

CORRIERE MARITTIMO

LOGISTIC & TRANSPORT

12 APR, 2019

INTERVISTA/ CONFETRA, MARCUCCI: GLI OPERATORI LOGISTICI SARANNO INGLOBATI DAI GRANDI ARMATORI?

Confetra per voce del presidente Nereo Marcucci dice "NO alla deroga alla normativa antitrust" per gli armatori e chiede criteri di reciprocità con la Cina.

di Lucia Nappi

Le riflessioni del **presidente di Confetra, Nereo Marcucci**, sui fenomeni che dominano il settore del trasporto marittimo di container e la catena logistica di cui questo fa parte. Le riflessioni nascono dallo studio che la Confederazione sta portando avanti e sui cui intende sensibilizzare a livello nazionale ed europeo gli operatori della logistica.

Il presidente di Confetra chiede **criteri di reciprocità con la Cina** e, dice **"NO alla deroga alla normativa antitrust" per gli armatori** - Il fenomeno del rafforzamento delle grandi compagnie armatoriali, ridotte numericamente dalle stagioni delle grandi fusioni e acquisizioni, ha prodotto tre alleanze, da nove che erano circa venti anni fa, che da sole gestiscono il 93% dei traffici - 2M (Maersk, MSC, HMM, Hamburg Sud) - The Alliance (Hapag Lloyd, Ocean Network Express, Yang Ming) - Ocean Alliance (Cma Cgm, Cosco, Evergreen, OOCL, APM). Unico operatore indipendente è l'israeliano Zim che, tuttavia, ha accordi con The Alliance. **"Niente deroga"** dice Marcucci **ai grandi player** che, oggi, esercitano anche a terra una posizione di sempre maggiore protagonismo mettendo a rischio di soffocamento *"la miriade di operatori della supply chain"*.

Il futuro sembrerebbe portarci verso un sistema logistico pianificato solo dalle grandi compagnie armatoriali, quale è la posizione di Confetra?

*"Alla richiesta degli armatori di deroga alla normativa antitrust, che vincolerebbe chi abbia più del 30% di traffico, a regole favorevoli alla concorrenza, abbiamo chiesto agli associati e ai rappresentanti della supply chain europea, che questa deroga non sia ultrattiva oltre il 2020. Il fenomeno di concentrazione in solo tre alleanze avvenuto a livello orizzontale, crediamo debba trovare dei limiti a livello verticale. **Le grandi compagnie armatoriali hanno fatto il loro interesse, noi intendiamo ora che i nostre associazioni e i nostri paesi facciano i loro interessi. Evitando che la miriade di operatori della supply chain (spedizionieri, terminalisti etc..) siano inglobati, per compressione o per assorbimento, dalle grandi shipping line. Si parla di sostenibilità ambientale, economica e sociale e ci domandiamo se sarebbe sostenibile un sistema logistico pianificato solo dalle grandi compagnie armatoriali.**"*

L'avanzata cinese nel Mediterraneo rappresenta opportunità o rischi per il nostro paese?

"Ci vuole reciprocità, riteniamo che il numero, la qualità e gli obiettivi che si danno i cinesi possono in condizioni di reciprocità essere una opportunità e non uno svantaggio".