



NEWSLETTER NR. 8_2022

DAI PORTI, PUNTO DI INCONTRO TRA I POPOLI, SI PUO' FAVORIRE LA PACE

La chiamano tempesta perfetta, ma è solo un eufemismo che stempera il termine nudo e crudo di crisi. Cambiamento climatico, pandemia, conflitto geopolitico tra monocentrismo e policentrismo, capitalismo finanziario ne sono gli elementi di base, che trovano un punto di sintesi dirompente nel conflitto russo-ucraino.

Un conflitto che nell'Occidente ha riportato alla ribalta il primato geopolitico sulla economia, creando un vortice ritorsivo che lungi dai valori della democrazia, sta trascinando l'Europa verso il caos. Giorni fa, Josep Borrell, Commissario per la Sicurezza e gli Affari Esteri della UE, all'Accademia Diplomatica Europea, ne ha dato una sua inquietante interpretazione, servendosi della metafora giardino-giungla per paragonare l'Europa a un giardino immerso

in un mondo costituito, per la maggior parte, di giungla invasiva, che i muri non riescono a bloccare, concludendo: "i giardinieri devono andare nella giungla. Gli europei devono essere molto più coinvolti con il resto del mondo. Altrimenti il resto del mondo ci invaderà, in modi e mezzi diversi".

Questa metafora, che ha sollevato un'enorme ondata di indignazione "nel resto del mondo", esprime efficacemente la mentalità poco rassicurante sul futuro, di un decisore europeo di spicco. Il rinculo delle azioni di cosiddetto giardinaggio attivate finora dalla Nato, sta colpendo violentemente la vita della gente, lacerando l'economia reale, quella che dà di che vivere ai territori italiani ed europei. Il percorso intrapreso è opposto alla lezione storica appresa dalle generazioni

SOMMARIO

Dai porti, punto di incontro tra i popoli, si può favorire la pace.....1-3

Uno sguardo all'andamento dei noli spot ...e altro.....3-5

Le filiere globali e le norme che regolano i contratti di logistica in materia di lavoro.....5-7

Consorzi marittimi. Il rischio del cartello.....7-10

NOTIZIE FLASH

Incentivi del Ministero Infrastrutture e Mobilità sostenibili per le imprese di navigazione.....11

Meccanismo per collegare l'Europa. Pubblicati i bandi 2022 nel settore trasporti.....12

In tale contesto, secondo il Fondo Monetario Internazionale, un terzo dell'economia mondiale dovrà affrontare almeno due trimestri consecutivi di decrescita cancellando 4.000 miliardi di dollari di attività, che in termini concreti si traduce in chiusura di aziende, disoccupazione, aumento della povertà. La Banca Mondiale ha stimato che ogni aumento percentuale del prezzo del cibo spinge 10 milioni di persone nella povertà. Anche l'Unctad prevede che il costo della vita entro l'anno può trascinare milioni di persone in tutto il mondo nella fame e nella povertà.



europee più anziane, che nel sangue di decine di milioni di persone, ha insegnato che la prosperità e la distribuzione della ricchezza (occupazione, salari e condizioni di vita e di lavoro dignitose per tutti) si costruiscono ergendo ponti e non muri, con gli scambi dialoganti e non coercitivi, con la pace.

La guerra nelle sue più recenti versioni, dopo Vietnam, Corea, Afghanistan, Iraq e Siria, ha affinato le armi delle sanzioni, dirette e secondarie, rese possibili dall'uso del dollaro come moneta di scambio internazionale. Un modo per uccidere senza sventrare i corpi, depurando la scena dal sangue. L'Occidente dei papaveri, per citare una metafora novecentesca, impaurito esercita così la sua volontà di imporsi su un popolo, miscelando i nuovi metodi bellici con la tradizione delle armi convenzionali e dei finanziamenti a gruppi di opposizione locali, come hanno insegnato i padri colonialisti. Tutto questo è molto distante dallo spirito democratico occidentale retoricamente richiamato nei proclami, perché il presupposto della democrazia è il primato assoluto della parola e del negoziato.

Il tragico risvolto delle sanzioni sono purtroppo milioni di morti in tutto il mondo, procurati agendo chirurgicamente sull'elemento primario della vita stessa, l'interdipendenza, che sul piano economico è anche la chiave del benessere e della felicità dei popoli, quando fondata sui principi della reciprocità e della cooperazione.

L'incedere della muscolarità che dal 2014 fomenta l'Ucraina, tra i principali esportatori mondiali di grano, contro la Russia, tra i principali esportatori mondiali di grano, fertilizzanti, gas e altre materie prime critiche, ha inevitabilmente prodotto una miscela esplosiva di sangue e sanzioni, che proprio in Occidente sta dando i suoi peggiori frutti. Le attività di migliaia di imprese, già provate duramente dalla pandemia, sono state falcidiate, e molte altre fanno fatica a sopravvivere, mentre le speculazioni senza controllo dei mercati finanziari fanno impennare alle stelle il costo dell'energia e delle altre materie prime. Risultato: le lancette per bloccare il surriscaldamento del pianeta e quelle del potere d'acquisto delle famiglie sono state portate vertiginosamente indietro, trascinate da un violento processo inflattivo che ormai in Europa viaggia alla media del 10%.

In tale contesto, secondo il Fondo Monetario Internazionale, un terzo dell'economia mondiale dovrà affrontare almeno due trimestri consecutivi di decrescita cancellando 4.000 miliardi di dollari di attività, che in termini concreti si traduce in chiusura di aziende, disoccupazione, aumento della povertà. La Banca Mondiale ha stimato che ogni aumento percentuale del prezzo del cibo spinge 10 milioni di persone nella povertà. Anche l'Unctad prevede che il costo della vita entro l'anno può trascinare milioni di persone in tutto il mondo nella fame e nella povertà. La sua chiave di lettura attribuisce parte della responsabilità dei prezzi record di cibo e energia ai costi commerciali del trasporto marittimo. Un suo recente studio sottolinea che i costi logistici hanno rappresentato almeno la metà dell'aumento dei prezzi dei generi alimentari e esprime forte preoccupazione ora che anche il gas naturale sta subendo lo stesso destino, con le navi che si sostituiscono ai tubi, a causa dei cambiamenti geopolitici che sopraffanno la logistica commerciale.

Unctad ha anche individuato 5 azioni chiave: cessazione delle restrizioni commerciali globali da parte dei fornitori; gestione della domanda da parte di tutti i governi del mondo per evitare la corsa alle materie prime; facilitare l'export dei fertilizzanti per assicurare i raccolti dell'anno prossimo; promuovere catene di approvvigionamento alimentare regionali; mettere in campo soluzioni multilaterali e di sistema a lungo termine. Peccato che tutte queste sagge azioni per poter essere attuate richiederebbero contesti di pace e di cooperazione tra Stati. Dunque?

Dunque, occorrerebbe cambiare le prassi dei comportamenti sociali ed economici, per disarmare le campagne propagandistiche che stanno soffocando l'intelligenza

DAI PORTI, PUNTO DI INCONTRO TRA I POPOLI.SEGUE

laica e l'intraprendenza costruttiva. Un esempio già esiste in nuce. È costituito dai porti commerciali, grumi di cooperazione attiva e di pace, che trovano sintesi nelle regole condivise dell'interesse generale, e coniugano insieme coesistenza delle differenze e delle specializzazioni, inventiva e creatività.

Nei porti il cambiamento è il motore delle innovazioni e delle nuove opportunità. Esposti ai venti, al mare agitato delle tempeste, ai cambiamenti dirompenti della tecnica e della tecnologia, ai cambiamenti dei traffici e delle navi, agli arrivi e alle partenze sono una delle più grandi metafore di pace e di cooperazione territoriale, regionale e internazionale.

Qui l'interdipendenza della vita umana da tutto il resto la si può leggere nelle sue mille sfaccettature. E allora non c'è da meravigliarsi se i portuali si rifiutano di movimentare merci belliche destinate ai luoghi di guerra per massacrare le vite altrui. I porti sanno che la guerra è morte di sé stessi prima ancora di quella di un qualsiasi nemico di turno. Da questo patrimonio di coscienza si può partire per costruire, chiedere e praticare la pace tra i popoli. L'alternativa è restare a guardare, ma continuando così, che fine faranno i traffici portuali, gli sviluppi pianificati, l'economia dei territori? Ecco perché i porti non possono non esortare alla pace. (Giovanna Visco)

UNO SGUARDO ALL'ANDAMENTO DEI NOLI SPOT...

E ALTRO

Anche nella terza decade di ottobre si conferma il trend di progressivo calo dei noli spot sulle principali direttrici oceaniche; in base alle ultime quotazioni diffuse da Drewry il 27 ottobre, la situazione si presenta infatti come segue:

SPOT FREIGHT RATES BY DREWRY - US \$ X 40' BOX					diff.% ott.	diff.% ott.
DIRETTRICE	gen-21	gen-22	giu-22	27 ott-22	22 su gen 21	22 su gen 22
COMPOSITE INDEX	5.252	9.420	7.066	3.145	-40,12%	-66,61%
SHANGHAI-ROTTERDAM	8.740	13.687	9.240	3.845	-56,01%	-71,91%
SHANGHAI-GENOVA	8.796	12.794	10.884	4.200	-52,25%	-67,17%
SHANGHAI-LOS ANGELES	4.178	10.691	7.652	2.412	-42,27%	-77,44%
SHANGHAI-NEW YORK	6.517	13.218	10.154	6.034	-7,41%	-54,35%

fonte: Drewry_27-10-2022

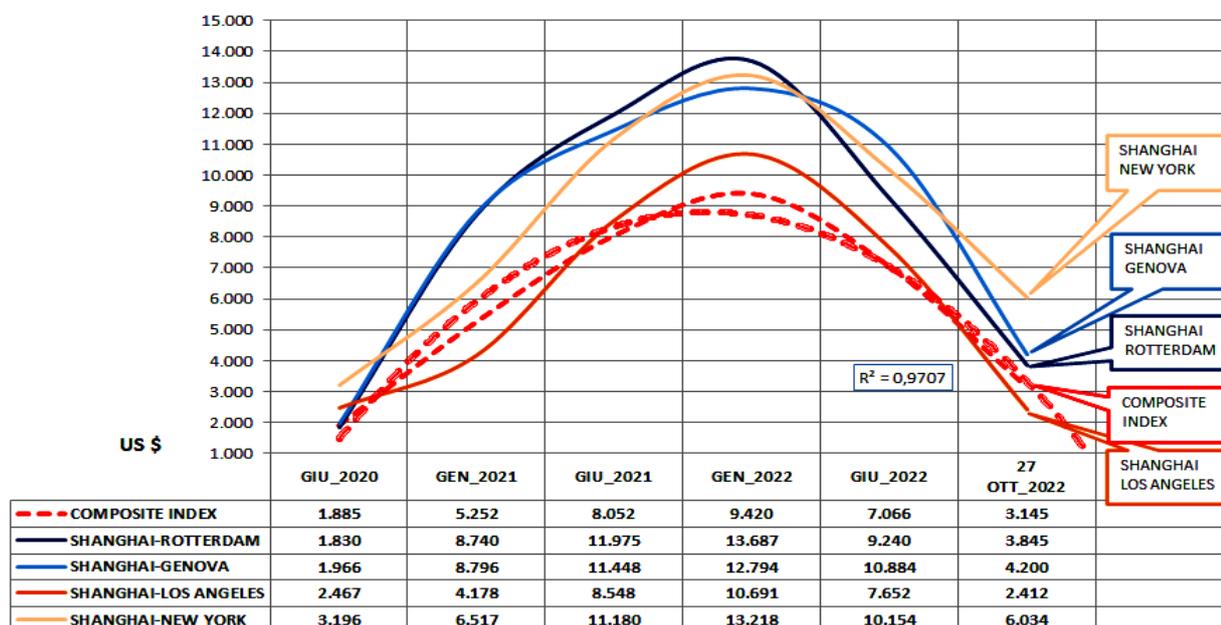
Il calo più rilevante si registra sulla rotta Transpacifica, Shanghai-Los Angeles, con un -77,44% rispetto al dato di gennaio 2022, seguito dal Nord Europa, Shanghai-Rotterdam, con un -71,91%, quindi a ruota il Mediterraneo, Shanghai-Genova con -67,17%, meno rilevante il calo della direttrice Shanghai-New York, -54,35%.

Come prima reazione le compagnie, in primis Maersk e MSC, hanno riadottato la tattica delle "blank sailings" per contrastare la repentina caduta dei volumi soprattutto sulla direttrice Far East-Nord America e tentare di sostenere le quotazioni, infatti come riferisce Alphaliner nella sua ultima newsletter di ottobre, la capacità di stiva corrente sul Transpacifico registra già un calo del 10% rispetto ad aprile, mentre minore è il calo sulla direttrice Asia-Europa, -2%; ciò è dovuto, spiega Alphaliner, non solamente alla progressiva decrescita dei volumi di carico, ma anche alla caduta del valore dei noli. Il grafico che segue rende l'idea dell'effetto "bolla" sviluppatosi tra la seconda metà del 2020 e il primo semestre del 2022:

Nei porti il cambiamento è il motore delle innovazioni e delle nuove opportunità.

Come prima reazione le compagnie, in primis Maersk e MSC, hanno riadottato la tattica delle "blank sailings" per contrastare la repentina caduta dei volumi soprattutto sulla direttrice Far East-Nord America e tentare di sostenere le quotazioni....

DREWRY SPOT RATES - 2020-2021-2022 - US \$ x 40' BOX
ANDAMENTO SEMESTRALE



A conferma di queste prime sintetiche indicazioni, analizzando i dati periodici CTS del container trade diffusi da Dynamar, nel periodo gennaio-agosto 2022 rispetto al medesimo periodo 2021 si rileva quanto segue:

- Relazione Nord-America/Far East: import -0,2% export -10,7%
- Relazione Europa/Far East: import -4,6% export -15,5%.

Persiste e tende ad aggravarsi il profondo clima di incertezza determinato dall'incremento dei costi delle risorse energetiche, dalla vicenda bellica in Ucraina, dai conseguenti cali della produzione industriale nei paesi occidentali e, non ultima, dalla repentina crescita dell'iper-inflazione che produrrà un drastico calo dei consumi soprattutto nei paesi avanzati e in quelli emergenti.

Il FMI nel Regional Economic Outlook di ottobre riporta le seguenti stime sull'andamento dell'inflazione:

Le due "inflazioni" tra USA ed Europa

Componenti del tasso d'inflazione di maggio 2022



Fonte: elaborazioni ISPI su dati Eurostat e Fred

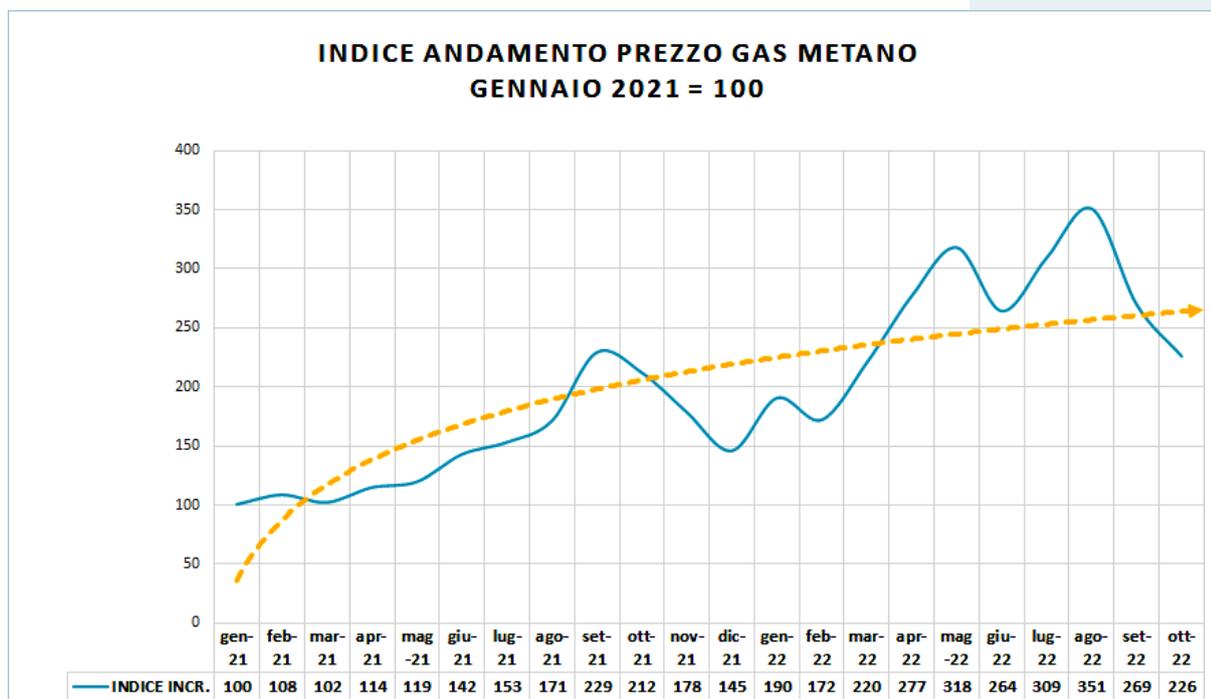
ISPI

Area	2021	2022	2023	2024
World	+4,7%	+8,8%	+6,5%	+4,1%
United States	+4,7%	+8,1%	+3,5%	+2,2%
China	+0,9%	+2,2%	+2,2%	+1,9%
Euro area	+2,6%	+8,3%	+6,2%	+2,9%
Germany	+3,2%	+8,5%	+7,2%	+3,5%
Italy	+1,9%	+8,7%	+5,2%	+1,7%
France	+2,1%	+5,8%	+4,6%	+2,4%
Emerging European Economies Central Eu., Hungary, Poland	+9,7%	+30,6%	+20,7%	+10,1%
Eastern Europe – Belarus, Moldova, Russia, Ukraine	+7,1%	+14,0%	+5,5%	+4,3%

UNO SGUARDO ALL'ANDAMENTO DEI NOLI SPOT ... SEGUE

Si prevede quindi nel 2023 un periodo di temporanea recessione che potrà interessare l'intera Europa e in parte anche gli Stati Uniti, meno sconcertanti peraltro le ultime notizie sull'andamento del prezzo del gas naturale, dovuto in primis alle condizioni meteorologiche favorevoli che hanno temporaneamente mantenuto i consumi stagionali su livelli medio-bassi, nonché alle decisioni della UE del 21 ottobre scorso sulle misure di controllo delle oscillazioni dei mercati, ancora da perfezionare nel dettaglio. Di seguito un grafico sull'andamento dell'indice di incremento del prezzo del gas naturale dal gennaio 2021 (=100) al 27 ottobre 2022, fonte: Investing.com: <https://it.investing.com/commodities/natural-gas-historical-data> ; la curva logaritmica sembrerebbe indicare una tendenza alla stabilizzazione, comunque intorno ad un valore doppio rispetto al dato di partenza.

...meno sconcertanti peraltro le ultime notizie sull'andamento del prezzo del gas naturale, dovuto in primis alle condizioni meteorologiche favorevoli che hanno temporaneamente mantenuto i consumi stagionali su livelli medio-bassi...



LE FILIERE GLOBALI E LE NORME CHE REGOLANO I CONTRATTI DI LOGISTICA IN MATERIA DI LAVORO

La filiera (o catena) logistica è un sistema concatenato di imprese, ciascuna delle quali a loro volta può articolarsi in una rete di committenti, fornitori e subfornitori. Questo crea spesso delle "zone grigie" dove le responsabilità dei singoli soggetti, sia dal punto di vista economico che sociale, riescono difficili da definire. In particolare, se si tratta di responsabilità per danni alla merce o per mancato rispetto delle regole sul lavoro. Poiché le catene di fornitura (supply chain) tendono ad essere sempre più globalizzate, sarebbe necessario raggiungere il massimo di omogeneità nelle regole per evitare pesanti contenziosi. Con la pandemia le catene di fornitura hanno subito un pesante deterioramento, tanto da mettere in pericolo la sopravvivenza di intere imprese o settori industriali. Si colloca in questo contesto l'iniziativa dell'Unione europea, intesa a predisporre una serie di norme generali sulla materia (Proposal for a Directive of the European Parliament and of



Eppure, la legislazione italiana in materia di responsabilità in solido è molto avanzata, potremmo dire più “garantista” di quella contemplata nelle leggi di altri paesi. Scorrendo l’elenco delle norme con le quali via via, almeno dal 2003, si è voluto intervenire su questa materia, sembra evidente che l’obiettivo, perseguito dal legislatore, sia stato quello di porre un freno al decentramento, di responsabilizzare il committente nella scelta dei fornitori, in modo che le imprese capofila scelgano dei fornitori affidabili sotto il profilo della regolarità contributiva e del rispetto delle leggi sul lavoro.



the Council, 23.2.2022 on Corporate Sustainability Due Diligence), visto che alcuni Stati, come la Francia, hanno già agito per conto proprio.

Il 1° gennaio 2023 entrerà in vigore la legge tedesca (dal nome lunghissimo Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz) che fa obbligo all’impresa committente capofila, di controllare il rispetto da parte dei suoi fornitori di determinate regole, in particolare relative al trattamento della mano d’opera (v. la traduzione italiana del testo della legge ed il commento del prof. Luca Nogler dell’Università di Trento, in *Giornale di Diritto del Lavoro e di Relazioni Industriali*, n. 1, 2022).

In Italia il problema della responsabilità in solido è dibattuto da tempo ed è diventato scottante da quando sono emerse, grazie alle lotte dei lavoratori, una serie di pratiche illegali nel trattamento della mano d’opera da parte di fornitori d’imprese di logistica conto terzi. Per anni molte di queste imprese si sono servite di fornitori di mano d’opera – in genere immigrati con problemi di permessi di soggiorno – ignorando le pratiche sistematiche di non riconoscimento di elementari diritti riconosciuti dalla nostra Costituzione, di evasione degli obblighi contributivi e di non pagamento dell’IVA, attuate da consorzi e cooperative definite con un eufemismo “spurie”. Un pesantissimo danno erariale allo Stato che il mondo della logistica e le istituzioni hanno sottovalutato per anni, al punto che anche multinazionali straniere insediatesi sul nostro territorio hanno creduto di poter agire allo stesso modo, restando impuniti.

Eppure, la legislazione italiana in materia di responsabilità in solido è molto avanzata, potremmo dire più “garantista” di quella contemplata nelle leggi di altri paesi. Scorrendo l’elenco delle norme con le quali via via, almeno dal 2003, si è voluto intervenire su questa materia, sembra evidente che l’obiettivo, perseguito dal legislatore, sia stato quello di porre un freno al decentramento, di responsabilizzare il committente nella scelta dei fornitori, in modo che le imprese capofila scelgano dei fornitori affidabili sotto il profilo della regolarità contributiva e del rispetto delle leggi sul lavoro. La regola della responsabilità in solido si estende a tutti gli appalti, anche alla subfornitura industriale, come ha ribadito la Corte costituzionale in una sentenza del 2017.

Qui entra in gioco però la tipizzazione dei contratti. Il contratto di logistica, come contratto di servizi conto terzi, è un contratto d’appalto – sia pure atipico - quindi soggetto alla normativa sugli appalti oppure no? Non è una questione di poco conto, perchè tutti sanno che la grande maggioranza dei contratti per servizi logistici conto terzi contengono servizi di trasporto, in particolare di trasporto su strada, e il contratto di trasporto prevede in materia di responsabilità del vettore una serie di obblighi che non sono così vincolanti come quelli previsti dal contratto d’appalto, anzi, per quanto riguarda l’aspetto specifico del regime di solidarietà per i crediti dei lavoratori, fa riferimento ad una normativa “ad hoc”, che prevede l’esonero da certi obblighi. L’iniziativa portata avanti da alcune associazioni datoriali di marcare questa differenza tra contratto d’appalto e contratto di trasporto modificando l’art. 1677 bis del Codice Civile e inserendo la dizione: “se l’appalto ha per oggetto, congiuntamente, la prestazione di due o più servizi di logistica relativi alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili”, ha sollevato una serie di critiche da parte di certi ambienti sindacali e giuslavoristici, preoccupati che quel maggiore “garantismo” della legislazione italiana venga indebolito e le tutele previste per i lavoratori vengano intaccate. Tale reazione può essere stata determinata anche dal fatto che la norma è stata introdotta un po’ “di soppiatto” in sede di approvazione della legge di bilancio. Perciò le segreterie nazionali di FIT CISL e FILT CGIL hanno rivolto un interpello al Ministero del Lavoro per conoscere l’interpretazione della norma. Il Ministero, come scrive “Il Sole24Ore” del 19 ottobre, ha risposto che “il contratto di appalto per prestazione di più servizi

LE FILIERE GLOBALI E LE NORME ... SEGUE

di logistica configura pur sempre un appalto di servizi, verso il quale le regole del contratto di trasporto si applicano solo 'in quanto compatibili' (...) il Ministero ritiene che debba applicarsi anche nei confronti dei contratti della logistica il regime di solidarietà della legge Biagi". Un'interpretazione che anche la parte datoriale dice di condividere. Ma questo non risolve ancora il problema della tipizzazione del contratto di logistica.

Sarà interessante seguire nei prossimi mesi l'evoluzione di questa problematica anche a livello europeo, soprattutto se si pensa che andiamo incontro a un periodo di sconvolgimenti nelle filiere di approvvigionamento. Il convegno annuale dei logistici tedeschi, che si è concluso a Berlino il 21 ottobre, ha fatto vedere come la stragrande maggioranza delle imprese stia ridisegnando le proprie catene di fornitura, mettendo al primo posto non più il prezzo ma l'affidabilità. La gestione delle scorte viene rovesciata completamente "il just in time per un po' di tempo non lo vedremo più" – ha sintetizzato un partecipante, citato da Log.Mail del 21.10.2022. Quindi tutti si trovano di fronte al problema di rielezionare i fornitori. Ed è qui che il tema della "sostenibilità sociale" si presenta in tutta la sua complessità. (sb)

CONSORZI MARITTIMI. IL RISCHIO DEL CARTELLO

La recente tempesta causata dalle improvvise ed imprevedibili alterazioni dei mercati, determinate inizialmente dalla pandemia Covid-19, hanno attirato le attenzioni sia degli organi di sorveglianza della Comunità Europea (EU Commission-DG Competition) che di quelli degli Stati Uniti (FMC).

In particolare, l'elemento che maggiormente ha influenzato tali attenzioni è stato il violento e macroscopico aumento dei noli mare dei container che sono schizzati rapidamente fino a toccare livelli ben superiori ai 12.000 dollari x 40' box sul mercato spot di tutti i vettori consortili sulle tratte in uscita dalla Cina, sia verso l'Europa che verso gli USA.

Tale fattore ha sollevato vibranti proteste da parte della clientela che si è trovata ad affrontare costi totalmente imprevisi nella gestione commerciale dei traffici.

Tuttavia, digerito il fattore emotivo, va sempre considerata la basilica legge della domanda e dell'offerta a fronte di una congiuntura finalmente favorevole ai vettori marittimi dopo anni, se non decenni, di "vacche magre", ma anche per contro, una contemporanea crescita esponenziale dei costi di gestione dei servizi dovuta sia all'aumento del bunker sia allo sfaldamento temporaneo della catena di ricircolo dei container, al repentino super-congestionamento dei porti USA della costa pacifica e delle filiere logistiche terrestri, nonché all'aumento vertiginoso dei costi dei noleggi navali e infine, certamente, dovuta anche ad un aspetto speculativo che a nostro avviso non è stato elemento determinante, ma conseguente alla situazione venutasi a creare.

Inutile ora disquisire sulle spinte che hanno portato, specie negli ultimi anni, tutte le grandi compagnie di navigazione a correre dietro ai futures del mercato per mantenere la loro share dello stesso con una corsa, a nostro parere dissennata, al gigantismo navale estremo.

Inutile rimarcare che questa politica ha portato le compagnie a indebitarsi eccessivamente con la finanza per continuare a costruire navi nuove ed offrire sul mercato sempre maggior spazio a noli unitari sempre più bassi e, in certi periodi, ridicolmente bassi perchè l'offerta precedeva la domanda ipotizzata che non sempre si realizzava nei tempi calcolati dalle stime.

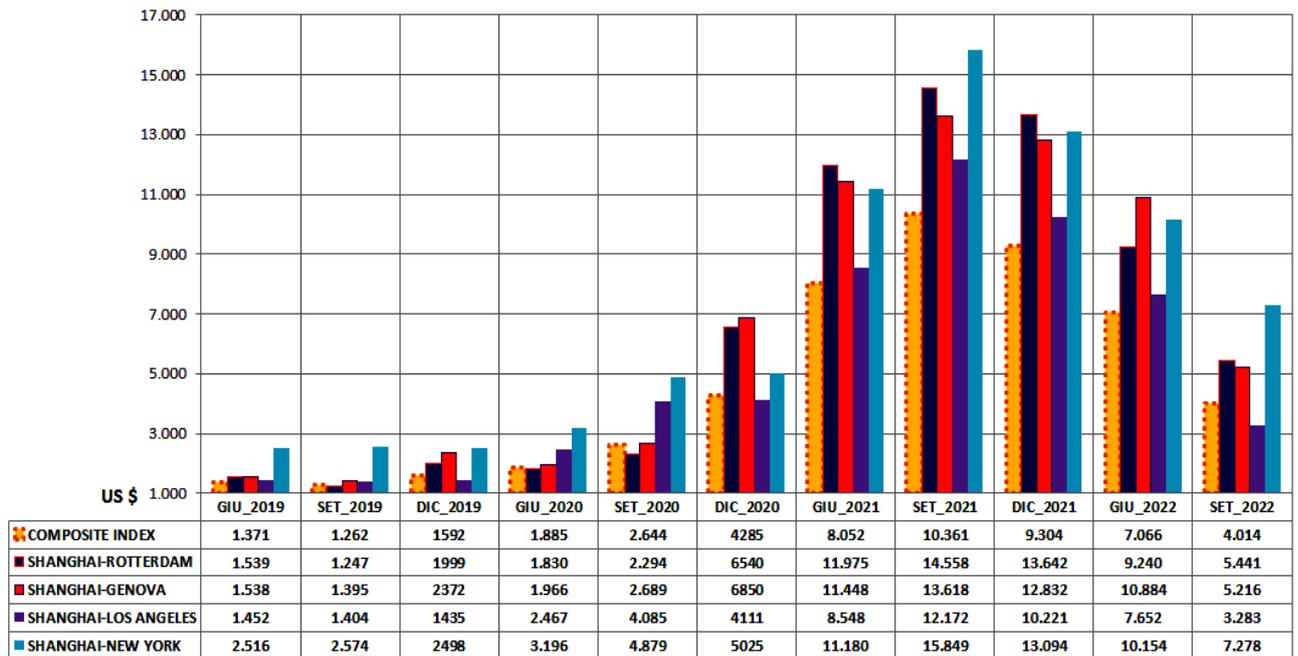
Il convegno annuale dei logistici tedeschi, che si è concluso a Berlino il 21 ottobre, ha fatto vedere come la stragrande maggioranza delle imprese stia ridisegnando le proprie catene di fornitura, mettendo al primo posto non più il prezzo ma l'affidabilità.

Tuttavia, digerito il fattore emotivo, va sempre considerata la basilica legge della domanda e dell'offerta a fronte di una congiuntura finalmente favorevole ai vettori marittimi dopo anni, se non decenni, di "vacche magre", ma anche per contro, una contemporanea crescita esponenziale dei costi di gestione dei servizi dovuta sia all'aumento del bunker sia allo sfaldamento temporaneo della catena di ricircolo dei container...

CONSORZI MARITTIMI...SEGUE

Inutile dunque dolersi dei noli che per lunghi periodi siano stati anche sotto le soglie di sopravvivenza economica, considerato l'eccesso dell'offerta di spazio sulla domanda effettiva di stiva del momento.

ANDAMENTO NOLI SPOT 2019 - 2022 DREWRY RATES - US \$ x 40' BOX



Fisiologico quindi che le compagnie abbiano colto una inaspettata e benvenuta ondata di entrate addizionali per ripristinare equilibri economici interni e ripristinare riserve e disponibilità che peraltro sono stati in notevole parte assorbiti dall'esposizione finanziaria in essere con i sistemi bancari erogatori dei mutui navali utilizzati per le costruzioni delle nuove navi, sempre più giganti, richieste da un sistema di trasporto ipertrofico.

Proviamo piuttosto ad esaminare brevemente l'"ambiente" entro il quale operano i tre Consorzi che controllano in effetti tra l'80 ed il 90 per cento del traffico mondiale e che sono costituiti da tutte le principali società di navigazione del mondo.

Un sistema di cartello evidente si potrebbe pensare, ed invece il discorso è parecchio più complesso.

Ricordiamo che i Consorzi sono alleanze di navi e di costi operativi ma non includono mai accordi commerciali sul prezzo di vendita del prodotto (nolo mare – sea freight) fra i singoli membri vettori (Carriers) che fanno una loro autonoma politica commerciale sia in termini di valore del nolo, sia in termini di varietà di collegamenti proposti al mercato tramite non solo i collegamenti marittimi offerti dal servizio consortile con le "navi madre" fra i porti di toccata diretta, ma anche e specialmente con le prosecuzioni marittime (feeder) o terrestri (treno e/o camion) fra i luoghi di origine (Place of

CONSORZI MARITTIMI...SEGUE

origin) e destinazione finale (place of destination) delle merci trasportate.

Il tutto molte volte viene venduto alla clientela in un pacchetto unico (door to door) che in un'unica tariffa complessiva include sia il trasporto principale marittimo che quello complementare da luogo di origine della merce a luogo di destinazione finale della stessa.

È quindi improprio considerare il “trasportato complessivo” del singolo Consorzio, che ha valore solamente dal punto di vista operativo, nel rapporto esistente fra il Carrier ed i singoli terminal di toccata diretta dei servizi, ma non con i clienti del carico (Shippers/Consignees), con i quali il rapporto con il Carrier è delimitato dai termini del documento di trasporto ovvero della Polizza di Carico (Bill of Lading).

Vale quindi il trasportato di ogni singola compagnia di navigazione per verificare se la stessa rimane nei limiti normativi stabiliti dagli organi di regolazione europei e americani.

Pensare ora che le singole compagnie marittime (Carriers), per quanto alcune poderose, possano assicurare singolarmente la rete di collegamenti che avvolge il mondo e rappresenta la vena giugulare dell'economia mondiale è pura fantasia.

È quindi un processo inevitabile che le compagnie si accorpino in consorzi, ripetiamo “operativi”, sviluppatosi in fasi successive, inizialmente nell'ambito delle Conferences a partire dagli anni 70', per offrire appunto un servizio worldwide alle clientele che lo hanno preteso e si aspettano che nel mondo globalizzato venga comunque mantenuto.

Questo processo è anche peraltro ben evidente nella maggior parte dei settori economici dove gli accorpamenti e le alleanze da tempo avvengono correntemente ed in maniera sempre più globale.

A nostro parere nemmeno il recente processo di reshoring o nearshoring inverte questo fenomeno mentre certamente accorcia e differenzia le catene logistiche chiedendo quindi un servizio logistico ancor più capillare e globale.

E' interessante notare e rimarcare in questo contesto, come tutti i grandi vettori stiano da tempo investendo sempre più non solo nella flotta ma anche direttamente nelle strutture terminalistiche sia portuali che interne, nelle reti di distribuzione sia ferroviaria che camionistica ed anche nei servizi complementari di spedizione e di corriere, ma addirittura nei servizi inerenti le toccate delle navi quali l'indispensabile servizio di rimorchio, dopo aver praticamente assorbito negli anni passati gran parte delle attività svolte in precedenza dalle agenzie marittime indipendenti.

È evidente la tendenza a riportare “in casa” tutte le componenti della filiera del trasporto.

Proviamo quindi a commentare il tema del titolo relativamente al contesto europeo dove esercita azione di Authority della concorrenza la Commissione Europea tramite il suo organo della DG Competition.

Attualmente i Consorzi operano sulle linee con l'Europa “in esenzione” delle regole base di garanzia della libera concorrenza.

Tale esenzione (anzi l'estensione della stessa) sarà in scadenza a fine aprile 2024.

Difficile fare previsioni per i servizi in questo periodo particolarmente turbolento per cui assumiamo che i servizi mantengano la loro conformazione attuale sia di componenti che di collegamenti e di quote di mercato.

Esistono varie scuole di pensiero che passano dal mantenere lo status quo, lasciando al libero mercato l'autoregolazione dell'offerta complessiva sulla base della domanda, al ripristino delle vecchie Conferences che garantivano i collegamenti strategici regolari fra continenti e che forse troppo rapidamente sono state sacrificate sull'altare del libero mercato, passando per soluzioni intermedie che peraltro richiedono alcuni correttivi al sistema in essere.

Vale quindi il trasportato di ogni singola compagnia di navigazione per verificare se la stessa rimane nei limiti normativi stabiliti dagli organi di regolazione europei e americani. Pensare ora che le singole compagnie marittime (Carriers), per quanto alcune poderose, possano assicurare singolarmente la rete di collegamenti che avvolge il mondo e rappresenta la vena giugulare dell'economia mondiale è pura fantasia.



CONSORZI MARITTIMI...SEGUE

Ribadiamo che in tutto questo contesto si evidenzia una macroscopica anomalia, ovvero la mancanza totale di un vettore container statunitense di livello globale, pur costituendo i suoi collegamenti con l'Asia (Cina) e con l'Europa elementi portanti dell'economia del mercato interno americano, sia per la produzione di base, sia per i consumi.

Quindi cartelli o no?

È inevitabile che la gamma planetaria dei collegamenti richiesti ad un moderno vettore presupponga economie di scala operative e consistenza delle flotte che solamente accordi consortili possono garantire.

Il fatto che attualmente ci siano tre consorzi che peraltro rappresentano anche plasticamente determinati interessi e collocazioni geopolitiche, uno con totale base europea, uno con impronta cinese ed un terzo che chiameremo "asiatici non allineati" - grande assente gli USA come sopra detto - offre a nostro avviso, e con tutte le riserve del caso e del momento, sufficiente garanzia di alternanza nella libera concorrenza marittima e certamente un elevato standard complessivo dei collegamenti oceanici.

Semmai potremmo indicare, come elemento di maggiore attenzione, le acquisizioni in corso relativamente ai terminal ed ai network di collegamento delle reti interne da parte delle compagnie marittime che potrebbero effettivamente portare ad una distorsione del mercato se non correttamente monitorati, non nella questione di principio che va assolutamente rispettata, ma nelle quote societarie degli stessi in questi settori che in certi casi potrebbero anche assumere carattere di importanza strategica e quindi far considerare l'applicazione di eventuali "golden shares" pubbliche che di questi tempi, di altissima turbolenza geopolitica mondiale ed europea, vanno attentamente valutate dai singoli stati, ma anche dalla Comunità Europea per quanto direttamente ci concerne.



NOTIZIE FLASH



INCENTIVI DEL MINISTERO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI PER LE IMPRESE DI NAVIGAZIONE

Sono disponibili incentivi da parte del MIMS, per un valore pari a 500 mln di euro, per l'acquisto di nuove unità navali a basso impatto ambientale, il completamento di nuove unità o lavori di trasformazione in senso ecologico di unità navali già operative.

I richiedenti devono essere imprese di navigazione e devono possedere un'adeguata capacità economico-finanziaria, attestata dai bilanci degli ultimi tre esercizi, da cui risulti, per ciascuna annualità, un fatturato annuo minimo almeno pari all'importo del costo dell'intervento.

I contributi sono ripartiti secondo tre tipologie di intervento:

225 milioni € sono destinati a progetti per l'acquisto di nuove unità navali dotate di impianto di propulsione a basso impatto ambientale;

225 milioni € sono destinati a interventi di completamento di nuove unità navali dotate di impianti di propulsione a basso impatto ambientale o per lavori di modificazione di unità navali o di trasformazione che ne comportino un radicale mutamento delle caratteristiche;

50 milioni € sono destinati a interventi di rinnovo di unità navali operanti nei porti italiani, come i rimorchiatori.

I richiedenti devono impegnarsi a far operare l'unità navale da imprese di navigazione aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato e devono impegnarsi, per i cinque anni successivi all'erogazione definitiva del contributo, a mantenere la nave oggetto di contributo iscritta negli appositi registri. Devono altresì impegnarsi ad operare, per i cinque anni successivi all'erogazione del saldo del contributo, con le unità navali oggetto di contributo sul territorio nazionale tramite collegamenti marittimi che comprendano un porto italiano e con traffico verso porti europei e/o mediterranei.

Non sono ammesse domande cumulative e ogni domanda deve essere corredata da una relazione tecnica dettagliata, con inserito il cronoprogramma dell'intervento e indicato il cantiere ove sarà realizzato l'intervento.

Le domande vanno presentate tramite posta elettronica certificata all'indirizzo dg.tm@pec.mit.gov.it **fino alle ore 13:00 del 21 novembre 2022**, secondo quanto previsto dal DM 290 del 21 settembre 2022 emanato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Per l'istanza va utilizzato il modello «domanda di ammissione» dell'allegato 2 del Dm 290.



NOTIZIE FLASH ... SEGUE

MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA. PUBBLICATI I BANDI 2022 NEL SETTORE TRASPORTI

(SCADENZA: 18/01/2023)

L'Agenzia esecutiva europea per il clima, le infrastrutture e l'ambiente (CINEA) ha pubblicato un nuovo bando nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa (CEF), settore dei trasporti.

Il CEF è uno strumento di finanziamento dell'UE che sostiene lo sviluppo di reti transeuropee ad alto rendimento, sostenibili ed interconnesse nei settori dei trasporti, dell'energia e dei servizi digitali. Per quanto riguarda il settore dei trasporti, il CEF sostiene gli investimenti per la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto in Europa o per il miglioramento di quelle esistenti.

I progetti finanziati nell'ambito di questi bandi contribuiranno ad aumentare la sostenibilità della rete di trasporto, mettendo l'UE sulla buona strada per raggiungere l'obiettivo del Green Deal europeo di ridurre le emissioni dei trasporti del 90% entro il 2050.

Il budget totale indicativo del bando è pari a 5,12 miliardi di euro e intende sostenere i progetti infrastrutturali sulle reti TEN-T Core e Comprehensive nei seguenti settori:

- * ferrovie
- * vie navigabili interne
- * porti marittimi e interni
- * sicurezza stradale
- * terminali strada-ferrovia
- * piattaforme logistiche multimodali
- * hub multimodali per i passeggeri
- * applicazioni intelligenti e interoperabili per i trasporti
- * mobilità sicura e protetta
- * resilienza delle infrastrutture

La scadenza dei bandi è prevista per il 18 gennaio 2023. Ulteriori informazioni sono disponibili sul portale dedicato: https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/2022-cef-transport-call_en



A BREVE USCIRA' UN SUPPLEMENTO ALLA NEWSLETTER CON IL TESTO INTEGRALE DEL CONTRIBUTO SUL TEMA LAVORO REDATTO DAL NOSTRO PRESIDENTE, IL PROF. SERGIO BOLOGNA, RIPORTATO IN PARTE AL CAP. 5 DEL DOCUMENTO DEL MIMS, VARATO DAL GOVERNO DRAGHI, A POCHI GIORNI DALLA CESSAZIONE DEL MANDATO, IN MATERIA DI LOGISTICA E MOBILITA' SOSTENIBILI.



L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, sorta nel 1985 su iniziativa dell'Unione dei Commercianti di Trieste, dell'Associazione degli Industriali e delle Associazioni regionali degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi, agisce da soggetto promotore dello sviluppo del patrimonio logistico e portuale della Regione F.V.G., con il supporto degli operatori del comparto logistico e delle categorie economiche e sociali del settore dei trasporti.

Con due leggi, la LR/22/1987 e la LR/57/1991 l'Amministrazione Regionale ha riconosciuto il ruolo e la valenza dell' A.I.O.M. quale strumento di supporto tecnico-consulativo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.

Tra le primarie attività l'A.I.O.M. si prefigge l'obiettivo di realizzare la tutela e la promozione degli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori della Regione Friuli Venezia Giulia; di ricercare il massimo utilizzo del porto di Trieste, degli altri scali regionali e di tutti i principali terminal che costituiscono la Piattaforma Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia,

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

Web: www.aiom.fvg.it

Hanno collaborato a questo numero:

Giovanna Visco, Danilo Stevanato, Sergio Bologna, Diego Stinco, Maria Di Florio

