

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Moretto (Fedespedi) attacca gli armatori: “Unico settore esentato dalla nuova Global Minimum Tax al 15%”

Nicola Capuzzo · Thursday, July 8th, 2021

“In questi giorni è stato raggiunto un primo accordo a livello Ocse sulla Global Minimum Tax, che dovrebbe regolamentare il mondo delle grandi multinazionali. L’unico settore che sembra essere esentato dalla nuova tassazione al 15% è quello armatoriale. L’International Transport Forum (Itf) ha calcolato che attualmente la tassazione media per gli armatori sia al 7%: auspichiamo si possa porre rimedio a questa situazione di chiara distorsione del mercato quantomeno limitando il vantaggio alle sole attività svolte a mare, escludendo quelle a terra, gestite anche dagli attori della supply chain che non godono di alcuna esenzione”. A sferrare l’attacco diretto al mondo armatoriale è Silvia Moretto, presidente della federazione italiana degli spedizionieri (Fedespedi). In ballo ci sono la concorrenza e la progressiva integrazione verticale delle grandi compagnie di navigazione attive nel trasporto di container che sempre più stanno investendo e acquisendo nelle attività a terra (terminal portuali, inland terminal, imprese ferroviarie, di logistica e autotrasporto).

Parlando in occasione della presentazione dell’8° rapporto Italian Maritime Economy del centro studi Srm, Moretto ha aggiunto: “In autunno è prevista una ulteriore consultazione promossa dalla Commissione Europea su una revisione del Consortia Block Exemption Regulations. Speriamo che questa volta la voce di tutti gli attori della supply chain marittima venga ascoltata”. Il riferimento è al fatto che invece un anno fa [l’Europa preferì prolungare questa esenzione concessa agli armatori](#) in termini di norme antitrust consentendo loro di coordinarsi (appunto in consorzi che operano attraverso alleanze operative) per operare congiuntamente alcune linee marittime sui principali trade intercontinentali.

“Il Covid-19 ci ha lasciato una lezione da imparare: quando il mercato è controllato da pochi operatori vi sono grandi rischi. I carrier marittimi concentrati in tre grandi alleanze hanno saputo controllare intelligentemente la capacità di stiva disponibile per contenere i costi. Lo hanno potuto fare perché esiste il Consortia Block Exemption Regulation Ue che consente alle shipping line di scambiarsi dati commercialmente sensibili al fine di condividere la capacità di carico sulle navi e coordinare la programmazione delle rotte” ha detto durante il suo intervento la presidente di Fedespedi. “Si tratta di una deroga alle normative antitrust europee cui sono soggette, invece, tutte le imprese operanti lungo la supply chain marittima. Questa condizione ha portato oggi a noli quintuplicati rispetto al periodo pre-Covid sulle principali rotte commerciali (Europa-Far East e Transpacific), a congestione dei porti, penuria di container, affidabilità che è arrivata a toccare il picco negativo del 35%, il tutto con inevitabili ricadute sui prezzi al consumo”.

Secondo gli spedizionieri italiani le conseguenze di questa situazione le pagano tutti (terminalisti, spedizionieri, caricatori, consumatori finali) tranne le compagnie di navigazione che, secondo i dati elaborati da Srm, hanno guadagnato 27 miliardi di dollari nel 2020, numero destinato a triplicarsi nel 2021 arrivando a [sfiorare secondo Drewry i 100 miliardi](#).

“A livello italiano occorre agire su un altro punto debole delle catene globali del valore: l'utilizzo della resa Ex-works da parte del 73% delle aziende” ha concluso Moretto. Specificando che “in questo momento si parla molto di *nearshoring* e accorciamento delle filiere per ridurre i rischi di rotture di stock e difficoltà di approvvigionamento. Strategie di questo tipo funzionano quando le aziende decidono di presidiare la loro logistica, piuttosto che delegarla a soggetti terzi. In Germania solo il 30% delle imprese vende in Ex-works: per questo da anni il Paese è primo nel ranking Logistics Performance Index della Banca Mondiale, per questo la logistica tedesca si è organizzata e sviluppata in maniera efficiente e risponde efficacemente ai bisogni delle imprese. Con le risorse del PNRR possiamo colmare il gap infrastrutturale del nostro Paese – sia materiale sia digitale – ma occorre anche ragionare su come incentivare le imprese italiane ad abbandonare il franco fabbrica e riprendere il controllo della loro supply chain”.

Sarà un percorso importante e obbligato, dati i nuovi trend: l'e-commerce, che cresce ormai costantemente a tassi double digit ed è letteralmente esploso con la pandemia, è incompatibile con l'approccio Ex-works. Secondo gli spedizionieri per cogliere questa opportunità le imprese italiane devono adeguarsi al cambiamento in atto nelle abitudini di acquisto e consumo. Fedespediti e Confetra stanno lavorando intensamente a fianco delle istituzioni, in particolare il MIMS, per dare attuazione ai progetti del Pnrr: Sudoco, E-CRM, laboratori di analisi, riforma della disciplina civilistica sul contratto di spedizione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, July 8th, 2021 at 11:09 am and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.