

di Nicola Capuzzo

«**U**no dei motivi per cui i prezzi sono aumentati è perché una manciata di società armatoriali che controllano il mercato ha aumentato i prezzi di spedizione fino al 1.000%. È scandaloso. L'inflazione è un problema, questa norma non risolverà tutto, ma darà un grosso aiuto». Parole del presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, che ha appena firmato una riforma bipartisan (Ocean Shipping Reform Act) con l'obiettivo di limitare lo strapotere delle compagnie di navigazione e porre un freno al rincaro dei noli per le spedizioni via mare di container da e per il Nord America.

Questa legge è stata concepita a seguito delle pressioni giunte dagli esportatori e importatori affinché si ponesse un freno al rincaro dei prezzi delle spedizioni e alle criticità delle catene logistiche (indisponibilità di container vuoti, congestioni nei porti, scarsa offerta di trasporti a terra, ecc.). La nuova norma consentirà all'autorità di regolazione dei trasporti marittimi (Federal Maritime Commission) di avviare indagini sulle pratiche commerciali delle compagnie di trasporto container e di applicare misure coercitive, obbligherà i vettori a riferire trimestralmente il tonnellaggio dei traffici in import, in export e dei container vuoti e impedirà ai vettori marittimi di ridurre in modo irragionevole la capacità di stiva delle navi e i container messi a disposizione del mercato statunitense. Altre misure riguardano anche i criteri di applicazione di extra-costi per le soste dei container nei porti.

Gli armatori, rappresentati dal World Shipping Council, rispediscono al mittente ogni addebito: «Questo non è solo un modo di agire impreciso ma è anche pericoloso, in quanto mina la capacità di comprendere e lavorare per risolvere le cause alla radice dei problemi della catena di approvvigionamento americana». I vettori ricordano che «la Fmc ha completato un'indagine di due anni sul mercato del trasporto marittimo giungendo alla conclusione che la concorrenza fra i vettori marittimi è "vigorosa" e che i prezzi dei noli sono elevati, ma esacerbati dalla pandemia,

da un'impennata inaspettata e senza precedenti della spesa dei consumatori, in particolare negli Stati Uniti, e dalla congestione della catena di approvvigionamento. Le tariffe sono il risultato delle forze di mercato della domanda e dell'offerta». In effetti né le indagini avviate negli Stati Uniti né quella della Commissione Europea hanno trovato traccia di un presunto cartello di mercato messo in atto dagli armatori.

Per dare l'idea del fenomeno si pensi che il nolo base per spedire un container dalla Cina all'Italia fino a qualche anno fa si aggirava intorno ai 1.500 dollari mentre dallo scoppio della pandemia la tariffa è stata stabilmente fra i 12.000 e i 15.000 dollari.

Che le cose debbano cambiare per le shipping line (che nel 2021 si sono portate a casa profitti per 160 miliardi di dollari e nel 2022 potrebbero superare i 200 miliardi) lo ha chiesto anche Olaf Merk, economista al vertice dell'International Transport Forum dell'Ocse, intervenendo all'assemblea degli spedizionieri italiani (Fedespedi). Nell'occasione ha attribuito alle shipping line che controllano la stragrande maggioranza della capacità di trasporto marittimo globale praticamente ogni responsabilità sui costi e sulle criticità delle catene logistiche mondiali.

Nel suo discorso ha in primis ricordato che i noli marittimi sul mercato spot sono cresciuti in media di 6 volte, mentre le contract rate (noleggi a lungo termine) in media di 2,9 volte a livello globale (5,4 volte sulla rotta Asia-Europa). A ciò vanno aggiunti i vari sovrapprezzi applicati dalle compagnie che contribuiscono a generare gli enormi profitti che gli armatori stanno reinvestendo per acquisire spedizionieri, operatori logistici, compagnie aeree e vari altri attori della catena sollevando «perplexità in materia di Antitrust».

In parallelo all'aumento dei noli l'affidabilità delle linee è sprofondata a livelli negativi da record: oggi due terzi delle navi arrivano in ritardo di almeno un giorno rispetto alla programmazione prevista (prima del 2019 la percentuale delle navi in ritardo era al 20%) e i ritardi in media sono di 7 giorni (contro i 4,5 pre-Covid). (riproduzione riservata)



I GLOBAL CARRIER DEL TRASPORTO CONTAINER

(milioni \$)

	<i>Ricavi</i>	<i>2021/2020</i>
◆ Maersk	13.560	65%
◆ Cma Cgm	14.850	73%
◆ Cosco	15.627	69%
◆ Hapag Lloyd	8.883	86%
◆ Evergreen	5.975	89%
◆ HMM	3.875	94%
◆ Yang Ming	3.733	71%
◆ Zim	3.716	113%

Fonte: Dynaliners