

Scenario post-Covid, Santi (Federagenti): “Mettere al sicuro la supply chain”

14 APRILE 2021 - Redazione



Venezia – “La supply chain mondiale in particolare quella marittima, che coinvolge il 90% delle merci globalmente movimentate, nella nuova normalità post Covid avrà un ruolo sempre più importante e strategico, al servizio del ‘nuovo’ sistema economico globale”.

Di questo è convinto **Alessandro Santi**, presidente di Federagenti, il quale analizza gli **effetti della globalizzazione spinta** che hanno determinato “una maggiore potenziale vulnerabilità delle filiere produttive e di alcuni rami delle catene di approvvigionamento, il **caso di Suez** ne è una chiara esemplificazione”. Secondo Santi, “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 la **Commissione 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”.

Alla luce di questo scenario, **Santi** rileva che “la risposta per l’economia mondiale 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, ricerca maggiore efficienza delle supply chain cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenire con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia”.

Il presidente di Federagenti spiega: “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, oggi, peraltro, solo meno del 20% via container. In questo periodo sono aumentate le flotte e sono aumentate evidentemente anche le dimensioni delle navi; ma questo vale, anche, per le capacità (e le velocità) dei treni merci che raggiungono ora 2.500 tonnellate per tratta con 750 mt di lunghezza. Si è trattato di azioni che hanno permesso l'ottimizzazione e l'efficienza delle supply chain con evidenti vantaggi a cascata per tutti gli attori in termini di volumi e quindi di ricavi; ma nello stesso periodo si sono registrate frequenti oscillazioni anche importantissime dei noli marittimi che hanno addirittura determinato la bancarotta di armatori di dimensioni globali: 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”.

Santi conclude: “Segnali che non possono essere ignorati e che rendono 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 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”