

ASSARMATORI – Stefano Messina: “Non esiste nessun cartello. La crescita dei noli è il risultato di una situazione fluida”



L'aumento del costo dei noli marittimi è il risultato di una situazione molto fluida che va analizzata nella sua complessità e non dipende da intenti speculativi delle compagnie marittime né tantomeno da cartelli più o meno occulti. Lo ha spiegato Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, intervenendo a un webinar sulla “Vulnerabilità del sistema logistico internazionale, sull'incidenza dei trasporti nel commercio globale e nelle relazioni con la Cina”, organizzato giovedì 15 aprile dalla fondazione Italia Cina.

Innanzitutto, ha spiegato Messina, il 92% della capacità di trasporto container è offerta da ben 25 operatori, dei quali, purtroppo, nessuno è italiano. E questo basterebbe a spiegare che non c'è una concentrazione in mano a pochissimi soggetti. Tutt'altro, nel mercato opera una pluralità di vettori.

Se poi prendiamo in esame le performance delle principali compagnie di navigazione, dopo un 2018 in chiaroscuro c'è stata una certa ripresa di redditività operativa nel 2019, seguita poi dai risultati di un anno atipico come il 2020. Ma non bisogna dimenticare che questo è accaduto dopo un decennio in cui i risultati negativi erano la norma; la redditività operativa riconquistata non deve quindi far dimenticare l'indebitamento elevato, con debiti finanziari totali (banche, leasing, ecc.) nettamente superiori al capitale proprio, effetto dei pesanti investimenti effettuati. Si può affermare, senza timore di smentite, che -come dimostrano studi recenti - le aziende del settore hanno mediamente una «cassa» elevata, anche se non sempre adeguata al volume delle passività a breve.

Veniamo quindi alla questione dei noli, effetto diretto della pandemia da cui sono derivati la scarsità di container, le difficoltà di approdo in molti porti lungo le rotte strategiche del trasporto marittimo, una diminuzione delle merci; tutti fattori che hanno comportato di riflesso un ridimensionamento nell'offerta di navi operative e una ridefinizione delle rotte. Su alcune di queste, come da Genova a Shanghai, è vero che, come dimostrano i principali indici, il costo di trasporto di un container da 40 piedi è salito del 317% ma se si allarga lo sguardo al mercato complessivo si può notare che per esempio i noli tra Los Angeles e Shanghai sono cresciuti del 18% e da Rotterdam a New York del 13%.

Non solo. Le percentuali di incremento dei noli non determinano affatto incrementi di pari livello dei risultati operativi delle aziende, perché parallelamente ai noli sono aumentati, e di molto, anche i costi d'esercizio, a cominciare dai prezzi carburanti, che hanno subito gli effetti del costo del petrolio, aumentato del 246% nell'ultimo anno.

In conclusione, quindi la situazione è molto più complessa di quello che fanno apparire analisi troppo parziali e affrettate.