

25 aprile 2022

Il Sole **24 ORE**

LA NUOVA MINACCIA ALLE *SUPPLY CHAINS* GLOBALI

di Marcello Minenna

Non c'è pace per le *supply chains*, le catene di approvvigionamento da cui dipende l'offerta di beni per consumatori e imprese di tutto il mondo.

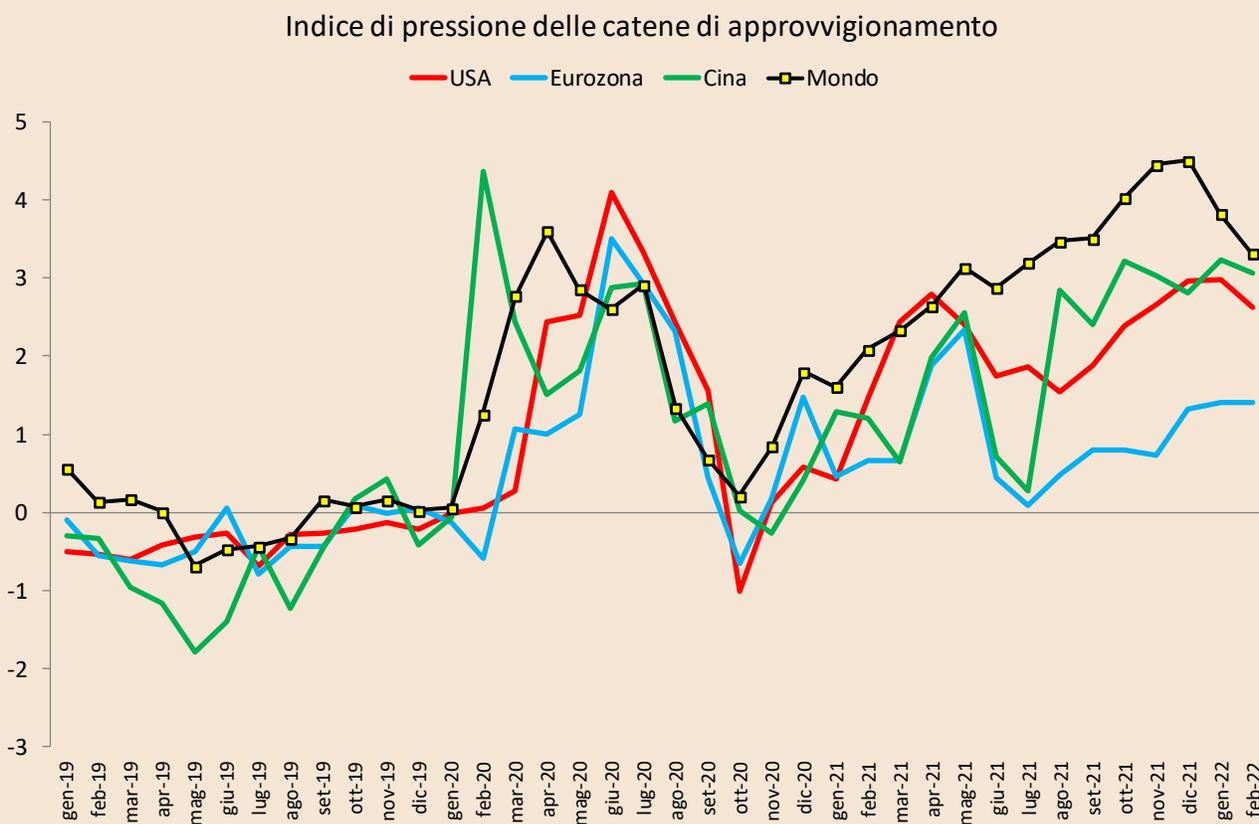
La prima grossa crisi, dispiegatasi nel 2021, è stata scatenata dallo *stop-and-go* delle economie mondiali causato dalla pandemia. Durante i *lockdowns* stretti del 2020 la forte compressione della domanda ha favorito un incremento dei risparmi delle famiglie che – assieme a massicci stimoli fiscali – ha alimentato il successivo rimbalzo.

Lato offerta, invece, quando in Occidente è dilagata la pandemia, il sistema produttivo e logistico globale è stato messo in temporanea ibernazione. L'arresto di larga parte delle attività produttive e il crollo della domanda di moltissimi beni hanno spinto le imprese a vari livelli della catena del valore a ridurre le scorte e gli ordini ai fornitori. Quando poi la domanda è “risorta” e si è spostata dai servizi (che spesso non permettono di mantenere il *social distancing*) ai beni, l'offerta non è riuscita a tenere il passo.

Assottigliamento delle scorte, congestioni nei porti e la carenza di manodopera negli USA sono stati tra le manifestazioni più evidenti di un problema che ha frenato la ripresa economica e contribuito non poco alla risalita dell'inflazione. Secondo un recente studio del Fondo Monetario Internazionale, senza i colli di bottiglia nelle catene di approvvigionamento l'anno scorso l'output manifatturiero e il PIL dell'area euro sarebbero stati più alti rispettivamente del 6 e del 2 per cento e la metà dell'incremento dei prezzi alla produzione manifatturiera non si sarebbe verificato.

Al volgere del nuovo anno il quadro appariva in graduale miglioramento (nonostante i nuovi disagi creati dalla variante Omicron) con la ricostituzione delle scorte, la riduzione degli ordini inevasi e dei tempi di consegna nella manifattura USA, la progressiva diminuzione dei risparmi in eccesso delle famiglie e il calo nei principali indici di costo del trasporto merci via mare. L'allentamento delle tensioni sulle catene di fornitura era evidente guardando al *Supply Chain Pressure Index* (SCPI), un indicatore di stress elaborato dalla *Federal Reserve Bank* di New York per l'economia globale e, distintamente, per le principali aree economiche (cfr. Figura 1). In base a questo indicatore nei primi due mesi del 2022 la pressione sulle *supply chains* è rientrata dai picchi raggiunti nel 2021 sia a livello globale che nelle maggiori economie.

Figura 1



Fonte: Federal Reserve Bank di New York

Il miglioramento fotografato dal SCPI è però diventato già obsoleto, spazzato via dagli eventi inattesi e altamente *disruptive* che sono sopraggiunti da fine febbraio in avanti: i *lockdowns* in Cina e la guerra in Ucraina.

Il costo dei *lockdowns* cinesi

Focolaio originale del Covid-19, la Cina ha adottato un approccio iper-intransigente nel contrasto al virus. Fino a pochi mesi fa la *zero-Covid policy* era stata uno dei fiori all'occhiello del governo di Pechino e gli aveva permesso di mantenere a lungo il numero totale dei contagi sotto le 100.000 unità a fronte dei milioni di contagiati registrati in quasi tutti gli altri paesi compresi quelli assai meno popolosi. La variante Omicron, con la sua estrema contagiosità, ha ribaltato questi successi. Da fine febbraio a oggi, il numero dei casi è balzato da 385.000 a 1,92 milioni (+400%), nonostante le strette contromisure adottate dalle autorità.

Prima è toccato alla città di Shenzhen, la Silicon Valley cinese con 17 milioni di abitanti, dove il *lockdown* di una settimana (dal 14 al 20 marzo scorso) ha costretto colossi come Foxconn e Unimicron Technology – tra i principali fornitori della Apple – a sospendere le attività. Poi è stata la volta di Shanghai, una metropoli da 26 milioni di abitanti. Di fronte all'aumento dei contagi le autorità inizialmente hanno provato un approccio “*soft*” optando per un *lockdown* scaglionato che ha chiuso prima la parte orientale e poi quella occidentale della città. Ben presto però questa misura si è rivelata inefficace e il governo ha introdotto un *lockdown* rigido sull'intera area metropolitana che prosegue tuttora.

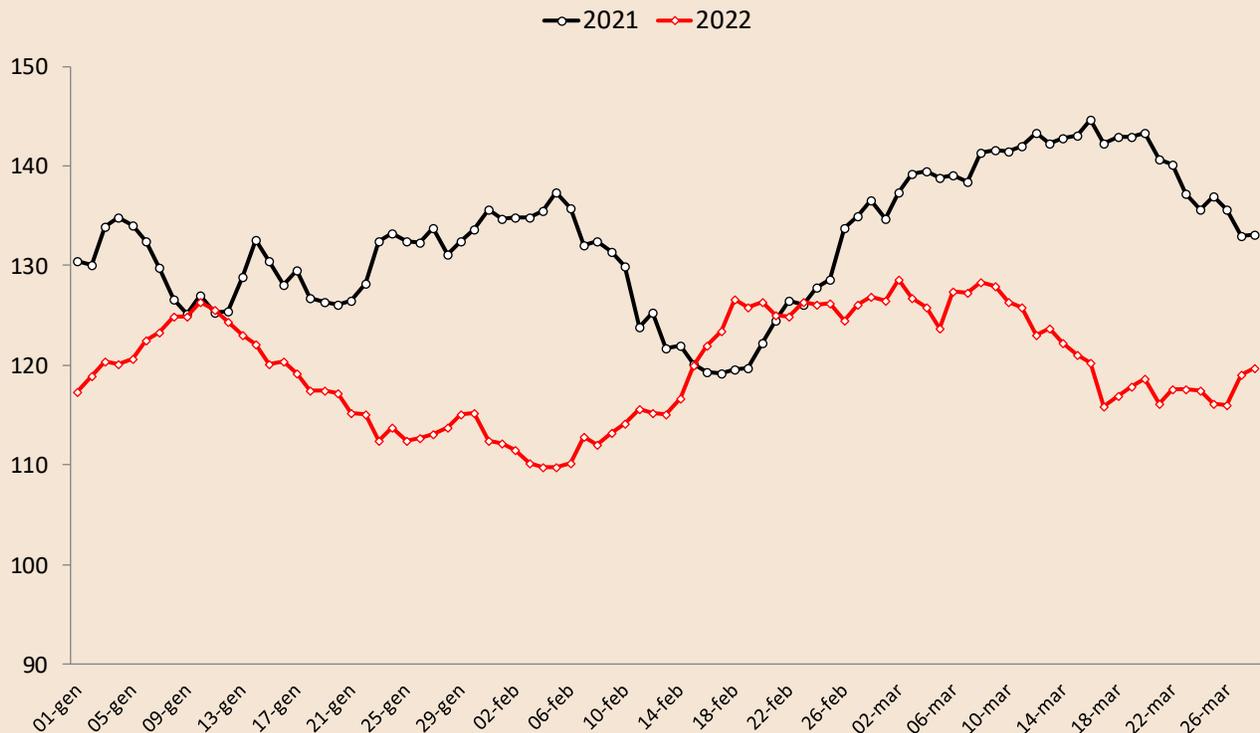
Le ripercussioni sulle catene di approvvigionamento non si sono fatte attendere. In poche settimane il numero delle navi in attesa di effettuare le operazioni di carico e scarico nel porto di Shanghai (il più trafficato del mondo) è aumentato del 500%. I lavoratori portuali e gli autisti di camion necessari a mobilitare le merci sono confinati in casa o, più spesso, nei centri di quarantena allestiti dalle autorità e i corrieri sono costretti a reindirizzare le spedizioni ad altri porti al fine di definire stoccaggi provvisori per via del progressivo esaurimento degli spazi per containers refrigerati. Un sondaggio-lampo della Camera di commercio tedesca in Cina condotto di recente ha mostrato che il 51% della logistica e dei magazzini delle aziende tedesche e il 46% delle loro catene di

approvvigionamento sono stati completamente interrotti o gravemente colpiti dall'attuale situazione Covid in Cina. Intanto la banca centrale cinese ha già cominciato a sollecitare un allentamento dei criteri per l'erogazione del credito agli operatori della logistica.

Anche i dati provenienti dai Sistemi di Identificazione Automatica (AIS) delle navi – accessibili da *UN Comtrade*, il portale delle Nazioni Unite dedicato al commercio globale – confermano che da marzo è in atto una flessione nel traffico merci marittimo, che appare imputabile all'impatto dei *lockdowns* stretti. Infatti, dopo il rallentamento stagionale associato al capodanno cinese (prima metà di febbraio), quest'anno il recupero è stato di breve respiro e già dalla seconda settimana di marzo il numero degli scali e i volumi di merci in transito nei porti cinesi hanno cominciato a calare. Il fenomeno è particolarmente evidente per l'attività di importazione (cfr. Figure 2 e 3) anche perché Shanghai rappresenta il 14,4% dell'intero import della Cina e “solo” il 7,3% del suo export.

Figura 2

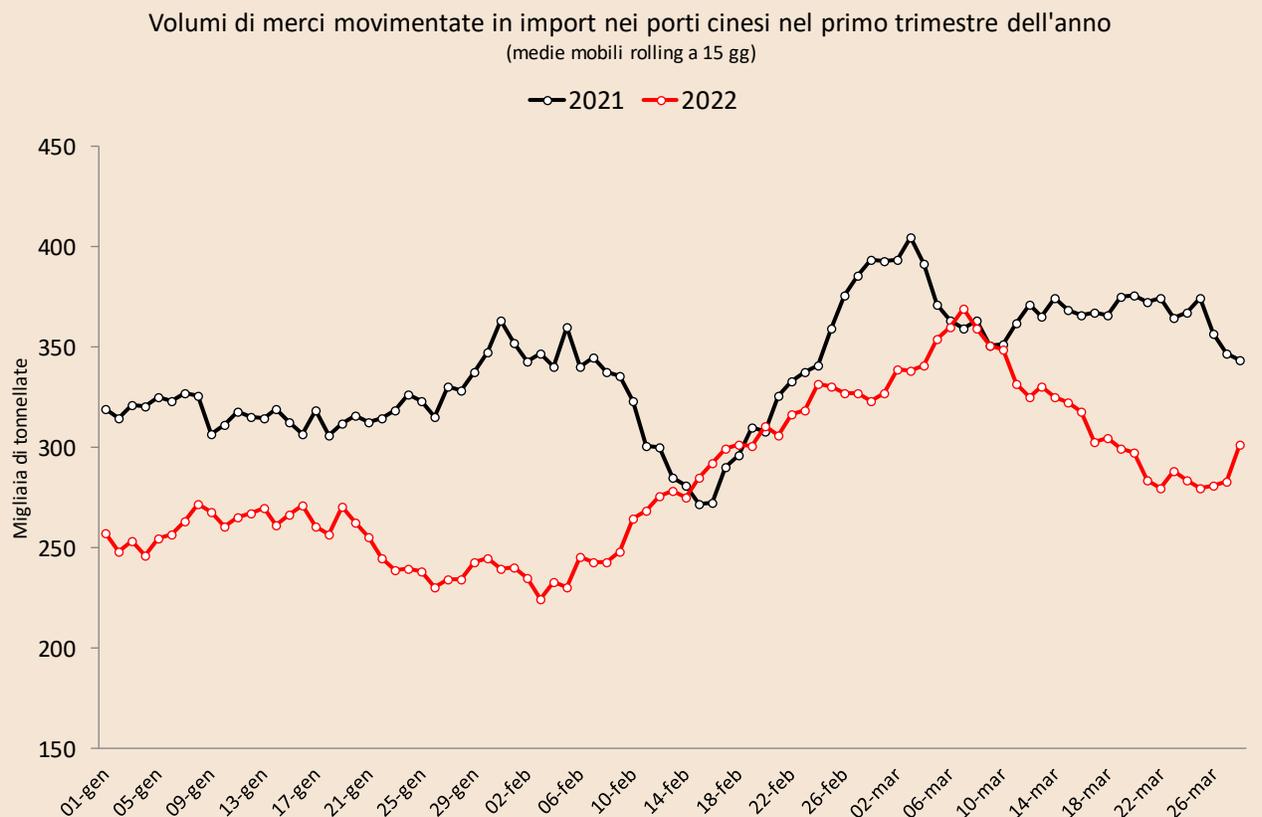
Numero scali navi merci in import nei porti cinesi nel primo trimestre dell'anno
(medie mobili rolling a 15 gg)



Fonte: UN Comtrade – database AIS

Sia il numero degli scali che i quantitativi di merci importate da marzo hanno intrapreso un sentiero discendente e in chiaro *decoupling* rispetto allo stesso periodo del 2021.

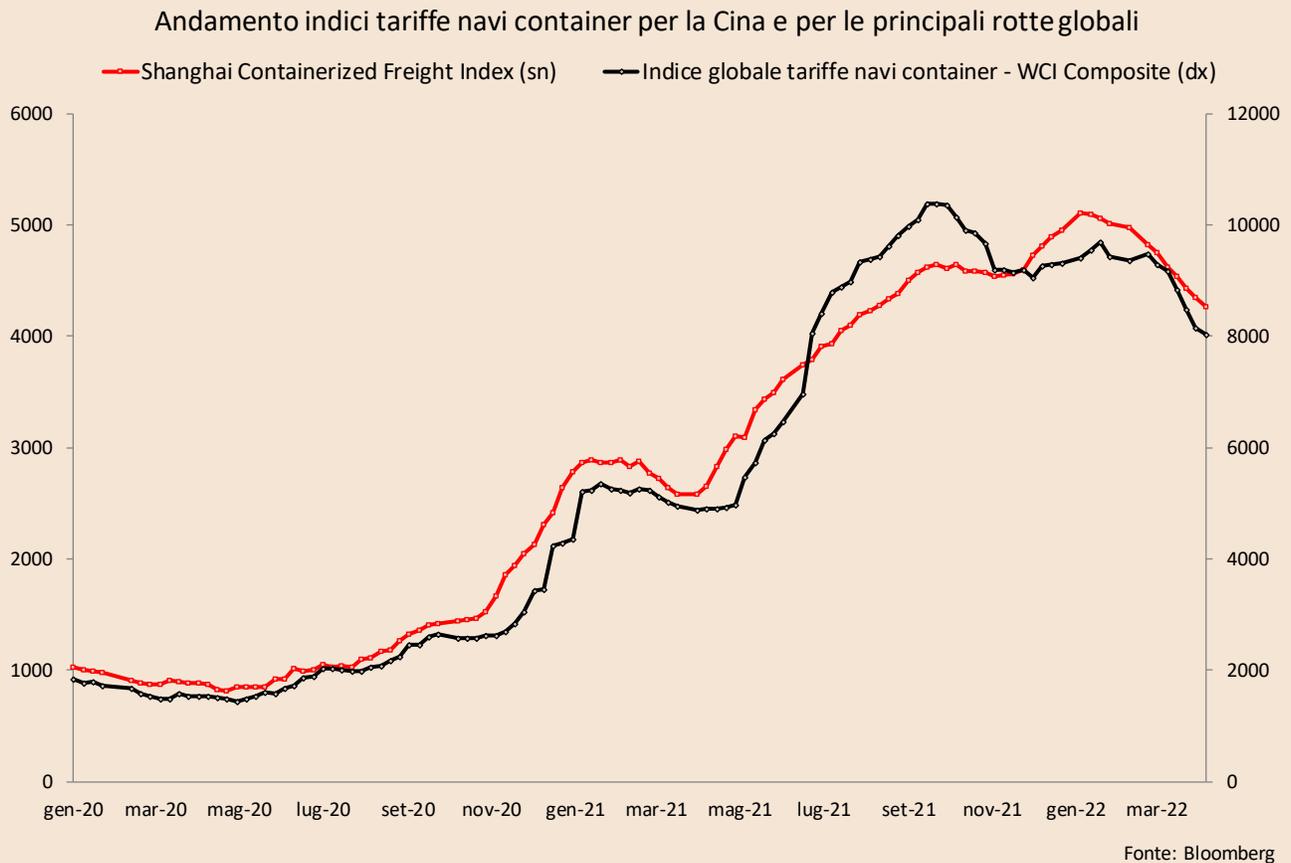
Figura 3



Fonte: UN Comtrade – database AIS

Tutto ciò sta causando anomalie anche nelle tariffe del trasporto marittimo. Da fine febbraio il principale indice per le tariffe di trasporto via mare per l'export cinese verso il resto del mondo, lo *Shanghai Containerized Freight Index*, è sceso di oltre l'11% e di fatto sta spingendo al ribasso le tariffe delle navi container sulle principali rotte globali (cfr. Figura 4). È assai probabile che appena l'emergenza sanitaria in Cina rientrerà assisteremo invece a una nuova impennata.

Figura 4



L'effetto della guerra

La guerra in Ucraina è l'altro grande shock del 2022 per le *supply chains* globali con conseguenze che potrebbero essere persino più pesanti di quelle legate alla chiusura di vaste aree metropolitane in Cina e che interessano diversi fronti.

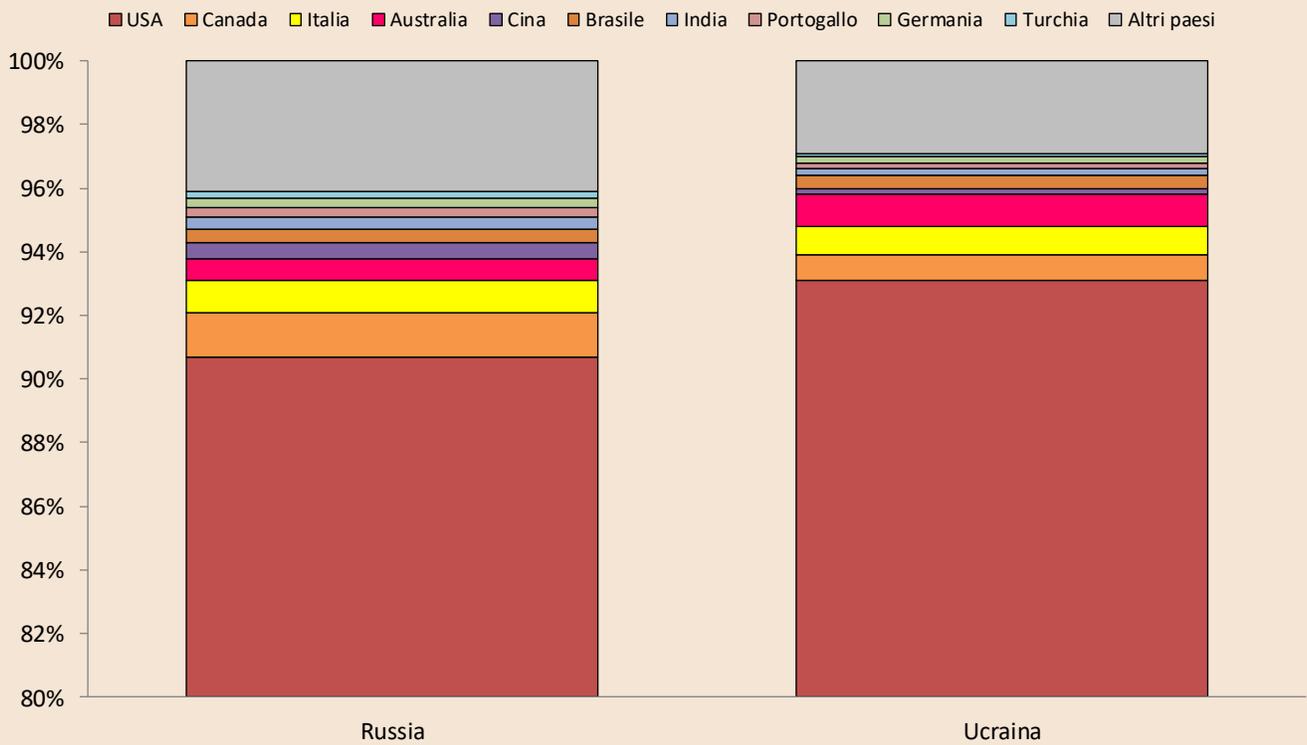
Un primo versante riguarda la compromissione nell'approvvigionamento di un nutrito numero di *commodities* primarie che si collocano a monte (*upstream*) di molte filiere. L'esempio più eclatante sono le *commodities* energetiche: da due mesi l'Europa convive con un'altissima incertezza sulle forniture di gas russo e intanto il petrolio è tornato sopra i 100 dollari al barile, soglia che non toccava dal 2014. Discorso analogo vale per le *commodities* agricole e alimentari (ne abbiamo parlato [qui](#)) e per numerosi minerali e metalli. La Russia è uno dei principali fornitori globali di molti dei 50 minerali considerati critici dal Dipartimento dell'Interno USA, come il palladio, il titanio, il nickel, l'alluminio

e lo scandio. E l'Ucraina è il maggior produttore mondiale di neon, un gas nobile usato nella fase litografica della produzione di chip. Dall'inizio del conflitto i prezzi di queste materie prime sono aumentati tantissimo, perché alle difficoltà concrete di approvvigionamento si sono aggiunte dinamiche tipiche dei mercati finanziari (*margin calls* sui relativi contratti *futures* e la corsa alle ricoperture su scommesse ribassiste assunte prima dell'inizio delle ostilità).

Russia e Ucraina sono altresì coinvolte nell'intricatissima ragnatela delle *supply chains* globali. *Dun & Bradstreet*, una società americana che fornisce analisi e approfondimenti per le imprese, stima che a livello globale ci siano almeno 394.000 aziende che hanno fornitori russi di primo o secondo livello (ossia fornitori diretti oppure di componentistica e sub-assemblati) e almeno 241.000 che hanno fornitori ucraini (cfr. Figura 5). La maggior parte di queste aziende si trova negli Stati Uniti (oltre il 90%), seguiti con ampio distacco da Canada, Italia, Australia, Cina e Brasile.

Figura 5

Distribuzione per paese delle aziende che hanno fornitori di livello 1 o 2 in Russia e Ucraina



Fonte: Dun & Bradstreet

Molte di queste aziende rischiano di essere colpite dagli effetti a catena delle sanzioni dell'Occidente e delle contro-sanzioni di Mosca già nel breve periodo. In parecchi casi le interruzioni nelle *supply chains* si sono già materializzate. L'industria automobilistica (già pesantemente colpita dalla pandemia) è tra quelle che risentono maggiormente del conflitto a causa delle frequenti interruzioni lungo la catena di fornitura, come denunciato appena qualche giorno fa in Italia dall'Associazione nazionale della relativa filiera. La recente decisione di Stellantis di interrompere la produzione in Russia si aggiunge a una lunga lista di *disruptions* che nell'ultimo bimestre hanno colpito, tra gli altri, nomi come Volkswagen, BMW e Michelin.

Ulteriori criticità sono legate alla minaccia di attacchi cibernetici da parte della Russia e ai dissesti che si stanno già manifestando nella cintura ferroviaria Euro-asiatica, che attraverso le ferrovie russe, contribuiva ad assicurare l'arrivo nel vecchio continente delle merci provenienti dall'Estremo Oriente. Appena l'estate scorsa era circolata la notizia che le tariffe di trasporto container via treno dall'Asia all'Europa erano scese sotto di quelle di trasporto via mare e invece adesso l'export cinese su rotaia destinato all'Europa deve riprogrammare le sue rotte optando per soluzioni multi-modalità che passano per il Mar Caspio o per il trasporto aereo con tutti i disagi e le inefficienze del caso, anche tenuto conto che non si possono sorvolare i cieli russi.

Dopo lo shock pandemico, il conflitto russo-ucraino sta dunque portando alla luce tutta la vulnerabilità del sistema delle *supply chains* globali. Diversi paesi, in Occidente e non solo, hanno già cominciato a riprogrammare le loro catene di fornitura puntando sulla diversificazione dell'offerta e l'aumento stabile dei livelli delle scorte. Ne abbiamo un esempio lampante in casa nostra con l'esecutivo impegnato da settimane nell'individuazione di nuovi provider di gas per ridurre la dipendenza da Mosca.

Una nuova morfologia per le supply chains

Le difficoltà maggiori si avranno sicuramente nel breve periodo perché ridisegnare il sistema degli approvvigionamenti è un processo estremamente

oneroso e *time-consuming* nella maggior parte delle filiere. Tuttavia, aumentare la resilienza delle *supply chains* è anche una priorità che non può essere rimandata oltre e può rappresentare un'occasione di sviluppo per l'industria nazionale ed Europea.

Negli Stati Uniti questa nuova *view*, di fatto iniziata con Trump e la sua guerra commerciale alla Cina, sta ispirando anche il suo successore. L'anno scorso Biden ha modificato il *Buy American Program* per stimolare la produzione domestica e ha commissionato un report sullo stato di salute delle *supply chains* in alcune industrie fondamentali, incluse quelle dei chip, dei farmaci e delle batterie elettriche. A marzo 2022, in occasione del suo primo discorso sullo Stato dell'Unione, il Presidente USA ha poi esplicitamente menzionato i progetti del gigante tecnologico Intel che si appresta a spendere più di 20 miliardi di dollari per costruire otto nuove fabbriche di semiconduttori in Ohio nell'ambito di un più ambizioso progetto di investimento nella produzione nazionale che potrebbe superare i 100 miliardi di dollari. Quasi lo stesso importo sarà altresì destinato alla costruzione di nuovi impianti in Germania.

Simili iniziative di *reshoring* (rilocalizzare le catene dell'offerta entro i confini nazionali) o *friend-shoring* (riportarle all'interno dei confini dei paesi "amici") stanno proliferando tra le aziende di numerosi settori e stanno influenzando in misura crescente anche le politiche industriali di interi paesi o partnership di paesi. Ad esempio, a febbraio, *Électricité de France* (la multinazionale francese dell'energia posseduta in larga parte dallo Stato) ha annunciato l'intenzione di rilevare parte delle attività nucleari di *General Electric* con sede in Francia nell'ambito dei suoi piani di raggruppamento delle attività nucleari considerate strategiche per il paese anche in vista dell'investimento in nuovi reattori.

Insomma, i rischi sanitari e geopolitici evidenziati dal Covid e dalla guerra in Ucraina e il timore di nuove instabilità socio-politiche nelle zone calde del pianeta stanno mettendo in discussione quella fitta rete di interconnessioni costruita in decenni di globalizzazione e potrebbero segnare l'avvio di un processo di progressiva regionalizzazione delle *supply chains*. Per l'Italia e per

l'Europa è fondamentale farsi parti attive di questo processo, attingendo a quello spirito costruttivo e di cooperazione con cui – ormai tanto tempo fa – furono create la Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio e l'Euratom.

Alcuni progetti stanno già decollando, come la recente proposta della Commissione Europea per una legislazione comune sui semiconduttori (*European Chips Act*) o il piano di investimenti per il *Global Gateway*, che dovrebbe essere la risposta dell'UE alla Nuova Via della Seta cinese. Sono iniziative importanti e da monitorare con attenzione. Ma per consolidare la resilienza delle nostre catene di fornitura e le prospettive di crescita economica è ancor più fondamentale adottare rapidamente nuove *policies* improntate alla sburocratizzazione e all'attuazione di massicci investimenti selezionati secondo criteri di strategicità, affidabilità e sicurezza. È una delle tante lezioni che dovremmo apprendere da questi tempi così difficili.

Marcello Minenna, Direttore Generale dell'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli

@MarcelloMinenna

Le opinioni espresse sono strettamente personali