

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Clecat soddisfatta per la decisione Ue di terminare la Cber per i liner

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 11th, 2023

La decisione della Commissione Europea di far calare il sipario sulla Consortia Block Exemption Regulation – che non sarà prorogata ulteriormente, cessando quindi di essere in vigore dal prossimo 25 aprile – è stata accolta con soddisfazione in primis dalla Clecat, l’associazione europea degli spedizionieri che negli ultimi anni e mesi si è fatta spesso sentire sul tema, anche criticando direttamente Bruxelles per quella che riteneva essere una [linea troppo morbida nei confronti dei carrier](#).

“Siamo lieti che la Commissione abbia ascoltato la voce dei clienti, degli spedizionieri e dei loro clienti caricatori” ha commentato il direttore generale dell’associazione, Nicolette van der Jagt, che ha poi spiegato di aver segnalato, durante la fase di consultazione pubblica, come la Cber non abbia garantito maggiore efficienza e valore aggiunto nei servizi di trasporto marittimo e che anzi nella sua forma attuale abbia prestato il fianco a collaborazioni tra carrier la cui estensione oltrepassava la portata di semplici accordi di Vessel Sharing Agreement. Più nel concreto Clecat ha poi spiegato di aver espresso preoccupazione per la perdurante disponibilità dell’esenzione a favore di soggetti – i liner – che stavano allargando la loro attività ad altri ambiti, entrando in competizione con altri operatori della logistica.

Come ribadito dalla stessa Commissione, anche Clecat ha evidenziato come il venire meno della Cber non impedirà certo ai vettori di stabilire alleanze o accordi commerciali, che anzi saranno utili per affrontare sfide quali quelle della decarbonizzazione e della digitalizzazione.

Van der Jagt ha infine sottolineato un punto rimarcato dalla stessa Commissione, ovvero che la fine della Cber rappresenta “un passo importante verso il ripristino della fiducia tra le parti interessate, necessaria per costruire una supply chain resiliente, integrata ed efficiente”.

Sul tema, da posizioni diametralmente opposte, si è espresso in queste ore anche il World Shipping Council, che, in un comunicato peraltro dai toni piuttosto pacati, ha messo in guardia rispetto al fatto che il passaggio dalla Cber alla normativa antitrust standard creerà “un periodo di incertezza per i carrier nell’adattarsi a questo nuovo quadro legale”. L’associazione, che rappresenta a livello mondiale la categoria del trasporto marittimo di linea, ha detto di star esaminando attentamente le basi della posizione espressa dalla Commissione e di attendere che si avvii un dialogo per garantire chiarezza normativa. Anche il Wsc, infine, ha voluto sottolineare che la fine di questo regime

speciale non fermerà gli accordi tra carrier e la firma di Vsa “i quali restano una via pienamente legale per i vettori per assicurare trasporti efficienti e sostenibili verso l’Europa”.

Tornando alla storica decisione di ieri, vale la pena approfondire meglio la posizione della Commissione Europea recuperando dal cosiddetto Staff Working Document Evaluation i paragrafi intitolati “conclusioni” e “lezioni imparate”.

Ripercorrendone l’evoluzione della normativa, la Commissione ha evidenziato come il settore, prima frammentato in numerosi vettori regionali e attori, sia ora popolato da “pochi attori globali e integrati”, una trasformazione il cui impatto si è dispiegato negli ultimi 3 anni, quando le condizioni di stress hanno esasperato le criticità dell’intero sistema. “Le prove raccolte dai vettori – si legge nel documento – evidenziano l’efficacia e l’efficienza, nella migliore delle ipotesi limitate, del Cber.” In particolare il numero esiguo di singoli consorzi rientranti nel campo della normativa nel 2020 (13 su 43), sia il loro profilo, tendono a dimostrare “che questa ha portato loro risparmi limitati”. Un altro punto sottolineato nella relazione è che nella creazione di alleanze, per i protagonisti contano le esigenze commerciali, mentre le agevolazioni in tema di concentrazione rivestono un ruolo secondario.

Per quel che riguarda in particolare l’eventuale incremento di efficienza garantito dall’esonero, la Commissione in particolare ha detto di avere ottenuto valutazioni inconcludenti per l’impossibilità di superare alcuni limiti metodologici, che rendono difficile anche stabilire se i consorzi siano utili o meno a conseguire maggiori efficienze ambientali.

Relativamente ai vantaggi per l’utenza, la valutazione riferisce di come i clienti lamentino ora criticità come il fatto che la differenziazione dei servizi è scomparsa. Anche gli indici di connettività diretta (ovvero relativi al numero coppie di paesi raggiungibili dai servizi di linea senza trasbordo), considerati dalla Ue come un fattore utile a sviluppare gli scambi commerciali, sono inoltre calati nel periodo analizzato. Nel complesso – conclude quindi la relazione – la Cber non sembra più adeguata al suo scopo” poiché non offre maggiore efficacia, efficienza e valore aggiunto dei trasporti.

Passando infine alle lezioni imparate, il documento evidenzia come l’esperienza della pandemia di Covid-19 abbia dimostrato la necessità di rafforzare la resilienza delle supply chain catene di approvvigionamento “con azioni condivise sul lato mare e sul lato terra”. L’esistenza di un regime antitrust eccezionale ha dato origine a spaccature tra le diverse categorie di soggetti, in particolare tra carrier e caricatori, ma è stata “fonte di insoddisfazione anche per altri attori della catena del valore, in particolare gli spedizionieri e gli operatori portuali, che competono direttamente con i vettori, ormai verticalmente integrati. La Cber ha cioè dato loro “l’impressione di essere stati trattati ingiustamente e che non esistesse alcuna reale parità di condizioni nel settore marittimo”.

Pertanto, conclude il testo, “il ripristino della fiducia tra le parti interessate è necessario per costruire una supply chain resiliente, integrata ed efficiente” e questo richiede “che il trasporto marittimo di linea non sia percepito come un settore soggetto a un controllo più morbido da parte delle autorità antitrust rispetto ad altri”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, October 11th, 2023 at 12:30 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

---

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.