

# Il blocco di Shanghai spaventa i porti Venti giorni in più sulle rotte mondiali

MASSIMO MINELLA

Un quinto delle 9 mila portacontainer è fermo in rada in attesa di ormeggiare per le operazioni di carico e scarico. Alessandro Santi, Federagenti: «Per il colosso asiatico calo del Pil e crescita ridotta dei volumi»

**S**embrava un capitolo destinato a chiudersi rapidamente. E invece i focolai di Covid, esplosi negli ultimi mesi in Cina, hanno rimesso in ginocchio il trasporto via mare di merci. Il nemico invisibile, il virus, ha così nuovamente paralizzato i colossi del mare, enormi portacontainer a cui il mondo globale affida il trasferimento dal centro di produzione al consumatore finale del 90 per cento di tutto ciò che viene prodotto. In giro per gli oceani e i mari del mondo ce ne sono 9 mila e oggi almeno un quinto è in rada, davanti ai porti, in attesa di poter entrare per caricare o scaricare la merce. Ovvio che ogni intoppo sulle banchine si riflette inevitabilmente sull'intera catena logistica. Il rallentamento delle attività di movimentazione dei container, in Cina quasi interamente automatizzate, genera un effetto a cascata che impone alle navi di restare in attesa dell'accostata e ferma il flusso logistico del trasporto via camion o treno.

«Il blocco del porto di Shanghai, conseguenza del lockdown messo in atto dalle autorità di Pechino, consolida le incertezze e l'instabilità del trasporto marittimo che comportano costi e inefficienze che inevitabilmente si ripercuotono su tutta la catena del valore e degli approvvigionamenti – sostiene il presidente di Assarmatori Stefano Messina – Un collo di bottiglia del genere, che coinvolge non solo il porto di Shanghai, ma anche altri scali asiatici, determina infatti una diminuzione di capacità di navi sia di equipment contenitori rispetto a una domanda di trasporto in crescita nel settore».

Ciò che è accaduto a Shanghai, ma anche in altri grandi scali del colosso orientale, è in sostanza il paradigma della forza e al tempo stesso della debolezza di un sistema logistico che non

sembra aver ancora trovato gli antidoti giusti alle crisi. Un esempio? Gli oltre cento giorni che mediamente passano per portare un prodotto costruito da una fabbrica cinese al porto d'imbarco e qui, una volta raggiunta la costa pacifica degli Stati Uniti, caricando su un treno o un camion e portarlo fino alla sua destinazione finale. Un tempo medio che è quasi il doppio di quello che poteva avvenire nel 2019, prima del Covid. Ma gli esempi si sprecano.

«La situazione è ancora molto complessa, anche se appare in via di miglioramento – riflette Augusto Cosulich, agente marittimo a capo della "Fratelli Cosulich", gruppo da oltre un miliardo di euro di fatturato e mille dipendenti sparsi per il mondo – Il round trip classico, dalla Cina al Mediterraneo e ritorno, oggi è mediamente di 70 giorni, contro i 55 di qualche anno fa. E se la rotta si allunga fino al Nord Europa, con la nave che esce da Gibilterra e punta verso un grande scalo come Amburgo, allora i giorni possono anche diventare 80-90».

Si generano così extracosti che le compagnie armatoriali fanno fatica ad assorbire e che, inevitabilmente, si ripercuotono sul consumatore finale. L'impressione è che la fase più acuta della crisi sia già stata raggiunta e che ora si possa andare verso una rotta meno tempestosa.

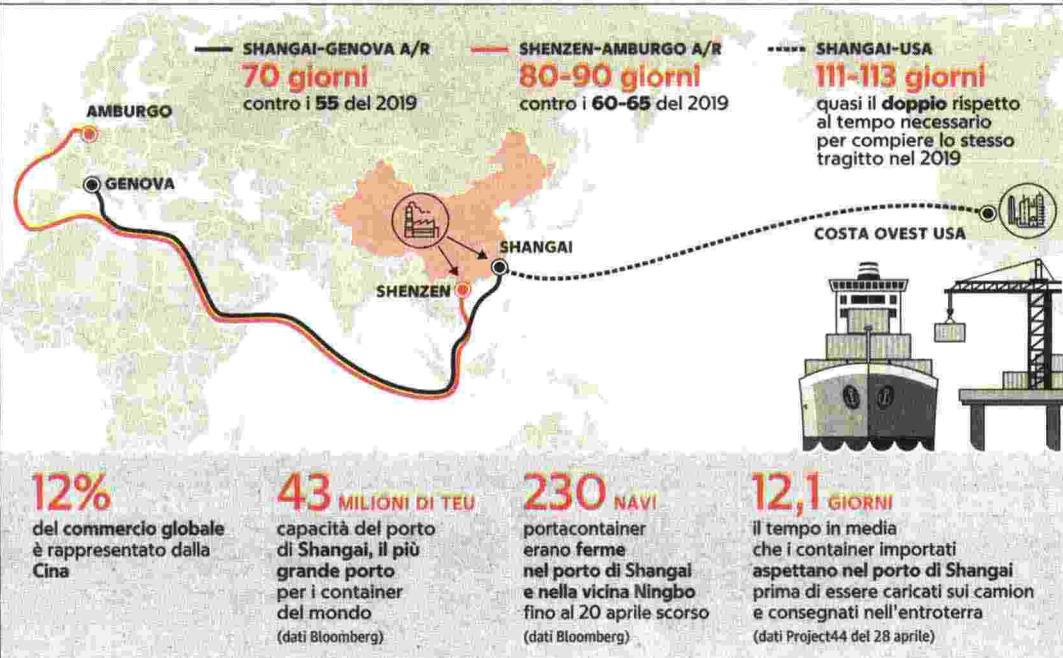
«In effetti la situazione in Cina sta lentamente migliorando, sia per la capacità produttiva del Paese con fabbriche che hanno ricominciato a produrre, sia per la logistica e in particolare trasporti terrestri e porti – riflette Alessandro Santi, presidente di Federagenti – Ciò non significa un recupero totale della situazione pre-Covid. Per l'economia cinese si prevede un calo del Pil oltre che una crescita ridotta al 3,9% dei volumi scambiati al aprile rispetto al 2021». La stasi cinese si ribalta auto-

maticamente sui porti americani che a maggio stanno segnalando fenomeni di contrazione rispetto all'anno scorso, dopo un mese di aprile caratterizzato dal record nei volumi sbucati. «Il traffico si è spostato dai porti della costa Ovest verso quelli della costa Est considerate le esperienze di congestione dell'anno scorso – continua Santi – l'efficienza è stata determinata non solo dalla minor attesa delle navi in rada ma soprattutto da un miglioramento e ritorno alla normalità delle attività a terra. I terminal hanno incrementato le ore lavorate e il risultato è stato quello di una ritrovata normalità in attesa del probabile colpo di frusta successivo alla normalizzazione della situazione cinese. Colpo di frusta che, secondo le previsioni degli esperti, avrà effetti graduali e non troverà impreparati i porti e le compagnie che con gli usuali strumenti della riprogrammazione just in time dei servizi cercheranno di limitare gli effetti negativi già patiti e subiti in passato».

Eppure, in questa situazione ancora critica per le paralisi dei porti asiatici che si ripercuotono su quelli americani, si determinano nuovi fenomeni, come quello del cosiddetto reshoring, del rientro cioè di attività che prima del Covid erano state delocalizzate in Asia o nell'Est europeo. «Si tratta di una questione-chiave che fa emergere la nuova centralità del Mediterraneo non solo per le forniture energetiche, ma anche per le nuove opportunità di insediamento produttivo e logistico in Sud Italia e in Africa – commenta il presidente di Federlogistica Luigi Merlo – Molte aziende stanno tornando a produrre in Italia, dall'alta moda alle tecnologie sanitarie. Se collegassimo meglio le zone economiche speciali, le zesi, ai porti del Sud destinati a diventare piattaforme logistiche, potremmo cogliere appieno queste opportunità».

LE ROTTE

**I PRINCIPALI COLLEGAMENTI VIA MARE DALL'ASIA PER COSTA PACIFICA USA, MEDITERRANEO ED EUROPA**



**1 Lo shipping costretto a fare nuovamente i conti con il lockdown dopo i nuovi focolai cinesi**



1