

Porti, navi e container il virus taglia i traffici

Botta, Spediporto: «A gennaio la flessione di Genova è stata del 5%, a febbraio temiamo possa raddoppiare. Fondamentale garantire tutte le precauzioni possibili alle persone, ma bisogna agire con intelligenza per non paralizzare le merci»

Colpito non solo il trasporto via mare, ma l'intera filiera logistica: danni pesanti anche per l'autotrasporto e i centri di stoccaggio e di manipolazione dei prodotti

di Massimo Minella

L'allarme Coronavirus corre anche sulla merce, nonostante il contagio colpisca soltanto le persone. Ma il lungo stop produttivo della Cina, che non ha più riaperto le sue fabbriche dall'inizio dell'anno, finisce irrimediabilmente per rovesciarsi sull'economia globale, colpendo soprattutto il comparto marittimo, su cui si sposta la stragrande maggioranza della merce. Alla tradizionale pausa del Capodanno Cinese ha fatto seguito la drammatica emergenza virale. Risultato, da quasi due mesi ormai non si produce più nulla in Cina. «Genova ne ha già pagato le conseguenze a gennaio – spiega il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta – con una flessione del 5 per cento sui volumi complessivi movimentati. Ma il timore è che questo dato già a febbraio possa raddoppiare, con una flessione del 10». Non è ovviamente soltanto la movimentazione della merce in container a pagare le conseguenze, ma l'intera filiera logistica. E qui i danni possono essere anche maggiori

per l'autotrasporto e i centri di stoccaggio e di manipolazione dei prodotti. C'è un intero sistema, insomma, che rischia di finire in ginocchio, mentre ancora nessuno è in grado di ipotizzare quando il tunnel sarà finito.

Sullo sfondo, resta infatti l'emergenza del virus che blocca merci fondamentali per l'economia oggi targate Cina, dal cibo alla telefonia, fino ai vestiti per le grandi firme. La società di consulenza Alphaliner, specializzata nello shipping, stima che nelle ultime quattro settimane sia stato cancellato il 46% delle partenze via mare dalla Cina per l'Europa. Per l'associazione spagnola dei lavoratori portuali Anesco nei prossimi due mesi il movimento dei container scenderà del 30%.

«Arrivano tanti numeri, in questa fase – continua Botta – Si parla ad esempio delle compagnie armatoriali che sulla rotta Cina-Europa hanno già tagliato 52 navi e questo, in una prospettiva annuale, porterebbe a una flessione di 1,8 milioni di container trasportati». Non è solo un calcolo numerico a spaventare, ma anche nuove criticità, come quelle dei container frigo che cominciano a scarseggiare, perché fermi in Cina. Le compagnie, inoltre, «applicano dei surcharge (sovrapprezzo n.d.r.) per il trasporto delle merci per determinate destinazioni – aggiunge il dg di Spediporto – È necessario cominciare a intervenire strutturalmente sulla situazione, con intelligenza, senza cedere agli allarmi e alle psicosi. Doveroso garantirsi dal punto di vista sanitario con tutte le preoccupazioni possi-

bili, ma questo non può voler dire bloccare le merci e quindi l'economia di un Paese e di un porto come quello di Genova, che è il primo scalo d'Italia e quello più esposto dall'interscambio con la Cina».

A fotografare nitidamente la situazione è anche Marco Fortis, che cura l'annuale report sulla nautica e che ora riflette sull'emergenza coronavirus ribaltata sul trasporto delle merci.

«La Cina è la fabbrica del mondo e oggi a causa del coronavirus parte di questa fabbrica è ferma: spedizioni e container sono fermi e il commercio mondiale sta subendo una sorta di vuoto d'aria» commenta Fortis, professore di Economia industriale e Commercio estero all'Università Cattolica di Milano e vicepresidente della fondazione **Edison**.

«L'epidemia rallenta i ritmi dell'economia – aggiunge Fortis – diminuiscono i viaggi dei turisti asiatici e diminuisce la nostra possibilità di vendere sui mercati asiatici: occorre attendere per avere un'idea definitiva dell'impatto globale, che dipenderà dalla durata, dall'estensione e dall'intensità dell'epidemia». Riflessioni che purtroppo contrastano con il buon momento dell'industria italiana. Fortis, infatti, presenta i risultati di un'indagine sul mondo industriale e manifatturiero italiano, mettendo in luce il buon andamento dell'export delle Pmi del nostro Paese: «Negli ultimi quattro anni, il settore privato dell'economia italiana si è risanato, il Paese è uscito da una doppia recessione ed è più forte, con le imprese più competitive». Ma ora domina la paura.



