

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli Usa all'attacco delle alleanze container: "Minacciano la competitività economica"

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 1st, 2022

Le dinamiche cui a livello mondiale si assiste da due anni nel settore container (noli alle stelle, congestione dei porti, ritardi nelle consegne, profitti da record per le compagnie armatoriali, etc.) potrebbero essere a una svolta.

Il fenomeno ha raggiunto un'intensità ed effetti tali che ieri è intervenuta direttamente la Casa Bianca per annunciare la volontà degli Stati Uniti d'America di "abbassare i prezzi e ripristinare eque regole del gioco", benedicendo uno "storico accordo" fra Federal Maritime Commission (Fmc) e Department of Justice (Doj) mirato a far sì che "i grandi ocean carrier non possano approfittare della loro posizione a danno di imprese e consumatori statunitensi. Oggi tre alleanze globali (2M, The Alliance, Ocean Alliance, *ndr*), composte interamente da compagnie straniere, controllano quasi tutto il trasporto marittimo e, con il potere di aumentare i prezzi per le imprese e i consumatori americani, minacciano la nostra sicurezza nazionale e la competitività economica".

La nota della Casa Bianca prosegue con una dettagliata disamina di questa premessa. Le tre alleanze, la cui consolidazione si è realizzata negli ultimi 10 anni, secondo Washington controllano l'80% della totale capacità di stiva container e il 95% delle rotte est-ovest. "Dall'inizio della pandemia queste compagnie hanno drammaticamente reso più costosi i trasporti, rincarando noli e tariffe: 100% fra Asia e Usa e 1.000% fra Usa e Asia rispetto a gennaio 2020", senza dimenticare i rincari alle tariffe di stoccaggio e deposito ("detention and demurage").

"Tutto ciò si è tradotto in prezzi maggiori per i consumatori americani. Secondo la Fed e la Bce l'aumento del costo dei trasporti marittimi impatterà in un aumento dell'1% dei prezzi al consumo. Questo mentre i liner registrano ricavi elevati e margini di profitto vertiginosi. Alcune stime parlano di ricavi per 190 miliardi di dollari delle container shipping industry, con margini di profitto di circa il 56%".

Secondo la Casa Bianca tali risultati sarebbero stati ottenuti attraverso pratiche commerciali specifiche, dannose per le imprese americane, dalla cancellazione o cambio unilaterale delle prenotazioni all'imposizione di costi addizionali senza preavviso, dal rifiuto dei carichi per accelerare i turnaround alle "box rules" imposte agli autotrasportatori.

"Un secolo fa, con l'Ocean Shipping Act, il Congresso aveva delineato una regolamentazione dei

vettori oceanici calibrata sul concetto di utility, prevedendo l'immunità dalle regole antitrust per gli accordi fra operatori, ma solo laddove tali alleanze fossero strette nel 'pubblico interesse'. Ma il Congresso ha progressivamente deregolamentato l'industria, espandendo l'immunità antitrust e indebolendo gli obblighi dei vettori oceanici di operare con prezzi e tariffe trasparenti e di non discriminare imprese e clienti. Ecco come siamo arrivati al punto in cui tre alleanze possono dominare il mercato del trasporto marittimo e schiacciare le imprese e i consumatori americani".

Da qui "la decisione dell'amministrazione Biden-Harris di intervenire per abbassare i prezzi e ripristinare eque regole del gioco".

Ecco quindi l'accordo fra Doj e Fmc, col primo che fornirà alla seconda giuristi ed economisti della Divisione Antitrust per contrastare le violazioni dello Shipping Act e delle leggi correlate, mentre Fmc offrirà il supporto e l'esperienza dell'industria marittima per favorire l'applicazione dello Sherman Act e del Clayton Act. Fmc rafforzerà la vigilanza sul settore e perfezionerà il sistema di sanzioni a carico degli ocean carrier per i depositi prolungati dei container sulle banchine, causa principale della congestione dei porti in questi ultimi due anni, forte dei buoni risultati ottenuti a Long Beach e Los Angeles con le analoghe misure sperimentate negli ultimi mesi.

"Il presidente – è la chiusura della nota – sta chiedendo al Congresso di approvare solide riforme per l'industria marittima oceanica, comprese riforme che affrontino i meccanismi di immunità alle norme antitrust oggi previsti per le alleanze marittime oceaniche. Oltre alle importanti azioni amministrative annunciate oggi, il presidente ritiene che il Congresso dovrebbe fornire ulteriori strumenti all'amministrazione per affrontare i problemi dell'industria marittima oceanica. Il presidente è incoraggiato dall'azione in entrambe le Camere del Congresso per affrontare questi problemi. Egli chiede al Congresso di affrontare anche l'immunità degli accordi di alleanza dallo scrutinio dell'attuale normativa antitrust".

Reazione piccata e a strettissimo giro di posta da parte del World Shipping Council: "È spiacevole che il presidente demonizzi i vettori oceanici, l'industria che è la spina dorsale dell'economia statunitense e globale e che ha lavorato 24 ore su 24 durante la pandemia per spostare più carichi che in qualsiasi momento della storia. L'accusa che l'industria del trasporto marittimo di container sia altamente concentrata e non competitiva è infondata. I trasportatori oceanici competono attivamente l'uno contro l'altro nel mercato globale, comprese le rotte di navigazione più importanti per il commercio degli Stati Uniti, mentre i livelli di concentrazione in molte altre industrie statunitensi sono notevolmente più alti. (...) Il trasporto di container è un'industria molto competitiva, questo è ciò che mostrano i numeri. I regolatori negli Stati Uniti e in Europa hanno ripetutamente e recentemente confermato che questo è il caso. L'Ocean Shipping Reform Act, profondamente imperfetto, passato dalla Camera, non risolverà i guasti logistici a terra, che sono il cuore dei problemi della catena di approvvigionamento dell'America. In effetti, la legislazione, così come è stata scritta, peggiorerebbe la congestione esistente e soffocherebbe l'innovazione. I politici devono invece affrontare la causa principale dell'ingorgo, cercando soluzioni reali che abbiano una visione globale e lungimirante della catena di approvvigionamento, rafforzando ulteriormente il sistema di trasporto intermodale che ha sostenuto l'economia degli Stati Uniti durante tutta la pandemia".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 1st, 2022 at 1:32 pm and is filed under [Economia](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.