

Federagenti, Santi: "Sui noli sterili polemiche per rallentare la ripartenza economica"

di Alessandro Bacci

"Tanti gruppi sono spariti, falciati dalla crisi e dai noli bassi; altri hanno continuato a investire con noli che di certo facevano arricchire altri anelli della catena logistica"



Aumento dei noli container, cartelli fantasma, complotti per rallentare la ripartenza dell'economia mondiale. Secondo **Alessandro Santi**, Presidente di Federagenti, le ripetute polemiche per altro innescate anche da soggetti che avrebbero istituzionalmente l'interesse di coltivare un rapporto positivo con i grandi gruppi armatoriali, sono tanto sterili quanto frutto di una lettura assolutamente parziale. È vero, i noli sono aumentati e di molto, ma è sufficiente scorrere l'andamento del mercato dei noli dal 2010 a oggi, per trovare risposte sorprendenti. Per oltre un decennio le grandi compagnie di trasporto container hanno navigato in rosso senza alcuna possibilità di coprire i 'running cost', per non parlare degli oneri finanziari che questi gruppi hanno affrontato per rinnovare le flotte o le incertezze che oggi si trovano a fronteggiare anche nella chiave della transizione energetica. Tanti gruppi sono spariti, falciati dalla crisi e dai noli bassi; altri hanno continuato a investire con noli che di certo facevano arricchire altri anelli della catena logistica.

“E allora oggi appare opportuno - afferma Santi - abbassare i toni e porsi alcuni interrogativi. Cosa sarebbe successo se gli armatori all'inizio della pandemia avessero deciso di fermare le navi in attesa di tempi migliori invece di organizzare sistemi di sicurezza sanitaria e di gestione del personale imbarcato e a terra (penso anche alla rete degli agenti marittimi)? Sistemi che hanno garantito a tutti i paesi del mondo di continuare a vivere e produrre; equipaggi che sono rimasti a bordo delle navi ininterrottamente anche per 9 mesi senza poter ritornare a casa e attività svolte a bordo nei vari porti all'inizio della pandemia dalla filiera marittima quando lo status di grande parte dei colletti bianchi mondiali era quello dello 'smart working'. Cosa sarebbe successo e cosa potrebbe succedere in un prossimo futuro se gli armatori non stessero investendo cifre enormi per integrare flotta ed 'equipment', ricordando che la vita di una nave è minimo di trent'anni e che la transizione ecologica impone stringenti limiti emissivi laddove non è certamente chiaro quali saranno le più efficienti tecnologie applicabili nel medio termine? Cosa potrebbe succedere ai consumatori e alle imprese se gli armatori decidessero delle politiche di servizio selettive? Crediamo - conclude il Presidente di Federagenti - che se a queste domande diamo delle risposte di buon senso e non di preconconcetto, pensando al mercato e non pensando magari a ritorni a economie di Stato, l'effetto dovrebbe essere quello di ricercare il dialogo e l'efficienza atta a traghettare il sistema complessivo (servizio e costi) verso una nuova normalità diversa dal passato e sostenibile per l'intera filiera”.