

GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA SULL'ECONOMIA MARITTIMA E SULLA LOGISTICA

di Pietro Spirito*

Mentre continuiamo ad affrontare l'emergenza della pandemia, vale la pena di cominciare a tracciare le conseguenze che si stanno determinando, e che si determineranno anche in prospettiva, per effetto della crisi generata dal Coronavirus. E' opportuno tentare questo esercizio anche perché la logistica e l'economia marittima rappresentano sempre un termometro sensibile circa l'andamento complessivo da un lato del tessuto produttivo e dall'altro delle movimentazioni dei passeggeri, non solo per pendolarismo di corto raggio ma anche per attività turistica.

Non a caso, anche durante la fase più acuta dell'emergenza, logistica ed attività marittime sono state tra quelle che hanno dovuto assicurare la continuità di esercizio per assicurare l'alimentazione dei bisogni primari per la comunità nel suo insieme.

Gli effetti di breve periodo

Nell'immediato si è registrato un drastico calo nei volumi e nei servizi di trasporto, particolarmente sensibile nel segmento del trasporto passeggeri. Le crociere si sono bloccate completamente, ed è probabile che i segni di questo arresto, ormai destinato a durare almeno per l'intero anno in corso, contageranno probabilmente anche l'andamento degli anni futuri. Saranno necessarie azioni mirate di marketing, passata l'emergenza, per poter generare una ripresa del settore.

La memoria degli eventi che hanno caratterizzato l'emergenza sanitaria a bordo di diverse navi da crociera potrebbe determinare un impatto psicologico non di breve periodo. Proprio nel segmento di mercato nel quale si prevedeva una crescita significativa e robusta, la pandemia rischia di modificare un trend di sviluppo che appariva solido e di lungo periodo, con tassi di crescita a due *digit*.

Nel traffico passeggeri di corto e di medio raggio, il drastico rallentamento dei volumi è invece più strettamente correlato con l'emergenza e con la stretta decisa sulla mobilità dei cittadini per ridurre il distanziamento sociale. Cessata questa fase, è molto probabile che - in un tempo anche breve - si possa tornare ad un volume fisiologico di spostamenti in questo segmento di mercato.

Più difficile, e forse anche prematuro, è il ragionamento che si può condurre oggi sul traffico commerciale. Quello che accadrà nel settore del trasporto merci dipenderà molto da ciò che si determinerà nella riorganizzazione del settore industriale, non solo nei singoli Paesi ma su scala internazionale. Ne vedremo gli effetti in una scala temporale di medio e di lungo periodo.

Nell'immediato si sono dovute tenere in piedi le catene del valore e le filiere logistiche per i beni essenziali di consumo (alimentare e farmaceutico), mentre si sono rallentate le filiere delle attività produttive coinvolte nei fermi industriali: nei terminali si sono accumulati stock di materie prime e semilavorati che dovranno poi essere messe rapidamente in circolo nel momento in cui, gradualmente, sarà avviata la ripartenza delle attività industriali.

Il distanziamento sociale, e la chiusura di una parte rilevante della distribuzione

commerciale, ha costituito un drammatico acceleratore allo sviluppo dell'e-commerce, tendenza che si era già fortemente sviluppata nel corso degli ultimi anni. La condizione di necessità che si è venuta a determinare ha rappresentato un fattore di moltiplicazione verso l'assunzione di comportamenti dei consumatori maggiormente orientati sulla scelta mediante le vetrine elettroniche. Difficilmente si tratterà di un fenomeno solo connesso alla fase emergenziale: tale tendenza si tradurrà invece in un orizzonte strutturale di trasformazione delle catene logistiche, innanzitutto nei comportamenti di consumo dei clienti finali.

Gli effetti di medio e di lungo periodo

Niente sarà come prima, dopo la pandemia. Dobbiamo cominciare ad immaginare un futuro diverso, pur se non è scontato prevedere la direzione di marcia dei cambiamenti che si determineranno. E' possibile che alcune produzioni troveranno una loro ricollocazione nei paesi di più matura industrializzazione, riducendo i gradi di dipendenza che inevitabilmente sono connessi alle scelte determinate dalla globalizzazione spinta dei decenni passati.

Abbiamo dovuto apprezzare, per pagarne poi anche il prezzo, cosa abbia significato per l'Italia essere completamente uscita da alcuni comparti di produzione, quale quello dei dispositivi di protezione, nel momento in cui le frontiere si sono chiuse perché ciascun Paese ha dato priorità alla propria emergenza sanitaria.

Ma probabilmente si tratterà di adattamenti alla divisione internazionale del lavoro che non saranno destinati a modificare lo scenario complessivo dell'economia nel suo insieme: vivremo una fase di adeguamento della globalizzazione, del resto già iniziata con le spinte protezionistiche degli anni più recenti.

Nella logistica, si assisterà alla crescita del commercio on line, che spiazzerà soprattutto la grande distribuzione organizzata, mentre probabilmente i negozi di vicinato potranno trovare formule per un rilancio, magari connesso proprio allo stoccaggio ed alla consegna di ultimo miglio.

Anche i consumi turistici, almeno per qualche periodo di tempo, sono destinati a mutare le proprie caratteristiche. Il distanziamento sociale indurrà a non ricadere subito nei grandi appuntamenti di massa, in parte per effetto della disciplina su una ripresa graduale ed in parte come effetto di una memoria psicologica destinata a durare per qualche tempo.

Quello che è purtroppo certo è che siamo entrati in una crisi globale dell'economia determinata dal brusco rallentamento della produzione industriale. Secondo la maggior parte degli osservatori siamo in presenza di una profonda discontinuità e difficoltà strutturale, peggiore delle crisi che abbiamo vissuto dal 1987 in avanti, sino al 2013. Le crisi precedenti sono state di natura finanziaria, mentre ora siamo in presenza di un forzato blocco della macchina produttiva che implica un impatto diretto sulla economia reale.

Il ruolo delle politiche economiche

Molto dipenderà dalle risposte di politica economica degli Stati. Il mercato non sembra

disporre delle energie e delle capacità per affrontare una crisi sistemica come questa. Gli annunci, ed i primi provvedimenti assunti, vanno in questa direzione, con ingentissime risorse messe in campo dagli Stati Uniti, dalla Germania, dalla Gran Bretagna.

L'Italia ha definito un primo pacchetto di misure emergenziali, e altre sono state annunciate nel mese di aprile. Ma nel nostro caso molto dipenderà dall'indirizzo che sarà seguito dalla Unione Europea. E' in pieno svolgimento il confronto tra due indirizzi e due latitudini geografiche. I Paesi del Sud Europa, ai quali si è affiancato il Belgio, chiedono l'emissione di Eurobond per fronteggiare la drammatica crisi economica che si prospetta, mentre il blocco del nord Europa sembra ancora deciso a mantenere la sua posizione sulla condizionalità del sostegno finanziario.

La mutualizzazione del debito è una strada chiaramente impercorribile, come rischia di essere di converso inaccettabile una assenza di risposta comune per attrarre quelle risorse finanziarie che serviranno a tutti i Paesi della Unione per uscire da questa gravissima crisi di economia reale.

Non è ancora chiaro l'approdo tra le diverse linee che sono emerse nel corso di queste settimane. Se non dovesse affermarsi una logica di approccio solidale tra gli Stati dell'Unione, la ripresa italiana sarà certamente più difficile e più lontana nel tempo. Ma verrebbero anche minati i presupposti di base per il mantenimento in prospettiva della Unione stessa.

Qualche considerazione territoriale

Articolando questi stessi fenomeni legati alla evoluzione della economia marittima con la chiave di lettura dei territori campani, non cambia di molto il quadro. Cerchiamo di capire quali sono ora, e quali potrebbero essere in prospettiva, le conseguenze sulla domanda e sui servizi nei porti di Napoli e di Salerno.

Nel segmento dei passeggeri, registreremo una ripresa più rapida del trasporto passeggeri di medio a di corto raggio, mentre il settore delle crociere, che comunque si riprenderà nel medio-lungo periodo, avrà bisogno di una fase, per il momento non stimabile, di assestamento per tornare su un percorso di crescita.

Nel traffico commerciale è davvero molto presto per comprendere quali saranno gli scenari successivi alla emergenza della pandemia. Innanzitutto dipenderà dalla durata della crisi: meno lungo sarà il tempo, meno strutturali saranno le conseguenze. Poi, saranno decisivi gli interventi attivi di politica economica: se saranno incidenti ed efficaci, la ripresa potrà avvenire in un tempo più breve, e con minori ferite nell'apparato produttivo e nella struttura sociale.

Nel momento attuale va segnalata una tenuta del traffico delle rinfuse, mentre nel settore dei contenitori si assiste ad una caduta significativa delle importazioni, ma ad una crescita delle esportazioni, segnale che va messo in connessione con il modello di specializzazione campano, caratterizzato in particolare dal settore dell'agro-industria.

*Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale