

L'aumento dei noli continua a dividere armatori e spedizionieri

Messina (Assarmatori): “Per anni abbiamo inseguito i clienti, con EBIT sempre negativi”. Moretto (Fedespedi): “Vero, ma avevate sussidi e un regime fiscale vantaggioso: è ora di cambiare le regole del gioco”



I presidenti di Assarmatori e Fedespedi, Stefano Messina e Silvia Moretto

I toni un po' patinati della prima conferenza del Port&Shipping Tech, collocato all'interno del palinsesto della Genoa Shipping Week, diventano ben più incisivi quando si finisce a parlare di argomenti che toccano direttamente il portafoglio, ovvero il rialzo continuo dei noli del trasporto container che nel 2021 hanno iniziato una corsa verso l'alto per la quale solo negli ultimi giorni, e probabilmente anche a seguito di precise scelte di marketing di alcuni liner, si sta assistendo ad una frenata.

Di questi rialzi si è lamentata – non è la prima volta, probabilmente non sarà l'ultima e rientra in qualche modo fra i suoi compiti 'istituzionali' – Silvia Moretto, presidente di Fedespedi. A lei, però, ha voluto replicare direttamente il presidente di Assarmatori Stefano Messina, anche a costo di deviare dall'argomento principale per il quale era stato 'interrogato': “Credo sia necessario uno studio più approfondito prima di procedere con certi attacchi verso gli armatori

– le sue parole – Negli ultimi 12 anni le 25 principali compagnie operanti nel trasporto container hanno avuto EBIT negativi, insomma ci hanno rimesso. Se parliamo della ‘piccola’ Messina si tratta di diverse centinaia di milioni di euro, che diventano miliardi se invece rivolgiamo lo sguardo ai global carrier di maggiori dimensioni. In questi anni, a causa della sovracapacità di trasporto, a fare il prezzo sono stati i clienti, mentre noi eravamo costretti a rincorrerli a suon di sconti. Adesso, è vero, siamo in una situazione diversa, cresce la domanda di trasporto e c’è bisogno di maggiore capacità, e quindi i noli salgono, consentendoci un picco straordinario di profittabilità che non si era mai visto in precedenza, per quanto – altro elemento da tenere in considerazione – le medie dei noli siano inferiori rispetto al periodo compreso fra il 2007 e il 2008. Mi sembra poi sbagliato e fuorviante parlare di ‘cartello’ fra i liner”.

Immediata la controreplica della stessa Moretto, che ha ammesso come “l’armamento abbia a lungo registrato delle perdite”, sottolineando però che “nel contempo ha goduto di sussidi e di un’imposizione fiscale diversa. Adesso, che la situazione è cambiata e che complessivamente queste compagnie chiuderanno l’anno con oltre 100 miliardi di profitto, è arrivato il momento di cambiare anche le regole del gioco, tenuto conto che le altre aziende non beneficiano di sussidi e regimi fiscali differenti e della verticalizzazione che gli stessi armatori stanno mettendo in atto”.

Nel corso del suo intervento Messina ha ribadito che se esiste ancora una flotta mercantile e italiana è “anche e soprattutto grazie all’introduzione del registro internazionale. La bandiera italiana è leader all’interno dello spazio comunitario per unità ro-ro e ro-pax, con una quota di mercato vicina al 25%”. Quindi la domanda provocatoria, riferita ad una delle norme inserite all’interno del DL Infrastrutture: “Perché qualcuno teme l’allargamento dei benefici della bandiera italiana a chi usa altre bandiere comunitarie? Forse c’è una mancanza di efficienza amministrativa?”.

P.R.