

CRITICITÀ NELLE SUPPLY CHAIN DOPO I LIMITI AI COMMERCII CON LA RUSSIA

Logistica a rischio sanzioni

Secondo un sondaggio di **Srm** e **Contship** ad avere problemi è il 42% delle imprese. Molte cercano coperture assicurative, altre diversificano le merci trattate

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

«**C**on la resa di vendita ex works (franco fabbrica) le aziende italiane rischiano di non sapere dove va a finire un carico. E per questo a Malpensa è già stato sanzionato un trasporto aereo. La questione è delicata e non riguarda solo la Russia perché fra i paesi oggetto di sanzioni ci sono anche Bielorussia, Iran, Afghanistan, Serbia, una provincia della Cina e il Venezuela». A lanciare l'allarme è stato Zeno Poggi, presidente di Awos (A world of sanctions), al convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry a Milano su «La bomba delle sanzioni: la Russia e le restrizioni al commercio internazionale». Poggi ha messo in guardia i caricatori e i ricevitori di merci in import/export dai rischi conseguenti alle sanzioni internazionali e ai termini di vendita e di trasporto utilizzati. «Sono 250 i soggetti sanzionati in Italia fra cui molte imprese e navi», ha spiegato, sottolineando che prima dello scoppio del conflitto in Ucraina c'erano «oltre 600 aziende italiane a Mosca ma molte hanno chiuso per effetto delle sanzioni Usa, non per quelle europee». In settimana è in arrivo il 10° programma sanzionatorio dell'Unione Europea verso la Russia e la Bielorussia e a questo proposito Poggi ha evidenziato che «gli effetti delle sanzioni sono notevoli, e costano molto meno di un'azione militare». Attenzione però a non subirne le conseguenze: «Non si può lasciare il trasporto a chi non si è certi se sia coinvolto o meno dalle sanzioni. Invito le imprese a

dotarsi di sistemi di compliance perfetti». La stima del valore dei beni italiani in export bloccati per effetto delle sanzioni verso la Russia è intorno al miliardo di euro. Nella stessa occasione una survey condotta da

Contship Italia e **Srm** (centro studi collegato a

Intesa Sanpaolo) attraverso interviste a 400 imprese manifatturiere del Nord Italia sulle modalità di gestione e organizzazione della logistica ha messo in luce l'impatto sulle supply chain della guerra Russia-Ucraina. Il 42% delle imprese dichiara di aver avuto criticità nella catena logistica a causa del conflitto: in tutte le fasi della supply chain (26%), solo in import (11%) e solo in export (5%). La maggior parte di quelle con problemi ha affermato di essere stata impreparata ad affrontarle e il 42% di non aver ancora trovato una soluzione. Il 21% sta cercando una copertura assicurativa, il 19% operatori logistici in grado di affrontare il problema mentre il 16% opta per una diversificazione delle materie prime in import e dei prodotti in export.

Quanto ai fenomeni di reshoring invece l'11% delle imprese con sedi all'estero ha già pianificato o ha intenzione di riavvicinare parte o tutta la produzione delocalizzata, di cui il 38% per ottenere una maggiore autonomia produttiva, il 37% per migliorare la qualità dei prodotti così da poter aggredire le fasce alte di mercato e il 25% a fini di efficientamento produttivo.

Per ciò che riguarda i corridoi logistici, nella tratta azienda-porto, il trasporto intermodale resta poco utilizzato: in export, solo il 2% delle imprese utilizza la modalità strada-ferro (13% la media 2019-2022) e il 5% per l'import (16% la media 2019-2022). Per quanto riguarda i porti in export, Genova è lo scalo più utilizzato (è tra le prime due preferenze per il 78% delle imprese), seguito da Venezia e La Spezia. In import Genova è ancora scalo preferito per il 66% delle imprese, seguito da Venezia, Ravenna e La Spezia (12%). Le imprese optano per lo spedizioniere nella logistica conto terzi: il 58% degli intervistati usa prevalentemente le case di spedizione, il 20% le compagnie marittime, il 10% autotrasportatori di fiducia e l'8% si rivolge ad aziende di trasporto multimodale. (riproduzione riservata)



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131 - L.1956 - T.1675



Superficie 46 %