

Costi in aumento e prodotti mancanti, l'onda lunga colpirà presto l'Europa

Gli effetti

Le nuove interruzioni nella logistica porteranno ulteriore inflazione

Raoul de Forcade

Costi del trasporto e della logistica in aumento e noli container nuovamente alle stelle. Ma anche porti che dovranno confrontarsi con situazioni di *blank sailing* (cioè cancellazioni di alcuni scali di navi) e aumenti del tempo di sosta dei contenitori in banchina. Un conto salato che saranno anche i consumatori a pagare. Sono questi gli effetti che si profilano, nel breve e medio periodo, con il caotico blocco del porto di Shanghai, a fronte del quale restano ferme in rada, computano gli operatori italiani del settore, oltre 700 navi mercantili.

«Dopo due anni da quando è stato identificato il primo focolaio di Covid-19 a Wuhan - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - purtroppo permane uno scenario reso difficile dal perdurare della pandemia, come dimostra la congestione nel porto di Shanghai, che ripropone problematiche vissute nel marzo 2021 con l'incidente della Ever Given nel Canale di Suez. Di fatto, ancora una volta, siamo di fronte a un evento inaspettato che può interrompere un sistema equilibrato, su cui tutti facciamo affidamento. Questa situazione evidentemente è strettamente connessa alle pressioni al rialzo sui prezzi di varie commodity e ai colli di bottiglia in alcune catene di fornitura globali, a cui si aggiunge la grave situazione determinata dalla guerra in Ucraina».

L'allarme di Mattioli è raccolto anche da **Giampaolo Botta**, direttore generale di

Spediporto (l'associazione spedizionieri di Genova, che è la più significativa in Italia per numero di aziende che lavorano in campo marittimo).

Oltre a colpire gli scali del Sud della Cina (Shenzhen, Hong Kong, Guangzhou), sottolinea Botta, il lockdown è arrivato ad estendersi a Shanghai nonché «alla provincia di Jilin dove ad essere colpiti non sono i porti ma le più importanti aziende produttive della Cina: lì si fabbricano, tra l'altro, additivi per la farmaceutica e semiconduttori per elettronica e automotive». Sulle banchine, prosegue Botta, «se la capacità operativa dei terminal viene dichiarata come garantita, ma al rallentatore, visto le oltre 700 navi mercantili in rada, nei magazzini interni manca il personale a causa della politica di tolleranza zero nei confronti dei movimenti dei cittadini in costanza di lockdown. Peggiora la situazione nel settore del trasporto: manca la manodopera e la poca merce prodotta nelle fabbriche non riesce a raggiungere i porti. Insomma, la *supply chain* cinese è all'angolo; ma il colpo del ko è diretto ai mercati di tutto il mondo. L'onda lunga di questa situazione colpirà l'Europa e l'Italia nelle prossime settimane, quando alcune produzioni dovranno interrompersi, molti cantieri fermare i lavori e tanti consumatori rinunciare a beni di cui non si troverà più traccia nei supermercati. Inevitabile un rialzo dei noli, in parte calmierato, forse, dalla contrazione dei consumi in Europa, più conseguenza della guerra in Ucraina che del Covid, e una caccia ai contenitori vuoti, che torneranno a concentrarsi in Cina per soddisfare la domanda interna».

Sul tema del rialzo dei noli, Stefano Messina, presidente di Assarmatori, chiarisce che «per i grandi gruppi armatoriali del mondo, specie nel settore

container, quello che sta accadendo a Shanghai potrebbe, a una prima analisi superficiale, essere interpretato come un fatto positivo. In realtà, le cose non stanno in questi termini. Inevitabilmente, infatti, il porto oggi bloccato sta determinando una

diminuzione di capacità disponibile, sia di navi, sia di *equipment* contenitori, rispetto a una domanda di trasporto in crescita. Ma l'effetto, in questo caso, dopo un lungo periodo di boom nelle rate di nolo, potrebbe presentare ulteriori conseguenze, almeno sul breve periodo. L'import dalla Cina è uno dei mercati che continua a crescere e a richiedere capacità di stiva, pertanto la ormai strutturale incertezza e instabilità nelle quali anche i *liners* operano determinano costi e inefficienze che, inevitabilmente, si potranno ulteriormente ripercuotere su tutta la catena del valore e degli approvvigionamenti. Un altro aspetto che impatta sull'armamento è relativo ai ritardi che si registrano nei cantieri dell'area. Da alcune aziende associate abbiamo notizia di unità che sono rimaste ferme in bacino ben più a lungo del previsto, non potendo ricevere materiale di alcun tipo per le lavorazioni e le operazioni di manutenzione».

Secondo Alessandro Santi, presidente di Federagenti (l'associazione italiana degli agenti marittimi), occorre considerare anche «l'effetto frusta» che la ripresa dell'attività «delle fabbriche, che dovranno recuperare gli ordini perduti, e il progressivo decongestionamento di Shanghai provocheranno in particolare sui porti della costa Pacifica degli Usa e in quelli del Nord Europa. È da mettere in preventivo una nuova forte riduzione della capacità effettiva di stiva e quindi della capacità di trasporto della



flotta container, con un conseguente nuovo incremento dei noli. Considerando che questo si innesterà su un livello comunque alto delle quotazioni e in presenza di costi per il bunker molto sostenuti, è ragionevole pensare a un nuovo caos sulla logistica e le attività produttive, sui mercati nordamericani ed europei, con effetto sui prezzi dei prodotti al consumo nonché sul tasso di inflazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RIPOSO FORZATO
Alcune produzioni
si interromperanno
e molti cantieri
saranno costretti
a fermare i lavori



I PREZZI
Inevitabile un rialzo
dei noli solo in parte
calmierato
dalla contrazione
dei consumi



MARIO MATTIOLI
Presidente
di Confitarma
«Permane uno
scenario difficile
a causa
della pandemia»



STEFANO MESSINA
Presidente
di Assarmatori
«L'incertezza
pesa su tutta
la catena del valore
e sui rifornimenti»