

ATTIVITÀ MARITTIMA

Noli dei container, industria in allarme per il caro prezzi

Tra luglio 2020 e febbraio 2021 il costo medio è aumentato di quattro volte

Mele (Confindustria): «Costi insostenibili e spiazzamento competitivo dell'export»

Raoul de Forcade



Domanda in crescita L'export della Cina verso gli Usa è aumentato del 54,5% nel secondo semestre 2020 e i porti si sono congestionati AP

Noli container alle stelle e qualità di servizio per il cliente finale, e anche per le società di spedizione, ai minimi storici. L'epidemia di Covid (ma non solo) ha creato, nel mondo dello shipping, quello che il presidente di Fedespedit, Silvia Moretto, definisce «una tempesta perfetta», come è emerso in un webinar organizzato da Animp (l'Associazione nazionale d'impiantistica industriale).

A suffragare l'allarme lanciato dalle associazioni di categoria, i dati messi a punto da Srm, il centro studi di Intesa Sanpaolo. Secondo lo Scfi (*Shanghai containerized freight index*), il nolo di un container sulla rotta Shanghai-Europe (le elaborazioni sono di Srm su dati Clarksons), a luglio 2020, mese in cui il trasporto marittimo, dopo gli effetti del lockdown, ha cominciato a ricrescere, aveva un valore medio di 906,2 dollari; a febbraio 2021 il valore medio è cresciuto a 4.190,25 dollari, con un incremento del 362,4%. A febbraio 2020 per imbarcare un teu (container da 20 piedi) su quella rotta bastavano 829,33 dollari (l'aumento nel '21 è stato quindi del 405%). Sulla rotta Shanghai-Med, a luglio 2020 il valore medio era di 946,6 dollari a febbraio 2021 il valore è arrivato a 4.253,25 dollari, con un incremento del 349,3%. A febbraio 2020 ne bastavano 978,67 (+335% nel '21).

Le cause di questa impennata sono diverse. In primo luogo, spiegano i tecnici di Srm, l'interruzione delle supply chain (dovuta alla prima fase di lockdown del Covid); poi una strategia dei carrier di controllo dell'offerta: il *blank sailing*, ossia la cancellazione di alcune partenze programmate di navi, spostando il carico previsto alla partenza successiva o su altri carrier alleati. Nel secondo semestre 2020, poi, si è avuto, rispetto al primo, un aumento della domanda su alcuni mercati. L'export da Cina a Usa è aumentato del 54,5% (gli americani hanno

puntato su beni di consumo) e quello dalla Cina verso l'Ue del 27%. Questo ha creato una congestione dei porti (specie in Usa dove molti operatori erano malati di Covid e i carichi non venivano scaricati). Di conseguenza, si è creata una carenza di container vuoti in Cina. «Da un lato - afferma Alessandro Pitto, vicepresidente di Fedespedi - i nostri clienti subiscono un aumento dei costi, dall'altro un crollo del livello dei servizi. Inoltre le maggiori shipping line hanno potuto organizzarsi in tre alleanze (The Alliance, Ocean Alliance e 2M, *ndr*) che controllano il mercato del mare e godono di esenzioni alle norme antitrust Ue (grazie al regolamento Cber, *ndr*). Un oligopolio che controlla sempre più anche terminal e trasporti terrestri». Anche Giuseppe Mele, direttore Coesione territoriale, infrastrutture e trasporti di Confindustria, nel corso del webinar, ha ricordato le numerose segnalazioni, tra gli associati, su «crescita dei prezzi e incertezza sulla disponibilità dei noli marittimi», con «costi insostenibili e spiazzamento competitivo delle nostre esportazioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA