

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Logistica e siderurgia: i noli scendono e le preoccupazioni salgono

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 18th, 2023

Bisogna abituarsi agli imprevisti, all'incertezza. E prepararsi adeguatamente per gestirla, naturalmente. Questo, in estrema sintesi, il riassunto degli interventi del webinar organizzato da Siderweb dal titolo "Logistica: tra mercato e rivoluzione green" che ha radunato diversi esperti per trattare i temi più attuali del mondo del trasporto merci, con un particolare riguardo al settore siderurgico.

In apertura Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council, ha inquadrato con alcuni numeri il comparto, che in Italia con le sue 82 mila aziende e 1,4 milioni di addetti vale circa l'8% del Pil: numeri tanto più importanti se si pensa che il 30% del Pil nazionale deriva dall'export.

Passato l'impatto di eventi imprevedibili e dirompenti come la pandemia o il blocco del canale di Suez, il commercio mondiale deve fare i conti con altre gravi crisi ancora aperte, a cominciare dalla guerra in Ucraina, tuttora in corso.

"La logistica si sta trasformando da muscolare a cerebrale" ha sintetizzato Marciani in riferimento alle nuove tecnologie e alla digitalizzazione, la cui applicazione è accompagnata tuttavia da un crescente impatto del fattore umano. Secondo l'esperto è possibile una collaborazione fra le maggiori aziende globali della logistica, sulla falsariga di quanto già avvenuto nel settore bancario con l'avvento del bancomat, che ha "costretto" i grandi player a trovare piattaforme e standard comuni.

Gian Enzo Duci, docente di Economia marittima all'Università di Genova e vicepresidente di Confrasporto, ha sottolineato come il mondo del trasporto via mare sia oggi tornato a "una sorta di normalità".

Impressionanti tuttavia gli scostamenti di alcuni dati riportati da Duci: nel mercato delle bulk carrier, il più utilizzato dalle aziende della siderurgia, i noli sono crollati rispetto a un anno fa, con le navi Supramax che registrano una diminuzione fra il -46 e il -70% su base annua. Vanno ancora peggio le portacontainer, dove i cali sono arrivati al -80%, mentre il Baltic Dry Index è tornato ai livelli pre-pandemia, sopra i 1000 punti.

Secondo Duci fenomeni come la guerra in Ucraina, con il conseguente spostamento di alcune

produzioni, e le tensioni nel Mar Cinese Meridionale stanno favorendo fenomeni di “friendshoring”, lo sviluppo cioè di traffici tra paesi e territori affini.

“Non siamo tornati al ‘Business as usual’ di qualche anno fa, è necessario pensare al trasporto marittimo come un settore in cui certi fenomeni negativi si possono ripetere: le aziende devono quindi predisporre le contromisure adatte” ha commentato il docente.

Duci ha aggiunto che gli stringenti obiettivi posti dall’Imo sul fronte della decarbonizzazione porteranno inevitabilmente quasi tutti gli armatori a reagire (anche) rallentando la velocità media delle navi: la conseguenza è che i costi del trasporto via mare saliranno, ha concluso.

Interessante anche l’intervento di Nadia D’Isanto, responsabile vendita siderurgia di Mercitalia Rail, del Gruppo Ferrovie dello Stato. Il polo logistico delle ferrovie prevede 2,25 miliardi di investimenti su materiali rotabili, piattaforme logistiche e terminal intermodali, per arrivare a far crescere la quota del trasporto su ferro delle merci al 30% entro il 2030. Un’impresa apparentemente improba se si pensa che oggi la quota è appena dell’11%, con 7 milioni di tonnellate movimentate nel 2022.

“Oggi alle aziende servono nuove strategie, bisogna diversificare gli approvvigionamenti, ridurre la filosofia del ‘Just-in-time’ e ripensare alla necessità di fare dello stock. Mercitalia sta stringendo alcune partnership per favorire l’integrazione fra trasporto su ferro e gomma, ma serve anche riequilibrare qualche distorsione normativa, come la distribuzione dei sussidi, e rivedere costi come i pedaggi, che per noi pesano per una quota del 15-20% contro il 7% dell’autotrasporto” ha dichiarato la manager.

Più accigliato l’intervento finale di Sergio Mazzucchelli, presidente della società di trasporti e spedizioni Zaninoni Holding. A preoccuparlo sono soprattutto i numeri complessivi del comparto logistico, che vede calare il giro d’affari per effetto di fenomeni come il citato calo dei noli.

“Siamo ben al di sotto della normalità, i valori dei noli dal Far East verso l’Europa sono scesi da 14-15 mila dollari a meno di 2 mila in pochi mesi, vuol dire che il commercio vero in quelle aree è praticamente fermo: l’unica area che tiene è quella del Mediterraneo” ha esordito. Questi sbalzi di quotazioni sono stati definiti senza mezzi termini “drammatici” da Mazzucchelli in quanto non danno nessuna certezza agli operatori.

Quanto all’autotrasporto, l’allerta rispetto alla congiuntura negativa di qualche mese, con le note mancanze di autisti e camion, è scesa “da rossa ad arancione” a giudizio dell’operatore. Questo però succede solo perché è calato il volume complessivo dei trasporti, ha commentato, e non perché siano state risolte le carenze strutturali che invece continuano a pesare sul settore.

Potrebbe essere settembre il periodo della ripartenza del mercato, si augura Mazzucchelli, con la ripresa complessiva di produzione, trasporto e movimentazione delle merci.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, July 18th, 2023 at 5:30 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

