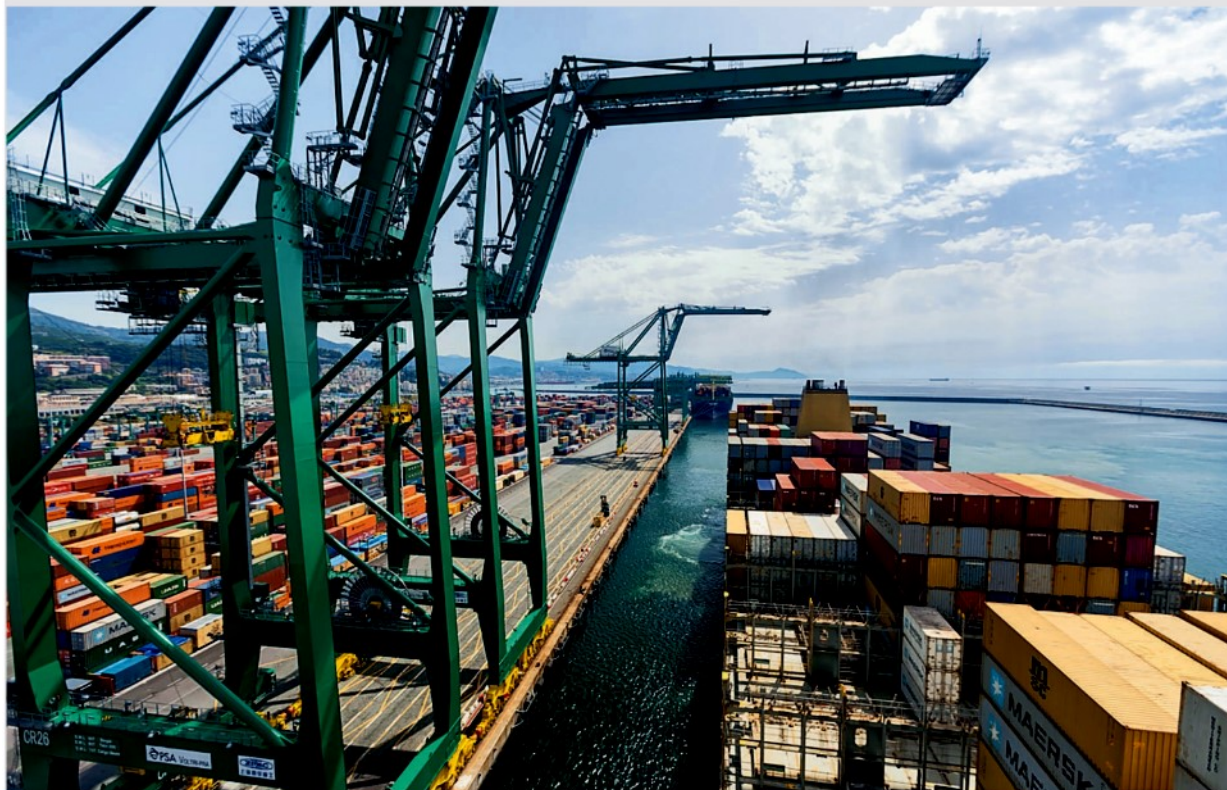


GLI OSTACOLI SULLA STRADA DELLA RIPRESA ECONOMICA

«Rincari e pandemia, la logistica è paralizzata»



Le gru del porto Psa di Genova Pra', uno dei terminal più strategici per la logistica

F. FERRARIE QUARATI / PAGINE 2-3

**SILVIA MORETTO** La presidente di Fedespediti: «Reshoring? La Cina è ancora la fabbrica del mondo»

«Logistica, il sistema è saltato  
Il rialzo dei prezzi non finirà»

L'INTERVISTA

Francesco Ferrari / GENOVA

La tempesta è talmente perfetta da non vederne la fine. E chi si illudeva che potesse travolgere solo gli addetti ai lavori del settore logistico ha già iniziato a ricredersi. «Oggi basta ordinare un mobile per capire che non solo i prezzi stanno aumentando, ma è diventato difficile anche farsi recapitare la merce a casa – dice Silvia Moretto, presidente di Fedespediti (l'associazione degli spedizionieri italiani) e numero due di Confetra – Il sistema globale della logistica è saltato, e non sappiamo quando potrà rimettersi in sesto».

A che cosa stiamo andando incontro?

«La crisi è iniziata con la pandemia nel 2020: il Covid ha portato alla luce situazioni latenti che erano già a rischio. La sincronizzazione delle supply chain complesse, il concetto di *just in time*, il consolidamento di flussi molto tesi portavano con sé il rischio che il banco, al primo scossone, potesse saltare. Cosa che è puntualmente successa con la diffusione del virus. Abbiamo iniziato a capirlo nel trasporto aereo, con la messa a terra improvvisa delle flotte e l'aumento incredibile delle tariffe. Poi è arrivato lo choc del trasporto marittimo, con la ripresa dei volumi nella seconda metà del 2020 e la corsa sfrenata dei noli, anche a causa di una domanda che

non è riuscita a trovare uno sfogo nell'offerta. Contemporaneamente i porti si sono congestionati, e la circolazione dei container si è bloccata. I risultati di questa tempesta perfetta li abbiamo visti tutti: i noli sono aumentati dal 300 al 700% e il servizio, in termini di puntualità, è peggiorato, crollando dall'80% al 30%».

E così le catene produttive sono entrate in crisi.

«Certo, soprattutto in Italia dove la pianificazione non è esattamente il nostro forte. Purtroppo la situazione è tutt'altro che risolta: non vediamo all'orizzonte un ritorno alla normalità. Anzi: c'è il pericolo di altri porti chiusi in Cina per contenere i contagi. Ricordo che l'anno scorso abbiamo impiegato più di un mese per



recuperare gli effetti del blocco dei terminal portuali di Shenzhen. E attenzione: se si ferma la Cina si ferma il mondo. Si parla tanto di reshoring, qualcuno ci sta riflettendo e altri lo hanno già fatto: ma al momento la Cina resta la fabbrica del mondo».

**Lo scacchiere sul quale ci confrontiamo è radicalmente diverso rispetto a quello pre-pandemia. Per rimettere insieme questi pezzi quanto tempo servirà?**

«Se mi avesse posto questa domanda l'anno scorso, avrei risposto: nel 2022. Ma l'andamento della pandemia dimostra quanto sia difficile fare previsioni. Non solo. Quest'anno toccheremo con mano, in Europa, un altro problema: la mancanza di autisti. Se pensiamo che la gomma copre il 70% dell'export italiano in termini di volumi, possiamo immaginare i potenziali effetti della carenza di queste figure professionali».

**Intanto i prezzi al consumo aumentano...**

«Sì, sta già accadendo, è un fatto inevitabile. Ma l'altro fenomeno pericoloso, che per fortuna non riguarda i generi di prima necessità, è il ritardo delle consegne. Chiunque si trovi a ordinare un mobile per la casa, un'auto, o qualcosa di più complesso in termini di approvvigionamento, sta capendo che oltre all'aumento dei

prezzi si sta verificando anche una netta dilatazione dei tempi di consegna».

**Ci sono settori che soffrono più di altri?**

«Tutto il mondo del retail soffre, ma in generale le aziende che devono sincronizzare componenti e materiali in arrivo da aree diverse».

**Come si può arginare questa situazione?**

«Il settore ha bisogno di semplificazioni, di riuscire a compensare l'allungamento dei tempi con una maggiore efficienza del Paese nell'effettuare le operazioni di attraversamento. A questo proposito siamo molto soddisfatti per la vittoria sul fronte dello sportello unico doganale: il decreto c'è, aspettiamo il regolamento, ma l'obiettivo è stato raggiunto. Grazie al nuovo portale, le informazioni dovranno essere inserite una volta sola e i controlli partiranno in maniera coordinata e trasparente, il tutto sotto l'egida dell'Agenzia delle dogane».

**La gestione delle quarantene sta danneggiando il settore?**

«Devo dire che con le ultime disposizioni è stato fatto grande passo in avanti. Il rischio era quello di essere tutti aperti, ma di fatto chiusi per carenza di personale».

**Quanto invidia in questo momento gli armatori?**

«La nostra posizione è nota: non abbiamo nulla in contrario alla competizione, siamo i primi a offrire ai clienti consulenza e alto valore aggiunto. Vorremmo solo che la competizione avvenisse a pari condizioni, tutto qui».

**Se dovesse dare un suggerimento al ministro Giovannini, cosa chiederebbe?**

«I progressi negli ultimi mesi, la diffusa consapevolezza dell'importanza della logistica, sono stati evidenti. Ecco: vorrei poter continuare a lavorare, come Confetra, al fianco del Mims, fare in modo che questa sintonia non sia connotata solo dal momento dell'emergenza ma possa diventare un modus operandi strutturato».

**Nel frattempo, a proposito di collaborazione con le istituzioni, siete riusciti a fare modificare il codice civile.**

«Sì, e devo dire che la riforma del codice rispetto alla disciplina del nostro settore è stata grande conquista di Fedespedi. Ci abbiamo lavorato anni, e grazie al decreto di attuazione del Pnrr il testo è diventato legge. Per noi è un momento storico, perché si riconosce alla categoria la dignità di advisor-consulente per l'internazionalizzazione, superando il concetto di figura mcramente di servizio di intermediazione». —

**SILVIA MORETTO**  
 PRESIDENTE  
 FEDESPEDEI

«Basta ordinare un mobile per capire che è diventato difficile persino farsi recapitare la merce a casa»

«L'Europa ha anche un altro problema: la mancanza di autisti. Il 70% dell'export italiano viaggia sui camion»

«Non vediamo all'orizzonte un ritorno alla normalità. Anzi: c'è il pericolo di altri porti chiusi per contenere i contagi»



Portuali al lavoro dello scalo di Qingdao

AFP

