

Shipping, noli, oligopolio. Per Federagenti la chiave è una logistica con più origini

Secondo il presidente Santi le anomalie del trasporto container passano in secondo piano guardano al sistema nel complesso, che rischia di isolarsi ed essere globalmente fragile



(Edna Winti/Flickr)

Negli ultimi trent'anni circa, dal 1990 al 2019, il volume dei prodotti trasportato per via marittima è passato da poco più di 4 a 11 miliardi di tonnellate, di cui un quinto, il 20 per cento, via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate le dimensioni delle navi. Un discorso analogo anche per la capacità e la velocità dei treni merci, che oggi viaggiano molto più lontano che in passato (si pensi agli innumerevoli servizi eurasiatici degli ultimi anni), raggiungendo le 2,500 tonnellate di capacità e 750 metri di lunghezza. Economie di scala, ottimizzazione ed efficienza della catena logistica, a beneficio dei ricavi di armatori e imprese logistiche. Si sono però registrate frequenti oscillazioni, in alcuni casi picchi notevoli, dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali. «Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili alcune polemiche sulla logistica, specialmente di quella componente marittima che della *supply chain* è la colonna portante», afferma il presidente di Federagenti, Alessandro Santi, riferendosi alle recenti critiche di [Fedespediti](#) e [Confetra](#) sull'oligopolio armatoriale e i noli marittimi molto salati. Piuttosto, le imprese logistiche devono lavorare all'efficienza dei trasporti. «Il tema con il quale siamo chiamati tutti a confrontarci - continua - 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 catena logistica i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori».

Secondo Santi «la risposta per l'economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione ma di puntare al controllo strategico delle filiere di approvvigionamento agevolando catene logistiche con un maggior numero di origini, libere da posizioni monopolistiche soprattutto in dipendenza da paesi potenzialmente ostili, una maggiore efficienza cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e i colli di bottiglia».

Dagli inizi degli anni '90 la globalizzazione e l'evoluzione della catena logistica hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni. Si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero. Ovviamente la globalizzazione spinta ha determinato d'altro canto una maggiore vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, con l'ultimo caso nel blocco di sei giorni del canale di Suez dopo che una portacontainer di 400 metri di lunghezza si è arenata di traverso in un canale largo 200. 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. Gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone e l'Unione europea hanno commissionato specifiche analisi sulla vulnerabilità delle catene di approvvigionamento da un punto di vista economico e della sicurezza nazionale per assicurare la disponibilità delle materie prime strategiche.