

Quanto costano i ritardi della logistica?

Uno studio di Sea-Intelligence stima in 10 miliardi di dollari i soli costi dovuti ai rallentamenti nel trasporto marittimo di container nei primi tre mesi di quest'anno.

13 giugno 2022 08:42

Secondo una ricerca condotta dalla società di consulenza Sea-Intelligence, riportata dal quotidiano online [TrasportoEuropa](#), i ritardi nel trasporto marittimo di container hanno subito una forte recrudescenza. Se prima della pandemia di Covid-19 i ritardi riguardavano mediamente il 20% delle merci trasportate sulle rotte oceaniche, negli ultimi mesi questa percentuale ha raggiunto il 70%.



Calcolando il numero di teu (misura standard di lunghezza dei container, pari a 20 piedi) per i giorni persi a causa degli arrivi in ritardo, si è passati da un volume pre-pandemico di otto milioni di teu per giorni al mese, fino al picco di 70 milioni di teu nel mese di gennaio 2022, per poi scendere a marzo a 57 milioni. Il dato è una sorta di “inventario” della merce ferma per un intero mese. Usando questo parametro, prima della pandemia assommava complessivamente a 260mila teu, mentre oggi è di 1,8 milioni di teu.

Questa sorta di stoccaggio obbligato - sottolinea [Trasporto Europa](#) - comporta costi aggiuntivi alla catena di approvvigionamento. Costo che dipende sia dal valore delle merci, sia dal tasso interno di rendimento, quello che l'impresa assegna al valore delle scorte. Come si può intuire sono parametri variabili, che Sea-Intelligence ha ipotizzato come “riferimento ragionevole” a 40mila dollari per teu per quanto riguarda il primo. Per il secondo parametro, invece, ha considerato due valori: 5% e 10%. Sulla base di queste ipotesi, gli analisti stimano che da gennaio 2020 a marzo 2022 i caricatori abbiano perso tra cinque e dieci miliardi di dollari, considerando solo la parte di trasporto marittimo ed escludendo quindi la congestione dei porti e quella del trasporto terrestre.

Tornando ai ritardi nella filiera, la rilevazione più recente di Sea-Intelligence riguarda aprile 2022. In questo mese emergono segnali di miglioramento, ma siamo ancora lontani da una situazione di normalità. Il 10,5% della flotta mondiale non è disponibile a causa dei ritardi della catena di approvvigionamento, a fronte del 13,8% di gennaio. In Europa gli analisti rilevano un “continuo e sostanziale miglioramento” nei porti di Spagna, Italia e Grecia, mentre non registrano grandi miglioramenti a Rotterdam e Amburgo.

Per quanto riguarda la puntualità delle portacontainer, ad aprile il vettore più affidabile risulta Maersk (con una percentuale di puntualità del 47,6%), seguito da Hamburg Süd con il 42,5%.

Altri sei vettori hanno una percentuale tra il 30% e il 40% e sei tra il 20% e il 30%. La compagnia con il valore più basso, pari a 21,7%, è Wan Hai.

Il ritardo medio per gli arrivi delle navi è diminuito di 1,04 giorni, passando a 6,41 giorni nel mese di aprile.

È la prima volta che il ritardo scende sotto la soglia dei sette giorni dall'agosto 2021. Detto questo, continua a essere il più alto di ogni mese se confrontato con il dato storico.

© Polimerica - Riproduzione riservata