

MF SHIPPING & LOGISTICA

MESSINA (ASSARMATORI): L'ECESSO DI STIVA NELLE SPEDIZIONI MARITTIME STA CALANDO

Perché il prezzo deve aumentare

*Vettosi (Vsl): nell'ultimo decennio lo shipping è diventato un business a bassa marginalità
Rossi (Assoporti): c'è da chiedersi se convenga scommettere di più sul trasporto ferroviario*

«È giunto il momento in cui il prezzo del trasporto merci inizi a costare di più». E ancora: «Oggi costa troppo poco il trasporto merci per l'industria». Parole di Stefano Messina, presidente di Assarmatori, pronunciate dal palco del convegno dedicato alla sostenibilità della logistica andato in scena a La Spezia nell'ambito di Bilog. Messina nel suo intervento ha voluto porre l'accento sugli aspetti legati alla sostenibilità economica del trasporto merci, un aspetto non secondario rispetto alla sostenibilità ambientale o sociale richiamata nel suo intervento da Nereo Marcucci, vicepresidente di Confetra. Messina ha aggiunto che «inizia a vedersi uno stop all'eccesso di capacità nel trasporto marittimo di container» e questo non può che far piacere alle compagnie di navigazione che avranno la forza di rialzare i noli dopo anni di sofferenza. «La logica delle acquisizioni verticali e orizzontali nel settore dei container è solo quella di asfaltare» ha detto Marcucci riferendosi alle razionalizzazioni di risorse

(in particolare umane) conseguenti a fusioni e acquisizioni fra società. «Nei porti italiani vedo un rischio di monopoli non solo del lavoro e della ricchezza ma anche della sovranità nazionale» ha proseguito il past president di Confetra.

Daniele Rossi, presidente di Assoporti, a sua volta si è posto e ha posto degli interrogativi: «Siamo sicuri di essere sulla strada giusta in tema di sostenibilità dei trasporti e dei porti in Italia? Mi domando se sia giusto inseguire la bulimia di container dei porti del Nord Europa prestandoci a questa smania espansionistica infrastrutturale cinese. Forse è il momento di fermarsi a pensare se e quali opere sono necessarie nel nostro Paese». Poi ancora: «Non conviene semmai scommettere di più sul trasporto ferroviario?».

Per Zeno D'Agostino, numero uno della port authority di Trieste e vicepresidente di Espo, «in tema di sostenibilità l'indirizzò e il contributo principale deve arrivare dal pubblico, non possono essere solo i privati a farsene carico. Il pubblico deve avere più conoscenze e compe-

tenze della materia».

La sostenibilità, analizzata anche dal punto di vista finanziario, è stata al centro del dibattito al convegno Shipping & the Law organizzato a Napoli dallo Studio legale Lauro. In quell'occasione Fabrizio Vettosi, direttore generale di Venice Shipping & Logistics, ha sostenuto che lo shipping, intendendo con ciò in particolare il trasporto via mare di rinfuse liquide e secche, non è più un business particolarmente redditizio. «È diventato un business a bassa (o normale) marginalità. Fra il 1998 e il 2018 era stato ad alta volatilità e alta marginalità mentre nel decennio successivo è cambiato il modello ed è diventato a modesta redditività nonostante sia rimasta alta la volatilità dei noli. È diventato sempre più un business di trasporto. I cicli di mercato sono diventati più corti, il business meno remunerativo e i rendimenti più bassi. Come direbbe un mio amico armatore l'armatore è sempre più un semplice trasportatore».

Vettosi, nella sua analisi su come il trasporto marittimo sia evoluto negli ultimi anni, ha evidenziato

che il Margine operativo lordo si è ridotto molto, in certi casi fino al 50%, mentre l'acquisto della nave rimane sempre molto oneroso (capital intensive) e sono cresciuti nel frattempo gli oneri finanziari necessari per mantenere l'asset in regola per operare sul mercato (un esempio su tutti è l'ormai prossima entrata in vigore del Low Sulphur Cap che impone investimenti in depuratori di fumi o costi maggiori per il carburante pulito).

Anche il modello di azienda armatoriale sta cambiando secondo il vertice di VeniceShipping&Logistics: «Una volta c'era un uomo solo al comando che faceva fortune beneficiando della scarsa trasparenza e delle ridotte informazioni sul mercato. La rendita da insider era il quid dell'armatore. Aristotele Onassis aveva le notizie prima degli altri», ha ricordato Vettosi. Infine ha concluso dicendo: «In passato i soldi si facevano nello shipping soprattutto con l'asset playing (comprando e vendendo navi, ndr). Oggi questo non è più possibile. Anche grazie all'avvento di internet le informazioni oggi circolano sempre di più e sempre più rapidamente». (riproduzione riservata)



Stefano Messina



Daniele Rossi