

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Caro noli container: caricatori e spedizionieri chiedono all'antitrust europeo di intervenire

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 5th, 2021

I caricatori e gli spedizionieri europei sono tornati ad allertare la Commissione europea sulle attuali pratiche messe in atto dagli armatori attivi nel trasporto container di linea perché le catene di approvvigionamento delle merci stanno subendo sempre maggiori alterazioni. Lo ha reso noto Clecat spiegando che le associazioni si incontreranno con esponenti di Bruxelles nelle prime settimane del 2021 per dimostrare i danni che secondo loro il comportamento dei vettori sta causando alla crescita del commercio in un periodo di recessione economica.

In una lettera congiunta alla Direzione Antitrust della Commissione europea, la European Freight Forwarders' Association (Clecat) e l'European Shippers' Council (Esc), rispettivamente l'associazione continentale degli spedizionieri e dei caricatori, hanno informato la Commissione su questioni che riguardano la violazione di contratti esistenti, l'inserimento di condizioni irragionevoli per l'accettazione delle prenotazioni e l'applicazione di tariffe molto superiori a quelle concordate nei contratti.

“Questa situazione colpisce in particolare le piccole imprese europee con riserve finanziarie limitate” sottolineano le associazioni. “Un esempio eloquente è il fatto che un’azienda francese produttrice di biciclette elettriche rischia di fallire perché non riceve pezzi di ricambio dall’Asia. Per effetto dei ritardi e della mancanza di sufficiente spazio in stiva, combinata con l’aumento delle tariffe, questa start-up sta subendo perdite e potrebbe non sopravvivere nel prossimo futuro non essendo in grado di terminare i suoi prodotti per la vendita. Le conseguenze negative delle pratiche dei vettori sono avvertite in egual misura da molte aziende più grandi, tra cui la vendita al dettaglio, la moda, l’industria automobilistica, i cosmetici e le attività informatiche”.

Secondo la denuncia dei caricatori i vettori marittimi si sono riservati la possibilità di modificare le tariffe ogniqualvolta lo ritengano opportuno, nonostante i noli e gli oneri specifici concordati. “Le compagnie di navigazione continuano a incrementare le loro tariffe con supplementi, aumenti generali dei noli, ecc. Allo stesso modo, i caricatori e gli spedizionieri si trovano a dover affrontare il problema delle prenotazioni rifiutate e dei carichi rinviati nei casi in cui i vettori ritengono più redditizio accettare spedizioni con tariffe più elevate per una particolare rotta” si legge ancora nella nota di Clecat e Esc. Tra le pratiche considerate “inaccettabili” vi è anche quella per cui gli spedizionieri si vedono rifiutare prenotazioni già confermate in precedenza al solo fine di ottenere nuovi booking a tariffe spot notevolmente più elevate.

“L’interruzione della catena di fornitura delle merci a causa del numero senza precedenti di blank sailing (fino al 30% su alcuni traffici), combinata con la mancanza di affidabilità dei servizi (solo il 50% delle navi è risultato puntuale nell’ultimo anno), ha portato all’attuale carenza di container vuoti” aggiungono ancora i clienti delle shipping line. Secondo i quali “i vettori stanno cercando di rispedire i container in Cina il più velocemente possibile semplicemente perché c’è bisogno di equipment al fine di cogliere profitti sono estremamente interessanti. Ma questo nel frattempo ha portato ad un effetto domino in quanto c’è una generale carenza di attrezzature per le esportazioni europee”.

Un cane che si morde la coda perché questa scelta costringe spedizionieri e caricatori a dover affrontare spese extra anche in export dal vecchio Continente, tra cui i “sovraprezzi per lo sbilanciamento dell’equipment” che gli stessi vettori marittimi contribuiscono a generare per propria convenienza. “Se le compagnie di navigazione decidono di rispedire container vuoti in Cina per motivi commerciali, è discutibile la scelta di applicare un sovrapprezzo per lo sbilanciamento delle attrezzature” fanno notare Clecat e Esc.

Come riportato nei giorni scorsi da **SHIPPING ITALY** nei primi mesi del 2021 il trend di crescita dei noli per il trasporto di container via mare è proseguito senza sosta.

Infine la comunicazione inviata a Bruxelles torna a chiamare in causa il Block Exemption Regulations concesso ai consorzi armatoriali. “L’anno scorso – si legge – i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori dei terminal e altri operatori della catena di approvvigionamento marittimo hanno espresso la loro insoddisfazione per la decisione della Commissione europea di estendere ancora una volta il regolamento di esenzione (dalle norme Antitrust, ndr) per la categoria dei vettori marittimi di linea. Gli accordi delle alleanze autorizzano i vettori a concordare collettivamente i blank sailing”.

In conclusione la denuncia dei caricatori è questa: “L’attuale carenza di capacità ha consentito ai vettori di aumentare significativamente le tariffe sul mercato spot. Le pratiche irragionevoli dei vettori in materia di attrezzature per container, tariffe, controstallie e oneri di *detention* rappresentano un grave rischio per la capacità di ripresa economica in Europa. Esc e Clecat, i cui membri sono stati particolarmente colpiti dai cambiamenti unilaterali delle tariffe e dei servizi dei vettori, invitano la Commissione Europea ad adottare azioni simili a quelle delle autorità competenti in altre parti del mondo”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, January 5th, 2021 at 4:43 pm and is filed under [Economia](#), [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.