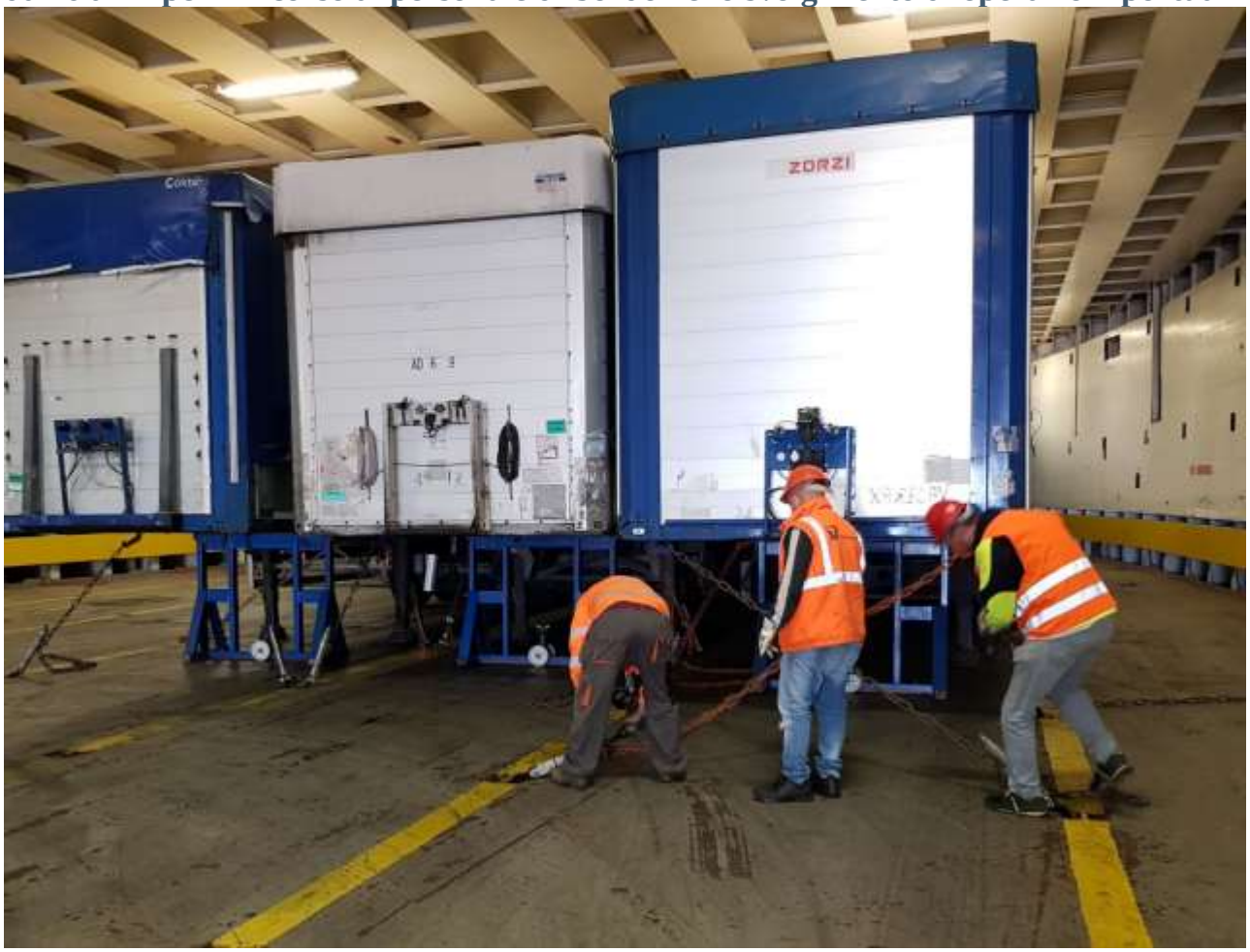
Rassegna stampa Assarmatori del 05-06/11/2020

Indice delle testate

Ship2Shore (5 novembre)……2
Ship2Shore (6 novembre)……4
Telenord……..6
Milano Finanza……..7

L’Antitrust all’attacco dell’emendamento Gariglio sull’autoproduzione

Il Garante si sostituisce a Parlamento e Governo e li invita, per il “rilancio del comparto portuale”, ad abrogare l’introduzione delle limitazioni previste (e aggirate) da 26 anni per il ricorso al personale di bordo nello svolgimento di operazioni portuali



Come ampiamente previsto la guerra sull’autoproduzione è tutt’altro che conclusa: la riapertura dell’ostilità è opera dell’Antitrust, che, in una segnalazione inviata a Governo e Parlamento (ma arrivata prima alla stampa: la trovate qui), ha evidenziato la presunta portata anticoncorrenziale dell’emendamento Gariglio con cui a luglio si sono definite le condizioni per la legittimità del ricorso da parte degli armatori al personale di bordo per lo svolgimento di operazioni portuali.

Il parere ricalca quasi testualmente le posizioni espresse dal fronte armatoriale nelle sue varie declinazioni (Confitarma, AssArmatori e Federagenti). A partire dal fatto che secondo il garante l’emendamento, “precludendo di fatto lo svolgimento in regime di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, riporta, sotto tale specifico aspetto, la normativa in materia portuale a una fase antecedente all'adozione della legge n.84/994, con 1a quale è stata liberalizzata l'attività in questione”.

L’affermazione, infatti, è destituita di fondamento. La legge 84 non ha mai liberalizzato le operazioni portuali né si proponeva di farlo, dal momento che dispone paletti di ogni genere, a partire dal numero di soggetti autorizzati, per lo svolgimento di tali attività. E anche per quel che concerne l’autoproduzione, seppur con la sciagurata delega al

Ministero (causa delle incertezze interpretative che per 26 anni in certi contesti hanno consentito ampio ricorso a questa pratica, creato tensioni sociali e dato molto lavoro agli avvocati), la volontà del legislatore era evidentemente quella di limitarla il più possibile, giacché proprio il testo originario fa parlava di "autorizzazioni specifiche" e navi "dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere".

Del resto la legge portuale era e rimane *lex specialis*, cosa di cui l'Autorità Garante per il Mercato e la Concorrenza sembra non tener conto laddove sostiene che la modifica introdotta "violi la normativa a tutela della concorrenza" con richiamo ai principi dell'art. 9 della legge n. 287/90 e all'asserito effetto di ricreare "nei singoli scali portuali posizioni dominanti, difficilmente scalfibili dalla concorrenza potenziale". Due considerazioni ampiamente superate da 26 anni di giurisprudenza, dato che l'emendamento Gariglio ha semplicemente declinato in maniera meno suscettibile di interpretazioni difformi quanto già la legge stabiliva nel 1994.

Menzionato ancora un presunto contrasto dell'emendamento "a disposizioni e finalità del Regolamento (UE) 2017/352", su cui il Garante non si diffonde maggiormente (e difficilmente potrebbe farlo, dal momento il Regolamento non dà alcun orientamento in materia), la segnalazione esaurisce gli argomenti giuridici e ritorna a considerazioni squisitamente politico-economiche affermando che l'emendamento "si pone in aperto contrasto con la finalità della normativa di rilancio del settore portuale (non viene specificato a quale normativa ci si riferisca, *ndr*). I porti italiani, infatti, potrebbero essere penalizzati dalla scelta dei vettori marittimi dì non farvi scalo, non potendo ivi svolgere le operazioni portuali in autoproduzione, con conseguente riduzione a cascata anche degli introiti dei relativi indotti".

Uno sforamento di prerogative (la valutazione di cosa sia il "rilancio del settore portuale" e quali siano le azioni migliori per perseguirlo) che il Garante, aspirante Legislatore o quantomeno Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sceglie di ribadire nel conclusivo invito ai legittimi titolari di tali posizioni a "rivedere, se non abrogare, la norma in questione, onde evitare l'esclusione di dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali, che appare suscettibile di penalizzare, anziché rilanciare, il comparto portuale in Italia".

"Intervento che sposa le istanze degli armatori: consegnato prima a loro che al Parlamento?"

Sulla segnalazione dell'Antitrust è intervenuto in serata Davide Gariglio, il deputato PD autore dell'emendamento in questione: "L'Autorità Garante della Concorrenza e Mercato critica la recente disciplina delle attività di autoproduzione nei porti che sta assicurando la sicurezza dei lavoratori, la salvaguardia dei passeggeri e continuità produttiva ed occupazionale delle imprese del settore. E lo fa con una segnalazione che recepisce le istanze delle associazioni degli armatori" ha affermato il capogruppo PD in Commissione Trasporti della Camera, sul documento anticipato stamane da *Shippingitaly* e pubblicato ora da *Ship2Shore*.

"Si tratta di una presa di posizione pubblicata su siti stampa prima di essere trasmessa al Parlamento, primo destinatario di tali tipologie di documenti. Mi chiedo come sia stato possibile: se fosse, come qualcuno ipotizza, che le associazioni richiedenti il parere ne abbiano ricevuto copia prima delle istituzioni repubblicane, questo sarebbe un atto deprecabile".

A.M.

L’intervento della Capitaneria sull’avvicendamento allarma il sindacato

Le sigle confederali temono che l’ultima circolare possa rendere superflui gli accordi fra le parti per il superamento del periodo massimo di imbarco

Con la recrudescenza dell’epidemia di coronavirus il mai pienamente risolto problema dell’avvicendamento degli equipaggi delle navi è tornato a preoccupare armatori, marittimi e loro organizzazioni di categoria.

Per quel che riguarda l’Italia e la sua flotta, come noto da marzo la tematica è stata affrontata dalle parti sociali attraverso accordi, via via rinnovati, di deroga alle previsioni standard in materia di durata massima del periodo di imbarco. Ora una circolare del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto diramata due giorni fa ha creato una certa apprensione sull’eventualità di rivedere gli assetti fin qui definiti.

La comunicazione richiama innanzitutto due precedenti interventi del Comando. Col primo, risalente a maggio, si individuava “la documentazione necessaria ai fini della valutazione dell’estensione del periodo di servizio a bordo oltre gli 11 mesi previsti dalla MLC 2006”. Il secondo, ad agosto, stabiliva “le ulteriori condizioni per la permanenza a bordo degli equipaggi oltre i 14 mesi”. Dopodiché la circolare, preso atto hanno degli accordi fra le parti che da marzo hanno esteso di volta in volta, i limiti temporali previsti dai CCNL e ricordato che la convenzione internazionale sul lavoro marittimo (MLC 2006) prevede, a differenza dei CCNL, un periodo massimo di imbarco di 11 mesi”, conclude che, “ferma restando l’esistenza degli accordi sindacali previsti”, le disposizioni dettate a maggio e agosto “trovano applicazione anche per il personale navigante di nazionalità italiana o di altri Paesi appartenenti all’Unione Europea”.

Apparentemente, quindi, parrebbe trattarsi di un provvedimento a puro carattere amministrativo, in base al quale il Comando Generale comunica ad associazioni datoriali (Confitarma ed AssArmatori) e sindacali che, come per i

marittimi imbarcati in base alla convenzione MLC 2006, anche per quelli contrattualizzati in base al CCNL occorrerà provvedere alle evidenze documentali individuate dalle circolari di maggio e agosto.

Il dubbio ingenerato da una formulazione non chiarissima, soprattutto nel sindacato, che recentemente ha criticato la conduzione della vertenza da parte del Comando e che ha a tal fine inviato formale richiesta di chiarimenti, è se la circolare "sostituisca gli accordi tra le parti o se, al contrario, tali accordi sindacali continuino a essere necessari ai fini del superamento dei periodi massimi di imbarco previsti dai CCNL". Se cioè, per il futuro eventuale sforamento dei periodi di imbarco, sia ancora necessario il preliminare confronto fra azienda e sindacato o se le compagnie potranno procedere unilateralmente, fermo restando il rispetto delle condizioni dettate dal Comando Generale.

Quel che è certo, in attesa di delucidazioni dalla Capitaneria, è che per i marittimi di qualsivoglia nazionalità e per i loro datori di lavoro la doppia battaglia col coronavirus è lungi dal volgere al termine.

A.M.

Assarmatori, il meeting annuale si sposta in streaming

di Redazione

"Scaldare i motori per prepararsi alla ripresa": con questo titolo si terrà il prossimo 19 novembre a partire dalle 11

Cambia veste ma non si ferma, il **meeting annuale di Assarmatori**. In programma per il prossimo 19 novembre, a fronte delle ultime disposizioni in materia di contenimento del contagio covid, l'assemblea non si terrà più in presenza ma in streaming. A partire dalle ore 11, infatti, collegandosi al sito www.assarmatori.eu, sarà possibile seguire tutti i lavori del meeting, che quest'anno avrà il titolo "Scaldare i motori per prepararsi alla ripresa".

VSL CLUB Investment & Advisory

■ Al via la costruzione di un nuovo terminal container nel porto di Augusta. Lo ha reso noto la locale Autorità di Sistema Portuale annunciando la consegna dei lavori al Consorzio Infrastrutture Scarl per oltre 50 milioni di euro. L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina di 500 metri lineari per l'attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti per una superficie complessiva di 200 mila metri quadri per le operazioni di movimentazione e stoccaggio delle merci. «Finalmente si va incontro a una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale. (riproduzione riservata)

Il porto di Augusta

Financial and Business Advisory
M&A Advisory
Structured Debt Arrangement
Asset & Corporate Investment
Semi-Equity Investment
Club Deal Arrangement
www.vslspa.com

NONSOLOMARE

TREVI RISTRUTTURERÀ IL MOLO MARCEGAGLIA

■ Trevi, impresa attiva nelle opere di fondazione e lavori geotecnici anche nel settore marittimo, ha ottenuto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale che gestisce il porto di Ravenna l'incarico per la ristrutturazione delle banchine del cosiddetto molo Marcegaglia. Il contratto, del valore di 8,5 milioni di euro, prevede una serie di lavorazioni specifiche che vanno dall'infissione di palancole metalliche (pali), tiranti, vibroflottazione dei terreni e opere civili. L'intervento consiste nel consolidamento della banchina, attualmente idonea per un fondale di progetto di -9,40 metri con un sovraccarico di 40 Kpa, al fine di renderla conforme alle nuove previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente e per adeguare la struttura alla normativa antisismica. «Stiamo guardando diversi progetti di piccole e medie dimensioni nell'ambito di lavori portuali, in Italia e all'estero», spiega Giuseppe Caselli, a.d. del gruppo Trevi. «Seguiamo con grande attenzione il settore dei lavori marittimi grazie alle nostre competenze ingegneristiche, tecniche e operative nel settore. Esistono diversi progetti in fase di partenza, e non appena il Covid allenterà la presa, il mercato delle costruzioni e infrastrutture presenterà interessanti opportunità in seguito alle azioni di rilancio post pandemia».

L'HUB DI RAVENNA AL CONSORZIO GRANDI LAVORI

■ Firmato a Ravenna il contratto di affidamento per la realizzazione del progetto Hub Portuale di Ravenna. Al general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l'appalto, costituito da un Ati con capogruppo il consorzio stabile Grandi Lavori (con Rcm costruzioni del gruppo Rainone, impresa principale, e Fincosit) e la belga Dredging International (e per la parte progettuale da Technital, Sispi, F&M Ingegneria) il compito di avviare le opere strategiche per un importo che sfiora i 200 milioni. I lavori della prima fase del progetto ammontano a 235 milioni di euro. (riproduzione riservata)

L'ANTITRUST BOCCIA LA NORMA INSERITA NEL DECRETO RILANCIO

Autoproduzione da rifare

Secondo l'authority, che ha inviato una segnalazione al Parlamento, la modifica normativa altera le condizioni di libero mercato in banchina. Armatori soddisfatti

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Nuova bocciatura per la legge sui servizi portuali. Lo scorso luglio si era già espressa con parere contrario la Ragioneria generale dello Stato chiamata a valutare l'apposito emendamento poi inserito e approvato nel Decreto Rilancio, ma ora la nuova legge sull'autoproduzione dei servizi portuali a bordo delle navi ha ricevuto un parere contrario ben più pesante da parte dell'Autorità garante per la Concorrenza e il Mercato. Il cosiddetto «emendamento Gariglio», dal nome del deputato Pd primo firmatario del provvedimento, esclude la possibilità per le compagnie di navigazione di effettuare in autonomia operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi in stiva se in un porto c'è almeno un soggetto (compagnia portuale e fornitore di manodopera) titolato e attrezzato a svolgerle. Una previsione contro la quale fin da subito si sono opposti gli armatori rappresentati da Assarmatori, Confitarma e Federagenti che già all'indomani dell'approvazione del Decreto Rilancio avevano promesso battaglia. Nella missiva visionata da *MF Shipping&Logistica* l'Antitrust segnalava al Parlamento e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri «talune criticità concorrenziali» derivanti dall'approvazione della norma in questione. Non solo: chiede in pratica l'abrogazione o la riscrittura della legge. Più precisamente nella segnalazione si legge che, «ad avviso dell'Autorità, la modifica legislativa in esame, precludendo di fatto lo svolgimento in regime di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, riporta, sotto tale specifico aspetto, la normativa in materia portuale a una fase antecedente all'adozione della legge n.84/1994, con cui è stata liberalizzata l'attività in questione».

Navi ro-ro e portacontainer

L'Agcm aggiunge che la modifica normativa inserita nel decreto Rilancio, «oltre a porsi in contrasto con i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi, […] è suscettibile di violare la normativa a tutela della concorrenza in un duplice modo: da un lato, si pone in diretto contrasto con i principi di cui all'art.9 della legge n.287/90, che espressamente prevede la possibilità per le imprese di ricorrere all'autoproduzione, ove tale attività non contrasti con esigenze di ordine pubblico, sicurezza pubblica e difesa nazionale; dall'altro, ricrea nei singoli scali posizioni dominanti, difficilmente scalfibili dalla concorrenza potenziale e, pertanto, suscettibili di indurre l'operatore dominante a sfruttare abusivamente il proprio potere di mercato».

Nella sua segnalazione l'Antitrust aggiunge inoltre che la legge sull'autoproduzione, così come emendata la scorsa estate, «per un verso altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri stati membri, discriminando i primi ove non è più possibile svolgere in autoproduzione le attività portuali e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con la finalità della normativa di rilancio del settore portuale. I porti italiani, infatti, potrebbero essere penalizzati dalla scelta dei vettori marittimi di non farvi scalo, non potendo ivi svolgere le operazioni portuali in autoproduzione, con conseguente riduzione a cascata dei relativi indotti».

La segnalazione si conclude con l'invito al legislatore a «rivedere, se non abrogare, la norma in questione, onde evitare l'esclusione di dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali, che appare suscettibile di penalizzare, anziché rilanciare, il comparto portuale in Italia». La bocciatura è stata accolta male ovviamente dai lavoratori portuali che stanno in queste ore cercando di capire cosa sia successo a livello politico e decidendo come reagire per ottenere quanto secondo loro dev'essere ristabilito: i portuali fanno il lavoro portuale mentre i marittimi operano durante la navigazione. (riproduzione riservata)

Mediterranea di Navigazione ristruttura il debito

Mediterranea di Navigazione si prepara a sacrificare una nave. La shipping company ravennate timonata da Paolo Cagnoni ha appena firmato un accordo con la società olandese Anthony Veder per cedere, per 11 milioni di dollari, la nave etileniera Excalibur. Cagnoni conferma la «finalizzazione di un accordo per la vendita della Excalibur» e la contestuale chiusura dell'esposizione debitoria con Sc Lowy (fondo che a sua volta aveva rilevato a sconto il credito controllato da Bper Banca) tramite un'intesa datio in solutum. L'operazione dovrebbe chiudersi a inizio dicembre. Mediterranea Navigazione viene da due esercizi non facili: nel 2019 ricavi per 56,1 milioni e margine operativo in rosso per 45 milioni a causa di svalutazioni sul valore della flotta (10 navi) per 44 milioni. Il risultato netto era dunque in rosso per 62,2 milioni, a fronte dei 10,9 milioni di perdita nel 2018. I debiti verso le banche ammontavano a 121 milioni (sui 126 milioni complessivi) mentre il patrimonio netto della società era negativo per 52,5 milioni. Negli ultimi mesi la famiglia Cagnoni ha studiato un paio di operazioni per rilanciare l'azienda, tra cui l'intervento di un investitore interessato a una ristrutturazione del debito di Mediterranea «tramite acquisto in denaro dei crediti bancari e assegnazione delle quote di un costituendo fondo». Questa soluzione porterebbe alla ristrutturazione dell'esposizione finanziaria e all'esdebitazione della shipping company ravennate. La cessione della nave Excalibur è parte integrante del piano di turnaround. (riproduzione riservata)