



Aice e Citha chiedono l'intervento della Commissione Europea per riequilibrare le condizioni di spedizione nel trasporto marittimo

L'INTERRUZIONE DELLE CATENE GLOBALI DI APPROVVIGIONAMENTO E GLI EFFETTI SULLE IMPRESE EUROPEE

L'attuale mancanza di container e le numerose interruzioni nella catena di approvvigionamento marittima stanno avendo un effetto negativo sulla ripresa economica europea. Lo squilibrio dei container disponibili tra il mercato asiatico e quello occidentale sta causando problemi logistici alle imprese dell'UE che operano in import ed in export. Questo squilibrio è soprattutto accentuato dalla riduzione della capacità delle linee di trasporto marittimo.

Lo rilevano Aice (Associazione italiana commercio estero Confcommercio) e Citha (European Confederation of International Trading Houses Associations)

Tre sono gli effetti principali sulla catena di approvvigionamento globale:

- 1) la chiusura degli stabilimenti ed i fermi di produzione che portano a un arretrato di prodotti, in particolare beni di consumo;
- 2) inosservanza dei contratti in essere e l'aumento dei prezzi;
- 3) la carenza di approvvigionamenti per i prodotti finiti ed i prodotti intermedi.

La pandemia ha costretto molti impianti a chiudere durante le misure di blocco imposte dagli Stati e di conseguenza le produzioni sono state interrotte. I container vengono, quindi, stoccati in un unico luogo e non più disponibili sul mercato internazionale. I container da 20 e 40 piedi non sono al momento disponibili nei porti asiatici. Inoltre, le compagnie di trasporto marittimo stanno rallentando l'operatività delle navi, aumentando la situazione di tensione e allungando i tempi di attesa. Il World Container Index rileva prezzi triplicati dall'inizio della pandemia nel 2020 (+339%).

Il secondo problema affrontato dalle imprese europee è una violazione del contratto da parte delle compagnie di trasporto marittimo. I container che sono stati prenotati non sono più disponibili o non vengono rispettati le condizioni ed i prezzi negoziati. Ciò porta ad avere prezzi circa tre volte superiori rispetto al contratto precedentemente concordato. I nuovi contratti registrano prezzi fino a 10 volte superiori rispetto ai tempi pre-pandemia.

Ciò causa gravi problemi finanziari in particolare alle PMI. Da un lato, le compagnie di navigazione spesso rescindono i contratti in essere appellandosi a cause di forza maggiore. In caso di nuovi contratti, a costi notevolmente più alti, le compagnie stesse si riservano il diritto di non ritirare la merce nei tempi prestabiliti. Dall'altro lato, i grandi clienti, come ad esempio le catene di distribuzione di generi alimentari, richiedono il rispetto dei contratti



esistenti. Le imprese di import/export si trovano così nel mezzo, obbligate a sostenere costi aggiuntivi. In considerazione degli esorbitanti ricarichi di prezzo, questa situazione non è più accettabile, anche per raggiungere la normalizzazione post Covid.

Si sta registrando una carenza di prodotti finiti e prodotti intermedi, a causa dei problemi sopra menzionati. Le aziende nostre associate stanno operando con margini di guadagno non sostenibili e queste interruzioni nella catena del valore hanno un impatto negativo per il consumatore finale. Poiché non sono disponibili alternative europee per i beni interessati, questo problema, potrebbe portare a una carenza di cibo e altri prodotti di consumo nell'intera UE.

La situazione si è inoltre ulteriormente inasprita a causa della limitazione dell'offerta di spedizioni da parte dei vettori marittimi sulla linea *Far East – West*, con un incremento dei rischi di approvvigionamento per il mercato europeo. Secondo il regolamento di esenzione per categoria dei consorzi delle spedizioni di linea (Consortia Block Exemption Regulation - CBER), la cui validità è stata estesa al 2024, i vettori marittimi sono autorizzati a fornire servizi congiunti senza violare le norme antitrust dell'UE che vietano accordi anticoncorrenziali tra imprese. Questo aspetto contribuisce a creare i problemi sopra descritti e porta ad una diminuzione della qualità del servizio ed a un aumento dei prezzi.

In base a quanto sopra descritto, Aice e Citha chiedono alla Commissione Europea di esaminare la situazione in corso nel settore del trasporto marittimo e adottare le misure necessarie per ristabilire un equilibrio nelle condizioni di spedizione, al fine di prevenire ulteriori difficoltà per le aziende europee.

Milano, 16 luglio 2021

Aice – Associazione Italiana Commercio Estero è l'Associazione imprenditoriale che dal 1946 tutela gli interessi delle aziende italiane che svolgono attività di commercio con l'estero, sia in import che in export, e che intendono affacciarsi sui mercati esteri. Aice sa creare valore per le imprese che intendono crescere all'estero, offrendo un'assistenza specialistica su tutti gli aspetti legati agli scambi internazionali. Interagiamo con aziende di qualsiasi settore merceologico e dimensione, dalla PMI alla grande multinazionale. Aice aderisce a Confcommercio – Imprese per l'Italia.

CITHA - the European Confederation of International Trading Houses Associations – è l'organizzazione che a livello europeo raggruppa le associazioni nazionali che rappresentano le aziende che operano nel commercio internazionale.

Per informazioni:

Segreteria Aice
Corso Venezia, 47
20121 Milano
Tel. 027750320
e-mail: aice@unione.milano.it