

ALESSANDRO DELLEPIANE Manager di Aprile, società di spedizionieri

«Si svuotano i magazzini La grande distribuzione va verso tempi difficili»

ALESSANDRO DELLEPIANE
DEVELOPMENT MANAGER
APRILE SPA

Mancano container vuoti perché il tempo di transito in nave è aumentato di 15 giorni: anche l'export ne risentirà

L'INTERVISTA

Francesco Margiocco / GENOVA

«La logistica è come un orologio», spiega Alessandro Dellepiane, dove tutto deve essere allineato, sincronizzato, «altrimenti, se i tempi si allungano, le navi non arrivano, gli scaffali dei negozi non si riempiono e anche l'export rallenta». Dellepiane è il "corporate development manager" di Aprile spa, storica società genovese di spedizionieri, nata negli anni Settanta e con dieci sedi in Italia e altrettante all'estero. Cura lo sviluppo commerciale dei suoi molti clienti e ha un quadro preciso di quanto sta accadendo.

Siamo tornati all'improvviso ai tempi del Covid, con le merci bloccate?

«Sì, proprio come allora, si sta creando una mancanza di container vuoti. I container devono essere un flusso costante. Arrivano, si svuotano e si riempiono per essere

di nuovo imbarcati. Se questo flusso s'interrompe, anche le nostre esportazioni ne risentiranno».

È preoccupato?

«Siamo tutti preoccupati per i prossimi mesi, temiamo un aumento dei noli, il costo unitario del trasporto via container, che ai tempi del Covid aumentarono a dismisura in poco tempo (del 381% in un anno e mezzo secondo il Global container index, ndr.)».

Non abbiamo imparato la lezione della pandemia?

«A qualcosa, per fortuna, è servita. Negli ultimi due anni, diverse compagnie di navigazione hanno creato nuova stiva, cioè hanno fatto costruire nuove navi, e questo ora gli consentirà di mettere in servizio qualche nave in più per evitare gli strozzamenti del traffico. Ma non basta».

Noi piccoli consumatori quando ce ne accorgiamo?

«Temo presto. Le aziende della grande distribuzione potrebbero avere seri problemi. I tempi di transito delle merci dalla Cina sono aumentati di 10-15 giorni, i costi arrivano a 7-8mila dollari a container. I settori dal valore commerciale basso, come il mobilio di fascia media o gli articoli per la casa, ne stanno risentendo, perché i costi del trasporto sono eccessivi e gli importatori preferiscono rallentare. I loro magazzini si stanno svuotando, anche se in molti per fortuna hanno

imparato la lezione del Covid e hanno stoccato molta merce negli ultimi due anni».

Gli aerei sono un'alternativa?

«Hanno costi molto alti, da 6 a 10 dollari al chilo. Ne vale la pena per prodotti ad altissimo valore aggiunto e ultraleggeri, come i semiconduttori. Altrimenti c'è l'opzione treno che dalla Cina impiega 25-30 giorni, contro i 35 via mare, ma che costa più della nave e nelle prossime settimane costerà ancora di più».

Avremo un ritorno di produzioni in Europa?

«In Europa e in Africa, e lo stiamo vedendo. Il cosiddetto reshoring, o nearshoring, è un fenomeno divampato dopo la pandemia e che ora senza dubbio accelererà. Diversi nostri clienti hanno trasferito o stanno trasferendo le produzioni in Paesi più vicini, come l'Egitto, o la Turchia, o alcuni Paesi dell'Europa dell'Est. Nel settore della moda, per dire, la Romania può rappresentare un'alternativa alla Cina. I costi di produzione sono maggiori, ma lo è anche la sicurezza della catena logistica». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

