

Porti, resta l'allerta sulle merci spedizionieri pronti alla sfida

L'incrocio dei dati di Fedespedit nazionale e Spediporto genovese mostra come la situazione attuale sconti ancora le criticità del passato

di Aldo Lampani

Spedizioni, un mondo. Merita riprendere alcuni passi di un lavoro del Centro Studi Fedespedit, il secondo report "L'impatto del Covid-19", che segue e aggiorna il primo report diffuso a luglio 2020 secondo gli ultimi dati disponibili, un'analisi degli effetti economici e delle conseguenze sul trasporto merci della crisi innescata dalla pandemia di Covid-19 con focus su trasporto marittimo e cargo aereo.

L'impatto della pandemia sulle imprese di spedizioni internazionali è stato pesante, molto. Da una indagine interna svolta dal Centro Studi Fedespedit presso i suoi associati emerge: «che il 70% circa delle imprese ha subito una flessione del fatturato nel corso del 2020. In particolare, il 36,4% delle imprese ha registrato una contrazione compresa tra l'11 e il 30%». Ma guardando avanti, per quanto riguarda le previsioni sul 2021, «il sentiment delle aziende di spedizione è orientato a larga maggioranza (62%) verso un cauto ottimismo, con previsioni di sostanziale stabilità (38%) o leggera ripresa delle attività economiche, trainate dalle esportazioni. Solo il 9% prevede un'ulteriore forte decrescita del ciclo».

Per quanto attiene il traffico container a livello mondo, nei primi nove mesi dell'anno si è attestato intorno ai 122 milioni di teu, con una flessione del 3,5% sullo stesso periodo del 2019. L'andamento dei noli si è mosso in senso opposto al traffico container, registrando un aumento del livello dei prezzi di quasi il +200% da aprile a novembre 2020 (tratta Med Sea). «Una vera e propria "bolla dei noli", alimentata soprattutto dalla riduzione dell'offerta realizzata dalle compagnie di navigazione tramite politiche di blank sailing».

In grande difficoltà i principali porti container italiani, che nel periodo gennaio-settembre hanno segnato un -11%: «punte negative a La Spezia (-21,1%) e Genova (-13,1%); tie, invece, Trieste (1,1%). In contro-



Il porto di Genova

Nel 2020 lo scalo ha subito una contrazione dei traffici ma da aprile è ripresa la crescita

tendenza il porto di Savona che registra +142,5% grazie all'inizio delle attività operative del nuovo terminal APM di Vado. Migliori performance, invece, per i porti del Mediterraneo (-2,9%) e per i principali porti a livello mondiale (-2,3%).

Poi lo studio guarda avanti, con il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta: «Il 2021? Per gli spedizionieri genovesi sarà un anno non meno complesso di quello precedente. E non solo per il perdurare delle difficoltà legate al lockdown e ai problemi cronici delle infrastrutture liguri. Ma anche perché nel nostro settore si sono affacciati nuovi concorrenti: le compagnie di linea, e alcuni colossi mondiali, come Amazon e Alibaba, che sono scesi in campo anche nel segmento del traffico merci all'ingrosso diventando player concorrenti rispetto a noi tradizionali operatori dello shipping e delle spedizioni internazionali».

I colossi della distribuzione, sempre loro, ovunque. Amazon, Alibaba sono concorrenti che ovunque arrivano sono in grado di mutare il mer-

cato e portarlo verso direzioni diverse. Ma c'è un altro punto negativo che caratterizza, per gli spedizionieri e per lo shipping in generale, questo già difficile 2021 e ciò è rappresentato dal netto aumento delle rate nolo, cioè il costo di trasferimento di un contenitore via mare, è quadruplicata in una decina di mesi.

«E questo è dovuto alla scelta delle compagnie armatoriali di attuare una politica commerciale fortemente aggressiva nei confronti degli spedizionieri, aumentando le rate nolo per ridurre di fatto la capacità di stiva delle navi». E a ricevere maggiormente gli effetti negativi di questo quadro di difficoltà del settore sono le realtà piccole e medie, non certo i grandi gruppi societari che possono contare su riserve di capitale e su economie di scala, grazie alle quali si possono più agevolmente ammortizzare perdite o mancati guadagni».

Ma in Spediporto c'è la convinzione che la portualità ligure potrà reagire ad un orizzonte in chiaroscuro come quello appena descritto. Certo, è necessario «che a ciò si accompagni il potenziamento di infrastrutture», Terzo valico e alle autostrade prima di tutto, «che possano favorire le politiche di sviluppo del porto. Riprendendo Botta: «Abbiamo grandi investimenti previsti nello scalo di Genova, Savona e La Spezia: dobbiamo a questo accompagnare l'abbattimento della burocrazia e la digitalizzazione di tanti processi operativi. Solo così saremo in grado di non "bruciarci" la rendita di posizione della nostra posizione strategica nel Mediterraneo».

Ma a rincorrere la ripresa, gli spedizionieri liguri sono purtroppo abituati. Esattamente dieci anni fa, nel 2011, a Spediporto – che stava cercando di uscire dalla crisi finanziaria iniziata nel 2008 e che aveva sconvolto il mondo – facevano capo 586 aziende, 12.500 dipendenti e circa tre miliardi di euro di fatturato. L'Associazione rappresentava più del 90% delle case di spedizioni marittime, terrestri e aeree della Liguria e più del 20% su scala nazionale. Nel primo semestre del 2011 le case di spedizione genovesi avevano registrato una crescita media del 5% del fatturato rispetto alla prima metà dell'anno precedente. Il volume di merci trasportate dalla categoria nei primi sei mesi di quell'anno era stato pari a circa 770mila teu (al netto dei vuoti, del trasbordo e di quelli gestiti direttamente dalle agenzie marittime), di cui circa 362mila teu in esportazione e circa 408mila in importazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SILVIA MORETTO
PRESIDENTE
FEDESPEDIT

*L'impatto della
pandemia è stato
pesante: il 70% delle
imprese ha subito una
flessione del fatturato*