

CONSUMI E LOGISTICA

**SUPPLY CHAIN:
ANATOMIA
DI UNA CRISI**

di **Marcello Minenna**

Negli ultimi mesi i problemi nelle catene di approvvigionamento globali (*supply chains*) sono diventati un tema caldo per via delle implicazioni inflattive e dell'effetto frenante sulla ripresa economica.

I massicci sostegni pubblici alla domanda hanno consentito un rapido recupero dei consumi a cui il sistema

produttivo era impreparato, anche perché accompagnato da un forte aumento del consumo di beni da parte delle famiglie.

— Continua a pagina 18

di **Marcello
Minenna**



SUPPLY CHAIN: ANATOMIA DI UNA CRISI

— Continua da pagina 1

Altri fattori che alimentano le strozzature nelle *supply chains* sono i tempi "morti" legati all'assolvimento dei protocolli sanitari, le chiusure di importanti scali merci a rischio focolai, la carenza di lavoratori nella logistica e l'assottigliamento delle scorte che è seguito al crollo della domanda durante il primo *lockdown*.

Oltre che dallo shock pandemico, le criticità nelle catene di fornitura derivano anche da un processo di lungo corso che ha anteposto l'efficienza alla resilienza e ha favorito la concentrazione geografica nella produzione di numerosi beni. Nel 2020 McKinsey ha identificato ben 180 prodotti nella *supply chain* per i quali un solo paese rappresenta almeno il 70% dell'*export* globale. Intente a ridurre il costo dei fattori, molte società Nord-Americane ed Europee hanno sottovalutato i rischi operativi e strategici della delocalizzazione e hanno spesso ceduto il loro primato sul *know-how a competitors* sorti nei paesi in cui era stata trasferita la produzione. Ad esacerbare la crisi attuale c'è poi il

fatto che molte tra le industrie più colpite si trovano a monte (*upstream*) di altre filiere e quindi i loro problemi si ripercuotono su un elevato numero di industrie a valle amplificando l'iniziale perdita di output. Nell'ultimo periodo c'è stato qualche miglioramento. I prezzi di alcune materie prime stanno cominciando a ritracciare come pure i costi di trasporto merci su navi container e rinfusoliere. Segnali positivi arrivano anche dalla manifattura USA dove peraltro a ottobre è sceso l'indice Bloomberg che misura le carenze dal lato dell'offerta. In Europa il quadro resta invece critico e, col Natale alle porte, difficilmente vedremo grossi miglioramenti prima di 2-3 mesi, forse anche di più. Intanto è utile osservare che la pandemia ha stimolato una serie di misure volte ad accrescere la resilienza delle *supply chains*. Iniziative di ripristino della produzione manifatturiera e delle reti di fornitura dentro i confini nazionali (*reshoring*) si stanno moltiplicando in tutte le economie avanzate. Inoltre, al fine di coniugare al meglio efficienza e resilienza, sempre più industrie ricorrono alle tecnologie

digitali per ottimizzare i tempi di produzione e l'uso dei fattori produttivi. Ad esempio, un consorzio tra i maggiori vettori mondiali ha da poco lanciato un prodotto che permette agli utenti di controllare su una piattaforma decentralizzata i dati delle loro spedizioni senza scambio di carta e con notevole risparmio di tempo. Insomma, il Covid-19 ha messo a nudo i difetti della globalizzazione ed ha accelerato lo sfruttamento delle opportunità offerte dalla tecnologia da parte dei sistemi di produzione e distribuzione ponendo le basi per un aumento della produttività e forse anche per nuove istanze deflattive in futuro.

Nel contesto attuale, con la fiammata dell'inflazione in molti paesi, queste profezie suonano alquanto singolari. Ma è comunque tempo di cominciare a rifletterci attentamente.

DG Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli

📍 @Marcello Minenna

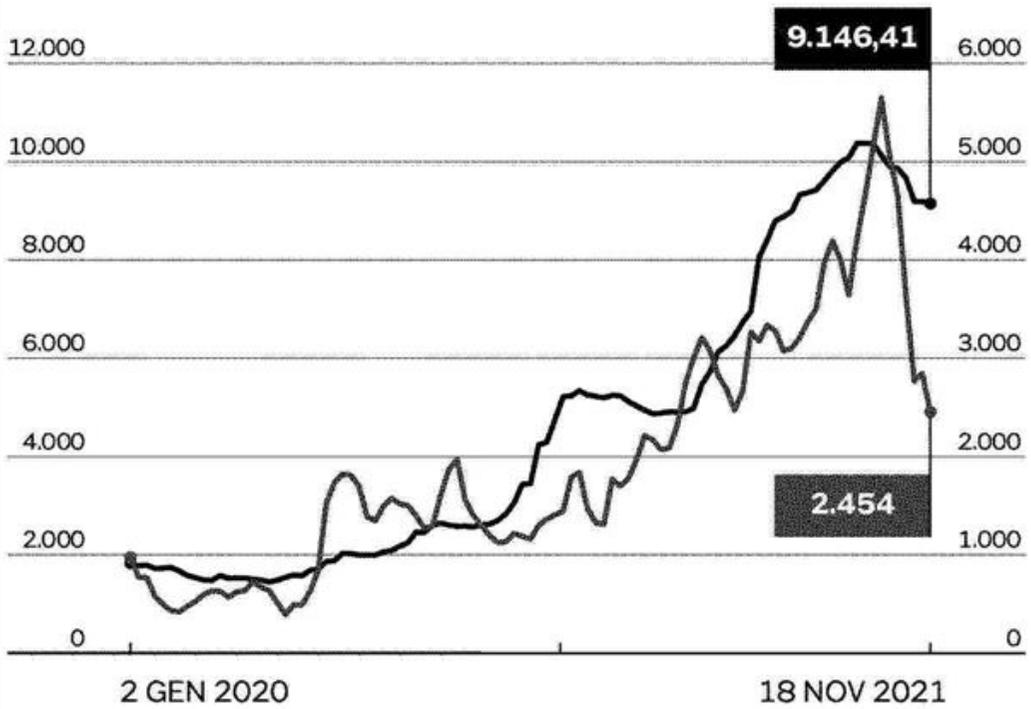
Opinioni strettamente personali

Rallenta la corsa dei costi di trasporto

Andamento dei principali indici di costo per il trasporto merci via mare

INDICE TARIFFE NAVI CONTAINER
WCI COMPOSITE (SCALA SX)

INDICE TARIFFE NAVI RINFUSOLIERE
BALTIC DRY (SCALA DX)



Fonte: Bloomberg