

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche l'Unctad interviene su caro-noli e indisponibilità di container

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 28th, 2021

Il tema del caro-noli per il trasporto marittimo dei container e quello della carenza di equipment sono stati al centro di un intervento dell'Unctad, che si è detta preoccupata in particolare per le possibili ripercussioni in termini di rincari per i consumatori.

Ricostruendo il fenomeno, la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo ne individua l'origine nei cambiamenti nelle abitudini di acquisto indotti dalla pandemia dai lockdown che hanno fatto crescere il commercio elettronico e in generale importazioni di prodotti di consumo. Gli scambi via mare, secondo Unctad, sono inoltre stati ulteriormente stimolati in seguito dagli aiuti elargiti dagli Stati a cittadini e imprese. “L'aumento della domanda [di trasporto, ndr] è stato maggiore del previsto e non si è accompagnato a una sufficiente disponibilità di capacità” scrivono gli analisti dell'agenzia, secondo la quale anche la carenza di container vuoti è “senza precedenti”.

Quanto alle “cause sottostanti”, secondo Unctad queste sono “complesse da individuare” ma tra di esse vanno citati “il cambiamento dei modelli commerciali, gli squilibri, la gestione della capacità da parte dei vettori all'inizio della crisi e i ritardi in corso legati al Covid-19 nei punti di connessione dei trasporti, come i porti”. Da sottolineare che secondo l'agenzia il livello dei noli è schizzato verso l'alto in particolare per i trasporti verso alcune regioni in via di sviluppo. In particolare le tariffe per i trasporti dalla Cina verso il Sud America sono cresciute del 443% nei primi mesi del 2021, a fonte di un +63% registrato sulle rotte tra Asia e la costa est dell'America settentrionale. Il perché queste aree siano state colpite in maniera maggiore dal caro-noli secondo l'Unctad è che le rotte per raggiungerle sono in media più lunghe, quindi per servirle sono necessarie più navi, che tengono impegnati più container. In aggiunta queste aree importano più di quanto esportano, quindi chi importa paga anche il costo del riposizionamento di container vuoti su rotte lunghe come quelle per la Cina.

Riguardo infine le azioni da intraprendere per evitare il riproporsi di un problema simile in futuro, l'agenzia individua una prima linea di intervento nell'implementazione di riforme che rendano gli scambi commerciali più semplice e meno costosi. Anche la modernizzazione delle procedure, che riduce il contatto fisico tra addetti, rappresenta un elemento di forza per proteggere le supply chain. Un secondo filone di azione secondo dovrebbe riguardare la richiesta, da parte della politica, di maggior trasparenza e collaborazione ai diversi attori della supply chain marittima per migliorare il

monitoraggio delle toccate nei porti e in generale la programmazione delle linee. Infine Unctad evidenza anche che i governi dotare di risorse per le authority che si occupano di concorrenza, in modo che queste possano investigare abusi. Questo punto è particolarmente rilevante per i paesi in via di sviluppo, che solitamente hanno scarse risorse e poca competenza nelle attività di trasporto internazionale di container.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 28th, 2021 at 8:20 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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