ma mi interessa relativamente. Ma la ragione di merito invece di eventuali segmenti associativi che si esprimono quali sono?

Secondo me, invece, sarebbe molto interessante, passata questa fase, aprire un ragionamento se non sia il caso che a livello di sistema paese non ci debbano essere alcune regole sui limiti al numero di concessioni accordate a ogni singolo operatore del demanio marittimo nazionale”.

Per evitare questi potenziali rischi esiste l’Autorità Antitrust, no?

“È vero, ma la politica dovrebbe e potrebbe dare una strategia nazionale di settore. Decidere se è utile, se può esserci una quota massima da rispettare. Che facciamo? Consegniamo la chiavi di casa nostra solo a uno o due soggetti? Tra l’altro una previsione del genere risolverebbe anche un altro fenomeno insopportabile che è quello di occupare terminal portuali, pur non avendo grandi volumi,

pur di non farlo occupare alla concorrenza. L'Italia dovrebbe mantenere un rapporto equilibrato fra operatori terminalisti e mettersi al riparo da criticità anche di questo genere. Ogni soggetto sarebbe incentivato a far fruttare al massimo ogni centimetro di concessione di cui dispone.”

Temo che si finirebbe per limitare la libera iniziativa economica...

“È un po' come sulle concessioni autostradali. Lì si sta ragionando sulla previsione che una quota non troppo elevata della rete autostradale nazionale faccia capo a uno o a due soggetti. Un conto è la libera iniziativa, un altro sono le concessioni dello Stato. Là se permette decide lo Stato. È chiaro che sarebbe necessario trovare un punto di equilibrio.”

La sua proposta quindi qual è?

“Per salvaguardare lo spirito dell'articolo 18 comma 7 della 84/94, cioè evitare la formazione di monopoli che di fatto poi si impossessino per decenni del demanio marittimo nazionale, invece che applicarlo il vincolo della doppia concessione a livello di singolo porto, ora che il mercato è globale si potrebbe pensare di farlo a livello nazionale per un determinato numero di terminal. Se cresce la scala del mercato deve crescere anche la scala di applicazione. Che tu in un singolo porto non possa dare due terminal a un unico operatore mi sembra inutile, che tu come sistema Paese ti ponga il tema può avere un senso.

Anche perché , alla luce delle integrazioni verticali degli armatori per cui la tendenza sarà sempre più quella di controllare direttamente il trasporto della merce da origine a destinazione, una volta che tu dai il 50 o 70% dei terminal italiani in concessione a tre alleanze marittime gli stai consegnando le chiavi di casa, non solo i gate di accesso a un mercato. Il tema diventa particolarmente delicato per un Paese che non avendo materie prime fonda la sua industria, e quindi la sua economia, sulla logistica e sull'import-export di merci.”

Come sempre manca la visione strategica nazionale...

“Questa vicenda dell'articolo 18 comma 7, se invece che essere declinata in maniera barbara e Genova-centrica, diventasse lo spunto per aprire una discussione sulla valorizzazione del demanio marittimo italiano sarebbe molto utile. Anche in funzione del necessario supporto della logistica e dei porti al sistema produttivo e industriale nazionale.”

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 23rd, 2020 at 4:36 pm and is filed under [Economia](#), [Interviste](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.