

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Moretto (Fedespedi) sferra un nuovo attacco ai vettori marittimi: “La Cber ha fallito”

Nicola Capuzzo · Monday, March 22nd, 2021

Silvia Moretto, presidente della federazione nazionale degli spedizionieri (Fedespedi), ha colto l'occasione di partecipare a un webinar organizzato da Animp per andare nuovamente all'attacco dei vettori marittimi attivi nel trasporto di container. Durante il convegno online intitolato “Un mare in Tempesta” e organizzato dall'Associazione Nazionale di Impiantistica industriale per discutere l'andamento anomalo dei noli marittimi verificatosi a partire dalla metà del 2020 e l'impatto sulla filiera impiantistica, Moretto ha detto: “La tempesta perfetta che si è abbattuta sulla supply chain marittima globale nel 2020 arriva da lontano, dal momento in cui le shipping line hanno potuto organizzarsi in tre consorzi, le attuali alleanze, che hanno permesso loro di controllare il mercato lato mare (il controllo della tratta Far East da parte delle tre alleanze armatoriali globali è prossimo al 100%) e lato terra, attraverso acquisizioni societarie nel settore del terminalismo portuale e delle spedizioni e politiche commerciali molto aggressive, che mirano a erodere quote di mercato di operatori che tradizionalmente non sono competitor ma clienti delle compagnie marittime”.

Moretto ha poi rincarato la dose aggiungendo che queste strategie “derivano dal Consortia Block Exemption Regulation (Cber) che consente alle shipping line di beneficiare dell'esenzione alle norme antitrust Europee, che si aggiunge ad aiuti di Stato e tassazione favorevole (intorno al 7%) concessa alle shipping line e non a tutti i principali competitor e operatori economici lungo la filiera da esse controllata, che sono soggetti alla tassazione standard riservata alle aziende private (per gli spedizionieri è in media del 27%)”.

Secondo il vertice degli spedizionieri italiani “se la ratio del Cber era garantire un servizio di qualità lungo la supply chain marittima oggi vediamo come questa stessa ratio sia disattesa nella prassi dai carrier marittimi, che agiscono come private company, controllando la capacità di stiva per sostenere il costo dei noli e riducendo ai minimi la qualità (precipitata al 34% a fine 2020, secondo dati Alphaliner, senza previsioni di ripresa nell'immediato). Ci troviamo dunque nella situazione paradossale per la quale nell'anno in cui è macroscopicamente venuto a mancare il prerequisito di legittimità dell'esenzione antitrust per le compagnie – ossia la qualità del servizio – queste ultime si sono viste prorogare dalla Commissione Europea tale esenzione per altri 4 anni. Questo non potrà che rafforzare l'oligopolio delle shipping line, a discapito di tutti gli altri soggetti della filiera fino ad arrivare ai caricatori, alle imprese che producono e dunque importano ed esportano”.

Moretto ha ricordato che “tutti gli operatori della supply chain marittima a livello europeo – Clecat, European Shippers’ Council, Feport e in Italia Confetra (insieme a tutte le sue associazioni, inclusa Fedespedi), si sono espresse per il no alla proroga del Cber e durante il 2020 hanno denunciato alla Commissaria alla concorrenza Vestager il comportamento volto esclusivamente al profitto delle shipping line, a detrimento della resilienza del commercio internazionale e della stessa ripresa economica europea. La prossima settimana tutte le categorie, comprese gli armatori, sono state convocate dalla Commissione Ue per una nuova audizione: speriamo possa essere una occasione di dialogo aperto e franco con le istituzioni europee. Ci aspettiamo che il dialogo sul ruolo che gli operatori della logistica – supportati da un’azione di semplificazione normativa, digitalizzazione e infrastrutturazione adeguata – possono e devono giocare per il Sistema Paese si apra anche in Italia. La logistica e la filiera dei trasporti vanno messe al centro dell’agenda politica nazionale e comunitaria”.

Moretto ha infine concluso con una nota positiva sul ruolo che gli spedizionieri possono giocare nella relazione con le imprese produttrici: “Se su politiche di gestione dei container vuoti e blank sailing crediamo che le shipping line stiano agendo per ristabilire la normalità, sui costi dei noli crediamo che la volontà sia quella di imporre una nuova normalità con prezzi che rimarranno elevati almeno per tutto il 2021 e crediamo anche oltre. Ovviamente un numero sempre più esiguo di soggetti che offrono servizi di trasporto via mare oggi impedisce a noi spedizionieri una negoziazione bilanciata sul mercato container in termini di potere contrattuale. Possiamo tuttavia trovare soluzioni innovative che permettano comunque alle imprese di raggiungere i propri obiettivi. Gli spedizionieri hanno l’esperienza, la visione, le competenze e la creatività necessarie. Per questo dico alle imprese: non chiedeteci prezzi ma soluzioni, troverete partner preziosi per le vostre strategie di crescita”.

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

This entry was posted on Monday, March 22nd, 2021 at 12:58 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

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