

Geopolitica, shipping e agenti marittimi al centro del confronto al Propeller Club Livorno

La rotta del mercato attuale analizzata dal presidente di Federagenti, Alessandro Santi, insieme alle due presidenti Giani e Carnielli protagoniste di un gemellaggio propellerino fra Toscana e Veneto
DI CINZIA GAROFOLI

27 MARZO 2024

[STAMPA](#)



Livorno - La professione dell'agente raccomandatario e la futura revisione della sua legge istitutiva del 1977 sono stati i temi sui quali hanno discusso, su invito della presidente del club labronico Maria Gloria Giani Pollastrini, al Propeller Club di Livorno il presidente di Federagenti Alessandro Santi e Anna Carnielli, presidente del Propeller Venezia e dell'associazione agenti marittimi veneta Asamar.

L'incontro, che ha fatto seguito a un primo appuntamento mattutino della delegazione veneta presso l'Accademia Navale di Livorno, è stato anche l'occasione per sottoscrivere il gemellaggio fra i club propellerini di Livorno e Venezia che, come ha detto Anna Carnielli, "vuole realizzare ulteriori sinergie virtuose fra gli associati con quella che dovrà essere una sfida costruttiva fra le due realtà, che riesca ad unire gli intenti degli operatori con proiezione anche fuori dai confini locali e a creare nuove opportunità".

Sul ruolo dell'agente marittimo e sul complesso contesto in cui si muove, sintetizzato nel titolo della conferenza "La figura dell'agente raccomandatario nella rivoluzione dello shipping" ha parlato il presidente di Federagenti partendo dalla considerazione che la

situazione attuale attraversata dal settore derivi da una naturale evoluzione a seguito di una serie di eventi, in primis la decisione presa dagli Stati Uniti nell'agosto del 2021 di lasciare l'Afghanistan, consegnandola ai talebani. La tesi – ha ricordato Santi – sostenuta anche da molti analisti – è che questa decisione abbia ingenerato in altri paesi quali la Russia, l'Iran, la Cina e altri, la consapevolezza dell'indebolimento della posizione dominante americana. Da qui – ha detto il presidente – la serie di eventi critici quali il Mar Rosso, l'Ucraina, Gaza, Panama: “Tutti fattori che si sono sommati l'uno all'altro, ma che – fatto salvo il Covid, vero ‘cigno nero’ – oggi non stanno determinando a mio parere una vera rivoluzione, come peraltro prova anche la recente dichiarazione della Bce che riporta dati estremamente positivi della Borse sia nei mercati americani che europei.”.

Santi ha poi analizzato i diversi fattori partendo dall'aumento dei noli che, differentemente da quanto avvenuto nel periodo Covid, sono ora in fase di regolarizzazione. Discorso diverso è per i noli dei traffici bulk, ancora alti, che per tipologia sono più soggetti a una catena logistica lunga e con aumento della capacità di stiva (mediamente di circa il 10%).

Nel contesto – ha proseguito il presidente – non mancano i punti su cui riflettere come ad esempio il fenomeno della globalizzazione, che seppure nata come modello democratico che permette ai nostri sistemi sociali di vivere, è oggi pilotata da macrosistemi non governabili a livello locale.

I fenomeni reshoring, de-risking e de-regionalizzazione e le sanzioni verso la Russia sono stati definiti provocatoriamente dal presidente di Federagenti ‘falsi miti’ per il loro mancato sviluppo e/o efficacia. Al contrario quello che si osserva – ha detto – è la grande capacità di adattamento delle catene logistiche alle nuove esigenze che prevedono navigazioni più lunghe: i paesi, spinti da motivi geopolitici, cercano di lavorare su un progetto di frammentazione che consiste nel concentrare il rischio verso alcuni paesi e, dall'altra parte, diminuirlo rapportandosi solo con paesi amici. Ciò porterà ad aumenti importanti nei costi logistici e necessità di attente analisi.

Altra soluzione può essere l'accettare moderatamente il rischio geopolitico cercando forniture distribuite in più paesi con ciò ottenendo maggiore efficienza ma anche maggiori costi e rischi geopolitici.

Santi ha poi ricordato quella che anche gli analisti vedono come grande opportunità per l'Italia, oltre che per altri paesi, quando la questione di Suez sarà alle spalle: “Questa situazione – ha detto – ha evidenziato quanto i 10-12 giorni che le navi perdono per arrivare a Rotterdam significhino in termini di CO2 emessa, congestione e perdita di giorni di transito. Occorre una nostra maggiore pressione in Europa per far capire che la stessa merce, una volta passata da Suez, invece di andare verso Gibilterra e poi verso Nord potrebbe raggiungere i porti di Trieste e Genova e poi da lì via terra essere portata nel centro Europa con riduzione di tempi e di emissioni. Fra gli obiettivi da raggiungere per l'Italia c'è anche quello di intercettare quote maggiori del traffico che transita sotto il tacco dello Stivale cercando così di migliorare la nostra capacità che in questo senso ci vede al decimo posto fra i paesi del Mediterraneo pur essendo la seconda potenza portuale dell'area.”

Il presidente Alessandro Santi ha sottolineato l'esigenza della cooperazione fra stati e paesi mediterranei oltre a quella di adottare un metodo diverso che comprenda periodiche e regolari analisi strategiche sulla base delle quali poter governare in tempo i processi, e la preparazione di piani alternativi pronti nell'emergenza. E infine, tornando alla figura

dall'agente marittimo: "Il nostro ruolo che rappresenta l'armatore è centrale e dovremo, con la nuova norma, tornare a esprimere il meglio del nostro lavoro di agenti raccomandatori. Potremo farlo con la collaborazione di tutti, armatori, equipaggi, tutte le categorie e tutte le istituzioni che lavorano nello shipping. Insieme a tutto il cluster marittimo, che ha sempre dimostrato un'enorme capacità di adattamento, ci riusciremo."

Le conclusioni dell'incontro sono state portate da Luca Brandimarte, responsabile Ports, logistics & competition di Assarmatori e consigliere del Propeller Livorno che, dopo aver evidenziato che dagli ultimi dati il trasporto marittimo è ormai diventato un vero vettore energetico, ha sottolineato la necessità – d'accordo con Santi – di una maggiore pressione del nostro Paese a livello europeo dato che ormai è lì che si decide tutta la politica portuale e della sua filiera, come dimostrano le normative sulla transizione energetica che stanno rivoluzionando, in senso innovativo, il settore e i suoi scenari. Brandimarte ha annunciato che a Bruxelles si discute la revisione della direttiva Etd (Energy Taxation Directive) e nello specifico la proposta di escludere l'esenzione dall'applicazione delle accise nel carburante marittimo – un fattore molto importante che potrà comportare notevoli aggravii di costi per gli armatori e a cascata per tutta la filiera – e ha sottolineato, a maggior ragione, l'importanza di aver nel consesso europeo un vero peso.