

GUERRA E PANDEMIA**CATENE
DI FORNITURA
GLOBALI KO**di **Marcello Minenna**

Non c'è pace per le supply chains, le catene da cui dipende l'approvvigionamento di beni per consumatori e imprese di tutto il mondo. Nel 2021 la crisi scatenata dallo stop-and-go delle attività dovuto al Covid ha frenato la ripresa

economica e alimentato la risalita dell'inflazione. A inizio 2022 s'intravedeva un graduale miglioramento che però è stato spazzato via in poche settimane da eventi inattesi originati in Cina e Russia. In Cina, la politica zero-Covid del governo si scontra da due mesi con l'estrema contagiosità della variante Omicron.

DOPO I LOCKDOWN PER LA PANDEMIA PESANO LE CONSEGUENZE DELLA GUERRA**CATENE DI FORNITURA GLOBALI SOTTO TIRO**

rigidi lockdowns imposti a Shenzhen, la Silicon Valley cinese, e poi a Shanghai, una metropoli da 26 milioni di abitanti, in breve tempo hanno creato seri disagi alle catene dell'offerta. Nel porto di Shanghai (il più trafficato del pianeta) il numero di navi in attesa di effettuare le operazioni di carico e scarico è salito del 500%. Mancano lavoratori portuali e autisti di camion, e i dati dei sistemi d'identificazione automatica delle navi confermano che è in atto una flessione nel traffico cinese di merci via mare.

La guerra scatenata dalla Russia in Ucraina è l'altro grande shock del 2022 alle supply chains con conseguenze che si preannunciano più pesanti di quelle dei lockdowns cinesi e che interessano vari fronti.

Innanzitutto ci sono i problemi di approvvigionamento su molte commodities primarie nella cui produzione i due paesi belligeranti sono leader: non solo gli idrocarburi ma anche tante commodities agroalimentari, minerarie e metallurgiche

i cui prezzi, dall'inizio del conflitto, hanno subito fortissimi rincari. Russia e Ucraina fanno anche parte dell'intricatissima ragnatela delle supply chains globali. Nel mondo si stimano almeno 394.000 aziende con fornitori diretti (livello 1) o di componentistica (livello 2) in Russia e almeno 241.000 in Ucraina. Oltre il 90% di queste aziende si trova negli USA seguiti da Canada, Italia, Australia e Cina. Molte di loro, ad esempio nell'industria automobilistica, sono state già colpite dagli effetti a catena delle sanzioni dell'Occidente e delle contro-sanzioni di Mosca; altre rischiano interruzioni già nel breve periodo. Ulteriori criticità sono legate alla minaccia di attacchi cibernetici da parte della Russia e ai dissesti nella cintura ferroviaria Eurasiatica che, tramite le ferrovie russe, contribuisce ad assicurare l'arrivo in Europa delle merci provenienti dall'Estremo Oriente. Parecchi esportatori asiatici hanno dovuto ripiegare su nuove rotte che passano per il Mar Caspio con tutte le inefficienze del caso.

La pandemia e la guerra stanno

mostrando tutta la vulnerabilità di supply chains basate su fitte interconnessioni globali e l'importanza di mettersi al riparo dai rischi sanitari e geopolitici puntando sulla diversificazione dell'offerta, l'aumento dei livelli di scorte e il reshoring. Potrebbe essere l'inizio di un processo di progressiva regionalizzazione delle supply chains di cui l'Europa deve farsi parte attiva, attingendo a quello spirito costruttivo e di cooperazione con cui, tempo fa, furono create la Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio e l'Euratom. Per consolidare la resilienza delle nostre catene di fornitura e le prospettive di crescita economica serve una politica industriale comune, improntata a criteri di strategicità e profittabilità. È una delle tante lezioni che dovremmo apprendere da tempi così difficili.

DG Agenzia accise, dogane e monopoli.

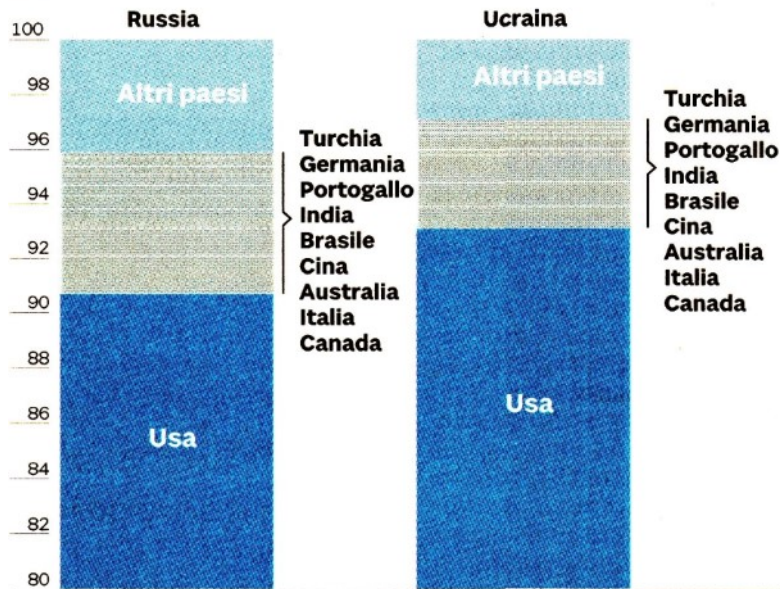
Opinioni strettamente personali

📍@MarcelloMinenna

Distribuzione per paese

Aziende che hanno fornitori di livello 1 o 2 in Russia e Ucraina

In %



Fonte: Dun & Bradstreet