

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gosso (Mercitalia): “La lezione del 2020 servirà a far ripensare le catene del valore?”

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 6th, 2021

“Da alcuni anni stiamo assistendo a un rallentamento del commercio mondiale, le catene del valore si stanno accorciando mentre s’irrobustiscono le connessioni tra sistemi regionali. La stabilità di questo modello di sviluppo è stata messa in discussione soprattutto dall’attenuarsi dei vantaggi di costo dei fattori della produzione, dalla guerra dei dazi e dal rallentamento degli Ide (Investimenti diretti esteri, ndr). Il Covid potrebbe però essere un acceleratore di questo cambiamento, in quanto ci sta facendo capire quanto critiche possano essere le dipendenze tra economie distanti e la potenziale convenienza a passare a catene del valore più corte e meno disperse geograficamente. Quest’ultima sarebbe un’opzione interessante per l’industria europea ma anche per chi si occupa di trasporto merci in Europa”. Questo è il pensiero di Marco Gosso, amministratore delegato e direttore di Mercitalia Logistics, e rientra in un più ampio contributo pubblicato [su MF-MilanoFinanza](#) dal titolo “I sistemi logistici sono diventati vulnerabili, per loro il Covid è come una frustata”.

Il numero del cargo all’interno del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane già lo scorso aprile aveva previsto un “effetto frusta” e aveva messo in evidenza il fatto che “i moderni sistemi logistici fossero diventati assai vulnerabili alle variazioni repentine di attività”, sollevando anche il tema di “come il Covid potesse innescare un effetto frusta sui sistemi logistici complessi con conseguenze per la vita di tutti”. Dopo nove mesi “dobbiamo purtroppo constatare che la frustata è arrivata bella forte” sottolinea Gosso.

Per l’a.d. di Mercitalia Logistica “la diversa velocità di reazione alla pandemia è stata, in ultima analisi, la causa che ha innescato l’effetto frusta sui sistemi logistici. Riavviando le macchine produttive, la Cina e altri Paesi del Far East hanno ripreso a esportare sfruttando, dapprima, la forte richiesta di alcuni prodotti critici in tempi di pandemia (mascherine, guanti, camici) e poi l’inerzia tra ripresa della domanda e ritorno a regime delle attività produttive che si è manifestata nelle altre grandi aree economiche del mondo. Così, mentre la Cina tornava rapidamente alle esportazioni pre-crisi, gli altri grandi esportatori (Stati Uniti, Germania e Italia) rimanevano indietro, non essendo ancora oggi tornati ai livelli pre-crisi. La più lenta ripresa delle attività in alcune grandi economie del mondo, amplificata dalla necessità di ricostituire le scorte di sicurezza nelle maglie delle supply chain, hanno ulteriormente accelerato le importazioni di merci dal Far East e lo sbilanciamento nei flussi di merci che ne è conseguito ha innescato l’effetto frusta”.

Il conseguente effetto sui noli marittimi e aerei e sullo sbilanciamento di equipment (in particolare container) a livello mondiale è ormai cosa nota. “Questa micidiale frustata sul sistema logistico sta avendo ripercussioni su quasi tutte le merci che si muovono per il mondo: dalle commodity alle plastiche, dai metalli alla componentistica fino alle materie prime” rileva Gosso. Evidenziando poi come le azioni adottate per mitigare le criticità “non sono state bastate a evitare che la frustata venisse percepita da tutti noi sotto forma di aumenti dei prezzi e/o carenza di prodotti. Chissà se questa lezione servirà almeno a far ripensare le modalità con cui sono oggi organizzate le catene del valore”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, January 6th, 2021 at 2:59 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.