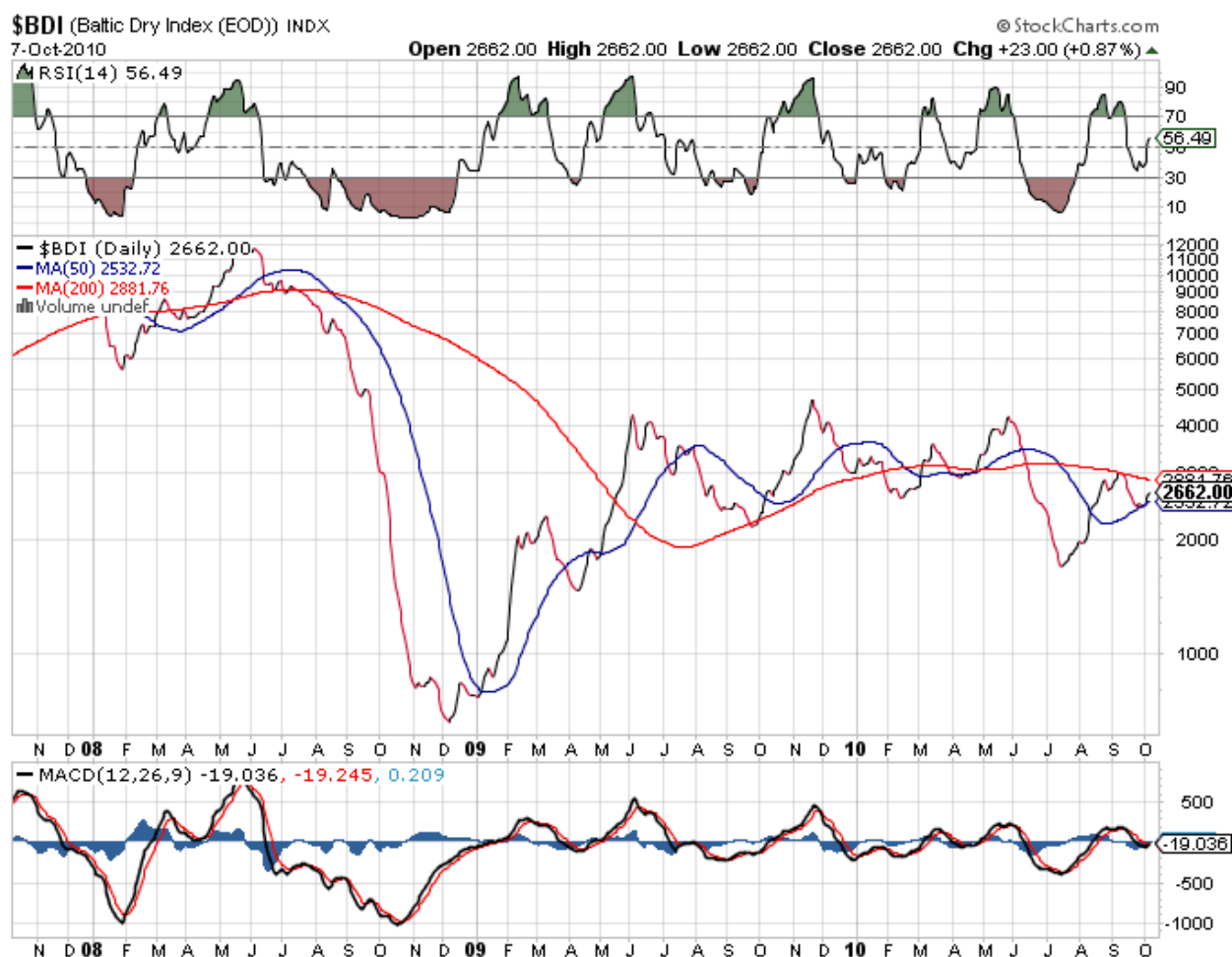


Il Baltic Dry Index Ottobre 2010

E' dalla fine di settembre che sto riflettendo su questo indice. Non lo conoscevo, non essendo economista, ringrazio il **dott. Pierluigi Paoletti**¹ per avermi chiarito le idee.



Il BDI² è l'indice delle navi Dry/Bulk che solcano gli oceani di tutto il mondo. Come si vede da questo grafico l'indice, da giugno a dicembre 2008, è crollato. Questo indice è molto importante perché riguarda il nolo delle navi che trasportano materie prime (dry) e merci sfuse (bulk). Le materie prime comprendono anche i generi di prima necessità necessari all'alimentazione umana.

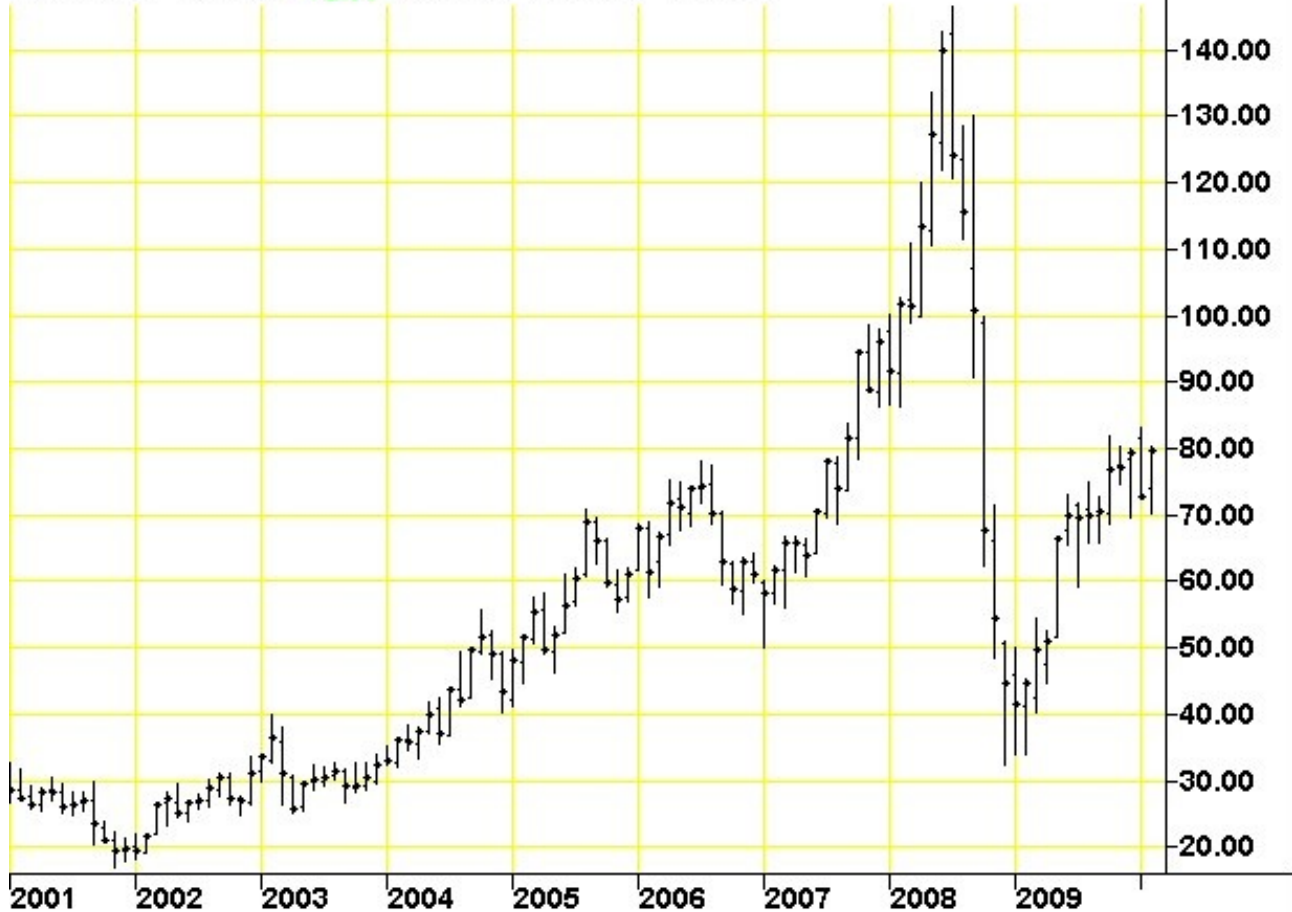
Quello che segue invece è la serie storica del petrolio, si noterà che anche questo è crollato esattamente nello stesso periodo. Superficialmente si potrebbe dire che la crisi ha innescato questi crolli vertiginosi, si potrebbe dire... superficialmente.

In realtà dobbiamo tornare indietro al 2007 quando per via dell'inizio dello scoppio della bolla speculativa immobiliare degli Stati Uniti, gli stessi speculatori si sono riversati in massa sulle materie prime tra cui il petrolio facendo lievitare il prezzo fino ad oltre 140 \$ al barile causando l'aumento dei costi di trazione per il trasporto di merci su strada e aerei.

1 [Http://www.centrofondi.it](http://www.centrofondi.it)

2 http://it.wikipedia.org/wiki/Baltic_Dry_Index

02/26/2010 C=79.66 +6.77 O=74.00 H=80.25 L=70.20



Fonte: <http://petrolio.blogosfere.it>

Paradossalmente questo aumento non è stata la causa del crollo del BDI; cosa allora? Senz'altro la Cina ha smesso d'importare materie prime, senz'altro si continuano a costruire tante altre navi, senz'altro è stata diminuita la velocità delle stesse consumando meno carburante e inserendo nuove unità nella flotta per non lasciarle ferme, ma non basta. Questa tipologia di navi prima di ogni viaggio deve essere accompagnato da una lettera di credito bancaria che garantisca il mittente che a destinazione la merce più il costo del trasporto verranno saldati dal destinatario. Il destinatario normalmente ha un apertura di credito presso un'altra banca. Ora se le banche tra di loro non si fidano queste lettere non vengono emesse e quindi le navi non partono con la conseguenza che le merci non vengono consegnate. Poco male se si tratta di materie prime destinate all'industria, il massimo che può accadere è un danno economico.

Ma se parliamo di generi di prima necessità il problema è molto più grave. Ad esempio se pensiamo che l'Italia da granaio d'Europa, oggi non essendo più autosufficiente importa questa materia prima dal Canada. Oppure ad esempio ci sono navi di questo tipo che fanno avanti e indietro dall'Italia e la Spagna per scambiarsi la stessa materia prima. Una follia.

A questo proposito cito uno dei report storici di Centrofondi che anticipava di quasi 2 anni questa strategia³.

Come professionista del trasporto e logistica non posso far altro che rimanere perplesso davanti a tanta inutilità; che senso ha fa viaggiare le materie prime per migliaia di chilometri se si rischia di affamare il pianeta alla prima crisi creditizia? E' il mercato o è voluto?

³ http://www.centrofondi.it/report/Report_Centrofondi_2007_sett_1.pdf

Noi ci siamo fatti un'idea. Per non correre rischi ogni nazione dovrebbe essere autosufficiente dal punto di vista dei generi di prima necessità e quindi bisognerebbe far emergere i costi esterni generati da questo tipo di trasporto con una forte tassazione su ogni miglio nautico percorso. Il WTO se ne faccia una ragione.

Noi crediamo nella Green Logistics, nel senso che prima di tutto le produzioni DEVONO essere locali, cercando di razionalizzare ovviamente il processo di produzione agro-alimentare. Non entrerà in questo merito perché non competente.

Invece si continua a "predicare bene ma razzolare male". Per quanto tempo potremo andare avanti con questi sprechi?

Nessuno sembra rendersene conto, sono tutti presi da questa parola: "mercato" che li porta ad acquistare le merci dove costano meno per ottenere un risibile profitto a discapito di tutta la collettività, se questi sono imprenditori allora voglio scendere!

Bisogna fare diversamente, bisogna ripensare le regole da capo, partendo da quelle economiche; in questo senso posso dire di essere assolutamente d'accordo con il Prof. Viacheslav Kamenetskiy⁴ che in occasione dell'AILOG World Summit 2010 abbia ricordato alla platea proprio questo. Anche se **con dispiacere** devo constatare che alcune riviste del settore hanno distorto il senso dell'intervento⁵.

Quindi ricostruire una nuova piattaforma nazionale della logistica dando priorità alle produzioni agro-alimentari locali.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname
Imprenditore

ESLog – European Senior Logistician Certificate by ELA-ECBL-AILOG

4 Rettore della trade Union University – Federazione Russa

5 http://www.logisticamanagement.it/contents/news/it/20101015/ailog_world_summit_2010