

Gli spedizionieri europei alla Commissione: “Indagini sulla condotta dei liner del traffico containerizzato”

Lettera durissima di CLECAT e altre sigle: “Si faccia luce sui problemi e i disagi arrecati alla filiera logistica marittima dall’incapacità dei vettori di offrire servizi affidabili e informazioni precise e puntuali sullo stato di navi e contenitori”



Una lettera alla Commissione Europea, e nello specifico ai commissari Margrethe Vestager (Concorrenza) e Adina Valean (Trasporti), per chiedere “di indagare sul comportamento e le pratiche tenuti dalle compagnie di trasporto contenitori, in particolare, nell’ultimo anno, in considerazione dei problemi e dei disagi arrecati alla filiera logistica marittima dall’incapacità dei vettori di offrire servizi affidabili e informazioni precise e puntuali sullo stato di navi e contenitori”.

A firmarla, insieme al CLECAT, la cui denuncia è stata rilanciata in Italia da Fedespedi, anche Fiata, ESC (European Shippers’ Council), Feport, GSF (Global Shippers Forum), EBU (European Barge Union), ETA (European Tugowners Association), ETF (European Transport Federation) e UIRR (International Union for Road-Rail Combined Transport). Secondo le associazioni firmatarie, “l’esenzione dalle norme relative alla concorrenza per i carrier marittimi influisce significativamente sul potere di mercato di questi ultimi rispetto agli altri operatori, negando loro il diritto di operare in regime di concorrenza in un libero mercato; senza che questo, oltretutto, porti beneficio ai consumatori finali. Non è un caso se ben due importanti associazioni di rappresentanza dei caricatori hanno firmato la missiva. Importanti filiere industriali in tutto il mondo stanno avendo gravi ripercussioni sulla propria capacità produttiva e la possibilità di raggiungere i mercati di

consumo a causa delle strategie messe in atto dalle compagnie marittime allo scopo di mantenere elevati i propri profitti”.

“Quello che chiediamo come rappresentanti della filiera logistica europea - – prosegue la comunicazione - è che la Commissione guardi con responsabilità al problema e vigili attivamente per garantire il diritto alla concorrenza e al libero mercato, principio alla base dell’Unione Europea e asse portante del Mercato Unico Europeo. Questo a vantaggio di tutti: non va dimenticato, infatti, che – insieme ai ‘grandi campioni’ – la linfa vitale dell’economia europea sono le piccole e medie imprese, poste oggi, invece, in condizioni di netto sfavore in un mercato dove le regole non sono uguali per tutti”.

Le varie associazioni ricostruiscono gli ultimi passaggi della vicenda: “L’ultima occasione di dialogo con le istituzioni europee, in ordine di tempo, è stato il Maritime Forum, organizzato da DG COMP e DG MOVE lo scorso 25 marzo per discutere i problemi attuali del trasporto marittimo di container con le associazioni europee che rappresentano tutte le parti interessate (caricatori, spedizionieri, vettori, operatori portuali e armatori). La preoccupazione nuovamente espressa dal CLECAT e da tutte le principali associazioni di settore presenti all’incontro è che le compagnie di linea di trasporto container stiano approfittando indebitamente degli squilibri nei flussi commerciali tra l’Estremo Oriente e l’Europa. Dopo un drastico calo a inizio pandemia, infatti, la domanda di trasporto container è rimbalzata inaspettatamente nella seconda parte del 2020, nonostante il saldo annuale sia rimasto negativo (secondo dati SRM, infatti, il trasporto marittimo ha fatto registrare un -3,8% nel 2020). Questo forte disequilibrio ha portato a una mancanza di container vuoti, cancellazioni e/o ritardi nelle spedizioni (blank sailing), congestione dei porti e un forte aumento dei noli”.

“Purtroppo, l’incontro non ci ha soddisfatto: riteniamo che la Commissione ancora una volta non abbia compreso la situazione di deterioramento della concorrenza nel settore del trasporto container e la totale mancanza di benefici condivisi, che il CBER ha prodotto: sono sotto gli occhi di tutti i profitti record delle compagnie conseguenti al controllo pressoché totale della capacità di stiva sulle principali tratte commerciali e, contestualmente, il crollo dell’affidabilità dei loro servizi nell’ultimo anno, passata dall’80% al 35%”, chiudono le associazioni.

Santi (Federagenti): “Bisogna puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento”

“La ‘supply chain’ mondiale in particolare quella marittima, che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del ‘nuovo’ sistema economico globale; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza”. Lo sostiene Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che fa il punto sull’evoluzione delle supply chain alla luce della “globalizzazione spinta” e quindi della “maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento”.

“La risposta per l’economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione - sostiene Santi - ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando ‘supply chain’ da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, ricerca maggiore efficienza delle ‘supply chain’ cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia”.

“Esistono segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili – afferma Santi – alcune polemiche o scontri sulla ‘supply chain’ e specialmente di quella componente marittima che della ‘supply chain’ è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci è l’efficienza globale del sistema. È evidente che c’è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l’ottimizzazione dell’efficienza della ‘supply chain’, i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori”.

Pitto (Spediporto): “Il settore marittimo e portuale al centro di una rivoluzione digitale”

Nel corso di un incontro pubblico andato in scena su Primocanale, Spediporto, l’associazione che rappresenta gli spedizionieri genovesi, è tornata a parlare del progetto della ZLS in Valpolcevera, con l’obiettivo di trasformarla in una Green Logistics Valley.

“Come Spediporto - afferma il presidente Alessandro Pitto - sentiamo il dovere di avanzare riflessioni e proposte: il settore marittimo e portuale sono al centro di una vera e propria rivoluzione digitale. Negli ultimi 5 anni sono stati investiti circa 3,3 miliardi di dollari di venture capital in startup digitali. Le nostre aziende stanno facendo la loro parte; la nostra Federazione, tramite il gruppo di lavoro che presiedo, è stato l’unico soggetto a proporre 7 progetti di digitalizzazione logistica che il MIT ha fatto suoi e inserito nel PNRR, per un totale di oltre 300 milioni di Euro.”

Ecco che in una città come Genova – sede di importanti aziende tecnologiche e di centri di ricerca di eccellenza - questo settore potrebbe essere la base di partenza per applicare modelli di sviluppo digitale elevandone al cubo le potenzialità in termini di competitività, attrattività e creazione di posti di lavoro altamente professionali.

“Per questo motivo all’evento di oggi – commenta il direttore generale Giampaolo Botta – abbiamo invitato due eccellenze del mondo accademico internazionale, Andrew Lim della National University of Singapore e Fernando Alberti professore ordinario di strategie imprenditoriali Università LIUC e membro della Hall of Fame di Harvard Business School. Non possiamo più sottrarci ad un confronto franco con il mondo non solo marittimo ma anche tecnologico. Il progetto della Green Logistics Valley può diventare il volano della nostra economia e la sintesi perfetta tra mondi ed economie, così come è successo con il Porto di Barcellona che ha creato nella ZAL un’area ad altissimo valore aggiunto non solo per il porto ma per tutta la città e la Spagna”

“Il progetto di sviluppo della Valpolcevera, proposto da Spediporto ma ampiamente condiviso con tutte le categorie economiche e sociali della città – ricorda il Presidente Pitto - è un esempio di progettualità innovativa coniugata opportunamente e sapientemente con la sostenibilità ambientale, capisaldi di una “smartizzazione” del territorio, terziario avanzato e ricerca, perfettamente integrato nel più ampio progetto di Zona Logistica Semplificata, in linea con i trend evolutivi funzionali esistenti a livello internazionale.”

“La nostra idea – conclude Pitto - è quella di arricchire e dotare la ZLS di un doppio corridoio doganale controllato che consenta lo spostamento tracciato di merci sbarcate nel porto di Genova o nell’Aeroporto Cristoforo Colombo ed essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato collocato nell’area inclusa tra il porto di Genova ed il suo retroporto di primo miglio localizzato appunto in Valpolcevera. Qui sono ad

oggi presenti e non sfruttati oltre 2 milioni di mq di spazi da destinare a nuove attività (tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali)".