



■ «Non esiste una ripresa del turismo che viaggi al 50%». È il messaggio che Ancim, l'associazione che rappresenta i comuni delle isole minori, e Assarmatori hanno inviato ai ministri della sanità, del turismo e delle infrastrutture e della Mobilità sostenibili, nonché ai presidenti delle regioni, per chiedere di eliminare la norma che limita al 50%, rispetto alla capacità delle navi, il numero di passeggeri che possono essere imbarcati per ogni corsa. «Le attuali misure continuano a imporre a traghetti, aliscafi e mezzi veloci un coefficiente di riempimento non superiore al 50%, un'eccezione inspiegabile visto che la limitazione non è prevista per altri tipi di trasporto, come quello aereo».



Moby Tommy (Tirrenia)

Financial and Business Advisory
M&A Advisory
Structured Debt Arrangement
Asset & Corporate Investment
Semi-Equity Investment
Club Deal Arrangement
www.vslspa.com

NONSOLOMARE

PIÙ FERROVIA NEL PNRR ITALIANO DEI TRASPORTI

■ «L'importanza della ferrovia e del trasferimento modale gomma-ferro ai fini del conseguimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 e del Patto Verde Europeo è pienamente recepita nella proposta dell'Italia di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) trasmesso alla Commissione Ue il 30 aprile scorso». Queste le parole del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, intervenuto al Consiglio Europeo dei Trasporti a Lussemburgo. «L'esperienza italiana conferma l'importanza di investire risorse nel settore ferroviario e il Pnrr prevede pertanto ingenti stanziamenti per il rafforzamento e il rilancio della rete ferroviaria, sia per il traffico passeggeri che merci» ha sottolineato Giovannini elencando gli obiettivi dei principali progetti del Pnrr e relativi stanziamenti: potenziare il trasporto ferroviario, in particolare al Sud, anche per favorire il superamento di disparità socio-territoriali, sviluppo dell'intermodalità, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie, connessione di porti e aeroporti, miglioramento delle connessioni ferroviarie nelle aree interne e aumento della competitività e connettività del sistema logistico intermodale. Quanto agli investimenti, il Ministro Giovannini ha specificato che per lo sviluppo delle linee ferroviarie ad alta velocità/alta capacità sono previsti investimenti per 25 miliardi, con l'obiettivo di raddoppiare il traffico ferroviario ad alta velocità entro il 2030 e di triplicarlo entro il 2050; 5,45 miliardi saranno destinati al potenziamento delle reti regionali e all'elettrificazione, e al miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti; per il programma di potenziamento dei nodi ferroviari nelle aree urbane sono previsti circa 3 miliardi, mentre 700 milioni serviranno per la riqualificazione di 30 stazioni strategiche dal punto di vista trasportistico e turistico. Altri 3 miliardi saranno dedicati all'ulteriore sviluppo del sistema Ertrms, a conferma della specifica attenzione sulla sicurezza. (riproduzione riservata)

TARIFFE RECORD PER IL TRASPORTO VIA MARE DI CONTAINER

Noli oltre quota 10 mila \$

Mobili, elettrodomestici, giocattoli e automotive le categorie merceologiche più colpite dal rialzo dei prezzi. In vista revisioni delle catene logistiche

PAGINE A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Per la prima volta da almeno un decennio la tariffa per il trasporto via mare di container da 40 piedi dalla Cina (Shanghai) all'Europa (Rotterdam) ha superato nei giorni scorsi i 10 mila dollari, +3,1% rispetto alla settimana precedente, ma soprattutto +485% rispetto a un anno fa. Le stesse tariffe si registrano anche per le spedizioni fra Estremo Oriente e Italia secondo gli ulti-

mi dati del Drewry World Container Index. Si tratta di nuovi record, tanto più evidenti se si considera che le rate di nolo tra 2016 e 2020 non avevano mai superato i 3.000 dollari. Un trend simile è stato riscontrato anche da Xeneta, società di analisi che raccoglie indicazioni da caricatori e spedizionieri: il benchmark globale risulta essere cresciuto del 34,5% nei primi cinque mesi del 2021, con incrementi tariffari su tutte le rotte più importanti. Tra le ragioni alla base dei maxi rincari la scarsa disponibilità di

container da 20 e 40 piedi e la scarsa puntualità (quindi minore frequenza) delle linee operate, nonché la congestione in alcuni porti che contribuiscono a ridurre l'offerta di stiva disponibile. «Tra la forte ripresa dei consumi e il restocking in atto da parte delle imprese, le discontinuità che hanno avuto origine dal blocco del canale di Suez lo scorso marzo e dalle congestioni portuali stanno causando ritardi e costi maggiori per i caricatori, mentre i carrier si godono i loro profitti vertiginosi», scriveva nei

giorni scorsi Bloomberg. L'ultimo numero del report settimanale Sunday Spotlight elaborato dalla società di consulenza Sea-Intelligence analizza anche l'andamento dei noli spot per il trasporto via mare di container sulle rotte commerciali Asia-Stati Uniti costa ovest e Asia-Nord Europa per capire il loro impatto sugli importatori di vari beni di consumo. L'analisi ha preso in esame i noli per le spedizioni di container da 40 piedi basando le stime su dati Ocse e confrontandoli con una media di quattro dei più noti indici di noli spot (Xsi, Scfi, Fbx e Wci). Il nolo medio spot è di 11.300-12.300 dollari per ogni container per il trasporto Asia-Europa (tariffa base più vari sovrapprezzi applicati) e di 7.000-10 mila dollari per container fra Asia e Stati Uniti.

Le più colpite tra le varie categorie merceologiche analizzate sono mobili assemblati, dove l'incidenza del nolo marittimo rappresenta fino al 62% del valore al dettaglio della merce trasportata. La condizione attuale si dimostra critica anche per chi deve spedire via mare elettrodomestici: per i grandi prodotti l'incidenza arriva fino al 41% del valore del carico mentre per gli strumenti più piccoli fino al 27% del valore al dettaglio. Costa caro, rispetto al valore della merce (più del 20%), anche il trasporto via mare di merci come parti di ricambio per l'industria automotive e i giocattoli di bassa qualità.

Sea-Intelligence sottolinea che ovviamente i grandi esportatori e importatori beneficiano per molte spedizioni di accordi di lungo termine con le compagnie di navigazione a tariffe predeterminate per cui godono di condizioni economiche meno onerose rispetto alla media sul mercato spot attuale. «In generale è evidente che un numero crescente di caricatori non sarà in grado di sostenere la propria attività con noli così cari», conclude Sea-Intelligence. Non a caso per talune merceologie si stanno ridisegnando le catene logistiche sia per quanto riguarda gli approvvigionamenti che per la distribuzione nei mercati di destinazione finale. (riproduzione riservata)

www.grimaldi.napoli.it