

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gambetta: “Gli armatori container devono ripassare la lezione”

Nicola Capuzzo · Monday, April 19th, 2021

*Contributo a cura di Giulio Gambetta **

** presidente della società di spedizioni Fratelli Gambetta Srl*

Ho letto con interesse [quanto pubblicato da SHIPPING ITALY sul futuro della “supply chain”](#) (ma chiamiamola con il suo nome: filiera logistica; dopotutto sono genovese e Genova è la patria della logistica”). Bene mi permetto di riassumere il punto di vista/ricetta degli armatori: aumentiamo i noli del 400%, riduciamo l’offerta di stiva mettendo le navi in disarmo, consorziamoci, creiamo ritardi di 7/10 giorni sulle tratte marittime, togliamo i contenitori, ecc. così diventiamo i perfetti attori della logistica integrata, così vuole il mercato integrato e la globalizzazione spinta.

Questo sistema ha ottenuto di rendere ancora più importante il ruolo della casa di spedizione internazionale perché la realtà del commercio vuole che l’importatore/esportatore si avvalga sempre più della collaborazione dello spedizioniere in quanto unico specialista/artigiano della logistica integrata.

Si potrebbe dire che “canto per la mia cappella” ma chi scrive ha i capelli bianchi e ha visto tanti cambiamenti nei trasporti. Alcuni esempi: il passaggio dalle navi convenzionali alle portacontenitori, l’avvento del motore a reazione nei trasporti aerei, l’intermodalismo, ecc. Orbene in tutti questi passaggi dovevamo “morire” invece sono morti grandi armatori, grandi compagnie aeree e stendo un velo pietoso sulla ferrovia.

A mio avviso questo comportamento dell’armatore che vuole “cannibalizzare” gli altri soggetti della logistica millantando una maggiore efficienza del loro servizio integrato rispetto al servizio organizzato dalla casa di spedizione internazionale otterrà il solo scopo di far rientrare in Europa molte lavorazioni o produzioni industriali oggi svolte in Estremo Oriente.

Non sarà cosa di pochi mesi ma il trend che vedo dal mio osservatorio è questo, quindi più Turchia, più ex Jugoslavia, più paesi dell’Est Europa.

Non mi sembra una grande svolta per l’armatore: apriamo un terminal a Vado Ligure e ci

mandiamo i contenitori anche se la polizza dice Genova! Obblighiamo gli spedizionieri a utilizzare i vettori terrestri legati all'armatore e penalizziamo chi preferisce utilizzare vettori diversi. Il tutto con l'arroganza del "qui dovete passare". Sembra lo slogan di certa portualità degli anni '60 che diceva "tanto la merce deve passare da Genova" (e sappiamo come è finita).

Vorrei fare una considerazione semplice: l'armatore vende il nolo allo spedizioniere su base 90, lo spedizioniere vende il nolo all'importatore/esportatore su base 100 o meno. Se l'armatore "scende a terra" e offre il nolo direttamente all'importatore/esportatore entra in concorrenza con gli altri armatori e quindi l'offerta a scendere non si limita al 10% ma può essere di qualunque importo! Forse è a causa di ciò che sono falliti tanti armatori, tante compagnie aeree... Oppure gli armatori fanno cartelli (ma lo possono fare?), oppure usano indebitamente i dati sensibili degli importatori/esportatori, oppure... non hanno capito e devono ripassare la lezione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, April 19th, 2021 at 10:30 am and is filed under [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.