

Dopo l'allarme lanciato dall'Ocse sui rischi che le mega-compagnie portano al libero mercato, gli operatori chiedono dei limiti all'esenzione dalle norme antitrust per i big della navigazione

## L'Ue dà il permesso di fare cartello È battaglia tra logistica e armatori

### IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

**I**l 25 aprile del prossimo anno scadrà il regime di esenzione dalle norme antitrust previsto dall'Unione europea a favore delle compagnie di navigazione che operano nel trasporto container.

Ieri a Roma, in un incontro organizzato dalla Confetra, la confederazione generale dei Trasporti (massima rappresentanza del settore in Italia)

Olaf Merk ha illustrato ai rappresentanti del settore i rischi che a suo dire potrebbero crearsi nel caso in cui la "block exemption" venisse prorogata oltre il 2020. Obiettivo, «far decollare anche in Italia il confronto su come tenere in equilibrio le esigenze di razionalizzazione del trasporto marittimo con quelle di tutela del libero mercato tra imprese diverse della catena logistica» spiega Marco Conforti, il vicepresidente della Confetra.

Merk è il direttore dell'International Transport Forum, l'organismo dell'Ocse dedica-

to al mondo dei trasporti, che per primo ha sollevato e documentato i rischi derivati da una possibile estensione del "permesso di fare cartello" da parte di Bruxelles alle mega-compagnie globali di navigazione.

I timori nascono dal fatto che rispetto al 1995, anno in cui è stata varata, ma anche rispetto al 2010, anno in cui è stata prorogata, gli armatori soggetti alla block exemption hanno cambiato pelle: sono di meno, sono riuniti in tre mega-alleanze globali che controllano il 95% delle rotte in-



Olaf Merk, Ocse

ternazionali, e stanno comprando porti, ferrovie, camion, società di spedizioni. Diventando così sempre più forti non solo verso clienti e fornitori, ma verso gli Stati che ospitano i porti di cui loro stessi sono clienti.

Se Bruxelles si limitasse solo a prorogare la block exemption senza un minimo di tagliando, questo determinerebbe «la fine del pluralismo industriale nel nostro mercato - spiega Nereo Marcucci, numero uno della Confetra -. La proroga dell'esenzione è accettabile solo se accompagnata da una serie di condizioni che evitino il riprodursi di oligopoli e cartelli anche nelle attività che vanno dalla nave alla consegna del destinatario finale della merce».

Le condizioni che dovrebbero accompagnare la nuova block exemption le ha spiegate ieri Lamia Belkaid, segretaria generale della Feport, l'associazione europea dei terminalisti, i soggetti che controllando le banchine sono i più

esposti all'avanzata dei mega-armatori: «Le compagnie non dovrebbero acquistare insieme i servizi tecnico-nautici e quelli portuali, inoltre lo scambio di dati tra compagnie dovrebbe essere limitato nella tratta marittima. Ci dovrebbe inoltre essere un obbligo, per le compagnie di navigazione, di riportare alla Commissione europea le trattative con i clienti e con le società che forniscono loro servizi».

Belkaid chiede inoltre la reintroduzione di alcune regole che erano già presenti nel primo regime di block exemption, quello in vigore tra 1995 e 2010: l'obbligo di consultazione, esteso non solo ai clienti ma anche ai terminalisti. L'altro è «la possibilità di revocare anticipatamente l'esenzione dalle regole Antitrust, nel caso in cui vengano verificate da parte delle autorità casi di mancata competizione e mancate consultazioni con clienti e terminalisti». —