Isola (Rif Line): “Con Kalypso abbiamo semplicemente verticalizzato il processo”

Lo spedizioniere-armatore parla per la prima volta in pubblica e segnala noli container in calo sul trade Asia – Italia
DI **NICOLA CAPUZZO**

12 LUGLIO 2022

STAMPA

Roma – Uno dei relatori più attesi dagli addetti ai lavori fra quelli intervenuti all’assemblea annuale di Assarmatori è stato Francesco Isola, amministratore delegato del gruppo Rif Line, la società di spedizioni laziale che nel 2021 ha dato vita a Kalypso Compagnia di Navigazione. Quest’ultima è la shipping line con sede a Genova che ormai da quasi un anno offre, con navi portacontainer di ‘piccola taglia’ prese a noleggio, linee marittime dirette Asia – Italia per il trasporto di container.

In occasione della sua prima uscita pubblica Isola ha così descritto l’idea di diventare vettore marittimo: “Abbiamo semplicemente verticalizzato il nostro processo. Eravamo una casa di spedizioni con flussi regolari”. Kalypso Compagnia di Navigazione da alcuni mesi è iscritta proprio ad Assarmatori, l’associazione di categoria presieduta da Stefano Messina e aderente a Conftrasporto-Confcommercio.

Sul palco dell’annual meeting dell’associazione il numero uno di Rif Line è stato invitato per dimostrare come, mentre molti spedizionieri si lamentavano per il caro-noli, c’è chi ha saputo cogliere l’opportunità per diversificare e ampliare il proprio business. “A inizio 2021 – ha raccontato – si erano create le condizioni per realizzare questo progetto perché i

nostri clienti ci chiedevano di portare direttamente le loro merci. All'inizio abbiamo semplicemente verticalizzato il nostro processo produttivo". Col tempo la società ha ulteriormente ampliato il bacino d'utenza della linea.

Isola con le sue parole ha dimostrato di avere una concezione del mercato e del 'caro noli' molto diversa rispetto a tanti suoi colleghi spedizionieri: "Non credo che esistano oggi delle compagnie di linea che realmente siano in grado di influenzare il mercato. Non dimentichiamoci che siamo stati abituati per 10 anni che il trasporto marittimo era stato sostanzialmente gratuito; nel 2019 i noli erano a 1.500 dollari er Teu dalla Cina all'Italia e quello è stato ciò che si è pagato per anni. Era evidentemente un'attività in perdita (per gli armatori, *ndr*), così come a 15.000 dollari/Teu è evidente che ci trovavamo in una bolla". La discesa dei noli però è già iniziata: "Oggi – ha detto – siamo in qualche caso sotto i 10 mila dollari fra Cina e Italia. Mi auguri che non si torni ai 1.500 dollari/Teu".

Il numero uno di Rif Line sottolinea come la logistica sia "un mercato estremamente sofisticato e delicato. Le aziende oggi sono abituate a non fare magazzino, anche per una questione finanziaria e questo significa che la merce deve arrivare in tempo". Negli ultimi due anni è però successo che "nel mondo tanti fattori hanno rallentato questo flusso logistico" costringendo a ridisegnare le catene di distribuzione e anche i trasporti via mare. "Ciò non significa – ha aggiunto – che questo sia il livello che avremo in futuro nei prossimi anni". Anche perché le linee marittime attivate da Kalypso Compagnia di Navigazione dalla Cina e dal Bangladesh verso l'Italia presuppongono livelli dei noli medio-alti rispetto a quanto si vedeva nell'era pre-pandemia.