



IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI

«Stiamo assistendo alla grande risacca delle importazioni dal Far East»

Stefano Messina: «La geopolitica impatta sul trasporto marittimo»

Quale è lo stato di salute dei traffici marittimi tra l'Italia e il Far East?

«La pandemia, quindi il congestionamento dei porti e del sistema logistico, infine il processo di reshoring in atto di molte attività industriali, hanno indubbiamente lasciato il segno», dice Stefano Messina, presidente di Assarmatori. «Dopo la crescita delle rate di nolo e la scarsità di naviglio disponibile per caricazione nei

porti dell'Estremo Oriente e in particolare in quelli cinesi, oggi è in atto una vera e propria onda di risacca: nei primi otto mesi del 2022 le importazioni dall'Estremo Oriente sono diminuite a livello mondiale dell'1,3%, verso l'Europa sono diminuite del 4,6%, secondo i dati più aggiornati del più autorevole Ufficio Studi del trasporto contenitori. A tutto questo fa riscontro un calo generalizzato,

ma ormai costante delle rate di nolo, sia per il trasporto container, sia per le materie prime: nel primo caso l'ultima rilevazione parla di



Superficie 40 %

un meno 65% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso nella rotta fra Shanghai e Genova».

L'attuale situazione geopolitica sta condizionando, o rischia di condizionare, lo sviluppo degli scambi?

«Sicuramente, il mercato dei trasporti marittimi è fortemente correlato alla situazione geopolitica; è indubbio che la guerra in Ucraina abbia impattato su alcuni mercati, ad esempio quello dell'energia con l'esplosione dei noli delle navi gasiere e una ripresa generalizzata dei noli di navi cisterna, sia per il petrolio crudo che per prodotti raffinati. Con ciò vogliamo sottolineare che i rialzi e la conseguente spinta inflazionistica sulle materie prime energetiche sono stati determinati prevalentemente dalla crisi generata dalla guerra e ovviamente ogni previsione sul trend che caratterizzerà queste filiere sarebbe oggi del tutto azzardata, stante e perdurante la situazione di totale incertezza circa l'esito del conflitto e la possibile apertura di un tavolo di trattative».

La pandemia, che proprio dall'Estremo Oriente è partita, è ormai un fattore negativo anche a livello economico che ci siamo lasciati alle spalle?

«Non credo sia alle spalle. Le misure particolarmente severe di contenimento del contagio e quindi i lockdown adottati dalla Cina, ogni qual volta sono stati segnalati casi di Covid in città del Paese, confermano che con la pandemia i mercati, inclu-

so quello dei trasporti marittimi e dei porti, dovranno convivere ancora a lungo. Peraltro sono ancora tutte da valutare le conseguenze e l'entità stessa dei processi di reshoring in atto, ovvero di riavvicinamento degli anelli della catena produttiva di importanti filiere industriali, in primis quella dell'automotive: non si tratta comunque di qualcosa che si traduce in realtà dall'oggi al domani, ma di processi complessi che richiedono tempo e grandi cambiamenti».

Quali sono i porti di riferimento nel nostro Paese per gli scambi tra l'Italia e l'Estremo Oriente? E quali sono i prodotti che in entrata e in uscita vengono maggiormente scambiati?

«È facile rispondere che tutti i grandi porti container, sia di transhipment che regional ports, da Genova, Livorno, Napoli, Gioia Tauro e Trieste, sono scali di riferimento per le linee dell'Estremo Oriente. Ben più complessa e articolata, specie oggi, è la risposta per quanto riguarda i prodotti maggiormente scambiati in entrata e in uscita. Si potrebbe liquidare la risposta con un lapidario "tutto, considerando il general cargo che va dal tessile alla chimica tanto per fare qualche esempio di mercologia"; ma anche in questo caso i profondi cambiamenti che stanno intervenendo nei mercati di produzione industriale, così come nella catena logistica, potrebbero modificare profondamente le analisi».