

Stefano Messina

Presidente Assarmatori, Roma



Nonostante vi sia il fenomeno delle tre grandi alleanze armatoriali note a tutti, oggi esistono 25 operatori principali che controllano il 92% della capacità, dunque va smontata l'allusione che vi sia oligopolio sul mercato.

Nell'ultimo biennio precedente l'anno del Covid molti operatori di linea hanno dovuto fare ingenti aumenti di capitale oppure fare ricorso a strumenti finanziari di tipo classico o innovativo, e non tutti sono riusciti a rispettare i covenant finendo così per trovarsi in crisi.

Poi c'è stato il 2020 e la dinamica causa-effetto che si è innescata nel trasporto marittimo credo sia chiara a tutti: c'è stata prima una forte riduzione di capacità, soprattutto nel primo trimestre quando l'idle fleet ha raggiunto il 20% rispetto alla flotta totale, con 2,7 milioni di TEUs di tonnellaggio in lay-up. Poi è riesplora la Cina, in maniera inaspettata, e si è verificata una fortissima domanda di trasporto, compreso quello aereo. Di fronte ad una richiesta del genere l'abile management armatoriale di linea può essersi in parte 'approfittato' della situazione, ma certo non è stato questo a spingere così in alto i noli. A determinare la crescita è stato, piuttosto, un automatismo di mercato; semmai è grave che siano in parallelo aumentati anche certi disservizi. E questo non va bene, perché non possiamo ammettere questo tipo di defaillance. Ma sul costo dei noli non ci sentiamo 'colpevoli' perché il fenomeno dipende esclusivamente dall'incrocio tra domanda e

offerta e noi armatori altro non facciamo che cogliere le opportunità di mercato, che oggettivamente in queste condizioni non si erano mai viste.

Se si analizza, anzi, la serie di lungo periodo dal 2008 al 2020, si noterà che gli operating profit sono stati a lungo negativi; anche ad inizio 2020 siamo andati su margini poco superiori il 10%, per cui non stiamo parlando di grandi guadagni. Occorre avere una visione globale del fenomeno e non focalizzarsi su singoli dati puntuali che possono essere fuorvianti ad un'occhiata solo superficiale, senza considerare altri fattori quali investimenti effettuati e barriere all'entrata.

Non è una novità che il mercato dello shipping sia molto volatile, è una sua caratteristica intrinseca; il punto è che, per sua natura, il settore dei container è molto più trasparente di altri. Nel settore delle rinfuse, a paragone, si hanno oggi charter rates addirittura triple o quadruple, solo che tali mercati sono meno visibili. Peraltro sono aumentati anche i nostri costi di noleggio, oggi questi prezzi sono tre volte quelli di un paio di anni fa. I nostri costi, insomma, sono cresciuti in maniera assolutamente speculare all'incremento proporzionale dei noli.

L'aumento delle tariffe dei noli marittimi è, dunque, il risultato di una situazione molto fluida, che va analizzata nella sua complessità e non dipende da intenti speculativi delle compagnie di navigazione di linea né tantomeno da cartelli più o meno occulti.

Si è trattato soprattutto di un effetto diretto della pandemia, originato da minore capacità di stiva, scarsità di container, difficoltà di approdo in molti porti lungo le rotte strategiche del trasporto marittimo e diminuzione dei traffici; tutti fattori che hanno comportato di riflesso un ridimensionamento nell'offerta di servizi operativi e una ridefinizione delle rotte.

Vi è poi stata una ripresa certamente inaspettata da parte di tutti, che ha comportato una crescita della domanda.

La situazione, peraltro, varia molto a seconda delle rotte: se da Genova a Shanghai il costo di trasporto di un container da 40 piedi è salito del 317%, i noli tra Los Angeles e Shanghai sono cresciuti del 18% e da Rotterdam a New York del 13%. Anche il fenomeno del blank sailing, diretta conseguenza della riduzione da aprile 2020 del 20% circa della capacità di stiva, è drasticamente diminuito con il passare dei mesi; la capacità inattiva, infatti, è passata dall'11,6% di maggio 2020 a solo l'1,8% di ottobre 2020, ed è tutt'oggi su questi livelli.

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. Negli ultimi mesi, infatti, il greggio Wti è aumentato del 176,14% e il Brent del 132,21%, al pari di altre commodity salite anch'esse, come il rame (+ 99,46) o il palladio (+58,99%).

In conclusione, quindi, la situazione è più articolata di quanto facciano apparire analisi troppo parziali e affrettate e dipende da ragioni di economia di mercato, come in gran parte dei settori.

Noi armatori di linea riconosciamo il ruolo dello spedizioniere, non bypassiamo questa sua professionalità, anzi la rispettiamo da sempre; occorre fare sistema anche nei confronti dell'industria e del manifatturiero, il nostro cliente.