

LA CRISI DELLA LIQUIDITÀ INVESTE LA LOGISTICA

Merci spedite e mai più ritirate, il conto è di 2,5 miliardi di euro

Gli spedizionieri: «Non possiamo fare da banca a chi ha interrotto la produzione»
Costi alle stelle per il cargo aereo: il noleggio per un 747 supera il milione di dollari

Alberto Quarati / GENOVA

«La logistica non è una banca: non possiamo garantire l'operatività senza i pagamenti della clientela». Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, l'associazione nazionale degli spedizionieri (settore con 50 mila occupati) fa i conti mentre si avvicina l'onda lunga dei traffici in arrivo dalla Cina dopo la ripartenza del Dragone quasi guarito dal coronavirus. Dall'inizio del lockdown, secondo il centro studi Confetra, i crediti insoluti nel settore valgono 2,5 miliardi di euro, e per questo gli spedizionieri, ma più in generale tutto il settore della logistica, da settimane chiede al governo un chiarimento sull'apertura dei magazzini: se, cioè, queste strutture possono essere tenute aperte anche da quelle aziende che hanno la produzione ferma, ma che intanto continuano a ricevere merce, anche per effetto di ordini pregressi alla crisi.

Sapere questo, consentirebbe agli spedizionieri di avere uno strumento contrattuale in più per poter sollecitare il ritiro della merce e il pagamento delle somme anticipate per la spedizione. Una situazione che pone in evidenza i problemi di liquidità presenti in Italia per effetto dell'emergenza Covid 19.

Dovendo anticipare i costi di spedizione e giacenza della merce, una casa di spedizione beneficia di un plafond presso l'Agenzia delle dogane fra i tre e i 15 milioni al mese, «ma è una cifra che si raggiunge velocemente - spiega Giampaolo Botta, direttore generale della Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - tanto che in media le nostre imprese viaggiano con un'esposizio-

ne mensile che va dai 2,5 ai quattro milioni di euro».

Pure con un calo di traffico stimato del 20%, aprile sarà un mese complesso per porti e aeroporti, perché a fronte del previsto crollo dell'export, la merce in import continuerà ad affluire, ordinata nei mesi scorsi da aziende che però oggi sono costrette a proteggere la loro liquidità di fronte al lockdown. In effetti, chi ha le attività

chiuse per decreto, ha ottime motivazioni per tenere chiusi di conseguenza anche i propri magazzini, dilazionando il ritiro e il pagamento della merce. Ma nei porti, i periodi di attesa mediamente stimati da Fedespedi oggi va da sette giorni fino a punte di 30. Il costo di deposito, spiega Botta, varia dalla qualità del container: si va dai 35-30 euro al giorno per un container da 20 piedi fino

ai 130-170 richiesti per un container refrigerato. Quest'ultima categoria tra l'altro non beneficia della franchigia sul deposito (generalmente di quattro giorni), mentre i prezzi dei noli (questa settimana cresciuti sulla rotta Shanghai-Genova del 9% rispetto allo scorso anno) si stanno riavvicinando ai 1.000 dollari per ogni container da 40 piedi, spinti dalle mosse delle compagnie di navigazione per ridurre la sovra-offerta di stiva contro il calo della produzione globale. L'altro problema che si pone è la capienza dei terminal, con i porti più o meno in sofferenza a seconda della disponibilità di spazi: su Genova, spiega il presidente Paolo Emilio Signorini, per il momento non sono segnalate criticità sui terminal di Sampierdarena, mentre il Psa di Pra' si sta organizzando autonomamente a eventuali picchi.

Diverso invece il problema per gli spedizionieri che si occupano del cargo aereo: con la messa a terra delle flotte, il traffico è crollato verticalmente, quindi il problema dei depositi a magazzino (una cassa di 500 chili paga 120 euro al giorno) è meno stringente, ma la questione si trasferisce sui costi di trasporto. La scorsa settimana, il noleggio di un aereo cargo da Shanghai agli aeroporti europei era balzato da 400 mila a 1,2 milioni di dollari, il costo di un cargo 747-800 supera il milione di dollari contro i 320 mila di mercato. A questo si aggiunge una recente disposizione delle Dogane cinesi, che hanno bloccato milioni di mascherine e altre attrezzature mediche perché, secondo rumors di settore, sarebbe stata sospesa la licenza di esportazione a un migliaio di fornitori per merce e documenti non conformi. Sempre a Shanghai, ieri risultavano ferme 300 tonnellate di merce per verifica e possibile confisca. —

30

la sosta massima, espressa in giorni, registrata nei porti per un container

50

il costo medio, espresso in euro, di sosta di un container dopo la franchigia





Una portacontainer della Oocl nel porto di Southampton