

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La regina tradita

Nicola Capuzzo · Thursday, January 30th, 2020

*Contributo a cura di Riccardo Degl'Innocenti **

** Esperto di lavoro portuale*

Quello che non ti aspetti, succede nel porto di Genova. La merce, la regina delle calate e degli scagni trasformati in loft direzionali di multinazionali del mare, viene tradita dai suoi custodi, dai suoi operatori, dai suoi funzionari pubblici. Accade infatti che la merce containerizzata rischia di sottostare a un monopolio, senza che chi ne rappresenta gli interessi scenda in lizza a contestare l'operazione.

È in corso una gara tra partiti di governo e opposizione e associazioni di imprese per giungere a modificare l'art.18/7 della legge portuale 84/94. È il comma posto dal legislatore per evitare l'insorgere di monopoli sul lato dell'offerta dei principali servizi portuali. Da tempo si discute dell'opportunità di mitigarlo e in diverse occasioni sono state ammesse deroghe. In questo quadro sarebbero dunque coerenti le iniziative lobbistiche e parlamentari di modifica della legge se non fosse per l'urgenza che ha assunto la questione di fronte al casus belli dell'acquisizione di SECH da parte di PSA-VTE, rispettivamente 2° e 1° terminal full-container dei due operanti nel porto di Genova. L'urgenza per un verso ha prodotto emendamenti e dichiarazioni liquidatorie del comma in questione, trascurando che entro qualche limite la concorrenza nei porti dovrà pur essere tutelata dalla legge. Per l'altro verso ha fatto perdere di vista il caso specifico, che è paradossalmente il più distante dal superamento dell'art.18/7.

In breve, alcuni dati salienti tralasciati dalla discussione. PSA e SECH sono agli estremi geografici del porto, a circa 15km l'uno dall'altro, il che vanifica il motivo dell'estensione spaziale sinora accolto dalla giurisprudenza. PSA guida le classifiche del porto con oltre il 60% dei container, con il SECH salirebbe al 75% rimanendo l'unico terminalista full-container, in attesa che Calata Bettolo inizi a operare. PSA registra utili di oltre 30 milioni di euro, SECH da 4 anni perde costantemente avendo gli stessi ricavi unitari. È vero che SECH da solo non ha più le dimensioni per reggere il mercato, ma ha avuto l'occasione, favorita dall'Autorità portuale e ammessa dal TAR in deroga all'art.18/7, di unirsi con MSC, l'operatore di Calata Bettolo confinante con SECH. Ma SECH ha rotto l'alleanza in favore di PSA con cui incrocia dal 2008 le partecipazioni azionarie, in deroga sempre all'art.18/7.

SECH e MSC uniti costituirebbero un polo realmente concorrente di PSA, sostenuto da MSC

secondo vettore marittimo di container al mondo. Il primo, Maersk, si è accusato a Vado L. insieme all'altro gigante, il cinese Cosco. Si tratta dei principali armatori che con i rispettivi cartelli controllano oltre la metà dei traffici mondiali, accusati tra Genova e Savona, mentre a Pra c'è già PSA che è uno dei maggiori terminalisti mondiali. Quale migliore scenario per la merce e per il sistema portuale del Mare Ligure occidentale? Nel 2018 a Bettolo ci fu la cerimonia mediatica dell'accordo con le istituzioni e i proprietari di SECH e di MSC. Nel 2019 l'ormeggio simbolico della prima nave. Poi improvvisamente la rottura, che mentre libera SECH nelle mani di PSA, ridimensiona e forse vanifica il progetto di Calata Bettolo che, oltre a presentare problemi strutturali in banchina, perderebbe il rilievo produttivo atteso (a questo proposito vedi la pagina che l'Autorità portuale ha incautamente dimenticato on line:

<https://www.portsofgenoa.com/it/terminal-merci/terminal-container/container-ge/container-bettolage.html>).

L'Autorità portuale si è limitata a prendere atto e si è rivolta a Roma per non decidere. Mentre in nome dell'investimento pubblico di oltre 200 milioni per Calata Bettolo, la cui entrata in servizio è stata posticipata ancora (2022), avrebbe dovuto persuadere SECH e MSC a rimettersi insieme, avvertendo in particolare il SECH, visti i bilanci negativi, del rischio di perdere la concessione improvvidamente prorogata dall'Autorità a fine 2018 sino al 2045. Infine, non si sono levate chiare e forti le voci di chi, spedizionieri, agenti marittimi, trasportatori, operatori logistici, politici locali, dovrebbe avere a cuore la concorrenza nel porto e sostenere la pluralità degli attori economici nell'interesse della merce e dei suoi utenti, oltre ai sindacati perché anche la merce-lavoro non ha nulla da guadagnare da un padrone monopolista, anzi ha solo da perderci sotto il profilo dell'occupazione e del prezzo del lavoro.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 30th, 2020 at 10:15 am 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.