

Agenti marittimi, Duci: "Ci vuole una tariffa minima"



di **Paolo Bosso**

«**La legge 135** andrebbe riformata su due punti, le regole d'ingaggio e l'equo compenso', come la si voglia chiamare. Se con le tariffe non riesco a coprire i costi, non è solo la singola società ad essere a rischio ma il nostro ruolo, quello di essere garante tra armatore e fornitore». Per il presidente Federagenti, Gian Enzo Duci, nefasto non è tanto il flusso di capitali stranieri che da anni serpeggia tra le aziende marittime. «Vediamo gli investitori come saccheggiatori saraceni. Ma il fattore preoccupante, piuttosto, è la tendenza al monopolio. Il mercato si sta concentrando, sono sempre meno gli operatori sul mercato. Questo è il problema». Con estremo ottimismo, lo si potrebbe vedere come un "Piano Marshall" da XXI secolo, da cui ne beneficia chi riesce a coglierne lo spirito imprenditoriale. Nefasto è l'esito di questo flusso, che potrebbe lasciare sul campo pochi vincitori.

Federagenti, in assemblea a Porto Cervo, in Sardegna, ha analizzato le grandi alleanze armatoriali, che sono principalmente tre: 2M, Ocean Alliance e THE Alliance. «Nove multinazionali - continua Duci - che si dividono il trasporto container. Fino a una ventina di anni fa erano rappresentate dagli agenti marittimi. Oggi, 7 di queste hanno agenzie che sono dirette emanazioni degli armatori, 2 sono venture capital. Ma non è questo che ci porta via il lavoro in Italia. Certo, parte del profitto va via dal nostro Paese ma non costituisce un elemento di crisi. Ai vertici di queste aziende ci sono agenti marittimi in quasi tutti i casi. Preoccupante è che queste 9 aziende una volta erano 18». È la concentrazione a mettere in difficoltà il mestiere. Il discorso è noto: con pochi operatori la negoziazione vacilla, le tariffe scendono e l'agente marittimo resta marittimo, resta agente ma non è più mediatore. «Quando uno scalo nave viene pagato 100 euro non è più servizio pubblico. Abbiamo mugugnato quando ci è stata abolita la tariffa, nonostante ciò, abbiamo continuato a lavorare sul mercato. Dobbiamo iniziare a pensare a costi minimi che garantiscano un servizio pubblico. I piloti, per esempio, sono stati in grado di tutelare la loro categoria, retti da un sistema normativo in grado di mettere un paletto quando c'è stata una corsa al ribasso. Se a quel cliente non possiamo fare dei paletti, cancellateci. Molti stanno scegliendo di smettere. Con un solo cliente non c'è più legge di mercato».

E se è la legge di mercato a vacillare forse è sulla legge che regola la professione che bisogna intervenire? Secondo Duci, sì: «La legge che regola la professione dal 1977, **la 135**, andrebbe riformata su due punti, le regole d'ingaggio e l'equo compenso', la tariffa minima, come la si voglia chiamare. Se con le tariffe non riesco a coprire i costi, non è solo la singola società ad essere a rischio ma il nostro ruolo, quello di essere garante tra armatore e fornitore». «Gli agenti marittimi oggi non fanno più solo gli agenti marittimi - aggiunge il comandante delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino - il PMIS ha contribuito a sostituire molta carta e anche molte funzioni dell'agente. Ma l'affidabilità è

fondamentale, bisogna rivedere la legge 135».

Uno studio Federagenti ha evidenziato come negli ultimi 3 anni su 60 aziende marittime italiane che hanno visto l'ingresso di capitale straniero quasi tutte hanno avuto un incremento medio dell'Ebitda. Per la precisione, mediamente, del 70 per cento. «Erano aziende in difficoltà, quindi la crescita è stata consequenziale, ma è indubbio che questi capitali hanno creato valore», precisa Duci, che cita l'esempio di Rimorchiatori Mediterranei, «un'azienda che già andava benissimo». A livello istituzionale, invece, la buona pratica è l'autorità portuale di Singapore che sta investendo da tempo nei porti italiani: «I manager presenti nel nostro Paese che gestiscono i suoi investimenti - afferma Duci - sono italiani». Poi ci sono gli investimenti cinesi nei terminal europei. La mole è notevole: 15 miliardi spesi ad oggi, di cui il principale, se non l'unico soggetto, è Cosco Shipping, che oggi possiede un decimo della capacità terminalistica del Vecchio continente.

Discorso diverso per la crisi delle numerose compagnie marittime capitolate negli ultimi anni, soprattutto meridionali. Federagenti ha analizzato gli investimenti fatti tra il 1996 e il 2018 su 30 aziende e studiato le insolvenze e le ristrutturazioni tra il 2010 e il 2018, periodo che inizia con il caso Di Maio Lines (2010) e si chiude con la crisi di Rizzo-Bottiglieri (2018).

Ma l'Italia non è un Paese passivo. Nel campo dei traghetti, del ro-ro, gli investimenti sono stati unici al livello mondiale. «Di cosa dobbiamo avere paura? Non dello straniero, che nella maggior parte dei casi investe non solo in asset ma anche in capitale umano: ciò sviluppa manager capaci e italiani. Quello che non dobbiamo fare è vendere asset che vengono portati via. Il nostro Paese è un buon luogo d'investimento ma anche noi siamo bravi a investire: l'Italia è stato il principale investitore nel settore traghetti, ha tirato fuori i capitali. Noi - conclude Duci - continuiamo a cambiare pelle».