

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Frizioni fra Trasportounito e committenza sui container vuoti di Msc

Nicola Capuzzo · Thursday, February 19th, 2026

Una nuova vertenza scuote il mondo dell'autotrasporto dedito allo spostamento di container, in questo caso vuoti.

Con una lettera inviata alla committenza (individuata nelle associazioni Assarmatori, Assologistica, Confitarma, Federagenti, Fedespesdi), l'associazione delle imprese di autotrasporto Trasportounito ha denunciato “una criticità operativa di recente emersione, che sta iniziando a manifestarsi in modo diffuso e che, se non adeguatamente governata, rischia di incidere negativamente sull'equilibrio dei rapporti di filiera e sul corretto funzionamento del mercato”.

La sigla, rappresentata dal coordinatore Giuseppe Tagnocchetti, ha stigmatizzato come diverse imprese associate abbiano recentemente ricevuto da alcune “imprese committenti” la richiesta di saldare addebiti per consegni/ritiri di vuoti avvenuti in luoghi asseritamente differenti da quelli autorizzati, ribaltando sugli autotrasportatori analoghe richiesta pervenuta da Msc nella veste di cliente della committenza stessa.

Secondo Trasportounito “si tratta di contestazioni formulate a distanza di mesi dalle operazioni, riferite a movimentazioni avvenute presso terminal regolarmente operativi, autorizzati e utilizzati dalla stessa compagnia di navigazione, nell’ambito di flussi logistici ordinari”.

Inoltre “Nei *delivery order* emessi dalla compagnia di navigazione, nella quasi totalità dei casi, non risulta indicato in modo espresso il terminal autorizzato per il ritiro o la riconsegna del container vuoto. Le condizioni generali di rilascio, per quanto noto alle imprese, disciplinano lo stato del contenitore alla restituzione, ma non prevedono specifici divieti operativi né meccanismi di addebito legati alla scelta del terminal, rimandando di fatto alle istruzioni impartite dalla compagnia stessa. Nei casi segnalati, i terminal hanno autorizzato il pick-up o accettato il drop-off del contenitore, consentendone poi il riutilizzo o l'imbarco per successive operazioni di export. Tali passaggi risultano tracciabili nei sistemi informatici della compagnia e attestano l'avvenuta presa in carico del contenitore da parte della stessa compagnia di navigazione”.

Ribadendo in ulteriori passaggi la pretestuosità delle richieste e il possesso di documentazione che deciderebbe a favore degli autotrasportatori eventuali liti giudiziarie, Trasportounito ha specificato di agire “al fine di prevenire il rischio che tale prassi possa consolidarsi e tradursi in un

trasferimento improprio di costi lungo la filiera. Al di là dei singoli casi, emerge infatti un profilo di carattere sistematico”.

Qui il discorso si fa implicito, ma l’allusione è all’ipotesi di una pratica di pressione concorrenziale che Msc, pur in torto in almeno molti dei singoli casi secondo i denuncianti, avrebbe adottato sulla committenza, in primis spedizionistica, per favorire la controllata Medlog operante nei servizi di autotrasporto.

Non a caso nei passaggi finali Tagnocchetti ha auspicato che “le imprese committenti coinvolte, chiamate in causa in questa fase iniziale, respingano a loro volta le richieste avanzate dalla compagnia di navigazione” ed evocato la possibilità di “rivolgersi agli organi competenti in materia di tutela della concorrenza, corretto funzionamento dei mercati e regolarità degli stessi”.

Assologistica e Fedespedi non hanno per il momento raccolto l’invito di Trasportounito, mentre Assarmatori e Federagenti hanno perentoriamente rimandato al mittente le accuse. Msc, si legge in una nota indirizzata all’associazione dell’autotrasporto, “non ha addebitato, né direttamente né tramite soggetti terzi, alcun importo ai vettori terrestri Vostri associati; ha richiesto ai soggetti interessati al carico, propri clienti, i pagamenti previsti dagli accordi con questi raggiunti in relazione a operazioni di drop-off e pick-up effettuate in luoghi diversi rispetto a quelli originariamente concordati, in stretta aderenza alle intese contrattuali e alla prassi operativa da sempre seguita; essendo estranea ai rapporti e al contenuto degli accordi intercorrenti tra la propria clientela e la componente vettoriale terrestre, non è in posizione di commentare, né intende farlo, le posizioni espresse da Trasportounito”.

Ventilato anche nella replica di Assarmatori e Federagenti un possibile illecito di controparte, definendo inopportuno “l’utilizzo del nome della compagnia di navigazione, rappresentandola quale soggetto non rispettoso delle regole, in assenza di accertamenti puntuali e circostanziati”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, February 19th, 2026 at 6:51 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.