

FEDERVINI

Federazione Italiana Industriali Produttori, Esportatori ed Importatori
di Vini, Acquaviti, Liquori, Sciroppi, Aceti ed affini



Via Mentana, 2b - 00185 Roma
Telefono: (06) 4941630 - 4469421
Telefax: (06) 4941566
Sito web: www.federvini.it
e-mail: federvini@federvini.it

PROT N. 161/2021

Roma, 11 maggio 2021

Al Consiglio della Federazione

Oggetto: Costo dei noli

Nel corso della riunione del 9 aprile scorso del Consiglio della Federazione è stata richiamata l'attenzione della Federazione sull'aumento dei costi di trasporto e della logistica, con particolare riferimento ai trasporti su nave su cui è stato riscontrato un grave problema di disponibilità di noli e di container.

Dopo aver raccolto maggiori informazioni presso le Aziende associate (nostra nota prot. n. 121 del 9 aprile 2021), la Federazione ha provveduto a segnalare la problematica nelle varie sedi opportune, coinvolgendo il Governo e, per il tramite delle Associazioni europee Comité Vins e spiritsEUROPE, la Commissione europea.

La problematica è all'attenzione anche di Confindustria, per la quale il forte incremento del costo dei noli è causato da una generalizzata carenza di container associata - a seguito della pandemia - alla forte ripresa economica cinese e alle asimmetrie della ripresa delle altre principali aree economiche; va aggiunto infine un assetto regolatorio che ha favorito una crescita del prezzo del trasporto marittimo dei container.

Il trasporto marittimo globale di merci si caratterizza per la presenza di poche grandi compagnie che da sole detengono il 45,3% della flotta mercantile, mentre i primi dieci operatori ne detengono l'80%. In buon sostanza, il trasporto commerciale marittimo internazionale si basa su un assetto assimilabile all'oligopolio, del tutto legale, ma che ne determina un'evidente posizione di forza. Inoltre, forme di cooperazione, basate sulla condivisione di rischi, investimenti e costi, fra le compagnie sono ammesse dalla disciplina antitrust con una specifica regolamentazione europea, la c.d. *Consortia Block Exemption Regulation* (CBER), scaduta nel 2020, ma prorogata - in piena pandemia - fino al 2024.

Diversamente da quanto accaduto nella crisi del 2008-2009, nella quale la risposta fu un aumento dell'offerta (crescita delle rotte, dei servizi e delle navi per tenere bassi i prezzi dei noli), con la pandemia, le compagnie hanno risposto riducendo e adeguando l'offerta di trasporto alla minore domanda, disattivando o dismettendo navi e concentrando i volumi sulle grandi portacontainer, cancellando o sospendendo i servizi e bloccando gli ordini di acquisto di nuove navi.

L'improvviso aumento della domanda di trasporto marittimo nel secondo semestre 2020, dettato però da una forte asimmetria della ripresa economica, ha sensibilmente orientato i traffici dalla Cina più verso gli USA (+54,5% rispetto al 1° semestre) che verso l'Europa (+27%). L'effetto più rilevante è stato di una forte congestione dei porti, in particolare di quelli statunitensi, accompagnata un aumento della sosta media delle portacontainer a più di 7 giorni, dalla riduzione della puntualità degli scali e l'aumento del costo dei servizi portuali.

Tutto ciò ha determinato una forte carenza di container, che, a sua volta, ha determinato un sensibile aumento dei prezzi dei noli.

Facendo riferimento alle rotte dal Far East (Shanghai) al Mediterraneo e fatto 100 il prezzo di luglio 2020 (946 \$/TEU), a dicembre 2020 è salito a 352 e a gennaio 2021 a 455 (4.307 \$/TEU), toccando il suo livello massimo, per poi scendere leggermente, a 449 a febbraio 2021.

Secondo gli ultimi dati rilevati (prima settimana di aprile) sull'andamento dei noli marittimi per le principali rotte Est-Ovest, le tariffe di trasporto su Shanghai-Rotterdam sono aumentate di 376 dollari (a 7.852 dollari) per container da 40 piedi e quelle su Rotterdam-New York sono aumentate di 123 dollari (a 2.621 dollari per TEU). Le tariffe da Rotterdam a Shanghai sono aumentate di 25 dollari (a 1.465 per TEU), mentre quelle su Shanghai-Los Angeles sono scese di 181 dollari (a 4.202 dollari per TEU). Sulla rotta Shanghai-Genova, rispetto all'ultima settimana di marzo, nella prima di aprile si è registrata una lieve riduzione (da 7.854 a 7.682 dollari, -2,2%), confermata nella settimana successiva (a 7.541 dollari, -1,8%), ma rispetto a un anno prima, il dato della prima settimana di aprile registra un incremento del 317%.

Questo fenomeno sembra destinato a protrarsi almeno fino alla metà dell'anno in corso, per queste ragioni, la Federazione continuerà a monitorare la problematica: segnalazioni, contributi e/o commenti sono benvenuti.

I migliori saluti.

Gabriele Castelli