

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bozzo (Msc) non crea false illusioni: “Congestione nei container perdurerà tutto l’anno”

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 16th, 2022

Guardando al futuro prossimo (nel medio-breve termine) del trasporto marittimo di container i caricatori troveranno pochi motivi per sorridere. Il perchè lo ha spiegato Claudio Bozzo, chief operating officer per il mercato globale di Msc, intervenendo alla prima edizione del Summit della Camera di Commercio Italiana per la Svizzera organizzato per “formulare una vera e propria mappa delle più interessanti occasioni di allocamento delle risorse nel panorama economico internazionale”. Un incontro digitale “per analizzare tendenze e sviluppi dei settori trainanti del mercato globale nel 2022”.

Ripercorrendo gli ultimi due anni vissuti dal mondo del trasporto via mare di container, Bozzo ha sottolineato come la situazione dello shipping sia “cambiata enormemente”; fino a inizio 2021 le rate dei noli marittimi erano al ribasso e l’importanza dello shipping ai minimi. “Con il Covid le fabbriche cinesi hanno chiuso e quindi per le shipping line si era aggravato ancora di più una situazione già di difficoltà, al punto tale che avendo la prospettiva di una situazione non certo positiva tutte le compagnie di navigazione hanno scelto di non investire per ampliare il proprio parco contenitori che comunque non sarebbero potuto essere consegnati perché gli stabilimenti produttivi in Cina erano fermi” racconta il manager di origini genovesi ma oggi di stanza a Ginevra dopo una lunga parentesi professionale negli Stati Uniti. “Nella seconda metà del 2020 è arrivato poi un improvviso ed esponenziale aumento del carico da trasportare che nessuno si aspettava, derivato dal fatto che la disponibilità di spesa delle persone chiuse in lockdown veniva impiegata per acquistare mobili, attrezzi e altro per la casa invece che in vacanze o altri servizi. Questo ha determinato un aumento dei volumi da trasportare e dei prezzi dei noli marittimi”.

Da non dimenticare poi il fatto che il Covid ha ridotto la forza lavoro attiva: “C’era mancanza di personale nei porti, nei camion, a bordo delle navi, ecc.; una riduzione di risorse che si è tradotta nella congestione dei terminal portuali e dei trasporti a terra. Le navi rimanevano intrappolate fuori dai porti in rada. A un certo punto circa 410 navi erano quotidianamente in attesa di entrare nei porti in giro per il mondo per cui, alla mancanza di container che già si era manifestata, si è sommata l’impossibilità di sbarcare container dalle navi”. Infatti l’aumento dei costi delle spedizioni marittime era stato indotto anche dalla minore capacità di stiva delle navi che permanevano per giorni o settimane in attesa fuori dai porti.

“In quel periodo tutti i carrier si sono buttati sul mercato a cercare di acquistare navi e per questo

tutte le portacontainer che risultavano in disarmo sono state rimesse in servizio e pochissime sono state cedute per demolizione. Nel 2020 si è assistito al più basso numero di navi destinate alla demolizione mentre il mercato dei noleggi per queste unità è schizzato verso l'alto" ha proseguito nel racconto il Coo di Msc. Dallo scoppio della pandemia il container dwell time (il tempo in cui il contenitore è impegnato da un cliente per una spedizione) è salito moltissimo e contestualmente mancavano autisti per ritirarli, oltre all'aggravante rappresentata dal fatto che molti contenitori venivano utilizzati dalle imprese come magazzino perché i centri logistici erano saturi.

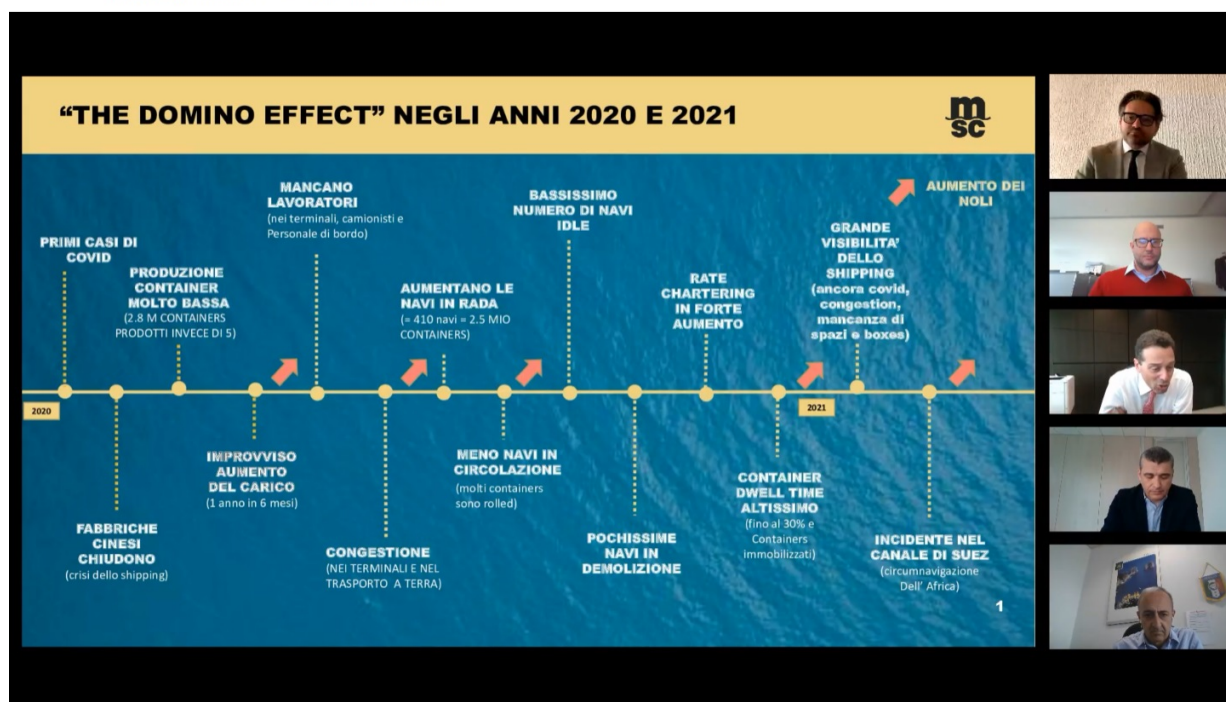
"Per fortuna Msc è italiana e i contenitori che avevamo a disposizione per l'export li abbiamo dedicati al mercato italiano, non è una cosa da poco" evidenziato ancora Bozzo, aggiungendo al resoconto del biennio passato anche l'incaglio della Ever Given nel canale di Suez che non ha aiutato a risolvere le criticità, anzi per alcune settimane ha indotto alcune navi a circumnavigare l'Africa contribuendo ad allungare ulteriormente i tempi di navigazione e quindi ridurre l'offerta di stiva.

"La situazione di congestione attuale è destinata a rimanere per tutto il 2022" ha preannunciato infine il manager di Msc passando a commentare l'attualità e spingendosi a qualche previsione. "Il Covid continua a permanere in giro per il mondo, va a ondate come una marea. I problemi a reperire autisti e lavoratori continua a persistere. Nei prossimi mesi ci sarà ancora minore disponibilità di navi perché gli operatori negli ultimi due anni per quanto possibile hanno posticipato le soste delle navi per lavori di manutenzione ma ora certi interventi non sono più rinviabili per cui l'offerta di stiva si ridurrà. Oltre a ciò stiamo assistendo a un incremento del costo del petrolio e del carburante; il prezzo più elevato del trasporto marittimo lo pagheranno in primis i carrier ma a cascata i consumatori finali".

A tutto ciò si somma infine il conflitto militare scoppiato fra Russia e Ucraina: "Non possiamo più andare con le nostre navi in Ucraina e Russia – ha raccontato – ci sono contenitori che verranno abbandonati dai clienti perché non possono arrivare a destino e dovremo distruggere i carichi (questo costo pesa sui carrier). Abbiamo problemi con i marittimi poiché il 14% a livello mondiale sono di nazionalità o russa o ucraina. In Msc abbiamo tanti ucraini che ci chiedono di tornare a casa per ricongiungersi alle proprie famiglie". C'è infine un altro timore: "Abbiamo paura di attacchi informatici che potrebbero arrivare dalla Russia".

L'unico fattore che potrebbe alleviare la situazione di congestione attuale è l'inflazione che dovrebbe comportare "una riduzione delle spese e dei consumi, quindi una riduzione dei traffici marittimi". Msc per il futuro si aspetta "grandi investimenti pubblici e privati in infrastrutture (magazzini, banchine, trasporti) perché negli ultimi due anni si è capito che sottovalutare l'importanza della logistica può comportare grandi rischi e mettere in grossa difficoltà le attività produttive".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Wednesday, March 16th, 2022 at 2:15 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

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