

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli agenti marittimi dicono stop alle polemiche sui noli container: “I vantaggi saranno superiori”

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 14th, 2021

“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; la sua rinnovata efficienza sarà uno straordinario punto di forza”. A parlare di una vera e propria “rivoluzione culturale che comporterà scosse di assestamento, possibili conflitti fra i player della logistica ma in definitiva la comprensione della centralità naturale dei traffici via mare” è Alessandro Santi, vertice della Federazione nazionale agenti marittimi e per questo in posizione preferenziale come osservatore nell’interconnessione fra mare e terra.

Federagenti ricorda che dagli inizi degli anni ’90 la globalizzazione e l’evoluzione delle supply chain hanno portato alla possibilità di ridurre gli stock e di concentrare le produzioni: “Si stima che le aziende globalmente hanno investito complessivamente 36 trilioni di dollari all'estero” si legge in una nota della federazione. “Ovviamente la globalizzazione spinta ha 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”.

Non è quindi casuale, secondo il vertice degli agenti marittimi, 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” prosegue.

“La risposta per l’economia mondiale non potrà però essere quella di rinunciare alla globalizzazione – sostiene Santi – 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, per la ricerca di maggiore efficienza distributiva cercando di limitare le vulnerabilità intrinseche e prevenendo con azioni mirate le possibili strozzature e colli di bottiglia”.

Federagenti ricorda che 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, 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 tradotta con 750 metri di lunghezza” aggiungono gli agenti marittimi. “Si è trattato di azioni che hanno permesso l’ottimizzazione e l’efficienza delle catene logistiche 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” sostiene Federagenti.

“Segnali che non possono essere ignorati e che rendono sterili – conclude Santi – alcune polemiche o scontri sulla supply chain e specialmente di quella componente marittima che della logistica 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 catena distributiva complessiva, i vantaggi economici e geopolitici nel medio e lungo periodo risulteranno di gran lunga superiori”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 14th, 2021 at 5:00 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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