

Surcharge noli, Trasportounito: Le shipping line dominano la logistica nazionale

26 Mar, 2021

“Mentre tutti, e primi fra tutti gli autotrasportatori, perdevano e rischiavano di chiudere le loro aziende, **gli armatori nell’anno della pandemia hanno archiviato la stagione più ricca della loro storia, con noli alle stelle**, frutto di accordi taciti fra i grandi gruppi, con i big che ogni trimestre mettono in cassa miliardi di dollari, e con uno strapotere ormai sull’intero ciclo del trasporto. Ma ora anche solo l’idea, formalizzata in una dichiarazione rilasciata da uno dei colossi dello shipping mondiale, di imporre anche sovrapprezzi sui container sbarcati e imbarcati nei porti liguri per compensare i disagi causati dai cantieri autostradali è davvero troppo”.

La denuncia, accompagnata alla minaccia di uno stato di agitazione per ottenere immediatamente i ristori promessi dallo Stato e mai arrivati, nonché il pagamento dei danni causati dai disservizi autostradali che ricadono “sugli autotrasportatori e non sugli armatori”, è di Giuseppe Tagnochetti coordinatore ligure di Trasportounito.

L’ipotesi di un “surcharge” sui noli dei container nei porti liguri, materializzatasi in una circolare diffusa agli spedizionieri e ai caricatori dal gruppo Cma-Cgm, è vissuta dall’autotrasporto come una vera e propria “provocazione” visto che gli extracosti dei cantieri autostradali, delle code, dei ritardi, nonché della ridotta produttività sulle banchine si sono riversati esclusivamente sui protagonisti del trasporto su gomma.

Secondo **Trasportounito** è venuto il momento che anche le Autorità nazionali preposte al **controllo sulla concorrenza** accendano un faro sulla **posizione dominante che i grandi gruppi armatoriali container hanno acquisito sull’intera filiera logistica italiana, impadronendosi di case di spedizione, compagnie ferroviarie e terminal**, e gestendo quindi a loro esclusivo vantaggio migliaia e migliaia di viaggi al giorno. “In questa manovra di assoggettamento del mercato – prosegue Tagnochetti – rientra anche l’apertura di piccole imprese di autotrasporto che acquisiscono i grandi contratti e poi assegnano, in subvezione, migliaia di trasporti al giorno, strangolando le imprese vere di autotrasporto e proponendo una versione di Caporalato 4.0”.

Con molte aziende storiche che stanno chiudendo le loro sedi, con un dumping tariffario che sfiora l’usura, con le gravi conseguenze determinate dal mancato arrivo dei ristori promessi per la cantierizzazione selvaggia da dicembre 2019, ora se i grandi armatori davvero pretendessero addizionali sui noli, quando i 600 milioni di danni derivanti dai cantieri autostradali ricadono sulle aziende di autotrasporto, verrebbe superato il limite di guardia. “Se lo Stato – conclude Tagnochetti – non è in grado di vigilare sulla filiera più strategica per il Paese, quella logistica, allora smettiamo di fingere e di parlare di sovranità nazionale, e consegniamo anche ufficialmente le chiavi dell’Italia a multinazionali marittime del profitto senza se e senza ma”.