

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Container: Banco Bpm si schiera con i caricatori criticando l'esonazione antitrust per le compagnie di navigazione

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 31st, 2021

Banco Bpm la pensa come Fedespediti e Confetra sul Consortia Block Exemption Regulation: rinnovarlo “è stato un errore dell'Unione europea che non aveva ancora compreso le conseguenze dovute alla pandemia, su cui andrebbe apportato un correttivo”.

Lo si legge in un approfondimento della banca dedicato alla logistica e intitolato ‘[Noli marittimi per i container: costi alle stelle per il commercio mondiale](#)’ che conclude dicendo: “Programmare i volumi di merce che si dovranno spedire nel corso dei successivi dodici mesi è diventato più che mai strategico”.

Nell'analisi su quanto accaduto negli ultimi mesi nel trasporto marittimo di carichi containerizzati l'istituto illustra come il Shanghai Containerized Freight Index, l'indice che sintetizza l'andamento dei noli marittimi per il trasporto di container sulle principali rotte mondiali, da metà gennaio 2021 si sia stabilizzato a un livello molto elevato rispetto ai valori della prima metà del 2020 e degli anni precedenti. “Tuttavia, almeno la corsa verso l'alto pare essersi arrestata” sottolinea il documento.

Riepilogando come si sia arrivati a questa situazione (brusca ripresa di alcune economie dopo i lockdown, sbilanciamento degli equipment, blank sailing, ecc.), l'approfondimento sottolinea come il costo dei noli marittimi dall'Asia sia cresciuto esponenzialmente: “Così alto da superare in alcuni casi il valore della merce scambiata, aggravando anche i ritardi sulle consegne: una situazione complicata per le aziende, costrette ad affrontare anche l'impatto della Brexit e la sfida della distribuzione dei vaccini anti-Covid”.

Banco Bpm aggiunge che “nel settore automotive si sono dovuti bloccare gli impianti produttivi in quanto non si riescono più ad importare i semiconduttori. È già accaduto a diversi impianti a livello europeo quali la Volkswagen di Wolfsburg e la Ford, sempre in Germania, nello stabilimento che produce il suo modello più popolare in Europa, la Focus”.

Secondo la banca “i prezzi dei noli troppo alti potrebbero far rallentare il commercio internazionale in un periodo in cui il mercato domestico soffre per i continui lockdown. Con il rischio ulteriore di tensioni inflazionistiche nel caso i maggiori costi di trasporto fossero trasferiti a valle ai consumatori”.

Per spedire un container da 40 piedi dall'Asia al Nord Europa oggi si spendono in media più di novemila dollari, contro i circa duemila dollari che si pagavano a novembre 2020. In più, quasi sempre gli armatori impongono tariffe extra, per garantire lo spazio sulla nave o il rispetto dei tempi di consegna. Cifre che per le merci di scarso valore spingono a rinunciare del tutto al trasporto in container o alla spedizione. Il problema è aggravato dalla carenza di container sul mercato che, a prescindere da quanto si paga, impedisce la spedizione della merce. “Una situazione unica che non si era mai verificata prima” scrive il dipartimento Studi e ricerche di Banco Bpm, aggiungendo che “la situazione attuale pare non sia neanche più responsabilità diretta dell'emergenza sanitaria”. All'inizio della pandemia, a spingere i noli sono stati i blank sailing, ossia l'aumento della cancellazione di viaggi dovuti ai limiti delle capacità di trasporto. Tuttavia, dal secondo semestre si sono aggiunte navi extra e navi più grandi superando anche la capacità rimosse.

I trasporti però non sono stati potenziati in modo uniforme: sulla rotta transpacificca la situazione è migliorata e i noli da ottobre si sono stabilizzati, sia pure su livelli molto elevati. Sia gli Usa sia la Cina hanno cercato di mediare con gli armatori, sollecitando interventi per calmierare il mercato, minacciando anche azioni antitrust se fossero emersi comportamenti scorretti.

“In Europa invece questo tipo di mediazione con i carrier non è possibile” ricorda la banca, aggiungendo che “ad aprile scorso è stato prorogato il Block Exemption Regulation, regolamento europeo che consente alle alleanze di armatori di coordinare i servizi senza violare le normative antitrust. Questo era un privilegio giustificato con il ruolo di pubblica utilità degli armatori, ma che invece ora gli lascia carta bianca sul prezzo dei noli da fissare. È stato un errore dell'Unione europea che non aveva ancora compreso le conseguenze dovute alla pandemia, su cui andrebbe apportato un correttivo”.

L'analisi di Banco Bpm conclude dicendo: “Secondo alcuni esperti del settore pare che i carrier stiano lavorando comunque da alcuni anni alla creazione di una tendenza ‘di lungo periodo’, ‘strutturale’; pertanto i noli container potrebbero non scendere più ai livelli del 2019 anche con una revisione della regolamentazione, assestandosi a un livello più alto che già nel 2018-2019 era stato stabilito come obiettivo da parte degli armatori”.

I consigli degli esperti sono di assicurarsi il più possibile capacità di stiva per i mesi a venire anche se quest'anno le rate di nolo contract (*contract rates*) sono a caro prezzo rispetto al passato. La sensazione degli analisti è che nel 2021 le rate spot (*spot rates*) possano riservare ancora brutte sorprese per chi deve spedire merce via mare e comunque fra le due tipologie di noli ad oggi esiste ancora un differenziale non irrilevante.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, March 31st, 2021 at 8:20 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

