



QUANDO SI PARLA DI...

LESSICO FINANZIARIO A CURA DELL' ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI GESTORI DI PATRIMONI

Indici Marittimi

(Quarta parte) Si è analizzata nello scorso articolo l'evoluzione dell'indice di trasporto marittimo BDI – *Baltic Dry Index*, relativo ai carichi “secchi”, dal momento della sua introduzione, nel 1985, fino ad oggi, rilevando come esso possa rappresentare un indicatore affidabile, e più trasparente rispetto ad altri più citati ed usati, dell'evoluzione congiunturale, potendo dunque costituire anche uno strumento analitico e decisionale per il gestore patrimoniale e l'investitore orientato al lungo periodo.

L'indice BDI si trova ben lontano dai massimi, a causa della prevalente recessione globale in corso. Abbiamo anche rilevato come domanda ed offerta di noli per trasporti “secchi” siano l'elemento determinante nella formazione dell'indice, non trascurando comunque i costi operativi e di mantenimento delle navi, i costi degli equipaggi e tutti gli altri legati all'attività di *shipping* in generale. A tale riguardo la stretta creditizia che ha caratterizzato un po' tutti i settori ha influenzato anche l'attività cantieristica, e quindi la costruzione e la manutenzione di navi, determinando una rarefazione dell'offerta di noli in concomitanza con la discesa dei prezzi di molte materie prime. Tale situazione ha avuto impatto su tutti i settori del trasporto marittimo e forse in particolare su quello petrolifero: la scarsa disponibilità di *tankers*, insieme ad altre limitazioni logistiche, ad esempio negli impianti costieri di deposito e raffinazione, così come situazioni critiche di natura geopolitica, hanno mantenuto il prezzo del greggio al di sopra dei valori attesi e collegabili alle condizioni congiunturali.

Ricordiamo che se il BDI ha una portata limitata ai carichi secchi, esistono altri noti indici di trasporto marittimo, da quelli globali, come il Delta Global Shipping Index (DGSI), realizzato secondo una metodologia particolarmente elaborata, fino a quelli settoriali, ad esempio allestiti da Capital Link Shipping, fra cui uno appunto specificatamente riferito al comparto petrolifero, fino al celebre Harpex Index, riferito esclusivamente al trasporto marittimo di *containers*, dunque particolarmente significativo in termini di flussi, più che di materie prime, di semilavorati, prodotti finiti, materiali diversi e beni strumentali. (*fine*)

L'autore esprime la sua opinione personale e non vincola, di conseguenza, l'Associazione Svizzera di Gestori di Patrimoni.



QUANDO SI PARLA DI...

LESSICO FINANZIARIO A CURA DELL' ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI GESTORI DI PATRIMONI

Indici Marittimi

(Terza parte) Abbiamo rilevato nello scorso articolo come l'indice di trasporto marittimo BDI – *Baltic Dry Index*, relativo ai carichi "secchi", essenzialmente materie prime, risulti attendibile anche ai fini di analisi economiche e finanziarie, relative a scelte di investimento, e più affidabile di altri indicatori ben più ampiamente citati e considerati da *strategists* e gestori. Ricordiamo come il BDI si riferisca al tonnellaggio moltiplicato per le distanze percorse lungo le principali rotte mondiali di trasporto, e sia espresso in USD. Pur con i limiti osservati, sia per il tipo di *commodities* che include, sia per la rigidità della disponibilità di navi rispetto alla variabilità della domanda, il che può rendere l'indice suscettibile di elevata volatilità, come è stato per certi periodi, esso risulta tutto considerato più trasparente e meno "manipolabile" rispetto ad altri indicatori macro che possono essere falsati da vari fattori: si pensi per esempio ai tempi lunghi di rilevazione e di elaborazione di certi dati, ad aggiustamenti ed adattamenti che mutano le basi di calcolo con il passare del tempo e rendono i termini meno omologhi e confrontabili fra loro (vedi il caso dell'inflazione come rilevata dai prezzi al consumo), oppure a quei dati che spesso sono soltanto stimati o calcolati abbastanza grossolanamente, come quelli sull'occupazione, oppure ancora a quelli che derivano essenzialmente da valutazioni personali ed emotive, i cosiddetti dati di *sentiment*, come quelli dei consumatori, o dati troppo aggregati e complessi per risultare davvero significativi in termini pratici. Tutto ciò per non dire degli indicatori creati "al servizio" dei mercati finanziari, spesso asserviti purtroppo a fini speculativi, o comunque potenzialmente distorti *ad hoc*. Invece, come ha detto un celebre commentatore a proposito degli indici marittimi "nessuno si sogna di prendere in affitto una nave da carico se non ha davvero un carico da trasportare".

L'indice BDI prende avvio nel 1985 e, dopo un periodo relativamente stabile, intorno a zona 1000, sale repentinamente raggiungendo i massimi assoluti nel maggio 2008, quando sfiora gli 11800 punti. Ma alla fine dello stesso anno aveva perso oltre il 90%, scendendo al di sotto dei 700 punti, per poi recuperare gradualmente, fra alti e bassi, ma con massimi sempre crescenti, fino ad un picco di 4500 punti lo scorso settembre, ed oggi, retrocesso, si muove invece intorno ai 2700 punti. Ad influire sull'andamento dell'indice, oltre all'offerta di navi e di trasporto ed alla domanda relativa, è anche l'andamento dei costi operativi delle navi stesse ed il costo del carburante. (*segue*) - GLT

L'autore esprime la sua opinione personale e non vincola, di conseguenza, l'Associazione Svizzera di Gestori di Patrimoni.



QUANDO SI PARLA DI...

LESSICO FINANZIARIO A CURA DELL' ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI GESTORI DI PATRIMONI

Indici Marittimi

(Seconda parte) Il BDI – *Baltic Dry Index* (lett. Indice Baltico dei carichi “secchi”), uno dei più importanti, storicamente autorevoli e più seguiti indicatori di vitalità degli scambi commerciali globali, è oggetto di monitoraggio anche da parte di gestori patrimoniali ed investitori. Ogni giorno l'indice considera le medie dei costi per il trasporto di carichi secchi su diverse rotte di grande rilevanza commerciale fra i diversi continenti, così come sono forniti da un *panel* rappresentativo di *brokers* marittimi. L'indice viene pubblicato attraverso canali specializzati settoriali così come può essere consultato sugli strumenti abituali di informazione finanziaria, ad esempio Reuters e Bloomberg. Abbiamo detto nello scorso articolo come il BDI, che, giova ricordarlo, elabora quotazioni espresse in USD, rappresenti il rapporto fra domanda ed offerta di trasporto marittimo sulle diverse rotte mondiali, limitatamente ai carichi secchi, ad esempio granaglie ed altre *commodities* agricolo-alimentari, metalli di base, carbone, materiali da costruzione, semilavorati. Ciò lo rende un buon *leading indicator*, cioè anticipatore dell'evoluzione congiunturale, ancorché vadano fatte a tale proposito due osservazioni.

Da un lato il BDI, includendo soltanto carichi secchi, non tiene conto del trasporto e del commercio di altre importanti *commodities* quale ad esempio petrolio, gas naturale, ecc; d'altro canto il rapporto domanda/offerta di trasporto marittimo ha la caratteristica di avere due termini di cui uno molto più elastico dell'altro. L'offerta di trasporto marittimo è molto più rigida della domanda relativa, non fosse altro perché da un lato occorre un tempo relativamente lungo per costruire ed allestire una nuova nave, tempo dell'ordine di diversi anni, e poi perché tenere una nave in navigazione, od anche solo in banchina, non operativa, cioè senza carico utile da trasportare è estremamente costoso per l'armatore. Quindi un aumento anche marginale della domanda, a causa della rigidità dell'offerta, può muovere l'indice BDI in modo estremamente ampio, fornendo magari l'idea di un'effervescenza congiunturale superiore a quella reale. Vedremo come questo fenomeno sia altrettanto rilevabile, se non ancora di più, per il mercato del trasporto di greggio. D'altro canto il BDI, come gli altri indici marittimi e di trasporto in genere, è un dato molto oggettivo, difficilmente manipolabile, più trasparente rispetto ad altri indicatori economici e commerciali che godono di maggiore risonanza fra politici, analisti ed operatori del settore finanziario. Vedremo perché. *(continua)- GLT*

L'autore esprime la sua opinione personale e non vincola, di conseguenza, l'Associazione Svizzera di Gestori di Patrimoni.



QUANDO SI PARLA DI...

LESSICO FINANZIARIO A CURA DELL' ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEI GESTORI DI PATRIMONI

Indici Marittimi

(Prima parte) E' ovvio, o quanto meno dovrebbe esserlo, come l'attività e l'evoluzione dei mercati finanziari risulti dipendente, seppur con tutte le sfasature strutturali e temporali del caso, dall'evoluzione dell'economia reale, cioè produzione, esportazione, importazione, commercio e consumo. Molti osservatori, per la verità, considerano invece come oggi i mercati finanziari vivano più di vita propria che non sulla base di tali correlazioni, in quanto mossi da logiche di profitto aziendale di breve periodo, operazioni finanziarie particolari e frutto della cosiddetta ingegneria finanziaria, logiche speculative e poco allineate con il mondo del quotidiano e del "reale". Varrebbe dunque la celebre battuta, secondo cui Wall Street, culla della finanza per antonomasia, non guarderebbe più di tanto a Mean Street, la strada centrale ove di solito si collocano i negozi. Ciò detto il gestore e l'investitore non possono tuttavia, per quanto animati da logiche di breve periodo o strategie mirate poco legate agli aspetti congiunturali, prescindere dai dati macroeconomici: andamento della produzione industriale, livello di utilizzo degli impianti, propensione agli acquisti delle famiglie, livello delle scorte di magazzino, importazioni, esportazioni, e quant'altro. In tale senso una serie di dati non fra i più conosciuti sono appunto gli indici di *shipping*, cioè relativi al commercio marittimo, che rappresenta una porzione assolutamente rilevante e prioritaria degli scambi commerciali internazionali.

Ve ne sono di diversi tipi, relativi a varie aree geografiche ed a diversi tipi di merci. In generale essi indicano il rapporto fra domanda ed offerta di capacità di trasporto, cioè di navi disponibili per il carico (*bulk carriers*) sulle diverse rotte. Il più conosciuto fra tali indicatori, spesso citato "anche" nel materiale di informazione finanziaria e di investimento, è il BDI – *Baltic Dry Index* (lett. Indice Baltico dei carichi "secchi"), che, nonostante la denominazione, non è limitato all'attività di *shipping* nell'area del Nord Europa. Esso gode fra l'altro di una lunga e veneranda storia, simile per certi versi a quella dei più celebri Lloyds, risalendo niente meno che alle attività dei membri frequentatori della Virginia & Baltick Coffeehouse di Londra, che vi si riunivano per trattare attività di noli marittimi niente meno che dal 1740. Pubblicato ogni giorno dal Baltic Exchange di Londra, il BDI illustra una media mondiale per tutti i prezzi dei noli dei carichi "secchi", cioè non liquidi, escludendo ad esempio petrolio, gas, e similari. Ne parleremo in maggior dettaglio, unitamente ad altri indici simili riferiti ad altri ambiti navali, nei prossimi articoli. (*segue*)- GLT

L'autore esprime la sua opinione personale e non vincola, di conseguenza, l'Associazione Svizzera di Gestori di Patrimoni.
