

La crisi scatenata dalla “emergenza sanitaria”, con lockdown e restrizioni, ha fatto andare in tilt le catene di approvvigionamento globale con aumento del prezzo dell’energia, della logistica, delle materie prime e dei prodotti, con aumento dei tempi di consegna, rallentamenti e ritardi nella produzione e nella distribuzione. Nel **settore marittimo il costo di spedizione delle merci è aumentato di 10 volte** rispetto alla situazione pre-pandemica e lunghe file di navi si ammassano fuori dai porti che non riescono a compiere le operazioni in un tempo utile a smaltire il traffico. Sebbene la maggior parte dei traffici mondiali avvenga via mare, poco si conosce dei soggetti che operano nel settore commerciale marittimo. Le **grandi compagnie marittime**, tra alleanze, legami intrecciati e accordi geopolitici, **rappresentano uno dei colli di bottiglia delle catene di approvvigionamento globale**. Gli Stati Uniti si dicono preoccupati e il governo ha chiesto al Congresso di estendere i poteri di supervisione statunitense sul commercio marittimo globale: l’8 dicembre è stato approvato dalla Camera dei Rappresentanti l’**Ocean Shipping Reform Act**, in attesa del voto del Senato. Questo vorrà dire fare i conti con le potenti flotte marittime delle compagnie commerciali, con quegli “eserciti” che si contendono rotte navali e porti su scala mondiale.

Decine e decine di navi portacontainer attendo di poter entrare nei porti, [come quello di Losa Angeles](#), rimanendo a largo della costa - anche a più di 150 miglia nautiche - anche per alcune settimane. La Casa Bianca [si è detta preoccupata](#) della situazione generale riguardo l’approvvigionamento, anche perché il contraccolpo si avverte in settori strategici statunitensi quali la difesa e la sicurezza in cui intere commesse sono saltate a causa della mancanza di componenti: il settore ha visto la [perdita di 87.000 posti di lavoro](#), il 4% del totale.

L’[Ocean Shipping Reform Act](#) sarebbe il disegno di legge più importante dopo l’aggiornamento della legge federale che disciplina il commercio marittimo globale del 1998. Se approvata anche dal Senato, la legge andrebbe a rafforzare **la Federal Maritime Commission** (FMC) e la sua azione sulla catena di approvvigionamento estera, oltre a voler garantire l’equità nel settore globale del trasporto marittimo oceanico. «Questo è un primo passo importante per affrontare sia le pratiche di spedizione sleali a lungo termine impiegate dai vettori marittimi sia per aiutare a risolvere le interruzioni della catena di approvvigionamento della nazione», ha affermato Billy Johnson, capo lobbista dell’ISRI (Institute of Scrap Recycling Industries). Questo provvedimento legislativo statunitense andrebbe a sfidare apertamente il potere delle alleanze delle compagnie marittime, ponendo una serie di condizioni e spostando responsabilità e costi dei carichi in capo alle compagnie stesse.

Catena di approvvigionamento: la guerra dei mari e dei mondi

Il commercio globale via mare dipende ormai da accordi che le più grandi compagnie marittime stringono tra di loro, tra alleanze e conflitti. Le alleanze tra compagnie marittime permette loro razionalizzare i costi e l'utilizzo delle risorse, rendendo più efficiente il lavoro delle compagnie stesse. Quattro sono le principali alleanze marittime: **2M**; **Ocean Three**; **G6 Alliance**; **CKYHE**.

L'alleanza denominata **2M** è formata da *Mediterranean Shipping Company* (MSC) - seconda compagnia a livello globale di linee cargo, con sede in Svizzera - e dalla danese *A.P. Møller - Mærsk* (attiva anche nel settore dell'energia e della cantieristica). **Ocean Three** raggruppa invece la francese *CMA CGM*, la cinese *COSCO Shipping Development* e la *United Arab Shipping Company* (fondata da Bahrain, Iraq, Kuwait, Qatar, Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti). **G6 Alliance** è formata dalla tedesca *Hapag-Lloyd AG*, la giapponese *Nippon Yusen* (parte del gruppo Mitsubishi), la *Orient Overseas Container Line* con sede ad Hong Kong, l'altro colosso giapponese Hyundai, Mitsui O.S.K. Lines (sempre giapponese) oltre all'*American President Lines*, con sede a Singapore e filiale della francese *CMA CGM*. **CKYHE** è l'alleanza marittima che riunisce *Kawasaki Kisen Kaisha*, nota come K-Line, con sede in Giappone, la *Yang Ming Marine Transport Corporation* con sede a Taiwan, la sudcoreana *Hanjin* e, nuovamente, la cinese *COSCO Shipping Development*.

Centinaia e migliaia di navi cargo appartenenti a queste compagnie, o da loro affittate, **solcano ogni giorno i mari di tutto il mondo e determinano il funzionamento della catena globale di approvvigionamento.**

La situazione di prolungata "crisi pandemica" pone le economie ancora sotto una pesante pressione che non permette una vera e propria ripresa che rischia di essere un miraggio spacciato da chi invece, consapevolmente o meno, aderisce alla ristrutturazione economica mondiale. Stando così la situazione, **le analisi della molteplicità dei fattori che incidono sulle catene di approvvigionamento globale mostrano un ritorno alla normalità non prima del 2023.**

Così, le onde generate dallo scuotersi dell'economia mondiale sotto i colpi del Grande Reset si avvertono adesso anche nei mari e negli oceani che si fanno così sempre più burrascosi.

[di Michele Manfrin]