



Coronavirus, anche la logistica sotto scacco nei porti italiani

Comunicato stampa FLC

Il coronavirus minaccia la salute (già precaria) della logistica italiana. Se in Cina l'emergenza non verrà messa sotto controllo, da fine febbraio inizieranno ad essere visibili le prime ripercussioni sul traffico dei container nei nostri porti, con conseguenze sui flussi di merci e sull'intera economia.

Secondo le prime stime del Freight Leaders Council, l'associazione che riunisce i maggiori player della logistica nazionale con l'obiettivo di studiare l'andamento del settore, la riduzione dei container potrebbe arrivare fino al 20 per cento in porti strategici per il nostro sistema, come Genova o Salerno, per via dello stop delle partenze dalla Cina. Con ricadute dirette su tutta la catena logistica (spedizionieri, autotrasporto, magazzini) fino a mettere in sofferenza settori chiave per l'economia, quali l'automotive, l'elettronica e la produzione di macchinari altamente specializzati. Già da ora è possibile rilevare fattori negativi per il mercato: i costi per le spedizioni da e per la Cina stanno aumentando, mentre le portacontainer in arrivo nei porti cinesi stanno incontrando diversi disagi, dovuti principalmente alla mancanza di personale per lo scarico delle merci.

"Stiamo monitorando costantemente la situazione - ha commentato Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council - che per il momento rimane sostanzialmente invariata grazie al flusso delle scorte che riforniscono i mercati. Tuttavia i disagi per le nostre aziende impegnate a vario titolo nella supply chain sulla direttrice Cina-Italia sono già iniziati. Se l'emergenza coronavirus non cesserà al più presto, permettendo alla Cina di riattivare la produzione industriale almeno entro il mese di febbraio, la logistica italiana rischia di pagare un conto molto salato".



Foto David Campione

Gli analisti internazionali concordano sul fatto che i danni all'economia globale potranno essere gestibili se l'emergenza cesserà entro la fine del mese, ma lo slittamento al 17 febbraio della ripresa delle attività in Cina non fa ben sperare. A cui si aggiungono anche le previsioni al ribasso delle agenzie di rating sul PIL cinese.

L'Italia è il quarto partner commerciale della Cina, stando alle rilevazioni di Info Mercati Esteri del Ministero degli Affari Esteri. Le importazioni, in crescita, sono state pari a 30,8 miliardi di euro nel 2018. Dalla Cina arrivano, soprattutto via mare con traffico container, prodotti tessili e abbigliamento, computer e elettronica, macchinari e manufatti in plastica e metallo. Anche l'export, benché più contenuto (pari a 13,2 miliardi nel 2018), pone la Cina al quarto posto tra i nostri partner commerciali, soprattutto nel campo della chimica, farmaceutica, veicoli, mobili e abbigliamento.

Una bilancia commerciale che, tradotta in container, sviluppa 1,1 milioni di TEU in entrata e 800 mila in uscita. Ovvero circa il 18% del traffico containerizzato rispetto ai 10,3 milioni di TEU movimentati nei principali porti italiani sempre nel 2018 (dati centro studi Federspedi). Una perdita, quella del traffico container da e per la Cina, che andrebbe ad indebolire ancora di più il sistema portuale italiano, già minato nella competitività negli ultimi anni. Infatti, nei 13 scali nazionali dove sono presenti terminal container, la capacità teorica di movimentazione è di 16,7 milioni di TEU, che vuol dire circa il 60% di quella registrata nel 2018 (10,3 milioni). Negli ultimi vent'anni, quando altri porti del Mediterraneo crescevano fino al 500% nel traffico container, l'Italia aumentava solo del 50% (dati Confrasperto-Confercommercio). E negli ultimi cinque non è riuscita a raggiungere gli 11 milioni di TEU, arrivando ai 10,3 del 2018.

Quindi, di fronte a un sistema infrastrutturale che già non gode di buona salute gli effetti del coronavirus rischiano di essere fortemente depressivi. "I porti italiani - ricorda Marciani - scontano l'inadeguatezza dei fondali, troppo poco profondi per le mega navi, ma anche i limiti infrastrutturali del Paese. Il crollo del Ponte Morandi è già costato il 5% del traffico al porto di Genova. A questa emergenza nazionale, si aggiungerebbe anche quella sanitaria dovuta all'allarme internazionale che, se non gestita adeguatamente, andrebbe a minare un sistema già di per sé compromesso".

Comunicato stampa FLC - 12 febbraio 2020

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

