

SCHEDA DI SINTESI: EVOLUZIONE DEI NOLI MARITTIMI ED IMPATTI ECONOMICI

Sommario

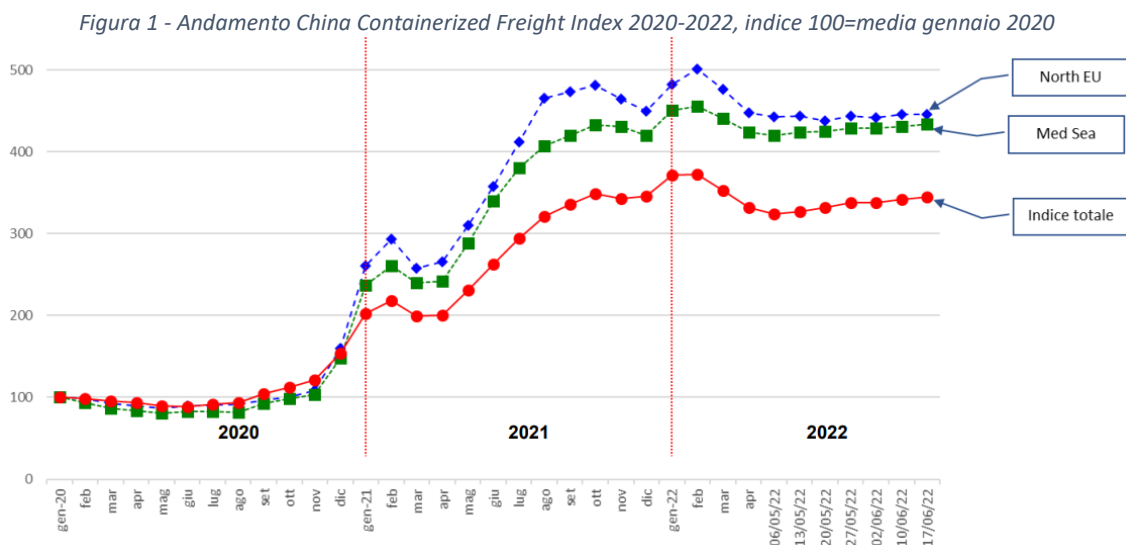
<i>Evoluzione dei noli marittimi</i>	2
Segmento container	2
Segmento rinfusiero	4
<i>Gli impatti economici</i>	4
<i>Osservazioni finali</i>	6
<i>Annex</i>	7

Evoluzione dei noli marittimi

Segmento container

L'andamento dei noli marittimi, ovvero delle tariffe del trasporto merci per modalità marittima - modo su cui viaggia circa il 90% del commercio internazionale di beni - su unità containerizzate - che a sua volta rappresentano circa il 20% delle movimentazioni internazionali via mare - ha subito dalla fine del 2020 un'impennata vertiginosa su tutte le principali direttrici di traffico.

Focalizzando l'attenzione sul segmento container, l'andamento di lungo periodo dell'indice CCFI¹ indica chiaramente nel 4° quadrimestre del 2020 il momento di rottura dell'equilibrio di lungo periodo nel prezzo dei noli, in leggera diminuzione da marzo-aprile 2022 anche se permangono attualmente a livelli decisamente superiori al 2020.



Fonte: Fedespedit - Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria

Anche altre fonti di dati sui noli marittimi riconosciute a livello internazionale² mostrano tendenzialmente lo stesso andamento provocato dal disallineamento delle rapide ripartenze economiche post-Covid in Cina, USA ed Europa che ha prodotto una dislocazione inefficace dei container per rispondere alla domanda, la contrazione della capacità di stiva operata dagli operatori marittimi per lo meno nel periodo pandemico, i fenomeni di blank sailing, di ottimizzazione delle rotte e di idle fleet, la forte concentrazione del mercato container globale, alcune interruzioni di nodi e passaggi strategici della rete di navigazione (es. interruzione del Canale di Suez con la Ever Given e il blocco dei porti cinesi nei lockdown localizzati), l'aumento dei transit time e la pesante caduta della affidabilità dei servizi di trasporto, l'elevata congestione dei porti che, a sua volta, ha prodotto tempi di sosta più lunghi e quindi ritardi, che si sono ripercossi e amplificati lungo l'intera catena logistica.

Scendendo nel dettaglio nazionale, l'"*Indagine sui trasporti internazionali di merci*" svolta dalla Banca d'Italia nel giugno 2022, mostra esattamente quanto visto sopra a livello macro. Dalla tabella che segue si riscontra che sui noli container in import (misurati su costi medi euro per tonnellata) la

¹ Il China Containerized Freight Index (CCFI), pubblicato da Shanghai Shipping Exchange, è un indice composito che riflette l'andamento dei noli richiesti da 22 compagnie di navigazione per i servizi che partono dai porti cinesi di Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Nanjing, Ningbo, Xiamen, Fuzhou, Shenzhen, Guangzhou diretti verso le principali aree geografiche (es. Mediterraneo, Nord Europa, costa Est USA, ecc.).

² Tra cui il World Container Index elaborato da Drewry sul mercato dei noli marittimi container spot 40 piedi su 8 trade lanes Est-Ovest principali (Shanghai-Rotterdam, Rotterdam-Shanghai, Shanghai-Genova, Shanghai-L.A., L.A.-Shanghai, Shanghai-NY, NY-Rotterdam e Rotterdam-NY) e il Freightos Baltic Index, calcolato sul mercato spot dei container da 40 piedi e tratto direttamente da accordi B2B come meglio rappresentato in allegato.

crescita è stata di eccezionale entità per le tratte asiatiche nel periodo 2020-2021 (Sud-Est Asiatico +320.8%, Cina e Giappone +336,6 %) e sull'import con il Sud-America (+311,6%), con valori medi ponderati che hanno fatto registrare a livello aggregato nel 2021 un +241% rispetto al 2020. Sebbene con una crescita più limitata, a livello aggregato anche i noli in export sono più che raddoppiati nel periodo 2020-2021(+113,1%), con un significativo aumento del +182,4% sull'importante trade lane Italia-USA. Da rilevare, sebbene meno rilevanti dal punto di vista dell'intensità delle relazioni commerciali, gli incrementi in export sulle direttrici Italia-Sud America e Italia-Oceania.

Tabella 1 - Costi medi del trasporto navale container (anno 2021)

Area geografica	Costi medi complessivi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2020	Import	Var. % sul 2020	Export	Var. % sul 2020	Import	Var. % sul 2020
Europa e Mediterraneo	99,9	6,9	99,3	9,3	573	25,5	573	25,5
Resto dell'Africa	135,7	-3,4	133,6	-0,3	1.148	1,6	1.148	1,6
Medio Oriente	129,3	18,7	127,4	21,5	1.067	46,4	1.067	46,5
India	136,8	30,7	305,0	122,7	1.173	74,9	3.733	217,5
Sud Est Asiatico	118,5	7,4	469,9	197,2	922	22,9	6.224	320,8
Cina e Giappone	113,9	16,7	461,6	198,7	853	54,0	6.097	336,6
Oceania	265,2	58,5	258,1	61,9	2.980	112,2	2.980	112,2
Stati Uniti e Canada	304,5	93,8	121,7	-12,1	3.460	182,4	840	-20,8
Centro America	180,6	26,5	177,0	29,2	1.675	62,7	1.675	62,8
Sud America	174,5	99,1	170,9	100,3	1.675	311,5	1.675	311,6
Media ponderata(1)	175,3	47,5	263,6	116,1	1.663	113,1	3.060	241,0

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci

Dopo il picco di fine 2021, come analizzato in Figura 1 i noli marittimi hanno registrato da inizio 2022 una diminuzione anche se permangono a livelli decisamente elevati rispetto al pre-boom. Tra i fattori che sembrano impattare sul raffreddamento dei prezzi sono da ricordare un generale indebolimento dei consumi causato dall'inflazione crescente e il rallentamento dei flussi di scorta da parte delle aziende che negli scorsi mesi, a causa dell'incremento dei prezzi delle materie prime e dei materiali, ha determinato una rincorsa al riempimento dei magazzini. Altro fenomeno singolare, è la recente sostanziale parificazione del valore delle tariffe spot rispetto ai noli scaturiti da contratti a medio-lungo termine, che potrebbe incidere sugli accordi sottoscritti negli ultimi mesi.

Focalizzandosi sul mercato nazionale, i noli sulla rotta Shanghai – Genova sono stati meno sensibili all'aumento di fine 2021 ma hanno mostrato una minore tendenza alla riduzione registrata nel corso del 2022, risultando ad oggi con 10.300 \$/FEU la tratta più onerosa sulla direttrice Far East-Europa, con un costo del 13% più elevato rispetto alla rotta Shanghai – Rotterdam, secondo Drewry.

Figura 2 - Andamento tariffe dei servizi marittimi da Shanghai (\$/FEU spot)



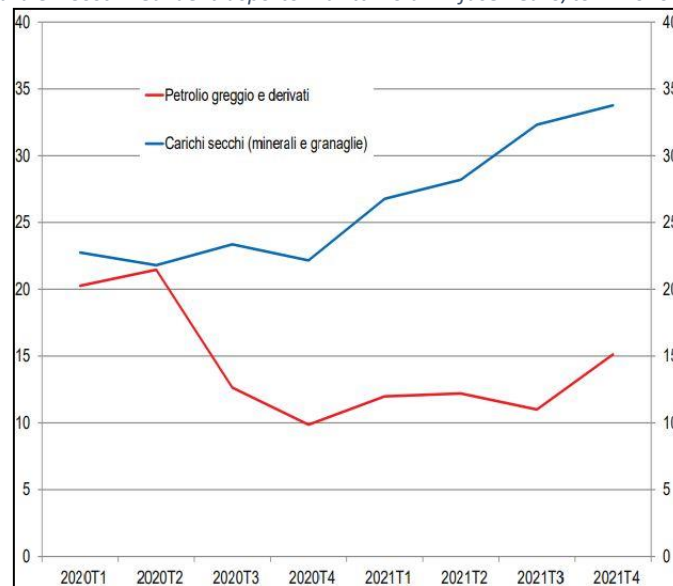
Fonte: Drewry

Lato export, da registrare il forte aumento nel corso del 2022 dei noli container sulle direttrici Italia-Oceania e Italia-USA, dove per un container da 40 piedi il nolo è arrivato a 14.000\$ sulla tratta Genova-New York e 20.500\$ sulla rotta La Spezia-Long Beach.

Segmento rinfusiero

Per quanto attiene i trasporti navali di rinfuse bisogna separare il tema dei traffici liquidi e quelli solidi. Per i carichi solidi i noli da/per l'Italia sono aumentati in misura costante nel corso del 2021, raggiungendo livelli elevati ma non paragonabili ai fortissimi rialzi del comparto container; per i traffici di greggio e derivati, invece, viene rilevato addirittura un calo nella seconda metà del 2020 che si è mantenuto stabile per poi risalire solo a fine 2021.

Figura 3 - Costi medi del trasporto marittimo di rinfuse - euro/tonn 2020-2021



Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci

Lo scoppio del conflitto in Ucraina nel corso del primo trimestre 2022 ha determinato per il settore delle rinfuse solide un nuovo rialzo dei noli e prospettive analoghe riguardano anche il trasporto rinfuse liquide, in maniera particolare per quanto riguarda il petrolio e il gas naturale liquefatto.

Gli impatti economici

Tra gli impatti macroeconomici dell'escalation dei prezzi del trasporto merci via mare, già l'OECD a fine 2021 includeva quest'ultimo come fattore primario di incremento del prezzo delle materie prime, dei semilavorati e dei prodotti finiti a livello globale, stimando come *“l'aumento del costo delle materie prime e i costi dello shipping globale stanno attualmente aggiungendo circa 1,5 punti percentuali all'inflazione annuale dei prezzi al consumo del G20, rappresentando la maggior parte della ripresa dell'inflazione nell'ultimo anno³”*, con prospettiva di invarianza della tendenza anche per tutto il 2022. In un processo iterativo, difatti, gli aumenti dei prezzi del trasporto incrementano il trend rialzista dell'acciaio, rame, alluminio, dei microchip, dei componenti elettronici e, più di recente, del petrolio, dell'energia e del gas così come, viceversa, l'aumento del prezzo delle materie prime e dei beni energetici, ha diretto impatto sul prezzo dei noli applicato dagli armatori.

³ OECD, Economic Outlook “Keeping the recovery on track”, 21.09.2021

In aggiunta alle pressioni inflazionistiche, esacerbate nel corso del 2022 anche dal conflitto ucraino e dall'aumento dei prezzi dei beni energetici, le dinamiche del mercato del trasporto marittimo incidono direttamente anche sulla domanda internazionale di beni a livello nazionale. La via marittima, difatti, è uno dei principali vettori dell'import-export nazionale con un market share modale del 49,2% in quantità e di circa il 30% in valore degli scambi internazionali di beni italiani nel 2021⁴.

L'aumento dei noli marittimi, in tal senso, incide congiuntamente da un lato in forma diretta sulle performances esportative delle aziende nazionali che vendono beni all'estero trasportati via container, basti pensare alla trade route Italia-USA; dall'altro lato, indirettamente, determinando un aumento nei costi dei fattori produttivi importati via mare (in primis idrocarburi e semilavorati dal Far East) ed utilizzati nella trasformazione manifatturiera da parte delle imprese nazionali. Il grido d'allarme lanciato da Lorenzo Zurino, presidente del Forum italiano dell'export, su Il Sole 24 Ore di fine marzo 2022 va esattamente in tale direzione, denunciando la perdita di competitività delle imprese italiane sul mercato internazionale a causa dell'incremento dei noli marittimi e, non secondario, dei transit time che si sono estremamente estesi rispetto al periodo pre-Covid.

Evidentemente, l'impatto e l'incidenza del "caro-container" che, come si è visto, è stato particolarmente evidente in specifiche tratte marittime (in import su Cina-Italia ed in export su Italia-USA), che rappresentano tra l'altro anche le più importanti direttrici commerciali marittime del paese, è particolarmente oneroso per quelle aziende che esportano ed importano beni a minor valore specifico (ovverosia di beni a minor valore per peso).

A titolo esemplificativo, utilizzando le statistiche COMTRADE dell'UNCTAD sui flussi in import Italia-Cina del 2021 sia in quantità che in valore, ipotizzando un carico medio per container da 40 piedi per specifica categoria merceologica trasportata via container (al netto ad esempio di medicinali, e prodotti minerari) ed un nolo di 10.000\$ sulla trade lane considerata, emerge la seguente incidenza di costo del nolo marittimo per categoria di beni importati.

Tabella 2 - Elenco categorie merceologiche ipotizzate in import su modalità container Italia-Cina 2021 (valore, quantità)

Commodity	Somma di Trade Value (US\$)	Somma di Netweight (kg)	US\$/ton	Ton UTI 40'	Incidenza nolo a 10.000\$/FEU
Animali e prodotti animali	132.066.344	22.367.683	5.904	22	7,7%
Prodotti vegetali ed agroalimentari	492.412.629	246.929.373	1.994	30	16,7%
Prodotti chimici primari	2.254.860.032	593.507.464	3.799	22	12,0%
Prodotti chimici (fertilizzanti, pitture, ..)	331.136.864	95.375.163	3.472	22	13,1%
Prodotti in plastica e gomma (pneumatici, polimeri, plastiche,...)	2.663.270.702	544.594.447	4.890	22	9,3%
Prodotti in pelle e pellicce	920.910.277	59.496.376	15.478	22	2,9%
Prodotti in lana	204.868.731	62.280.776	3.289	22	13,8%
Prodotti in carta	381.930.561	98.783.603	3.866	22	11,8%
Fibre tessili	1.449.601.394	199.283.383	7.274	22	6,2%
Abbigliamento	5.048.442.271	328.480.062	15.369	22	3,0%
Prodotti non metalliferi (fibre di cemento, vetro, ceramica,..)	687.522.289	293.092.427	2.346	22	19,4%
Macchine e macchinari	19.017.045.946	1.564.554.634	12.155	22	3,7%
Mezzi di trasporto	1.772.711.684	303.249.704	5.846	22	7,8%

Fonte: proprie elaborazioni su dati COMTRADE

⁴ Fonte: COEWEB Istat 2022

Osservazioni finali

La tematica dei noli marittimi container e della correlata struttura di mercato globale è argomento dibattuto da tempo, dalla recente firma dell'Ocean Shipping Reform Act da parte dell'Amministrazione Biden al rinnovo in sede europea nel 2020 del Regolamento CBER (Consortia Block Exemption Regulation) che permette alle alleanze tra compagnie marittime l'esonero da alcune norme antitrust, passando dai recenti dibattiti sugli extra-profitti registrati dagli operatori a partire dal 2021.

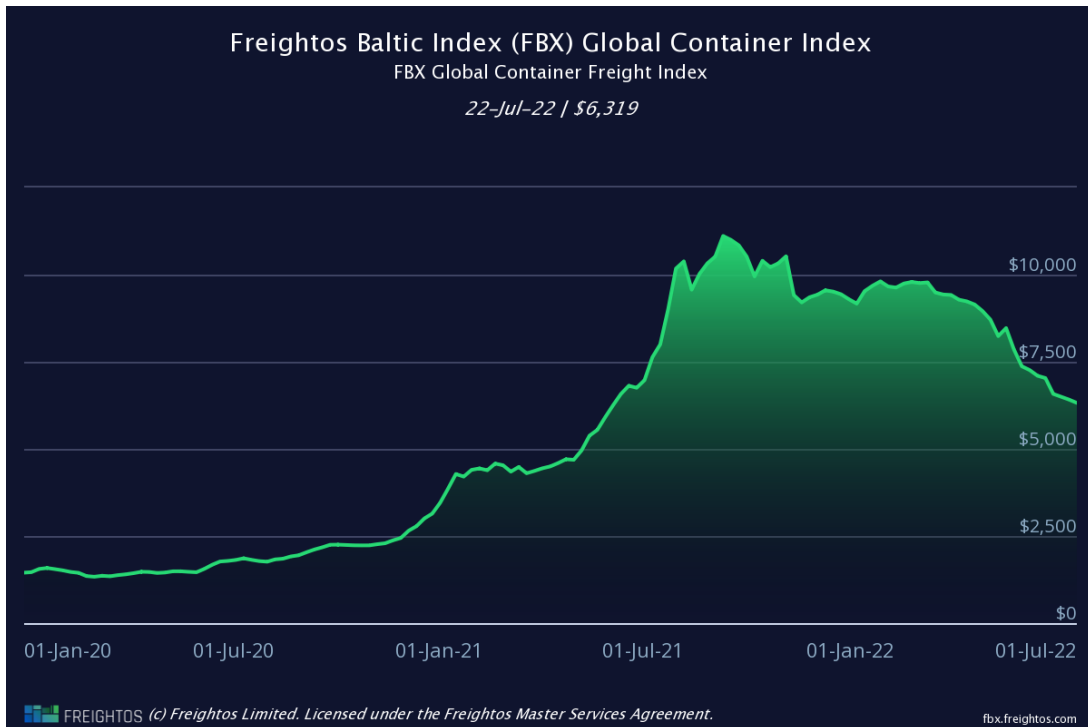
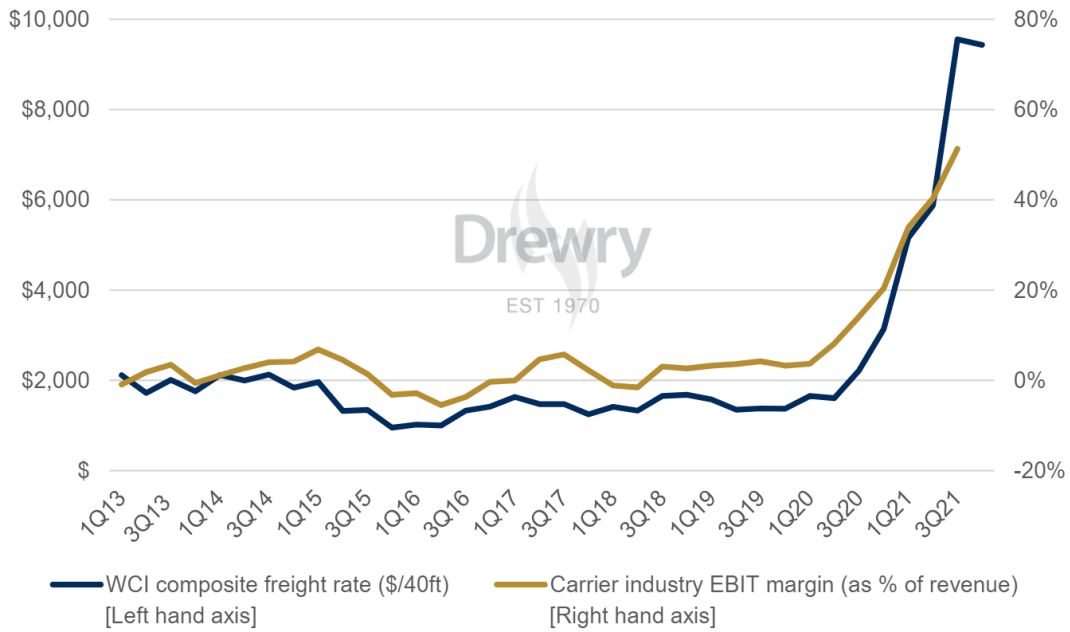
A prescindere dalle misure di natura strutturale che obbligatoriamente dovranno trovare risposta a livello sovra-nazionale, appare tuttavia interessante l'iniziativa nata su impulso del governo francese e finalizzata ad affrontare nel breve periodo l'emergenza del caro noli e quindi a sostenere la competitività delle aziende francesi e raffreddare le spinte inflazionistiche interne. In tal senso, la compagnia armatoriale francese CMA CGM ha deliberato di scontare per un anno di *"750 euro le tariffe per il trasporto marittimo dei container da 40 piedi imbarcati sulle navi dei propri servizi e importati in Francia⁵"* da tutti i clienti transalpini (incluse PMI e microaziende), introducendo anche uno sconto di 100 euro per tutti i container da 40 piedi esportati da clienti francesi. Evidentemente tale misura crea anche un differenziale ed un vantaggio competitivo importante con le economie tendenzialmente concorrenti a quella francese sul mercato internazionale, tra cui appunto quella italiana.

La situazione per cui in Francia esiste ed ha sede un grande liner globale (CMA CGM è la terza compagnia mondiale al mondo per capacità di stiva), consente in tale ottica di poter implementare delle misure di questa tipologia che, senza mettere in discussione la redditività e la profittabilità di un'azienda privata, garantisce anche il bilanciamento degli interessi congiunturali del Paese in cui l'azienda è stabilita. L'assenza di grandi operatori italiani che operano su scala globale nel trasporto merci containerizzato, situazione peraltro estendibile a quasi tutti i segmenti del trasporto merci e della logistica, limita di fatto la possibilità di implementare in Italia misure analoghe, atte a salvaguardare la competitività delle filiere produttive del paese e la resilienza del sistema dei trasporti nel suo complesso. In definitiva, si ripropone la tematica della necessità di consolidare e rafforzare in grandi gruppi il polverizzato mercato nazionale degli operatori della logistica, attualmente composto da aziende troppo piccole per generare economie di scala, innovazione e protezione degli interessi nazionali di fronte a shock globali.

⁵ <https://www.informazionimarittime.com/post/cma-cgm-riduce-ulteriormente-le-tariffe-sui-noli-per-la-aziende-francesi>

Annex

Figura 4 - Andamento WCI Drewry di lungo periodo e FBX Freightos



FREIGHTOS (c) Freightos Limited. Licensed under the Freightos Master Services Agreement.

fbx.freightos.com