

Trasporto merci, meno unità in mare: noli alle stelle, navi in ritardo

Cargo. Trasportatori e spedizionieri analizzano le cause della crisi, partita con i dazi di Trump e cresciuta con la pandemia, che ritarda gli approvvigionamenti marittimi in import e le esportazioni delle imprese italiane, creando una impennata dei prezzi

Raoul de Forcade

Noli marittimi dei container più che quintuplicati da giugno 2019 a oggi, mentre, al contempo, la puntualità dell'arrivo delle navi nei porti è calata da una percentuale dell'80% a quella odierna del 35%; con servizi navali di linea che saltano addirittura degli scali, senza consegnare i container e unità che ripartono con contenitori vuoti senza aspettare i carichi. Una situazione improponibile per un'economia *just in time* come quella attuale, che sta causando gravi danni alle aziende europee e segnatamente a quelle italiane. Imprese che hanno delocalizzato in Oriente o in Cina i centri di produzione di alcuni componenti, ad esempio nel settore degli elettrodomestici o dell'arredamento, a causa della situazione sopra descritta si trovano con 2-3 mesi di ritardo sulla consegna di questa componentistica e nell'impossibilità di soddisfare le richieste di un mercato che, anche a causa del Covid, che ha costretto molti in casa, sta tirando.

A subire questa situazione sono ovviamente le imprese ma l'allarme arriva anche dagli operatori di

Botta (Spediporto): necessaria una riorganizzazione dei servizi, per arrivare ad affidabilità e stabilità dei noli container

Nicolini (Confetra): la componentistica subisce ritardi superiori ai 60 giorni rispetto alle previsioni di consegna

logistica, trasportatori e spedizionieri, che si trovano ogni giorno a dover fronteggiare una situazione sempre più caotica.

I ritardi

«In import (dall'Asia, ndr) - afferma

Guido Nicolini, presidente di Confetra - la componentistica per gli elettrodomestici ha un ritardo superiore ai 60 giorni rispetto alle previsioni di arrivo e le grandi aziende che li forniscono in Europa rischiano di dover pagare penali per non riuscire a rifornire i clienti. Ma la situazione è analoga anche per quanto riguarda l'approvvigionamento di materie prime, di materiali che servono all'industria. E a questo si aggiunge una crescita di costi per il contribuente, legati all'aumento dei noli marittimi. In export, peraltro, la situazione è molto simile: le aziende non riescono a esportare nei tempi che vorrebbero, hanno materiale pronto ma attendono anche dalle 3 alle 5 settimane prima di poter esportare».

Poi, ricorda ancora Nicolini, «c'è la mancanza di *equipment* (cioè di container, ndr): armatori che preferiscono imbarcare contenitori vuoti, anziché pieni, in Europa da mandare in Oriente. Un fenomeno che avviene perché i noli dal Far East a Pacifico sono ancora più alti di quelli tra Asia e Ue; e quindi conviene mandare in Oriente i container vuoti e pronti a essere riempiti e partire. Perché il contenitore che arriva pieno implica il fatto che debba essere sdoganato e poi consegnato ed è quindi sottoposto a un tempo di utilizzo molto più lungo rispetto a quello vuoto. E così molte società di navigazione con contratti già in essere, perfino con grandi multinazionali, con cui trattano direttamente, hanno diminuito la disponibilità di spazi nave perché non riescono a soddisfare quei contratti».

L'escalation

Ma cosa ha portato a questa situazione, nell'arco di due anni? Certamente ha giocato un ruolo la pandemia. Ma non solo. A sottolinearlo è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova. «Dal 2016 a metà del 2019 - ricorda - il mercato ha vissuto con noli medi, con alcune tratte più ricche e altre piuttosto stabili. Ma a metà del 2019 Trump minaccia di imporre dazi altissimi ai prodotti made in China. La data di applicazione paventata è ad ottobre, così si assiste a una corsa alle

spedizioni, a un cercare di accaparrarsi quanti più spazi e container possibili per fare scorta di merce in Usa prima dell'applicazione delle nuove politiche. Rapidamente i noli aumentano, non si riesce più a imbarcare, gli accordi annuali saltano, bisogna pagare un sovrapprezzo per imbarcare, e a volte non basta. Si assiste quindi a un graduale spostamento dell'*equipment* disponibile dalle rotte verso l'Europa a quelle verso gli Usa, che pagano quattro volte e mezzo il nolo dell'Europa. In Cina inizia a essere difficile trovare container vuoti per spedire verso il vecchio continente». A dicembre poi scoppia il Covid in Cina e a gennaio è già epidemia.

«L'escalation è rapida - afferma Botta - si chiudono intere città, aree industriali grandi come regioni smettono di produrre, la Cina è in lockdown. Si ipotizza un crollo verticale dei commerci, mentre le Borse perdono punti in modo allarmante».

L'oligopolio

A questo punto le nove compagnie marittime che hanno l'oligopolio dei mari (e sono divise in tre alleanze) corrono ai ripari, spiega Botta, «togliendo navi, facendo numerosi *blank sailings* (cioè cancellazioni di scali di navi nei porti, ndr), nella convinzione che, riducendo drasticamente l'offerta di stiva, le unità rimaste sarebbero riuscite a viaggiare piene e a essere più o meno remunerative». L'export cinese, in effetti, pare crollare. E arrivano i primi casi di Covid in Italia e in Europa: iniziano i lockdown.

«A marzo, però - dice Botta - la Cina riapre e in poco tempo riparte. Ha da spedire molta produzione arretrata, e in un attimo riempie le navi disponibili, prima verso gli Usa, poi verso l'Europa. Il Covid arriva in America, proprio mentre sta arrivando anche



una valanga di carichi dall'Asia; e le politiche di lockdown e *smart working* messe in atto da Trump per mitigare gli effetti della pandemia sulla popolazione creano un intasamento ai porti senza precedenti. Manca la manodopera e le navi non sbarcano i container: restano in rada giorni e giorni. E una volta fatti gli sbarchi, peraltro, il ciclo container è rallentato dalle aziende importatrici, che sono lontane anche giorni di treno dai porti e che magari tengono a lungo i container nei piazzali perché hanno forza lavoro ridotta. In Cina, intanto, la domanda è sempre maggiore, mentre centinaia di migliaia di contenitori sono fermi in America. È il caos, e i prezzi dei noli salgono in tutte le principali rotte commerciali mondiali».

Ora, conclude Botta, «quello che gli operatori economici chiedono alle compagnie è un limite: la presa di coscienza di aver fatto previsioni erronee un anno fa e di aver avuto miliardi di dollari di margini senza aver provato a migliorare la situazione. Ci deve essere, insomma, una riorganizzazione dei servizi, per migliorarne l'affidabilità, fino ad arrivare a una stabilità del nolo, nel medio lungo termine, che possa permettere di fare impresa, nell'interesse di tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



REUTERS

Sbarchi e imbarchi. A causa della pandemia si sono registrati ingorghi nei porti e i container si sono accumulati nei piazzali

L'andamento dei noli

DALL'ASIA ALL'ITALIA

Tariffe container da 40 piedi - Dollari



Fonte: elaborazioni Spediporto

LINEE TRANSPACIFICHE

Tariffe container da 40 piedi - Dollari



Fonte: elaborazioni Spediporto