

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I cinque motivi per cui l'Ocse suggerisce di rivedere le misure di sostegno agli armatori

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 27th, 2020

Vari pacchetti di sostegno pubblico stanno aiutando l'industria del trasporto marittimo (in particolare le compagnie di navigazione) ad affrontare la crisi del coronavirus. Il sostegno da parte dei Governi arriva in molte forme, ma di solito senza vincoli e raramente allineato a obiettivi politici più ampi. Lo sottolinea in un report l'International Transport Forum (di cui pubblichiamo di seguito la traduzione in italiano offerta da Confetra), secondo il quale è necessario un ripensamento di queste misure di supporto.

L'International Transport Forum è un'organizzazione intergovernativa facente parte del sistema Ocse (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico). È un ente globale con un mandato per tutti i modi di trasporto e funge da think tank per le questioni di politica dei trasporti e organizza il vertice globale annuale dei ministri dei trasporti.

La crisi del Covid-19 ha un profondo impatto sul settore marittimo. Il trasporto marittimo di passeggeri, in particolare, ha subito pesanti battute d'arresto nei volumi. I servizi di traghetto e le navi da crociera sono stati fortemente influenzati dalla chiusura delle frontiere e da altre restrizioni per i cittadini. Anche il trasporto marittimo di merci ha dovuto affrontare una domanda ridotta, ma in particolare il trasporto di container è riuscito a compensare attraverso la capacità delle navi e l'aumento dei prezzi. Almeno 13 paesi hanno implementato il sostegno statale per il settore marittimo negli ultimi mesi, secondo un primo elenco dei pacchetti di supporto compilato da Itf (tabella). Questo elenco potrebbe sottostimare il livello di sostegno dei governi allo shipping, poiché attualmente non esiste una raccolta sistematica di dati sugli aiuti di Stato per il settore marittimo.

La forma dell'aiuto di Stato Covid-19 per le compagnie di navigazione è diversa. Alcuni programmi compensano gli operatori per la perdita di entrate dovute al fermo delle navi, ad esempio a causa della chiusura delle frontiere. La maggior parte dei pacchetti di supporto fornisce supporto di liquidità sotto forma di garanzie sui prestiti e "liquidità gratuita" da parte delle banche statali.

Quasi nessun vincolo

I regimi di aiuto di solito includono salvaguardie per evitare che le imprese siano sovracompenstate. Oltre a ciò, tuttavia, i governi raramente impongono condizioni progettate per raggiungere obiettivi di politica pubblica diversi dall'obiettivo immediato di mitigare le perdite economiche per il settore marittimo a causa del Covid-19. Un'eccezione significativa è la Finlandia. Il governo finlandese impone tre condizioni ai beneficiari degli aiuti: in primo luogo, devono trasportare prodotti "ritenuti essenziali per la sicurezza dell'approvvigionamento". In secondo luogo, devono rappresentare una capacità di trasporto sufficientemente ampia, definita come la capacità di movimentare almeno 5.000 tonnellate a settimana. In terzo luogo, devono offrire servizi di trasporto regolari, definiti come servizi che operano più volte alla settimana per merci deperibili e almeno una volta al mese per beni più durevoli. Un'altra eccezione è la Germania che ha riservato parte del suo pacchetto di supporto marittimo a navi "più pulite" e innovazione.

Aiuti di stato e fiscalità

L'industria marittima beneficia di esenzioni fiscali su vasta scala. Una quota sostanziale delle compagnie di navigazione mondiali è registrata nei paradisi fiscali. La maggior parte delle navi naviga sotto "bandiere di comodo" che offrono un trattamento fiscale favorevole. Le quattro più grandi compagnie di crociere del mondo hanno realizzato un profitto di 26 miliardi di dollari negli anni 2015-19. Nello stesso periodo, hanno pagato solo 32 milioni di dollari di tasse. Ciò rappresenta un'aliquota fiscale effettiva di poco superiore allo 0,1%. Tre di queste società, sebbene con sede negli Stati Uniti, sono registrate a Panama, in Liberia e alle Bermuda, quindi non si qualificano per il sostegno federale degli Stati Uniti ai sensi del CARES Act. La Commissione europea ha inviato un segnale simile quando ha raccomandato agli Stati membri di non concedere sostegno finanziario alle società con collegamenti a paesi che sono nell'elenco dell'UE delle giurisdizioni fiscali non cooperative. Questi interventi politici hanno portato ad aiuti di Stato per le compagnie di crociera in modi meno visibili.

Sovvenzioni ombra

La crisi legata al Covid-19 ha anche visto l'emergere di "sussidi ombra" nel trasporto di container. I sussidi ombra sono trasferimenti dai consumatori ai produttori che derivano dai vincoli alla concorrenza contenuti nella regolamentazione del trasporto marittimo. Di fronte alla riduzione della domanda di traffico containerizzato, le principali compagnie hanno ritirato congiuntamente la capacità delle navi annullando i viaggi programmati, i cosiddetti "blank sailing". Tra febbraio e giugno 2020, circa il 20-30% della capacità delle navi portacontainer sulle principali rotte commerciali è rimasta inattiva. La scarsità di stiva creata artificialmente ha fatto aumentare il prezzo per spedire un container. Le tariffe di trasporto sono aumentate in modo particolarmente forte sulla rotta commerciale Transpacifico, ma anche molte altre rotte hanno registrato aumenti nonostante il calo dei volumi di traffico containerizzato. A causa di questi notevoli cambiamenti nelle tariffe di trasporto, le compagnie hanno realizzato grandi profitti nella prima metà del 2020. Il margine di profitto dei dieci principali carrier nel secondo trimestre del 2020 è stato dell'8,5%, il più alto dal terzo trimestre del 2010, secondo Alphaliner. Questi profitti potrebbero essere visti come un sussidio ombra pagato dai consumatori. Questo sussidio ombra si aggiunge in alcuni casi al sostegno statale: almeno quattro delle principali container carrier hanno beneficiato anche degli aiuti Covid-19. Questo sviluppo solleva preoccupazioni per le autorità garanti della concorrenza. Le autorità cinesi hanno recentemente chiesto spiegazioni ai vettori e hanno chiesto loro di ripristinare i servizi cancellati sulla rotta commerciale Transpacifica. Negli Stati Uniti, la Commissione marittima federale ha anche annunciato di indagare sulla strategia dei blank sailing. Nel momento in cui scriviamo, la Commissione europea non ha (ancora) agito.

Coinvolgimento dello stato nelle compagnie di navigazione

I pacchetti di aiuti di Stato legati al Covid-19 sollevano anche interrogativi sul coinvolgimento dello Stato nelle compagnie di navigazione. Sei delle dieci principali società di spedizioni di container hanno governi come azionisti. Questo è ad esempio il caso della Germania con Hapag Lloyd e della Francia con Cma Cgm. Nel caso di Cma Cgm, lo Stato ha un posto nel consiglio di amministrazione della società e il veto su alcune decisioni strategiche.

Implicazioni politiche

Gli aiuti di Stato al settore marittimo durante la pandemia Covid-19 mitigano gli impatti economici negativi della crisi sul settore marittimo. Tuttavia sollevano anche interrogativi riguardo al rigore delle politiche governative rispetto ai risultati desiderati. I seguenti approfondimenti potrebbero servire come punti di partenza per una revisione del quadro politico per il trasporto marittimo:

? Intensificare il monitoraggio della concorrenza. I recenti sforzi congiunti delle linee di container per eliminare la capacità attraverso una strategia coordinata di blank sailing sollevano molte questioni di preoccupazione per le autorità garanti della concorrenza e indagini di merito. La libertà concessa alle compagnie dal Consortia Block Exemption Regulation dell'Ue di gestire congiuntamente la capacità e di scambiare informazioni è soggetta ad abusi.

? Ampliare il campo di applicazione della politica di concorrenza marittima. La politica di concorrenza marittima si è spesso concentrata strettamente sul prezzo per i clienti. Dovrebbe inoltre tener conto del potere di mercato nei confronti dei fornitori e di una serie più ampia di indicatori relativi alla qualità del servizio, alla connettività e alle prestazioni ambientali. Un'alternativa all'ampliamento della portata della politica di concorrenza marittima sarebbe quella di allentare le restrizioni al coinvolgimento dello Stato nelle società.

? Creare condizioni di parità a livello mondiale negli aiuti di Stato marittimi.

? Affrontare le distorsioni del mercato derivanti dagli aiuti di Stato al settore marittimo. Le autorità garanti della concorrenza dovrebbero evitare di prendere decisioni che distorcono i mercati, come è accaduto con l'approvazione da parte della Commissione europea dei regimi di imposta sul tonnellaggio. Ciò ha comportato vantaggi indebiti per i gruppi marittimi integrati verticalmente e dovrebbe essere corretto.

? Concentrare gli aiuti di Stato marittimi sulle catene di approvvigionamento strategiche. Spesso, l'espansione degli aiuti non è stata determinata da valutazioni oggettive dei potenziali benefici per il fornitore. Il sostegno al settore marittimo dovrebbe essere mirato in modo più strategico per contribuire a raggiungere obiettivi più ampi rispetto alla mitigazione delle perdite per i destinatari. Il pacchetto finlandese Covid-19 fornisce un esempio collegando gli aiuti di Stato all'obiettivo politico della sicurezza dell'approvvigionamento.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 27th, 2020 at 5:45 pm and is filed under [Economia](#), [Featured](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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

