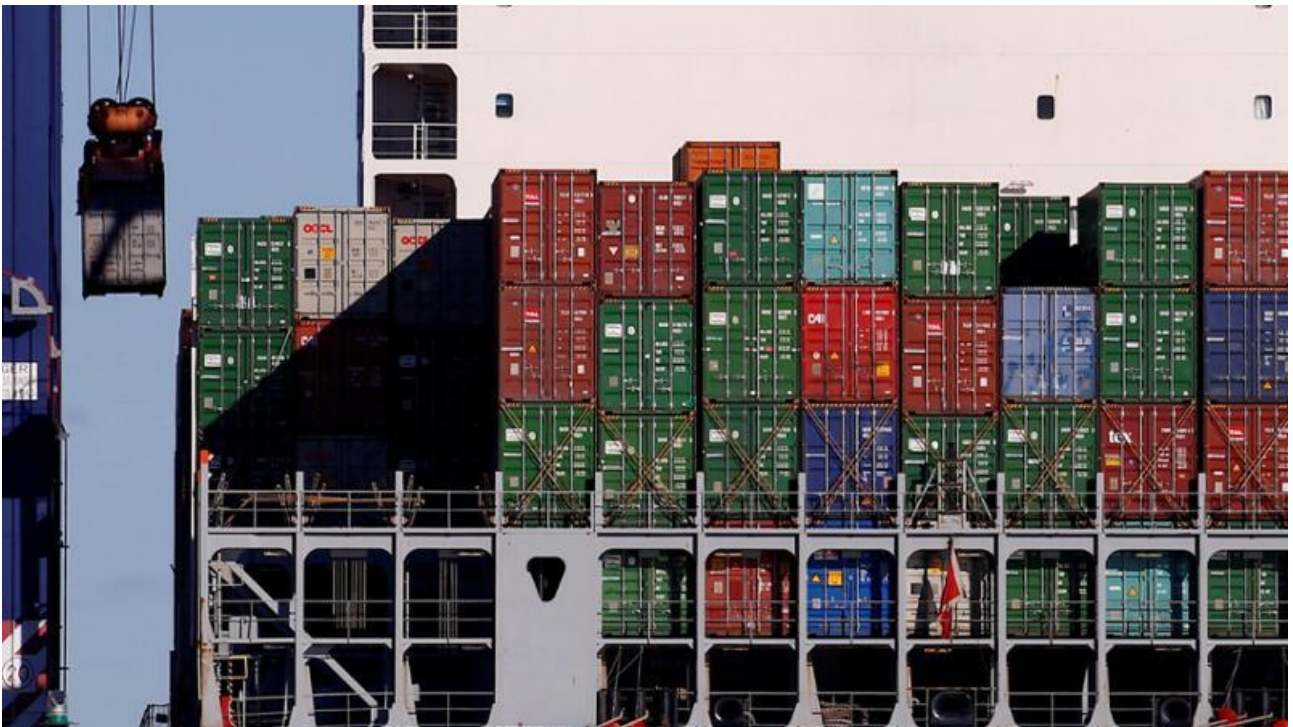


IL DIBATTITO

“Armatori, basta cartelli” C’è anche la firma dei porti

Lo scorso 3 ottobre scadeva il termine in base al quale i cittadini europei avrebbero potuto presentare le loro osservazioni (Call of Evidence) in merito alla revisione della Block Exemption. Una larga parte della logistica ne chiede l’abolizione. Gli armatori sono contrari: “Va rinnovata così com’è”

08 Ottobre 2022 alle 15:122 minuti di lettura



Una nave impegnata nelle operazioni di scarico di un container
(reuters)

Bruxelles – Lo scorso 3 ottobre scadeva il termine in base al quale i cittadini europei avrebbero potuto presentare le loro osservazioni (Call of Evidence) in merito alla revisione della Block Exemption, il sistema normativa che in pratica esclude le compagnie di navigazione da gran parte della normativa Antitrust.

Per rafforzare la loro posizione, 10 associazioni di categoria europee e globali hanno scritto una lettera alla commissaria per la Concorrenza, Margrethe Vestager, per ribadire la loro contrarietà alla proroga di questo regime regolatorio.

Tra i firmatari, ci sono le sigle storiche di questa battaglia, che in pratica raccolgono quei settori del trasporti che hanno gli armatori come clienti, o che sono clienti di armatori, oppure ne sono concorrenti, o tutte e tre le cose insieme: quindi Clecat e Fiata (spedizionieri), Feport (terminalisti), Eta

(rimorchiatori), Ebu (chiatte), Uirr (ferrovie). Ma anche le aziende proprietarie delle merci trasportate (Global Shippers' Forum ed European Shippers' Council) e persino le Autorità portuali (Espo), cosa che sposta la vertenza da braccio di ferro imprenditoriale a caso politico, trattandosi in quasi tutta Europa di enti pubblici. Anche perché adottati nella lettera sono duri: "Chiediamo - scrivono i presidenti delle associazioni - un cambio del quadro normativo, all'interno del quale le compagnie di navigazione possano cooperare, ma senza che questo avvenga attraverso un'estensione della Block Exemption (...) perché non crediamo più che questo regime normativo sia condiviso in maniera corretta e che raggiunga lo scopo per cui era stato pensato" lasciando clienti e indirettamente i consumatori che dipendono dal settore container (in pratica, tutti), alla mercé "di effetti predatori di soggetti dominanti" e "operazioni di cartello. Le esperienze, le frustrazioni e l'insoddisfazione di larghe parti del settori produttivi europei di fronte agli atteggiamenti delle compagnie di navigazione richiedono un cambio di approccio, per ristabilire la fiducia e la confidenza nel settore del trasporto marittimo dei container".

Nel mirino ci sono le integrazioni verticali delle compagnie di navigazione, che negli ultimi anni in effetti hanno accelerato, anche grazie al boom dei noli post-pandemico, gli investimenti in infrastrutture a terra (porti, compagnie ferroviarie, società logistiche), agevolate - è appunto l'accusa della logistica di terra - dalla possibilità di fare accordi di mercato che influiscono sul prezzo dei noli e sulla possibilità di spartirsi o privilegiare i porti nei quali far arrivare le navi. La risposta delle compagnie è che il boom dei noli è un effetto temporaneo, e che ripaga oltre 10 anni di bilanci in rosso.

LA POSIZIONE DI ASSARMATORI

"Il Regolamento di esenzione per categoria dei consorzi dell'Ue (il Consortia Block Exemption Regulation, *ndr*) è un elemento fondamentale per mantenere e ulteriormente favorire l'efficienza del trasporto marittimo globale - scrive invece Assarmatori, **l'associazione armatoriale del settore il cui azionista di maggioranza è il colosso Msc** -. Il Cber non significa dare una libertà assoluta ai vettori perché ciò che consente, in breve, è di escludere dall'obbligo di notifica preventiva alla Commissione gli accordi consortili, che ovviamente rimangono soggetti alla legislazione antitrust europea e internazionale" scrive ancora l'associazione.

La reazione di Assarmatori è alla lettera con cui un pezzo ampio di shipping (compresa l'associazione europea delle Autorità portuali) ha chiesto invece all'Europa di abolire quello che considerano un privilegio per gli armatori che consente, per i detrattori, la creazione di un sostanziale cartello: "Non v'è dubbio che il regime dovrà essere rinnovato alla sua scadenza, prevista nell'aprile del 2024, senza modifiche rispetto all'attuale assetto, perché facilita la creazione e il funzionamento dei consorzi, riducendo significativamente gli oneri

di conformità per i vettori e fornendo certezza giuridica specifica per il settore – spiega il presidente di Assarmatori Stefano Messina -. Se invece non dovesse essere rinnovato, alcuni vettori potrebbero astenersi dall'entrare in nuovi consorzi o addirittura ritirarsi da quelli esistenti”. “Questi accordi creano inoltre efficienze economiche e migliorano la connettività consentendo ai vettori di offrire una maggiore frequenza di partenze verso un numero maggiore di porti. Anche l'Italia ne beneficia massicciamente e chi propone un radicale cambiamento del regime non ha fatto una vera analisi della situazione controfattuale che evidenzerebbe senza dubbi un mutamento dell'assetto dei servizi, andando a penalizzare molte linee di collegamento nei porti europei e nazionali” spiega Assarmatori. “I consorzi generano anche efficienze ambientali come la riduzione dei gas serra, grazie ad una razionalizzazione effettiva delle offerte di servizi che i membri possono offrire”.