

VERSO IL NUOVO REGOLAMENTO DEI PORTI

# Liberalizzazioni, l'Europa frena

Sul lavoro battaglia ancora aperta. Intanto negli scali del Nord i traffici rallentano

**SIMONE GALLOTTI**

**GENOVA.** A fine mese dovrebbe cominciare il secondo passaggio con l'esame in commissione lavori; poi toccherà all'aula del Parlamento tra aprile e maggio e infine, ultimo step, la parola definitiva sarà del Consiglio. L'agenda del regolamento europeo sui porti è ormai fissata e in assenza di copioni di scena, l'approvazione del documento dovrebbe arrivare entro la fine dell'anno.

La battaglia sulla liberalizzazione dei servizi tecnico nautici (ormeggio, rimorchio e pilotaggio) aveva già segnato un punto a favore dei contrari all'apertura al mercato, con la ritirata del relatore del provvedimento, Knut Fleckenstein. «Già in commissione lavoro ci siamo espressi chiaramente - spiega Brando Benifei eurodeputato del Pd - e ora aspettiamo che lo faccia anche la Commissione trasporti: in caso non venga mo-

dificato il regolamento con lo stralcio delle norme sulla liberalizzazione, aspetteremo che il testo approdi in aula per scrivere gli emendamenti necessari». La posizione dell'Italia è nota e persino le Capitanerie di porto si sono espresse contro le proposte di apertura al mercato che anche qualche bozza nazionale di riforma aveva previsto.

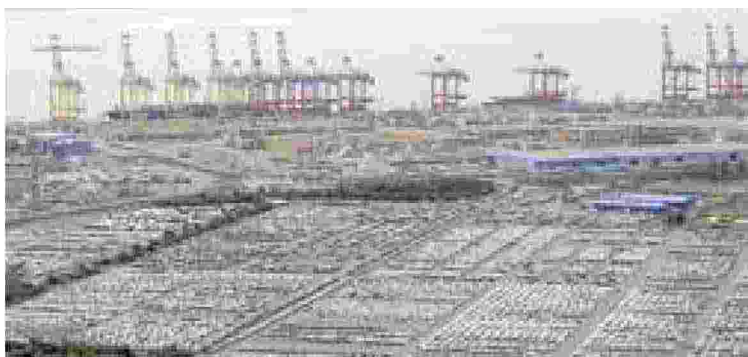
La seconda battaglia è invece sulla «clausola sociale che il regolamento prevede per le imprese portuali che subentrano ad altre, rilevandone le attività» spiega ancora Benifei. Il regolamento, in prima stesura, vorrebbe eliminare alcune tutele che invece, soprattutto i deputati italiani, ritengono fondamentali. In Commissione ci sarebbero i numeri per le modifiche anti-liberalizzazione, ma i diversi passaggi consentono ulteriori possibilità di intervento, sia in aula sia in Consiglio. I parlamentari italiani contestano la diversa visione tra porti del

Mediterraneo e quelli del Northern Range: l'Europa del Nord spinge per una liberalizzazione che invece il Sud prova a frenare, ritenendo possa creare più problemi che vantaggi.

E proprio gli scali del Nord Europa potrebbero pagare un prezzo alto, in termini di traffico contenitori, per la crisi cinese. I volumi infatti, secondo gli analisti di Hackett Associates e dell'Institute of Shipping Economics and Logistics, dovrebbero diminuire anche nel corso della prima parte del 2016. I movimenti nei porti del Northern Range dovrebbero calare del 4,1% nei primi sei mesi dell'anno. I numeri negativi sono dettati dalle continue difficoltà sulla rotta per il Far East. Per gli analisti inglesi il problema è strutturale perché «è probabile che la globalizzazione abbia raggiunto un suo punto di equilibrio», ma anche contingente: «I consumatori europei non hanno ripreso fiducia».

[www.themeditegraph.it](http://www.themeditegraph.it)

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Terminal container e auto nel porto di Bremerhaven

ARCHIVIO

