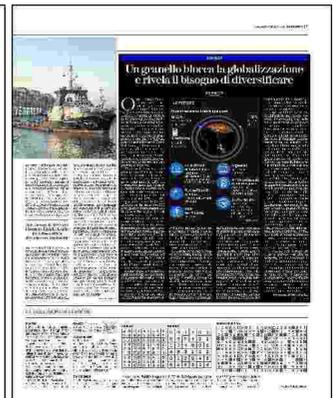


LIBERATA LA EVER GIVEN

IL BLOCCO DI SUEZ SVELA IL BISOGNO DI DIVERSIFICARE

BILL EMMOTT

Ogni stratega militare conosce i principali luoghi chiave in mare: lo Stretto di Malacca tra la Malesia e l'Indonesia, lo Stretto di Gibilterra, lo Stretto di Hormuz tra l'Iran e l'Oman, il Canale di Panama e, certamente, il Canale di Suez. Ma fino a martedì scorso, quando la grande nave portacontainer di proprietà giapponese e operata da Taiwan, Ever Given si è incaagliata e ha bloccato il Canale di Suez, pochi economisti o dirigenti d'azienda avranno pensato molto a queste rotte marittime strategiche. Il mondo ha ricevuto una lezione sulla gestione della catena di approvvigionamento. - P.17 STABILE - PP.16-17



L'ANALISI

Un granello blocca la globalizzazione e rivela il bisogno di diversificare

BILLEMMOTT

Ogni stratega militare conosce i principali luoghi chiave in mare: lo Stretto di Malacca tra la Malesia e l'Indonesia, lo Stretto di Gibilterra, lo Stretto di Hormuz tra l'Iran e l'Oman, il Canale di Panama e, certamente, il Canale di Suez. Ma fino a martedì scorso, quando la grande nave portacontainer di proprietà giapponese e operata da Taiwan, Ever Given ha bloccato il Canale di Suez, pochi economisti o dirigenti d'azienda avranno pensato molto a queste rotte marittime strategiche. Il mondo ha ricevuto una lezione sulla gestione della catena di approvvigionamento.

Il Canale di Suez è la rotta principale per le navi portacontainer e le petroliere che transitano tra l'Europa e l'Asia. Vi passa ogni anno il 12% del commercio mondiale di merci, trasportate su 19.000 navi. Questo lo rende la seconda rotta commerciale più critica, dal momento che il 40% del traffico passa attraverso lo Stretto di Malacca, in circa 100.000 navi, grazie all'importanza della Cina e dei suoi vicini nel commercio mondiale.

Tuttavia, l'impatto macroeconomico diretto del blocco di Suez non sarà così rilevante, in termini globali. In un'economia mondiale colpita dagli effetti della pandemia, il costo sul commercio globale stimato dalla compagnia assicurativa tedesca Allianz, da 6 a 10 miliardi di dollari a settimana, si noterà a malapena quando si sommeranno i conti del Pil per il 2021. Per le imprese le cui merci sono state bloccate sulle 400 navi in coda, l'impatto sarà molto maggiore.

Alcune di queste aziende ne subiranno l'impatto in termini di aumento dei costi e ritardi poiché le loro navi percorreranno le rotte alternative più lunghe intorno al Capo di Buona Speranza del Sud Africa o attraverso la rotta del Mare del Nord della Russia attraverso



so l'Artico. Ma altri perderanno del tutto le vendite a favore della concorrenza o scopriranno che le loro fabbriche dovranno affrontare carenze di forniture essenziali per diverse costose settimane.

La lezione, in termini di strategia aziendale, è semplice: diversifica le tue catene di approvvigionamento. Acquista le tue merci e componenti da diversi fornitori, preferibilmente in diverse collocazioni geografiche, in modo che quando si verifica un'interruzione il tuo flusso di merci non cessi del tutto. Le case automobilistiche hanno imparato questa lezione quasi esattamente dieci anni fa, quando il vasto e tragico terremoto e lo tsunami

in Giappone hanno bloccato la fornitura di alcuni componenti chiave realizzati dalle aziende della regione colpita.

Le prime crisi della pandemia un anno fa, quando i sistemi sanitari si trovarono a corto di mascherine, camici e altri dispositivi di protezione individuale, avevano già insegnato questa lezione. Anche la politica internazionale fa di tali questioni relative alla catena di approvvigionamento una delle principali preoccupazioni commerciali: se un Paese che predomina nella fornitura di un materiale o di un componente strategico diventa politicamente ostile, le imprese rischiano di essere tenute in ostaggio. La Cina ha fatto questo al Giappone nel

2010 quando ha sospeso l'esportazione delle terre rare, la cui produzione ha poi praticamente monopolizzato.

L'aspetto difficile è che la diversificazione può essere costosa. Il costo economico reale e a lungo termine di un blocco come quello del Canale di Suez potrebbe essere la necessità per le aziende, e quindi per i loro clienti, di sostenere un costo di fornitura permanentemente più elevato. Un singolo incidente per una sola settimana non è sufficiente per un tale cambiamento. Ma nel momento in cui le aziende inquadrasero il blocco di Suez nel contesto di altri recenti problemi della catena di approvvigionamento, questo potrebbe bastare per costringere a un ripensamento.

In realtà, è la politica il più grande pericolo per la catena di approvvigionamento. L'economia mondiale può considerarsi fortunata perché, dalla caduta del muro di Berlino nel 1989, le superpotenze sono state essenzialmente in pace. La situazione favorevole è cessata 4 anni fa, quando Trump ha iniziato una guerra commerciale contro la Cina, ma probabilmente sarebbe finita comunque presto con l'aumento delle tensioni politiche tra Cina e Occidente. Il rischio che una disputa politica tra la Cina e un qualsiasi Paese occidentale possa bloccare import o export di un'azienda per un periodo di tempo ignoto, è aumentato notevolmente.

Il blocco del Canale di Suez è costoso per alcune aziende, ma non danneggerà molto l'economia mondiale. In verità, tuttavia, è l'ultimo campanello d'allarme sull'investimento e sulla protezione delle catene di approvvigionamento. Il costo della diversificazione e della resilienza, come il costo dell'assicurazione, è diventato una spesa aziendale essenziale. —

Traduzione di Carla Reschia

© RIPRODUZIONE RISERVATA