

I focus del Mattino

Navi ferme e container vuoti persi 350 milioni a settimana

Antonino Pane a pag. 5

L'allarme per i commerci

Navi ferme e container vuoti persi 350 milioni a settimana

► Da Shanghai tagliato il 50 per cento
delle partenze programmate

► A Napoli il taglio dei volumi stimato
nelle prossime settimane al 30 per cento

LO SCENARIO**Antonino Pane**

Il coronavirus sta avendo effetti devastanti sul traffico mondiale delle merci. I dazi, le guerre, le tensioni internazionali impallidiscono di fronte ai segni meno che si cominciano a registrare, e si registreranno, nel settore del trasporto merci nelle prossime settimane. Le aziende ferme da un lato (mancanza di prodotti) e le preoccupazioni dall'altro (paura e allarmi ingiustificati) stanno mettendo in ginocchio i traffici soprattutto con il Sud-Est asiatico al punto da vedere navi in partenza o in arrivo nei porti cinesi con molto meno della metà dei tradizionali volumi di traffico. La Federazione del mare, riunita ieri sotto la presidenza di Mario Mattioli (Confitarma) ha parlato di un fatto globale che tocca i 350 milioni di dollari ogni settimana. Il cluster marittimo chiede «al Governo e alle altre Istituzioni un atteggiamento fermo ma non allarmistico, modulando gli interventi richiesti dalle necessità sanitarie in modo da evitare involontarie conseguenze altamente dannose per l'intera economia marittima».

LE PAURE

Quello che sta accadendo nei porti è lo specchio delle paure e delle fobie che si stanno registrando nelle città.

Manuel Grimaldi, presidente del colosso del l'armamento mondiale Ro. Ro., il Gruppo Grimaldi, non ha dubbi: «Siamo di fronte ad una situazione gravissima, la paura del contagio sta praticamente bloccando i traffici delle merci via mare. Al di là del fermo cinese, in entrata e in uscita, gravissimo sotto ogni punto di vista, ogni giorno ci scontiamo anche con situazioni assurde che non hanno nulla di razionale. A Malta, nel cuore del Mediterraneo, una nostra nave non ha potuto scaricare fino a quando non abbiamo fornito certificati medici che attestavano il perfetto stato di salute del nostro personale di bordo. In Israele una nostra nave è stata rispedita indietro. Ha dovuto fare rotta in Spagna dove la merce è stata scaricata e ricaricata e l'abbiamo potuta, poi, scaricare in Israele perché proveniente dalla Spagna. Siamo veramente alle assurdità. Una vera e propria follia collettiva che provocherà un danno economico rilevantissimo. E poi le crociere, ma come si fa a bloccare lo sbarco

di croceristi solo perché italiani? I danni globali allo Shipping sono enormi, in tutti i settori. Come Gruppo abbiamo avuto anche la cancellazione di tutte le gite scolastiche che in questo periodo dell'anno affollavano i nostri traghetti».

IL RECORD

Le cifre fornite da Federagenti sono allarmanti. In pratica c'è il record storico, mai raggiunto, dallo shipping mondiale nel numero delle navi portacontainer messe in disarmo. Circa il 30% di carico in meno in uscita dai grandi porti cinesi con conseguente utilizzo al 70% della capacità di stiva delle navi che operano in partenza dalla Cina. Il maggior consorzio armatoriale che opera servizi container da Shanghai e dagli altri porti del mondo sta cancellato una partenza su due nelle prossime settimane. Queste le principali conseguenze derivanti dall'emergenza coronavirus per lo shipping mondiale: «conseguenze - ha precisato il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - che saranno avvertibili in modo tangibile sul traffico dei porti italiani da qui a 10 giorni con una presumibile flessione nella movimentazione dei container almeno pari a quella registrata in par-

tenza dei porti cinesi. Ancora incalcolabili i danni derivati al settore crocieristico e a quello dei ferries anche se i primi rumours parlano di contrazione di traffico abbondantemente sopra la doppia cifra. Su questi dati messi a punto dai maggiori centri di ricerca internazionale sullo shipping non sono ancora quantificate le conseguenze dell'emergenza Italia e quelle derivanti dall'epidemia in atto in paesi dell'area del Golfo Arabico in Iran».

A NAPOLI

Insomma, il peggio per i traffici deve ancora arrivare. E la conferma arriva dal porto di Napoli. Pasquale Legora De Feo, presidente di Conate e Soteco i due più grandi terminal (Gruppo Msc) dello scalo partenopeo non nasconde i timori per il futuro ma intanto si gode il più 21% registrato a febbraio. «Abbiamo preso tutte le precauzioni indicate dalle autorità sanitarie; i terminal, al di là di grandi problemi legati al traffico terrestre nel porto, lavorano a pieno ritmo. Certo sentiremo anche noi in futuro i riflessi di quanto accade nel Pireo, porto collegato direttamente con la Cina, ma stiamo già lavorando per fronteggiare al meglio questa situazione».

Più cauta la posizione di Stefano Sorrentini, presidente di Assagenti Campania. «Per quanto attiene al traffico da e per la Cina dice - in questo momento i nostri associati registrano un calo dei volumi quantificabile in circa il 30%. Tale calo è in parte fisiologico, in quanto dovuto alle festività del capodanno cinese, e in parte riferibile alla fase iniziale della circolazione del Covid-19 in Cina. C'è tuttavia da considerare che il transit-time dei flussi commerciali via mare Cina/Italia varia tra i 30 e i 35 giorni; pertanto, è legittimo ipotizzare che gli effetti più seri del fermo industriale cinese si manifesteranno a partire dalle prossime settimane e si protrarranno, verosimilmente, per un periodo di tempo indefinito. Si consideri, infatti, che nel solo mese di febbraio sono state cancellate oltre 50 partenze dalla Cina, per destinazione Europa e Stati Uniti, pari a un volume di traffico globale di circa un milione di teus».

MANUEL GRIMALDI
«SITUAZIONE ASSURDA
UNA NOSTRA NAVE
RESPINTA IN ISRAELE
E A MALTA CHIEDONO
I CERTIFICATI MEDICI»

DUCCI (FEDERAGENTI)
«DANNI NON ANCORA
COMPLETAMENTE VISIBILI
MA ENTRO DIECI GIORNI
IL MOVIMENTO CONTAINER
SCENDERÀ DEL 30%»



SHANGHAI Il porto della megalopoli cinese è il principale punto di imbarco per l'Europa. In alto il leader cinese Xi Jinping