



EUROPEAN
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION

Posizione dell'ETF
sulla valutazione del
regolamento di esenzione per categoria dei
consorzi

Posizione dell'ETF sulla valutazione del regolamento di esenzione per categoria dei consorzi

Il regolamento dell'UE relativo all'esenzione per categoria dei consorzi (CBER) nel trasporto marittimo di linea esiste dal 1995 ed è stato modificato nel 2010. Da allora, è stato prorogato, senza modifiche, ogni cinque anni.

Nel marzo del 2020, la Commissione europea ha deciso di prolungare il CBER senza alcuna revisione per altri quattro anni, ignorando il risultato della consultazione degli stakeholder, che hanno espresso un parere molto critico sulle modalità con cui vengono concesse le esenzioni ai consorzi.

Grazie al rinnovo dell'esenzione, i vettori hanno continuato ad essere autorizzati a scambiarsi informazioni, tra compagnie di navigazione che aderiscono al consorzio, a scopo di condivisione dello spazio sulle navi e coordinamento degli orari di viaggio.

L'ETF si è opposta con forza alla proroga del CBER, ribadendo la necessità di un'analisi adeguata dell'impatto dei consorzi di trasporto marittimo di linea sulle operazioni portuali e sul trasporto terrestre, e invitando la Commissione europea ad agire di conseguenza.

Infatti, la logica del CBER consiste nel permettere ai consorzi di gestire congiuntamente la capacità per "adeguarsi alle fluttuazioni della domanda e dell'offerta" (CE, 2009), mentre le norme antitrust dell'UE vietano generalmente gli accordi tra imprese che limitano la concorrenza. Il trattamento favorevole si applica solo alle compagnie di navigazione con una quota di mercato congiunta non superiore al 30% su un determinato corridoio commerciale.

Tuttavia, sebbene la Commissione europea dichiari che il regolamento CBER non si applica più a due delle tre alleanze mondiali, i consorzi con quote di mercato superiori al 30% sono una pratica comune da tempo¹ su molti corridoi commerciali da e per l'Europa.

La Commissione europea non dovrebbe perdere di vista che, negli ultimi anni, il potere contrattuale delle compagnie di trasporto marittimo nei confronti degli operatori dei terminali portuali si è rafforzato grazie alle economie di scala, alle sovvenzioni al settore marittimo e, più di recente, agli effetti della pandemia di Covid-19 e alle gravi perturbazioni della catena logistica marittima globale che ne sono conseguite.

I lavoratori portuali, che non hanno mai smesso di svolgere il loro lavoro durante la pandemia, assicurando che i beni di prima necessità e le forniture mediche raggiungessero le loro destinazioni, hanno dovuto pagare il costo delle interruzioni della catena di approvvigionamento marittimo globale: l'aumento della pressione dovuta all'elevato numero di *blank sailing*, nel 2020, insieme al peggioramento dei livelli di disponibilità della capacità e di affidabilità degli orari nel

¹ Merk and Teodoro, 2022

2021 e 2022 hanno portato a un grave deterioramento delle loro condizioni di lavoro, soprattutto per via dei crescenti picchi di attività.

Inoltre, la Commissione europea non può trascurare il fatto che il paesaggio del settore del trasporto marittimo di linea è cambiato: i trasportatori non si limitano ad effettuare servizi da porto a porto, ma offrono servizi da porta a porta, espandendosi verso diversi modi di trasporto lungo le catene di approvvigionamento come il trasporto merci aereo e ferroviario. Inoltre, si scambiano dati sui servizi che riguardano sia il lato porto che il lato terra, agevolati dagli sviluppi nel campo dei *big data* e della *business intelligence* e *analytics*.

In questo scenario, l'aggregazione delle compagnie del trasporto marittimo di linea in consorzi favorisce la creazione di oligopoli che provocano distorsioni del mercato: i consorzi sono spesso integrati verticalmente ed esercitano un ruolo dominante avvalendosi dell'applicazione dell'imposta sul tonnellaggio alle operazioni dei terminali portuali.

Questo si traduce in una pressione sulle condizioni di lavoro di tutti i lavoratori dell'intera catena di approvvigionamento: in mare, a terra nei porti e nel settore logistico.

Riteniamo pertanto che la Commissione europea dovrebbe analizzare adeguatamente l'impatto dei consorzi di trasporto marittimo di linea sulle operazioni portuali e sul trasporto terrestre, soprattutto tenuto conto di quanto segue.

Evoluzione del mercato

Il consolidamento dei noli marittimi, l'aumento della concentrazione e la crescente dimensione delle navi (ULCV, navi portacontainer di grandissime dimensioni) incidono notevolmente sul potere contrattuale delle compagnie marittime di trasporto container rispetto ai terminali portuali e agli altri fornitori di servizi, richiedendo ingenti investimenti da parte dei terminali e dei gestori delle infrastrutture per soddisfare le esigenze delle alleanze marittime, mentre si constata un deterioramento dei parametri della concorrenza (prezzo, qualità).

Questa situazione provoca un effetto a cascata, facendo pressione sulle condizioni di lavoro e sulla sicurezza dell'occupazione nei porti.

Anche la salute e la sicurezza sul lavoro ne risentono, in quanto le alleanze e l'utilizzo di navi di grandi dimensioni causano un aumento dei picchi nella movimentazione dei container. I regimi di lavoro in vigore in diversi porti europei garantiscono la costante disponibilità di portuali qualificati per far fronte ai picchi di attività, assicurando inoltre la flessibilità degli orari e la continuità lavorativa ai lavoratori. Pertanto, la Commissione europea dovrebbe promuovere politiche e normative orientate a mantenere posti di lavoro stabili e di qualità nel settore portuale.

Nessuna ridistribuzione dei benefici

I lavoratori e gli utenti dei trasporti non condividono in alcun modo i benefici derivanti dal regolamento CBER: l'aumento dei prezzi e il peggioramento della qualità dei servizi dimostrano che il trattamento favorevole stabilito dal CBER determina non solo una distorsione del mercato della movimentazione delle merci, ma anche un rapporto squilibrato tra le compagnie di navigazione che fanno parte delle alleanze e i porti e le società che forniscono servizi nei porti.

A parità di miglia marine, le tariffe per il trasferimento di un container dall'Estremo Oriente all'Europa sono aumentate del 600% negli ultimi anni. Questo fenomeno deve essere spiegato con argomentazioni esaurienti e trasparenti, e la Commissione europea dovrebbe essere in grado di dimostrare che non esiste alcuna correlazione tra questa tendenza e l'applicazione del CBER.

Le tariffe di nolo molto elevate registrate durante la pandemia di Covid-19 possono anche essere considerate il risultato di un'efficace gestione della capacità da parte delle alleanze marittime. Questa gestione della capacità, insieme all'estensione dell'applicazione dell'imposta sul tonnellaggio ai terminali e alle attività portuali dell'entroterra contribuiscono attivamente a provocare distorsioni del mercato.

La gestione della capacità consentita dal CBER permette alle alleanze marittime di influenzare attivamente le tariffe di nolo consolidando le capacità, ovvero adattando la rete attraverso il *blank sailing* allo scopo di stabilizzare le tariffe in caso di diminuzione della domanda con un'offerta costante.

Di conseguenza, si può affermare che, contrariamente al suo obiettivo iniziale, il CBER ha promosso una distorsione della concorrenza a scapito dei consumatori.

I consorzi non sono un modo efficace di fornire servizi

Il comportamento delle compagnie di trasporto marittimo internazionali e dei loro consorzi ha determinato un aumento delle tariffe e una riduzione della disponibilità di capacità per i clienti in Europa. Queste tendenze sono emerse in maniera evidente soprattutto dopo la pandemia di Covid-19.

Come è stato dimostrato da alcuni studi pubblicati recentemente², da un lato i profitti netti delle compagnie di navigazione, nel 2021, sono aumentati fino al 50%, con un ricavo netto di 186 miliardi di dollari.

Dall'altro, le compagnie continuano a ridurre ulteriormente la loro capacità verso l'Europa, con un deterioramento sia dell'affidabilità che della qualità dei servizi.

Covid-19 e interruzioni della catena di approvvigionamento

Il comportamento e le pratiche dei trasportatori di container negli ultimi due anni, visti i problemi e le perturbazioni che hanno coinvolto la catena logistica marittima, dovrebbero essere opportunamente analizzati.

Una delle ragioni della congestione dei terminali portuali e della mancanza di capacità dei container verificatesi lo scorso anno è che i trasportatori sono stati molto selettivi nell'assegnazione della capacità, riposizionando i container vuoti in Asia per ottenere tariffe di nolo migliori per le importazioni. Questo ha determinato orari inaffidabili, con conseguenti problemi operativi per la manodopera portuale, e ritardi nei collegamenti con l'entroterra, con costi aggiuntivi per gli altri operatori della catena di approvvigionamento.

Sebbene il ritiro della capacità di trasporto marittimo potesse essere giustificato nel 2020, a causa dell'abbassamento della domanda di trasporto, questa argomentazione non può essere utilizzata per spiegare la sempre scarsa affidabilità degli orari che ha causato congestione e altre criticità per molte operazioni portuali nel 2021 e 2022.

Per quanto la crisi di Covid-19 abbia oggettivamente avuto gravi conseguenze economiche sul settore, a nostro avviso la causa principale dei problemi che stiamo affrontando oggi non è la pandemia in sé, ma sono piuttosto le scelte orientate al profitto delle compagnie di navigazione, agevolate da un regime normativo che consente loro di essere esentate dall'osservanza delle regole della concorrenza.

² ITF (2022), "Performance of Maritime Logistics", International Transport Forum Policy Papers, No. 106, OECD Publishing, Paris.

In qualità di federazione che rappresenta i lavoratori marittimi europei, crediamo fortemente che la valutazione della Commissione europea sul regolamento di esenzione per categoria dei consorzi dovrebbe tenere conto di tutti i grandi cambiamenti già menzionati che hanno caratterizzato il mercato negli ultimi anni: l'integrazione verticale, le alleanze oceaniche, le meganavi, l'acquisizione da parte delle compagnie di navigazione di ulteriori funzioni nell'ambito della catena di approvvigionamento, gli sviluppi nello scambio di informazioni, la minore disponibilità e efficienza dei servizi.

Inoltre, riteniamo necessario ribadire che **l'applicazione delle attuali esenzioni consente alle compagnie di navigazione che partecipano ai consorzi di agire come se fossero gli unici operatori del settore marittimo, e di utilizzare questi vantaggi come strumento per aumentare in modo massiccio i loro profitti a spese del resto della catena di approvvigionamento**, soprattutto dopo la pandemia di Covid-19.

Infatti, il costo del trasporto marittimo negli ultimi due anni è aumentato significativamente, mentre la disponibilità si è progressivamente ridotta.

Alla luce di quanto precede, riteniamo che il regolamento CBER si sia rivelato una concessione sproporzionata ed eccessivamente liberale rispetto alle normali regole della concorrenza, che potrebbe continuare a causare danni gravi e irreparabili ai lavoratori europei del settore, mentre il ruolo della Commissione europea dovrebbe essere di garantire una reale parità di condizioni. Siamo invece convinti che sostenere gli operatori dei terminali portuali e i loro dipendenti piuttosto che continuare ad applicare il CBER garantirebbe una migliore sostenibilità socioeconomica del settore e buone condizioni di lavoro per la manodopera portuale in Europa.

Per questi motivi, l'ETF è favorevole all'abrogazione dell'attuale CBER e invita tutti i servizi competenti della Commissione europea (MOVE, COMP e EMPL) ad optare per un approccio concertato, basato sul coinvolgimento attivo di tutte le parti interessate, allo scopo di impostare politiche portuali e marittime capaci di garantire la futura sostenibilità socioeconomica del settore marittimo europeo in generale.

Bruxelles, Settembre 2022