



Porti fermi e caro container, regali di Natale a rischio

Boom dei noli e carenza di contenitori: l'emergenza logistica potrebbe portare a una stangata

MARGIOCCO / PAGINA 11

Con il Covid le strutture di trasporto sono state tagliate, i noli costano il 600% in più. Allarme delle imprese della logistica, volano i prezzi dei beni

Sos, il mondo è senza navi e container «Ritardi e rincari per i regali di Natale»

IL CASO

Francesco Margiocco / GENOVA

La chiusura di uno dei terminal del porto di Ningbo è un manifesto politico. Bloccandolo, perché un suo lavoratore è risultato positivo al tampone, la Cina mostra la sua mano ferma contro il Covid ma paralizza uno dei suoi maggiori scali, fa schizzare il costo del trasporto via mare e temere il peggio per Natale. Umberto Ruggerone, presidente di Assologistica, parla a nome di oltre 250 aziende con decine di migliaia di dipendenti: «L'aumento dei noli è spaventoso, i container non si trovano, le ricadute sui costi della logistica sono enormi, nella migliore delle ipotesi, la campagna natalizia partirà in ritardo e con un rincaro dei prezzi». La rotta dalla Cina all'Europa richiede tra i 25 e i

35 giorni. Per arrivare in tempo per gli acquisti natalizi, le navi dovranno lasciare la Cina a metà ottobre. Se i porti fossero ancora congestionati, potrebbero non farcela.

Da un anno il commercio internazionale si è rimesso in moto a un ritmo inatteso che la logistica non riesce a seguire. Non ci sono abbastanza navi, né container. Paolo Pessina, presidente di Assagenti, associazione degli agenti e mediatori marittimi, e consigliere delegato in Italia di Hapag-Lloyd, una delle maggiori società marittime di trasporto container al mondo, ricorda che, dal 2015 al 2020, «le stesse compagnie che oggi guadagnano miliardi di dollari al giorno, li perdevano. I noli, i prezzi per il trasporto dei container, erano bassissimi. Le compagnie hanno tagliato i costi. Nei cantieri, gli ordini di nuove navi mercantili si sono quasi azzerati».

Il quadro si è capovolto, i traffici sono ripresi e quest'anno, secondo la società di consulenza Drewry, le fabbriche di container dovrebbero produrre 5,4 milioni box da 20 piedi, circa 6 metri di lunghezza per 2,4 di larghezza e 2,6 di altezza, la misura standard. Nel 2019 la produzione di container, o teu, era stata di 2,8 milioni. «Ma nel mondo i produttori di teu sono 4, e tutti in Cina, e stanno ricevendo ordini da tutte le compagnie», ricorda Pessina. La sola Hapag-Lloyd ha ordinato negli ultimi mesi mezzo milione di teu in gran parte ancora da consegnare.

Le compagnie di navigazione stanno usando tutte le navi, ma non bastano. Al primo lockdown, molte si sono fermate dove non era previsto e molti container sono stati sbarcati dove non avrebbero dovuto trovarsi. Un caso simile a quanto era successo con il fallimento della Swissair, che nel 2001

lasciò a terra migliaia di passeggeri. Con la differenza che i container non chiedono aiuto e sono più difficili da recuperare.

La carenza di navi e container fa aumentare i noli. Il costo dell'invio di un container dalla Cina al Mediterraneo è passato in un anno da 1.767 a 12.301 dollari, +600%, secondo l'indice di riferimento Fbx. Dal Mediterraneo alla Cina, l'Fbx è salito da 986 a 1.528 dollari. «Il rincaro dei noli ha conseguenze non indifferenti sul prezzo dei prodotti, specie su quelli a basso valore aggiunto», dice Pessina.

L'associazione genovese di spedizionieri Spediporto ha calcolato rincari sull'import dalla Cina che vanno dallo 0,65%, per le calzature, al 141,20% per i prodotti in legno e, sull'export verso la Cina dallo 0,12% al 25,7%. Sono calcoli di 6 mesi fa, quando l'Fbx era molto più basso. La si-

tuazione e peggiorata. Nuove navi mercantili, da 20 mila e più teu, sono in costruzione nei maggiori cantieri del mondo. Le prime consegne avverranno a inizio 2022. «Solo allora, con l'aumento dell'offerta di trasporti, i noli cominceranno a scendere», prevede Pessina.

Con i noli che salgono e che fanno salire i prezzi dei beni di consumo, si aggira il fantasma dell'inflazione. «Per non cade-

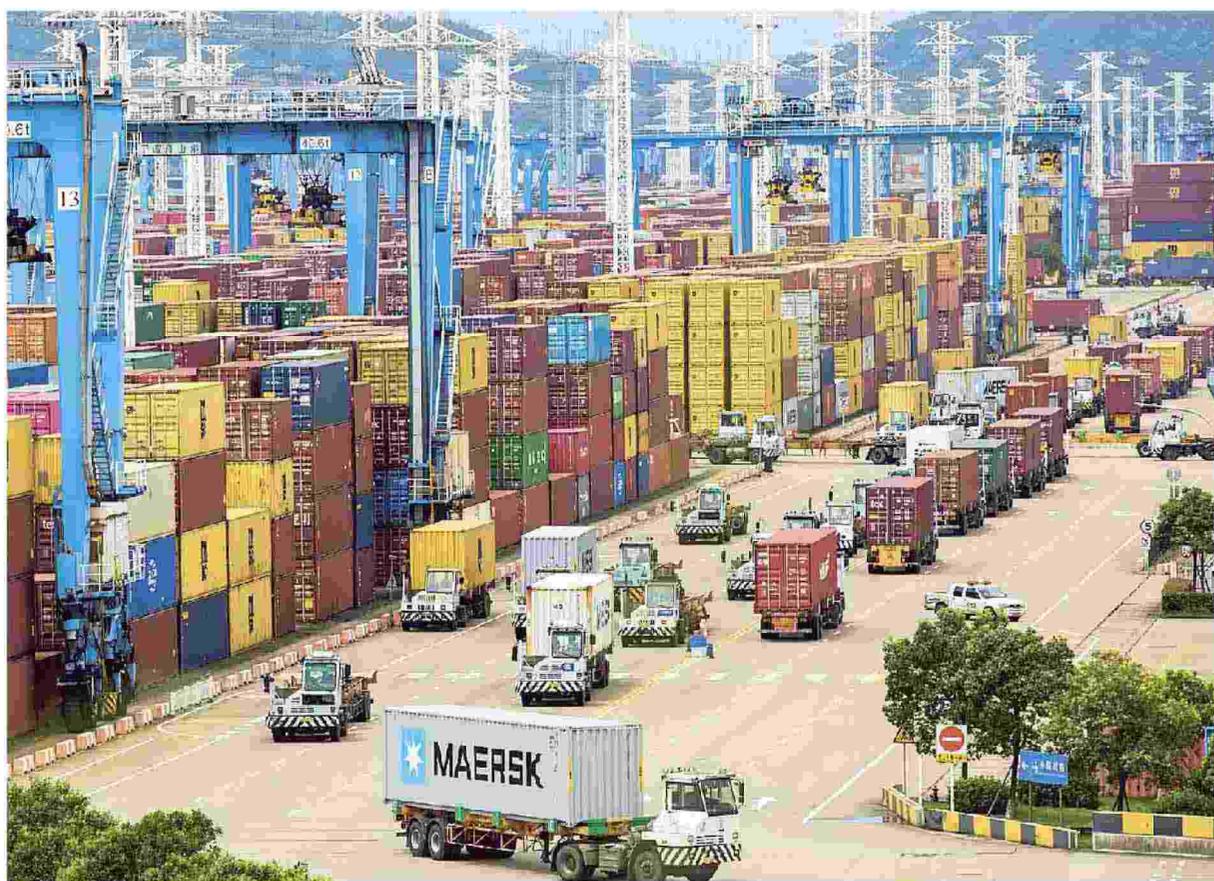
re nel panico, l'industria italiana deve riappropriarsi della logistica», è il parere di Pessina. «Gli imprenditori non conoscono la logistica del mare. Da troppi anni l'hanno messa tutta nelle mani degli spedizionieri. Le aziende italiane devono consorziarsi, organizzarsi con gli spedizionieri e contrattare prezzi migliori con le compagnie di navigazione».

I noli dalla Cina in continuo aumento, mettono in crisi il no-

stro legame con la manifattura cinese e fanno parlare di "nearshoring", rilocalizzazione delle imprese vicino a casa. «Abbiamo decentralizzato in Cina perché la manodopera costa meno e per spostare l'impatto ambientale della produzione, dimenticando che avremmo enormemente aumentato i volumi delle importazioni», dice Mario Dogliani, presidente di Sdg4Med, fondazione che promuove lo svilup-

po sostenibile del Mediterraneo. «È il caso di pensare a un ritorno alla produzione locale o per lo meno regionale. Il Mediterraneo è in una condizione invidiabile, con i paesi della sponda sud nei quali i costi della manodopera non sono ancora elevati: l'Unione europea e l'Italia ne avrebbero solo da guadagnare. Con buona pace della cosiddetta Nuova Via della Seta». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I camion disposti in lunghe file in questi giorni nel porto di Qingdao, in Cina, a lungo fermo per il contagio, per smistare i container tra le banchine

20

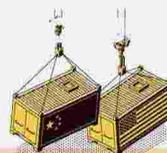
i piedi di un container: 6 metri di lunghezza, 2,4 di larghezza e 2,6 di altezza

5,4

i milioni di container in produzione nel 2021, nel 2019 erano stati 2,8 milioni

Importazioni sempre più care

Il costo del container



4.854
dollari

per l'invio di un container dalla Cina alla costa pacifica degli Usa ad aprile

7.807
dollari

per l'invio di un container dalla Cina al Nord Europa ad aprile

7.889
dollari

per l'invio di un container dalla Cina al Mediterraneo ad aprile

18.425
dollari

Il costo oggi

14.086
dollari

Il costo oggi

12.301
dollari

Il costo oggi

Fonte: Freightos Baltic Global Container Index

L'EGO - HUB

4

i produttori di container nel mondo: hanno tutti la sede in Cina

500.000

ordinati dalla Hapag-Lloyd e ancora in gran parte da consegnare

L'INVERSIONE DI ROTTA DOPO IL LOCKDOWN

Cina-Mediterraneo,
viaggio lungo 35 giorni:
le navi devono partire
entro metà ottobre

Per **Assagenti**
le aziende italiane
devono riappropriarsi
della logistica

Dogliani (Sdg4Med):
«La Via della Seta
sta fallendo,
è tempo di nearshoring»

I continui blocchi
dei terminal per casi di
contagio potrebbero
far slittare i tempi

