

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Container: l'Antitrust tedesca stronca la Cber di Bruxelles

Nicola Capuzzo · Monday, October 10th, 2022

La pressione sulla Commissione Europea per una revisione, in senso restrittivo, del sistema di esenzioni dalla normativa antitrust (Cber – Consortia block exemption regulation) di cui beneficiano i liner marittimi del settore container, cresce e s'arricchisce ogni giorno di più.

Dopo un appello rilanciato da 10 associazioni imprenditoriali europee, veicolato da Feport e partecipato anche da un soggetto para-pubblico quale Espo (l'associazione delle Autorità portuali del continente), nei giorni scorsi è stato il garante antitrust tedesco a bocciare la Cber e auspicarne la cancellazione o quantomeno una profonda revisione, dato che “i consorzi fra i vettori non soddisfano più con sufficiente certezza i quattro requisiti chiesti dalla normativa europea”.

“La concentrazione del settore – scrive il Bundeskartellamt in un paper predisposto per l'invio di osservazioni previsto dalla Dg Competition della Commissione Europea – è aumentata notevolmente negli ultimi anni. Date le dimensioni e le risorse odierne dei vettori più grandi, non è chiaro come la loro partecipazione a un consorzio di compagnie di linea per container possa determinare un aumento dell'efficienza ai sensi dell'articolo 101, paragrafo 3, del Tfue (Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea). Inoltre, le alleanze tra vettori e i consorzi tra alleanze sono aumentati, dando vita a una fitta rete di accordi di cooperazione, mentre il Cber valuta ogni vessel sharing agreement rotta per rotta, indifferente al quadro generale di cooperazione fra vettori”.

La tesi del garante prende le mosse da una disamina dell'evoluzione del mercato in anni recenti. Il garante annota, ad esempio, che “i 7 maggiori vettori container operano oggi centinaia di navi e pesano complessivamente per circa il 75% della flotta mondiale”. Si stima inoltre “che, alla fine del 2021, ognuno dei maggiori liner contasse fra 14 e 51 collegamenti operati con altri big attraverso i consorzi, che circa il 50% dell'intera flotta mondiale fosse operata dai consorzi, e che su quasi ogni rotta al mondo operasse almeno un consorzio con una quota di mercato superiore al 30%”. A tutto ciò, aggiunge l'autorità antitrust, si aggiunge lo sviluppo dell'integrazione verticale.

Secondo il Bundeskartellamt, Bruxelles concesse la proroga dell'esenzione nel 2020 perché i parametri di riferimento generale (noli, disponibilità, affidabilità) a fine 2019 non erano mutati rispetto al quinquennio precedente. Ma “dal 2020 i noli hanno raggiunto i massimi storici, mentre la disponibilità e l'affidabilità dei servizi di linea per container sono ai minimi storici. Sebbene la pandemia di coronavirus sembri essere stata la causa principale, gli scarsi risultati del mercato

possono essere stati causati in parte anche dalla moltitudine di alleanze tra i maggiori vettori”.

I cambiamenti descritti – crescita dimensionale dei liner, integrazione verticale, aumento degli incroci fra alleanze e consorzi e conseguente diminuzione della competizione anche in assenza di consorzi – porta il Bundeskartellamt a concludere che “è il tempo di una sistematica revisione della compatibilità della Cber con la normativa europea. Se la Cber non verrà gradualmente eliminato, si potrebbe ottenere un risultato più appropriato alla ratio delle esenzioni introducendo, ad esempio, una soglia di controllo della flotta mondiale come requisito chiesto a un liner per beneficiarne. Qualsiasi modifica dovrebbe inoltre tener conto dell’effetto cumulativo delle maglie dei consorzi”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 10th, 2022 at 3:29 pm and is filed under [Economia, Politica&Associazioni](#)

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