

Per Federagenti sui noli ci sono sterili polemiche

Mercoledì, 29 Settembre 2021 15:31

di Redazione



L'aumento delle tariffe del trasporto marittimo dei container sembra stia rallentando a settembre. La rilevazione del 23 settembre 2021 svolta da Drewry nel suo World Container Index mostra che nella penultima settimana del mese **l'indice composito ha smesso di crescere**, dopo ventidue settimane consecutive di aumento, attestandosi sul valore di 10.377 dollari per container. Resta comunque più elevato del 299% rispetto allo stesso periodo del 2020. L'unico aumento è il nolo da Shanghai a Genova, cresciuto dell'1% per raggiungere 13.646 dollari, mentre quello tra Shanghai e Rotterdam è rimasto fermo a 14.356 dollari.

Ma **non si placano le polemiche** su questi aumenti, spinte dagli spedizionieri che ritengono siano frutto anche di una strategia speculativa da parte delle compagnie marittime. Non tutti però sono d'accordo e il 29 settembre il presidente di Federagenti (che rappresenta gli agenti marittimi) Alessandro Santi le ha definite "sterili" perché "frutto di una lettura assolutamente parziale".

Santi non nega i forti aumenti, ma precisa che vengono **dopo un decennio in cui le compagnie marittime "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".

Riguardo all'aumento scatenato dalla pandemia, Santi invita a riflettere che cosa sarebbe successo se le compagnie "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)?". La continuità del servizio ha "garantito a tutti i Paesi del mondo di continuare a vivere e produrre".

Federagenti sottolinea anche che le compagnie stanno **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".

Santi conclude che a queste domande bisogna fornire **"risposte di buon senso"** e non di preconcetto 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".