

*L'economia del mare***Messina: "Navi  
Ue in errore  
sulle emissioni"**

«L'Unione Europea sta sbagliando strada, le norme sullo shipping del Pacchetto Fit for 55, quelle per abbattere le emissioni delle navi, non aiuteranno l'ambiente e affosseranno l'economia». Lo sostiene il presidente di Assarmatori Stefano Messina. A luglio la Commissione ha presentato un insieme di misure per la riduzione delle emissioni, che anticipano diverse scadenze del percorso di transizione energetica che l'Imo, l'autorità delle Nazioni Unite che si occupa di trasporto marittimo, ha avviato da oltre dieci anni. Per spingere lo shipping verso l'uso di carburante green la Commissione Ue propone di disincentivare l'uso di carburanti fossili attraverso misure fiscali, come l'estensione al trasporto marittimo del sistema europeo di scambio delle emissioni e l'introduzione dal 2023 di una tassa da applicare a tutti i carburanti venduti nell'area economica europea, con l'opzione, per gli Stati Membri, di estenderla anche ai viaggi internazionali.

«Lo shipping internazionale che attualmente scala i porti europei cercherà di eludere le nuove imposizioni evitando di toccare i porti europei e scalando invece gli hub già esistenti ai confini dell'EU o di quelli - numerosi - in corso di realizzazione, ad esempio in Nord Africa sulla sponda sud del Mediterraneo. E l'aspetto più grave - aggiunge Messina - è che questa impostazione autolezionistica non servirà nemmeno a ridurre le emissioni, non perché manchi la volontà degli armatori, che anzi è forte, ma perché mancano le tecnologie, i fuel alternativi e le reti di distribuzione degli stessi. E mancheranno ancora per molto, mentre sono a disposizione carburanti di transizione, come il Gnl, che nel pacchetto Fit for 55 non viene considerato green e sarà quindi tassato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Armatore**  
Stefano  
Messina è il  
presidente dal  
gennaio 2018  
della  
associazione  
Assarmatori



## Gli armatori tornano a fare utili, nessuna svolta in vista

### Prodotti via nave Oneri fino al 2023

**Raoul de Forcade**

Il caro dei noli container proseguirà almeno fino a tutto il 2022. È quanto prevedono gli armatori italiani del settore che, grazie a questa situazione, stanno ottenendo alti margini di guadagno, ma dopo un decennio durissimo. «È vero che c'è stato un rincaro potente dei noli container - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - ma dobbiamo ricordare che le compagnie che operano nel settore, con i noli precedenti alla pandemia, hanno avuto rossi colossali: tra i grandi, Maersk registrava, pre Covid, circa 2 miliardi di euro di perdite sul nolo, Cma-Cgm circa 1,5 miliardi e anche Msc, che non pubblica i bilanci, si stima avesse perdite analoghe. La situazione è stata anche causata dall'*overcapacity* di stiva generatasi negli anni passati (per un numero sovrabbondante di ordini di nuove navi, ndr). E la pandemia ha inciso sul settore: con le industrie ferme, il grosso del trasporto, anche via mare, si è fermato. Nel comparto delle portacontainer ci sono state sia una razionalizzazione dei vettori sia una rottamazione delle navi più vecchie; e nel periodo pandemico l'offerta di stiva si è ridotta. Oggi che è ripresa l'attività, nel mondo si è generata una diversa situazione: non più sovracapacità ma una domanda maggiore dell'offerta, che fa alzare i prezzi. E il fenomeno del caro noli dovrebbe durare ancora nel 2021 e 2022».

Anche secondo Stefano Messina, presidente di Assarmatori e al vertice di una compagnia in cui poco meno del 90% del fatturato è determinato dai container, il boom dei noli durerà «almeno fino al 2022. Bisogna dire, però - afferma - che il mondo del trasporto conti-

ner ha subito una lunga crisi dal 2009 al 2019. Poi, inaspettatamente, nel secondo trimestre del 2020 i volumi sono esplosi. In quel momento, per la pandemia, su 22 milioni di container di *capacity* della flotta mondiale, il 25% era fermo. A maggio-giugno la Cina è ripartita con import ed export e questo ha assorbito moltissima capacità, mentre rimettere in moto la flotta mondiale ha richiesto 6-7 mesi. Intanto i noli sono esplosi: si va da rincari del 400-500% sulle rotte asiatiche, ad aumenti del 30-40% sulle rotte Nord-Sud. Oggi, comunque, il 98-99% della flotta è in mare e, ciò nonostante, ci sono congestioni generate dall'esplosione dei traffici, con disservizi, disconomie e mancanza di spazi. La causa non è la carenza di navi: i porti asiatici, statunitensi e nordeuropei, a causa di investimenti insufficienti in infrastrutture, non riescono a smaltire con regolarità i volumi di merci che la domanda internazionale richiede. Questo anche a causa del commercio online, che negli ultimi 18 mesi è cresciuto in modo esponenziale. E poi c'è carenza di container. Il 2020, dunque, per le compagnie del settore è stato un anno straordinario e il 2021 lo è ancora di più. C'è però una volatilità molto elevata e anche noi soffriamo una crescita dei costi, legata anche agli adeguamenti alle normative ambientali. L'aumento del nolo, peraltro, determina una crescita dei ricavi, non degli utili. Ma, certo, ora i margini di tutte le compagnie sono a doppia cifra. Finalmente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il boom dei noli container durerà almeno fino a tutto il 2022. Ma arriva dopo 10 anni di crisi**

