

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Donati (Cosco) replica a Becce (Assiterminal): “Problemi di antitrust semmai sui terminal container di Genova”

Nicola Capuzzo · Monday, January 18th, 2021

Le parole di Luca Becce, presidente di Assiterminal, contro i vettori marittimi, il loro modello di terminal portuali dedicati e la progressiva integrazione verticale che stanno portando avanti nella logistica, non sono piaciute a Marco Donati, numero uno di Cosco Shipping Italy.

“Ho trovato molto privo di significato il discorso di Becce. Psa Genova Prà se guadagna tanto mica apre qualche gate in più; si disinteressa dei picchi di traffico” è una delle riflessioni affidate a SHIPPING ITALY con cui Donati contesta la tesi di Becce secondo cui i terminal container indipendenti sarebbero sfavoriti e ‘indifesi’ rispetto allo strapotere dei global carrier alimentato dalla Block Exemption Regulation. Il Gruppo Cosco, va ricordato, in Italia ha una partecipazione significativa (ancorché di minoranza) nel nuovo terminal Vado Gateway gestito e controllato da Apm Terminals. “Io mi limito a parlare per Cosco Shipping e semmai per Cosco Ports ma non per il terminal di Vado” si affretta a precisare Donati, anche se l’attacco di Becce contro i vettori marittimi e i terminal container dedicati potrebbe aver fatto storcere il naso ai vertici di Vado Gateway (socio di Assiterminal).

“Non ho problemi a dire che mi sento in disaccordo con Becce e sono molto più d’accordo con quanto sostiene Msc. A proposito della Block exemption regulation e di antitrust mi verrebbe da chiedere: ce l’abbiamo ora la concorrenza nel porto di Genova dopo la fusione fra Psa e Sech? Oggi i terminal operator indipendenti in Italia sono super difesi” afferma il vertice di Cosco in Italia. “Ci sono terminalisti che hanno chiesto il covid surcharge sui container movimentati e le Autorità di sistema portuale stanno zitte. La sosta di un container in piazzale a Prà (100 \$ al giorno su uno spazio di 30 mq dove possono impilare almeno 3 o 4 Feu) costa al mese più dell’affitto di un appartamento vista mare a Portofino. I terminal container a Genova e a Spezia fanno utili faraonici”. Insomma secondo Donati fino ad oggi non c’è stato alcun rischio di sottomissione commerciale dei terminal operator da parte dei global carrier per cui le parole del presidente di Assiterminal (che è tornato anche a chiedere di rivedere – in maniera estensiva – l’applicazione dell’articolo 18 comma 7 della legge 84/94) non sono condivisibili.

A proposito poi dei terminal partecipati da Msc il numero uno di Cosco Shipping Italy ha affermato che “a Spezia, dove Contship gestisce l’infrastruttura, così come a Trieste, dove il terminal è operativamente guidato dagli uomini di Maneschi (To Delta), la presenza come azionista di Msc o di Til non viene percepita. Discorso diverso vale per porti come Gioia Tauro visto che

senza Msc il terminal sarebbe già chiuso; i terminal di transhipment devono essere di un global carrier, come avviene anche nel trasporto aereo”.

Insomma la replica di Donati alle parole di Becce è chiara: il problema in Italia non sono i terminal container partecipati o controllati dalle compagnie marittime che cercano di crescere anche tramite integrazioni verticali, quanto semmai lo strapotere commerciale dei terminal indipendenti che, nonostante utili d’esercizio significativi, non darebbero secondo lui servizi (soprattutto all’utenza di terra come i camionisti) all’altezza dei profitti che ottengono.

Per Donati c’è anche un più ampio problema di rappresentanza e di utilità delle associazioni di categoria in Italia che per realtà grandi come Cosco Shipping Italy si rivelano nei fatti poco efficaci: “Non riescono nemmeno a svolgere una missione divulgativa finalizzata a migliorare la conoscenza e la percezione della collettività su quanto utile e importante sia la funzione del trasporto marittimo e dei porti” è l’amara considerazione con cui si conclude il suo ragionamento.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, January 18th, 2021 at 6:28 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni, Porti](#)

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