

La Commissione Ue proroga al 2024 la BER

Scritto da [Abele Carruezzo](#) Europa, Internazionale, Legislazione, Nautica, News, Trasporti domenica, novembre 24th, 2019



Bruxelles. Appena mesi addietro, l'associazione armatori italiani e internazionali con interessi in Italia – Assarmatori – con il suo presidente, Stefano Messina, aveva dichiarato il fallimento della politica marittima europea, compresa quella per il Mediterraneo. La Commissione Ue, salvo poche occasioni, non si è mai occupata in modo razionale della politica del mare; e questo a svantaggio dell'Italia che sulle navi e attraverso i propri porti riesce a far transitare più dell'80% dell'interscambio commerciale.

E' noto che l'Ue eroga finanziamenti alle compagnie di navigazione che collegano porti del Mar del Nord e del Baltico per la continuità territoriale fra porti di diversi paesi comunitari; ma non riconosce lo stesso diritto all'Italia, vanificando una politica di coesione anche con paesi extra Ue. L'Italia è una grande comunità insulare del continente europeo e per questo lo shipping deve assicurare alla popolazione continuità territoriale verso la terraferma. Assarmatori è decisa a promuovere da subito “un tavolo permanente politica – industria – shipping” che indichi le regole da applicare nei trasporti marittimi e nel campo delle infrastrutture portuali.

Le navi sono sempre più grandi e i porti italiani sono diventati piccoli e poco profondi: intervenire è un problema di sopravvivenza per il sistema industriale e logistico italiano. Un primo risultato, anche se nel campo legislativo, per Assarmatori e altre associazioni di categoria, è stato ottenuto: il Gruppo di lavoro della Commissione Ue è favorevole all'estensione fino al 2024 del c.d. Block Exemption Regulation (BER). Il Regolamento doveva scadere il prossimo 25 aprile 2020. Compagnie di navigazione per il trasporto di container, grandi e piccole, possono stipulare intese commerciali fra loro – i consorzi – senza essere assoggettate all'obbligo di preventiva notifica all'Autorità Antitrust europea.

Stefano Messina, con Assarmatori, nell'esprimere soddisfazione per l'inversione di rotta a livello comunitario, ha dichiarato: “una tale misura rappresenta uno strumento fondamentale per cogliere e assecondare in tempo reale le occasioni di mercato garantendo flessibilità, frequenza, efficienza del servizio ed economicità”. Altre associazioni marittime, come la World Shipping Council (WSC), l'European Community Ship owner's Association (ECSA), l'International Chamber of Shipping (ICS) e l'Asian Ship owners' Association (ASA), avevano chiesto nell'ambito della consultazione pubblica portata avanti dalla Commissione Direzione Generale della Concorrenza (DG COMP), di prorogare il Regolamento di Esenzione per categoria (BER) dei consorzi dell'Ue.

Le regole europee impediscono alle imprese di lavorare insieme in un modo che potrebbero limitare la concorrenza; la deroga a tale divieto diviene importante proprio per le società di carichi con trasporto marittimo e consente loro di lavorare insieme per rendere le proprie attività più finanziariamente sostenibili ed efficienti. I servizi di trasporto marittimo di linea comprendono la fornitura di regolari servizi di trasporto marittimo di merci alla rinfusa su una rotta specifica. Tali servizi richiedono livelli significativi di investimento e pertanto sono regolarmente forniti da diverse compagnie di navigazione che cooperano in accordi consortili.

La linea di fondo è che il BER ha funzionato molto bene per quasi 25 anni. Stabilisce regole chiare che possono essere in sostanza applicate senza la necessità di analisi giuridiche approfondite; questo porta i vettori a soluzioni di trasporto più efficienti. Gli organismi del settore insistono sul fatto che gli accordi di condivisione delle navi sono una parte fondamentale della struttura della filiera globale del trasporto marittimo di linea e che l'industria del trasporto rimane non concentrata e altamente competitiva, con tariffe basse rimaste ai livelli di venti anni fa, nonostante le recenti fusioni nell'industria navale.

Un fattore nuovo che ha permesso la revisione del Regolamento BER è il fatto che l'IMO ha ora fissato obiettivi concreti per la riduzione delle emissioni di gas serra per l'industria marittima internazionale. Le industrie dello shipping dovranno utilizzare tutti gli strumenti disponibili per aumentare l'efficienza e il BER dovrà sostenere la condivisione delle navi come strumento chiave per il settore delle navi da crociera per ridurre il consumo di carburante e quindi ridurre le emissioni.

“I consorzi – ha ricordato Stefano Messina – producono generalmente razionalizzazioni ed economie di scala aiutando a migliorare la produttività e la qualità dei servizi di trasporto marittimo”; inoltre “promuovono il progresso tecnico ed economico”, mentre “gli utenti dei servizi di navigazione e spedizioni possono ottenere vantaggi dai miglioramenti della produttività che i consorzi possono garantire”.