

SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Shipping » Lo shipping italiano alle prese con la Brexit stretto fra timori e incertezze

28/06/17 09:43

Shipping

Lo shipping italiano alle prese con la Brexit stretto fra timori e incertezze

L'uscita del Regno Unito dall'Europa avrà effetti significativi soprattutto su Costa Crociere, Msc Crociere, Rina e sul mercato delle assicurazioni e dei P&I Club



Genova – Se qualcuno pensava di ottenere certezze o quantomeno indicazioni chiare dal convegno del Propeller Club di Genova su quali saranno gli effetti reali della Brexit sulle società italiane attive nell'economia del mare sarà rimasto deluso. L'unica conclusione che si può trarre è che un impatto importante è atteso solo per quelle società che hanno un legame diretto con il Regno Unito e fra queste spiccano Costa Crociere, Msc Crociere, aziende del comparto assicurativo che quotidianamente lavorano con i Lloyd's di Londra e i broker che lavorano con i P&I Club. Per tutti gli altri stakeholder, se tanto più l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europa sarà all'insegna della "soft Brexit", la realtà potrebbe essere simile a quella della Norvegia che, pur non facendo parte dell'Unione Europea, rientra nello Spazio economico europeo.

Fra i relatori che si sono succeduti nel raccontare come, ciascuno per la propria esperienza, stanno fronteggiando questo fattore di mercato, il primo a parlare dopo l'introduzione di Giorgia Boi e Umberto Masucci (rispettivamente presidente del Propeller Genova e del Propeller nazionale), è stato Giovanni Pettorino, comandante della Capitaneria di porto di Genova. L'ammiraglio ha posto diverse questioni sul tavolo evidenziando in particolare il fatto che probabilmente "con la Brexit le navi battenti bandiera inglese non dovranno più sottostare alle normative europee in materia di politica marittima. Norme che spesso sono più stringenti e anticipatrici rispetto alle previsioni di alcune convenzioni internazionali. Un esempio su tutti è il Regolamento Ue sul riciclo delle navi che non si applicherà più alle navi battenti bandiera inglese".

Potenzialmente, dunque, una condizione di vantaggio per la Union flag che potrebbe attirare società armatoriali mentre in realtà, secondo quanto raccontato da Michele Francioni amministratore delegato di Rina Services, "diverse shipping company con navi sotto bandiera inglese stanno pensando di lasciare il Regno Unito". Francioni ha poi raccontato il caso specifico del Rina che un mese e mezzo prima del voto sul "leave or remain" aveva acquisito per 120 milioni di euro il Gruppo Edif basato in Inghilterra e specializzato in servizi di ingegneria per il mercato dell'energia, della difesa e delle reti elettriche con un'esposizione importante sul mercato britannico in termini di portafoglio clienti. "Abbiamo immediatamente cercato di prevedere, seppure con le evidenti difficoltà dettate dall'incertezza del caso, quale potesse essere l'impatto del voto sulle attività della società guardando in particolare al business, alla mobilità delle persone e alla possibile svalutazione della Sterlina" ha raccontato Francioni. A dodici mesi di distanza i timori sono ancora concentrati sull'impatto che la Brexit può avere sui finanziamenti ai progetti nel campo

dell'energia (la Bei in questo campo ha sempre svolto un ruolo determinante) e il rischio che l'esportazioni di prodotti raffinati dal Regno Unito all'Europa possano essere interessate in negativo dagli effetti di nuove regole doganali.

Un "effetto praticamente nullo" sulla cantieristica navale lo prevede invece Angelo Fusco, direttore della divisione navi militare di Fincantieri, il quale evidenzia invece un possibile impatto significativo soprattutto sull'industria delle crociere che nel Regno Unito generano un giro d'affari (diretto e indiretto) superiore a 3 miliardi di euro.

La Brexit riguarda molto da vicino sia Msc Crociere, società che ha sede in Inghilterra, sia Costa Crociere che, pur avendo sede a Genova, è controllata dalla Carnival Plc con sede nella city e quotata alla Borsa di Londra. Beniamino Maltese, consigliere di Confitarma e direttore finanziario di Costa Crociere, al convegno del Propeller ha spiegato che loro stanno affrontando questa situazione da quattro diversi punti di vista: bandiera inglese, condizioni finanziarie e mobilità dei capitali, libera circolazione delle persone e libera circolazione delle merci. "Per il nostro gruppo il punto più critico è la direttiva europea su interessi e royalties che finora consentiva di trasferire ad esempio dividendi senza tassazione alla nostra casamadre inglese mentre un domani questi redditi sarebbero soggetti a tassazione" ha detto Maltese, aggiungendo che si aspettano anche grosse difficoltà nella gestione dei flussi finanziari. "Qualche timore poi lo abbiamo come Costa Crociere anche sulle norme relative all'imbarco e sbarco di marittimi mentre non ci aspettiamo gravi difficoltà nelle procedure che riguardano i passeggeri".

Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, ha posto l'accento sulla fuga già iniziata dei grandi yacht dalla bandiera inglese verso altre nazioni dell'Ue, in particolare Malta dove il gruppo da lui guidato è attivo con una propria sede aperta nel 2016. Oltre a ciò ha evidenziato anche le possibili limitazioni alle navi da carico battenti bandiera inglese a operare nei servizi di cabotaggio dai porti italiani.

Marginale, secondo il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta, l'impatto della Brexit sul mondo spedizionieristico italiano fatto salvo ovviamente il caso di quelle società che lavorano in particolare con il Regno Unito. Diversamente "è stata segnalata da parte degli spedizionieri britannici una grossa preoccupazione per i possibili effetti della Brexit dal momento che il 45% delle merci esportate dalla Gran Bretagna è diretta in Europa" ha aggiunto Botta. Probabile e visto con timore un reinserimento dei dazi doganali alle merci provenienti dal Regno Unito e diretti in Europa e, oltre a ciò, spaventa gli spedizionieri inglesi l'aggravio atteso dei costi legati alla burocrazia.

I timori maggiori riguardano infine il mercato dei P&I Clubs, le associazioni mutualistiche degli armatori che saranno profondamente toccate dagli effetti della Brexit. "Quantomeno per i cinque P&I Club che hanno sede a Londra" ha spiegato Antonio Talarico, amministratore delegato di PL Ferrari, aggiungendo che "tutti si stanno muovendo per trovare una soluzione e la più logica sembra essere quella di aprire una nuova società in territorio europeo. Le mete al momento considerate più papabili sono Dublino in Irlanda, Lussemburgo o Cipro considerando diversi fattori tra cui i collegamenti aerei con Londra, la lingua inglese, il regime fiscale, la stabilità politica ed economica, i requisiti necessari richiesti per l'istituzione di un nuovo fondo di riserva per far fronte ai danni che i P&I club dovranno risarcire".

Le conclusioni della serata sono state affidate a Paolo Emilio Signorini, presidente della port authority di Genova e Savona, che con un'ampia riflessione di geopolitica ha bocciato l'Unione Europea di oggi dicendo che così com'è "l'Europa non funziona" e, secondo lui, nella situazione attuale la Brexit risulta "sostanzialmente irrilevante".

Nicola Capuzzo