

Trasporto marittimo, l'andamento delle quotazioni nel 2020. Nei contenitori tariffe quintuplicate, rinfuse sull'altalena

Noli, le distorsioni della pandemia Container alle stelle, petrolio a picco

IL CASO

Alberto Ghiara / GENOVA

Noli molto alti, quasi esagerati, nel trasporto di container, depressi in quello di prodotti petroliferi, altalenanti nelle rinfuse secche: il quadro del trasporto marittimo si mostra variegato e soprattutto poco equilibrato, suscitando preoccupazione fra gli operatori. Il traffico principale degli ultimi anni è quello dei container. Inoli sono quintuplicati in un anno, nonostante la crisi del Covid.

«Trasportare un container da 40 piedi - dice il presidente di Spediporto, **Alessandro Pitto** - dalla Cina al Mediterraneo costava 2.000 dollari un anno fa. Adesso il nolo è andato alle stelle, fra 8.500 e 10.000 dollari». Il fatto che nel settore circoli più denaro potrebbe essere anche positivo, ma il fenomeno si accompagna a altri fattori negativi e potrebbe avere un impatto anche sulla stessa produzione.

«Effettivamente - spiega Pitto - i noli negli anni passati erano eccessivamente bassi. La merce sarebbe stata anche disponibile a pagare qualcosa in più, a fronte di un miglioramento del servizio. Assisted invece a un aumento dei noli fortissimo, mentre peggiorano l'affidabilità dei tempi di consegna e della stessa disponibilità di servizi». Inoltre «con noli così alti dall'Asia importatori e esportatori potrebbero decidere che non è più neanche conveniente il trasporto». I fattori che hanno inciso sui costi sono la scelta delle compagnie di ridurre drasticamente l'offerta di stiva sul mercato e la forte crescita delle esporta-

zioni dalla Cina verso gli Stati Uniti, in particolare dallo scorso novembre, che hanno

provocato una carenza di contenitori disponibili sul mercato, di cui ha risentito anche l'Europa.

«I noli del settore petrolifero non vanno affatto bene», nota invece Ennio Palmesino, broker esperto di rinfuse liquide e docente universitario. A soffrire di più sono i prodotti raffinati che risentono della caduta per la crisi dei beni di consumo. «La domanda di greggio per consumi industriali - afferma il broker - ha resistito un po' meglio». Palmesino ricorda come nel 2018 si sia raggiunto

il picco nel consumo di greggio nel mondo, superando la soglia record di 100 milioni di barili al giorno. Il 2019 è stato stazionario, nel 2020 si è scesi a 77 milioni. Per quanto riguarda i noli, quelli delle grandi Vlcc, che trasportano soprattutto greggio, sono passati da 45.000 dollari al giorno di media nel 2019 a 25.000 nel 2020; le più piccole product carrier, da 15.000 dollari al giorno nel 2019 a 8.000 nel 2020. «Quest'ultimo dato significa essere sottocosto, visto che la parità si raggiunge a 11.000 dollari». Per il 2021 non è prevista una ripresa. Vanno meglio le metaniere per il gas naturale

liquefatto, su cui sono in corso investimenti speculativi. Pure essendo navi molto costose, fino a 200 milioni di dollari, c'è chi ne ordina la costruzione pur non avendo un contratto pronto per noleggiarle. «Vuol dire - commenta Palmesino - che c'è molta fiducia in questo combustibile».

Anche le rinfuse secche hanno vissuto un 2020 difficile, in particolare nella prima parte. Adesso c'è un po' di ripresa. Una nave di tipo Panamax, che può trasportare sia carbone e minerale ferroso sia cereali, valeva 12.400 dollari nel quarto trimestre

2019, è scesa a poco più di 7.000 nella prima metà del

2020 e adesso è risalita a 12.800. «Nel 2020 - afferma Enrico Paglia, research manager di Banchemo Costa Group - è mancata la tradizionale ripresa dopo il Capodanno cinese, a causa del virus. Quando in estate la pandemia ha rallentato c'è stato un forte incremento dei traffici. I noli sono discreti anche adesso, ma fare previsioni è difficilissimo, dipende dal virus. Le importazioni cinesi comunque vanno bene e sono cominciate le campagne di vaccinazione, per cui sono ottimista sul fatto che la situazione si normalizzerà e che sarà un 2021 di crescita». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+400%

il nolo container dalla Cina al Mediterraneo: si è passati da 2.000 a 10 mila dollari

25.000

dollari il nolo oggi delle grandi Vlcc che trasportano greggio: erano 45.000 nel 2019

12.800

dollari il nolo oggi delle rinfuse secche: era 12.400 nel 2019 ma nel 2020 era sceso a 7.000





Una portacontainer Cosco nel porto di Amburgo