

Il caro container cambia la logistica

L'aumento dei costi di trasporto sta provocando mutamenti negli scambi commerciali soprattutto nelle commodities, dove l'incidenza dei noli si fa sentire maggiormente.

1 marzo 2021 10:58

In un articolo pubblicato sulla testata online Trasporto Europa ([leggi qui](#)), Nicola Capuzzo analizza gli effetti sul commercio internazionale di merci causati dal forte aumento dei costi di trasporto su container, che sta traslando carichi su altre modalità di trasporto e inducendo modifiche sulle filiere di approvvigionamento, per esempio dal Far East all'Est Europa, poiché la tratta marittima della logistica inizia ad avere un'incidenza troppo elevata sul prezzo finale del prodotto.



In un recente studio pubblicato da Unicredit, si legge che il caro container potrebbe causare un aumento del costo delle importazioni in Europa del +2,3% nel caso in cui i noli marittimi dovessero permanere su livelli elevati per un lungo periodo di tempo. Secondo il Freightos Baltic Index, la rata di nolo per un container standard da 40 piedi trasportato via nave dall'Estremo Oriente all'Europa è passato dai 2.100 dollari di novembre 2020 ai 7.800 dollari di febbraio 2021. Un approfondimento di Spediporto (l'associazione degli spedizionieri genovesi) su dati di IHS Markit mostra che noli marittimi quadruplicati nel giro di dodici mesi hanno in realtà un'incidenza significativa su alcune categorie merceologiche e meno su altre - si legge su Trasporto Europa -. In generale, per ogni container da 40' che contenga merce per un valore di circa 50mila dollari, l'incidenza del trasporto via nave è salita dal 4,6 al 15,3%, mentre per un box con dentro 80mila dollari di prodotti è passata dal 2,8 al 9,5%.



Considerando il nolo attuale da 7650 dollari per un trasporto dalla Cina al Mediterraneo - scrive Capuzzo -, l'incidenza su un container da 40' carico di legno e prodotti di legno (valore della merce 5.420 dollari) è oggi del 141%, su prodotti minerali (11.266 dollari) è del 67,9%, su metalli (76.294 dollari) è del 10,03%, su prodotti alimentari (44.984 dollari) è del 17%, su prodotti animali (63.088 dollari) è del 12,13%, su pellami (82.532 dollari) è del 9,27%, su macchinari (189.322 dollari) è del 4,04% e, infine, su articoli come calzature (1.183.144 dollari) l'incidenza è solo dello 0,65%.

Un fenomeno che non si normalizzerà in breve tempo. Il presidente di Assagenti, Paolo Pessina, ritiene infatti che l'attuale livello di noli possa proseguire per tutto il primo e anche per

il secondo trimestre dell'anno in corso. Secondo Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrasperto, il costo del trasporto marittimo non incide sul valore finale dei prodotti ad alto valore aggiunto e in questo la globalizzazione continuerà a fare il suo corso. “Con noli a mille dollari viaggiavano in container anche il grano o la spazzatura, ma quella era logistica malata. Ora quelle merci sono tornate a viaggiare via mare su navi portarinfuse”.

Fonte: [Trasporto Europa](#)

© Polimerica - Riproduzione riservata