

La logistica

La tempesta perfetta dei container  
rischio paralisi per i traffici globali  
**MASSIMO MINELLA** → pagina 12

Il trasporto delle merci

# La tempesta perfetta dei container i traffici globali a rischio paralisi

Spazi ridotti a bordo delle navi, piazzali stracolmi, le casse costrette a lunghe attese prima dell'imbarco  
In grande sofferenza gli scali del Nord America e del Nord Europa, anche l'Italia paga il ritardo sul fronte logistico

**L'opinione** “  
Lo scenario geopolitico, la recrudescenza della pandemia e i cambiamenti del commercio avevano già stressato il mercato prima della guerra. Ora tutto è esploso e in Cina il ritorno di Omicron ha determinato la chiusura di porti e aziende e bloccato i trasporti

**L'opinione** “  
Quello che sta accadendo dimostra quanto ancora l'Europa continui a non capire l'importanza della logistica. La Cina ha lanciato da tempo la Via della Seta e la Russia sta puntando sulla rotta artica. E questo rischia di mettere l'Occidente in un angolo

**MASSIMO MINELLA**

**L**a tempesta perfetta, con i container che si accumulano uno sull'altro e rimangono fermi nei piazzali, gli equipaggi che si svuotano di marittimi russi e ucraini e rischiano di compromettere l'operatività delle navi e dei grandi yacht e la sicurezza della navigazione. Mai i mari del mondo si erano trovati a fare i conti con una situazione simile, figlia di una guerra che si combatte in Ucraina, ma che attraverso le rotte del business si allarga a macchia d'olio in tutti i continenti, rischiando di paralizzare i commerci. Se infatti il 90% delle merci che ci si scambia a livello globale viaggia via mare, è facile capire come chiudere ai traffici una parte consistente di Est europeo costringa economia, finanza e commerci a trovare alternative per non fermare il flusso logistico delle materie prime, dei semilavorati e dei prodotti finiti. Ma non è solo la guerra a sconvolgere le dinamiche dello shipping. LO è anche la coda di una pandemia a intermittenza che è tornata a bloccare gran parte dei porti della Cina. L'esplosione degli ordini

“on line” nel periodo del Covid ha infine determinato una crescita delle richieste che l'armamento non riesce più a soddisfare. A legare tutto quanto c'è infine il costo del carburante, raddoppiato in poche settimane. Solo a febbraio il valore del Brent è passato da 56 a 95 dollari al barile (più 70%). Stessa percentuale di crescita anche per il “fuel”, con il Vlsfo passato da 422 a 704 dollari a tonnellata. In attesa che la transizione ecologica faccia il suo corso, il 90% delle navi oggi utilizza ancora il tradizionale carburante per navi, fonte di inquinamento che le compagnie stanno cercando di contenere attraverso scrubber montati sui fumaioli per trattenerne e neutralizzare le emissioni nocive. Ordini e consegne di navi sono ormai in gran parte orientate sui nuovi carburanti, a partire dall'ing-gas naturale liquefatto, in attesa che anche questo possa essere sostituito da idrogeno e ammoniaca. Ma, come si diceva prima, è di “fuel” che le navi continuano oggi ad avere bisogno.

«Lo scenario geopolitico, la recrudescenza della pandemia e il cambiamento di attitudine del commercio,

sempre più online, avevano già stressato il mercato prima della guerra – commenta Alessandro Santi, presidente di Federagenti, l'associazione nazionale degli agenti marittimi – Ora tutto è esploso. In Cina il ritorno di Omicron ha determinato la chiusura di porti e aziende e bloccato i trasporti. Si determina quindi una congestione in ambito portuale, con navi in rada per settimane, piazzali che restano strapieni di container e lunghe attese». Santi cita i principali analisti del settore, ricordando le centinaia di navi in rada nei principali porti cinesi e i tempi iperdilatati nei trasporti.

La congestione che si è venuta a creare nei porti del Nord America e



Superficie 90 %

del Nord Europa, ad esempio, è figlia di una ridotta capacità di trasporto delle navi in esercizio, calcolata a novembre 2021, sui dodici mesi precedenti, con una flessione dell'11,5 per cento.

«Le navi che non possono entrare in porto rallentano l'intera catena logistica – aggiunge Santi – Una volta che arrivano all'ormeggio devono anche fare i conti con la carenza del personale, fermato dal Covid. Secondo gli indici del settore, il livello di efficienza oggi è fermo al trenta per cento delle sue capacità». Prima della pandemia, ad esempio, il viaggio tra i porti cinesi e Los Angeles si aggirava mediamente sui 20-22 giorni, mentre oggi è triplicato a 60, con una media di 17,6 giorni per nave di attesa per l'ormeggio. Il problema si trasferisce poi a terra, con la carenza di autisti che rallenta la consegna finale.

«Quello che sta accadendo dimostra

una volta di più quanto ancora l'Europa continui a non capire l'importanza della logistica come elemento di forza – spiega Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto – La Cina ha lanciato da tempo il suo progetto della Via della Seta e non è certo disponibile a rinunciarci e la Russia sta puntando sulla rotta artica. Questo significa mettere l'Occidente in un angolo, possibile non si voglia ragionare con un'unica voce in Europa?».

Merlo sottolinea come alla base di quella che indica come “tempesta perfetta” ci sia anche un'assenza di container vuoti. «L'esplosione dei traffici nel momento in cui la pandemia ha cominciato a ritirarsi, ha causato una difficoltà operativa a spostare i container là dove c'è richiesta. Negli Stati Uniti i porti non riescono a smaltire la merce ferma nei piazzali, mentre in Europa noi facciamo sempre più fatica a portarla a destinazione. Mancano più di

ventimila autisti e rischiamo di fermarci».

La carenza di personale vale a terra come in mare. La guerra blocca al momento il 15 per cento dei marittimi, il 10 russo (198.000, di cui 71.000 ufficiali) e il 5 ucraino (76.000 (di cui 47.000 ufficiali)). «Non si possono pagare stipendi, non si può effettuare il turnover, gran parte degli ucraini chiede di essere sbarcata, ma non è possibile programmare i rientri – chiude Merlo – E a questo si aggiunge un altro aspetto che desta preoccupazione, come il rischio di esporsi ad attacchi cyber. Bisognerebbe innalzare il livello di sicurezza, mentre in realtà questa situazione lo sta abbassando. Mancano le figure professionali per far fronte alle nuove esigenze, informatici e ingegneri, e strutture organizzative in grado di gestire l'intera catena della cyber security».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

95

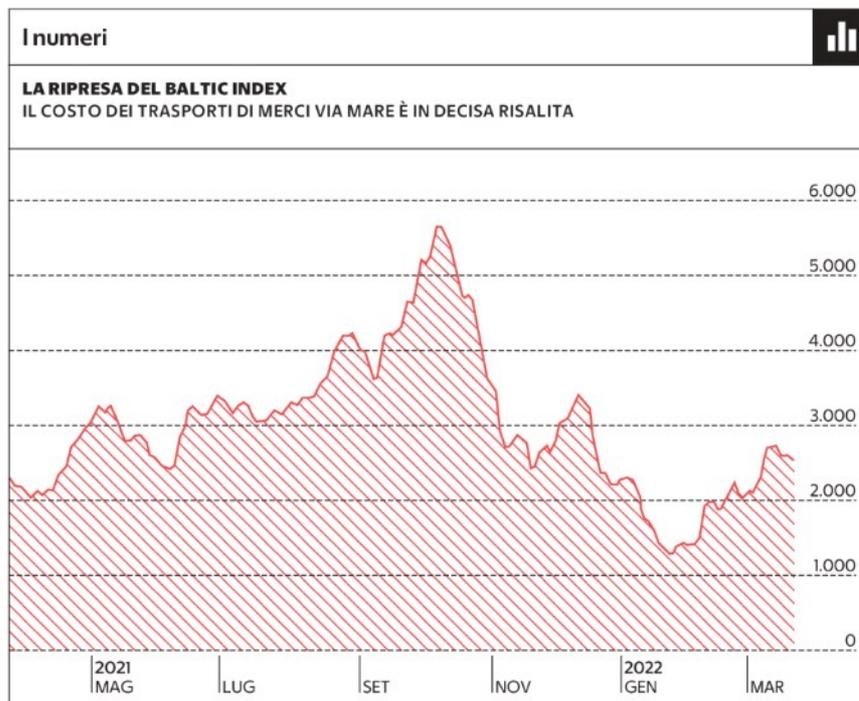
**IL BRENT**

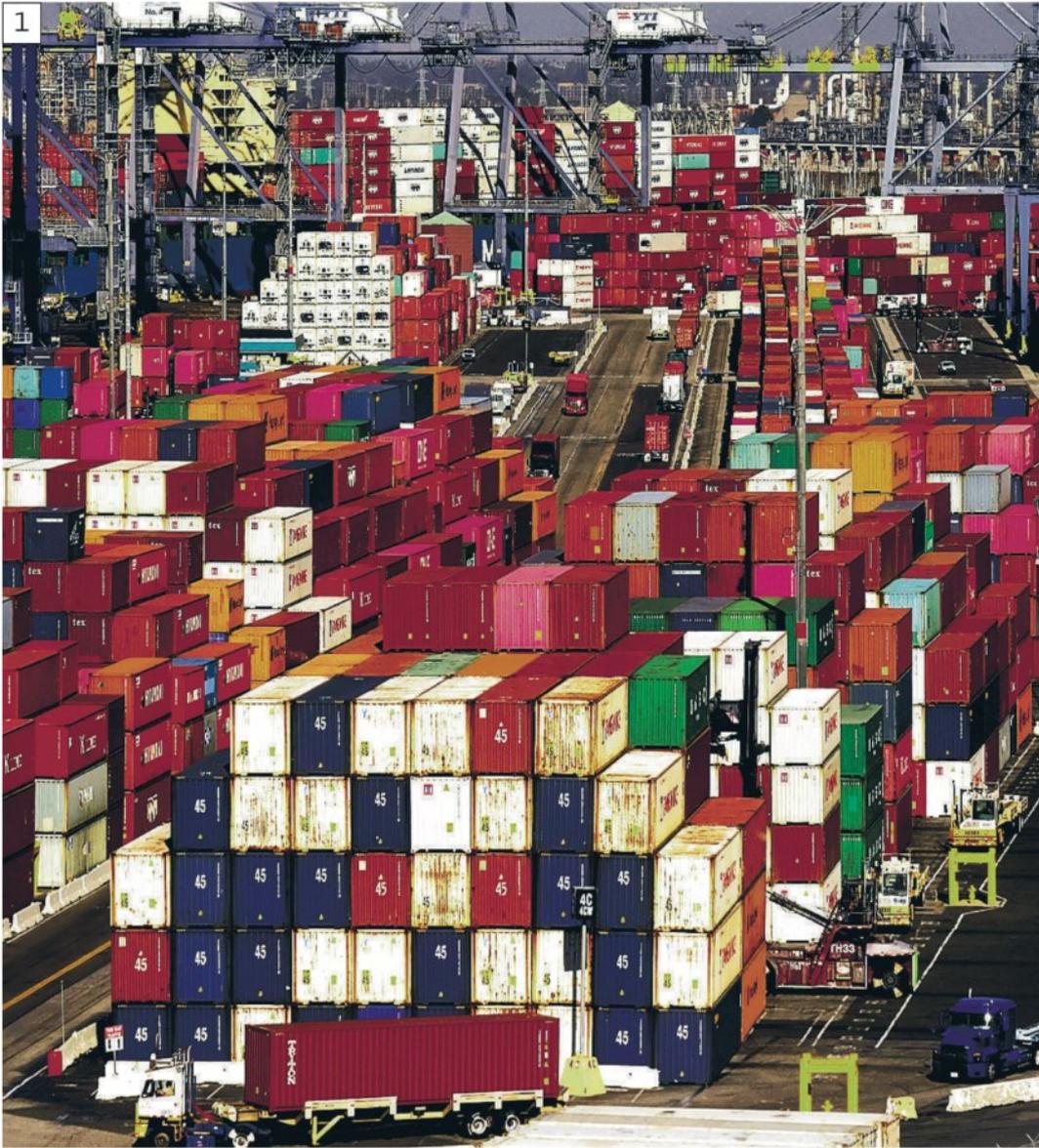
In poche settimane il valore del Brent è passato da 56 a 95 dollari al barile

60

**CINA-LA**

Il transit time dai porti cinesi a Los Angeles è passato da 20-22 giorni a 60





1 Una massa di container in attesa di essere imbarcati sulla banchina del porto di Los Angeles, nella baia di San Pedro in California

MARIO TAMAI/GETTY