

Santi (Federagenti): piuttosto che criticare lo shipping containerizzato, l'allerta dovrebbe essere per il potenziale rischio di monopoli produttivi

Sterili - ha affermato - alcune polemiche o scontri sulla supply chain marittima

inforMARE - Secondo Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, le critiche per il rilevante e rapido recente rincaro dei noli marittimi sono improduttive e fuori contesto, nel senso che fluttuazioni anche importanti del valore delle tariffe di trasporto marittimo sono sempre avvenute e sono frutto di cicliche condizioni sia del mercato che esterne. Secondo il presidente della federazione, Alessandro Santi, piuttosto che giudicare le risposte alle attuali sfide del trasporto marittimo, che è e resterà centrale per il funzionamento della supply chain mondiale, sarebbe piuttosto necessario portare l'attenzione sul lato della produzione delle merci.

Rilevando che dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione delle supply chain hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni, determinando nel contempo una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento che il recentissimo caso del blocco per alcuni giorni del traffico nel canale di Suez ha posto in evidenza, Santi ha sottolineato che non è quindi casuale che alcune fra le maggiori potenze economiche mondiali stiano concentrando le loro attenzioni sulla possibilità di rendersi autosufficienti in alcuni settori strategici.

Se i caricatori e gli spedizionieri hanno accusato il trasporto marittimo containerizzato di speculare sull'attuale stato di crisi mondiale provocato dalla pandemia di Covid-19, con un rialzo da capogiro del valore dei noli che - secondo le denunce - sarebbe stato reso possibile dal monopolio del mercato detenuto dalle tre principali alleanze armatoriali del settore dei container e agevolato dal forte incremento al ricorso all'e-commerce per gli acquisti, Santi ha esortato a esaminare piuttosto i potenziali rischi costituiti da monopoli di produzione delle merci. «La risposta per l'economia mondiale - ha precisato - non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione, ma quella di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando supply chain da un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da Paesi potenzialmente ostili, di ricercare una maggiore efficienza delle supply chain cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia».

Quanto all'attuale elevato valore dei noli marittimi, Santi ha osservato che ogni analisi su questo deve essere fatta su dimensioni temporali e spaziali commisurate alla durata degli investimenti (pluridecennali) e della dimensione (globale) del commercio mondiale. Perciò, secondo il presidente di Federagenti, sono «sterili alcune polemiche o scontri sulla supply chain e specialmente di quella componente marittima che della supply chain è la colonna portante. Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci - ha sottolineato - è l'efficienza globale del sistema. È evidente che c'è del lavoro da fare, ma se il risultato è la razionalizzazione e l'ottimizzazione dell'efficienza della supply chain, i

vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori». (44)