

SISTEMI A RETE, SVILUPPO E TERRITORIO

laurea magistrale
scienze del governo e delle politiche pubbliche

presentazione realizzata grazie all'energia di



giovanni carrosio

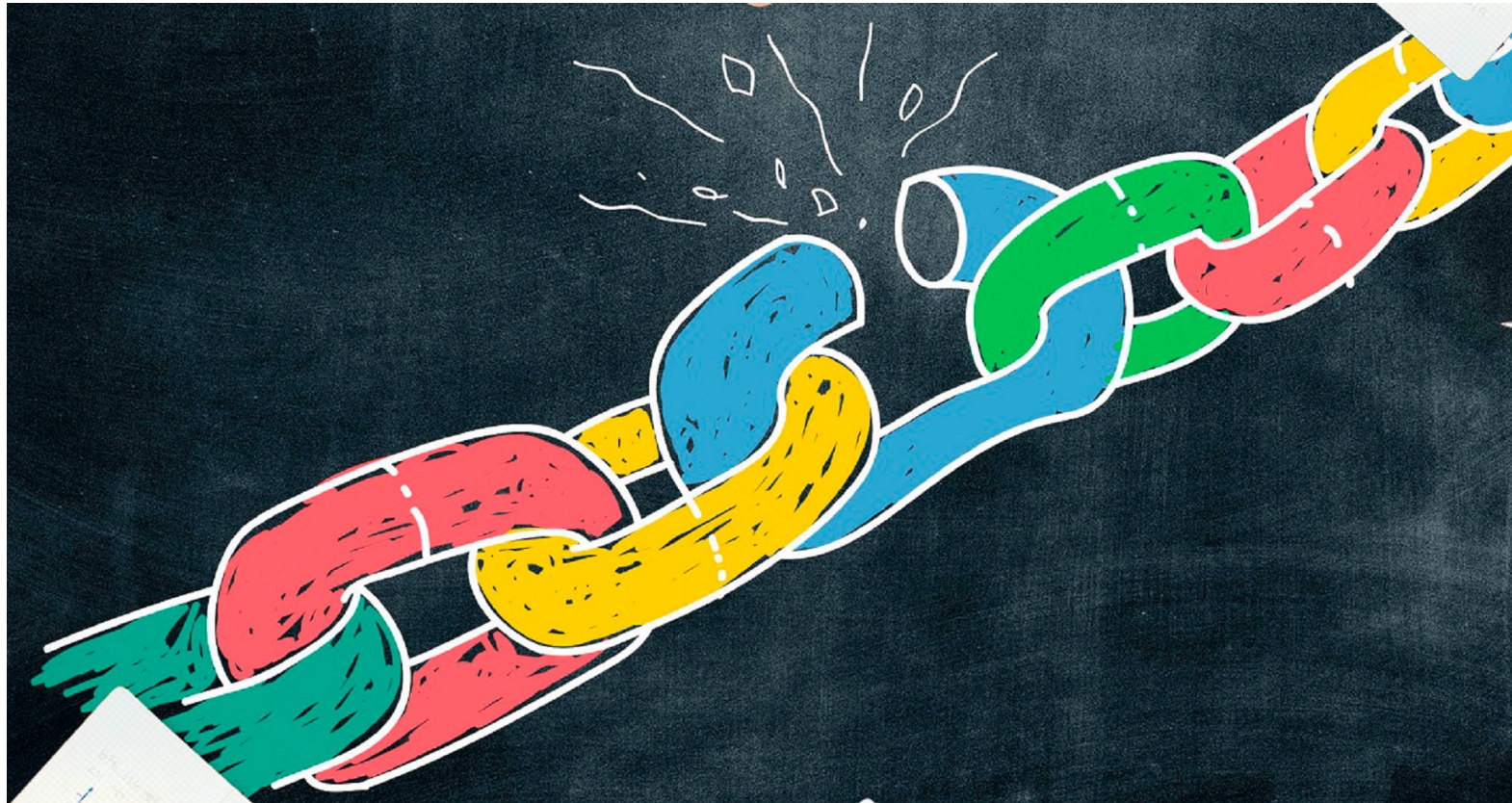
LEZIONE 14

le catene globali del valore

catene globali del valore

Una catena globale del valore è una forma di organizzazione del processo produttivo nella quale imprese localizzate in paesi diversi si specializzano in alcune fasi del processo, come la ricerca, lo sviluppo del prodotto, la produzione di parti e componenti, l'assemblaggio del prodotto finale o la sua commercializzazione, sulla base dei loro vantaggi che possono essere il basso costo della manodopera, il capitale umano, le competenze in design o la disponibilità di risorse naturali.

pandemia e guerra



incidenti



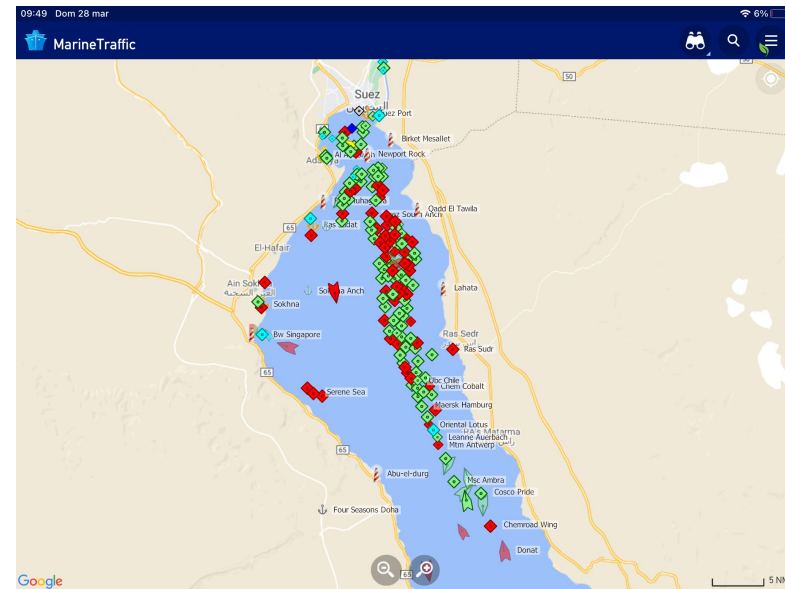
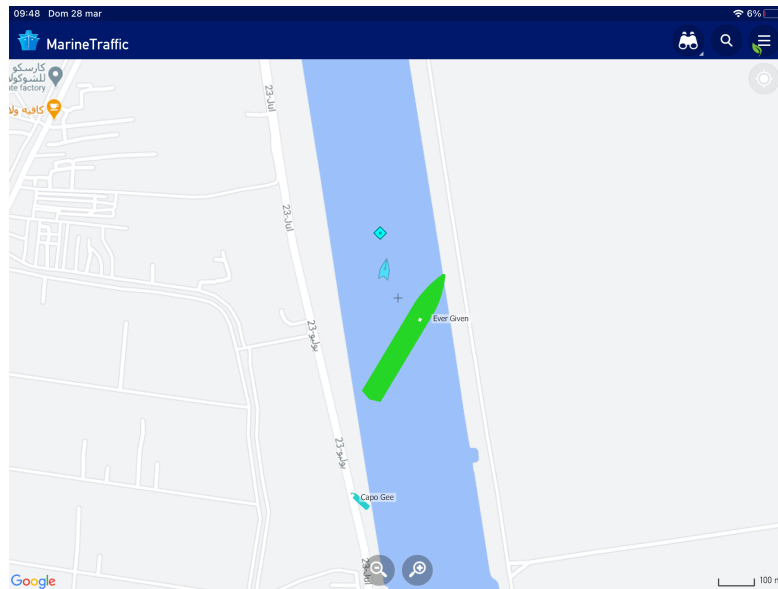
evergreen



Lunga 400 metri; Larga 60 metri; Pescaggio 14,5 metri
23.392 container

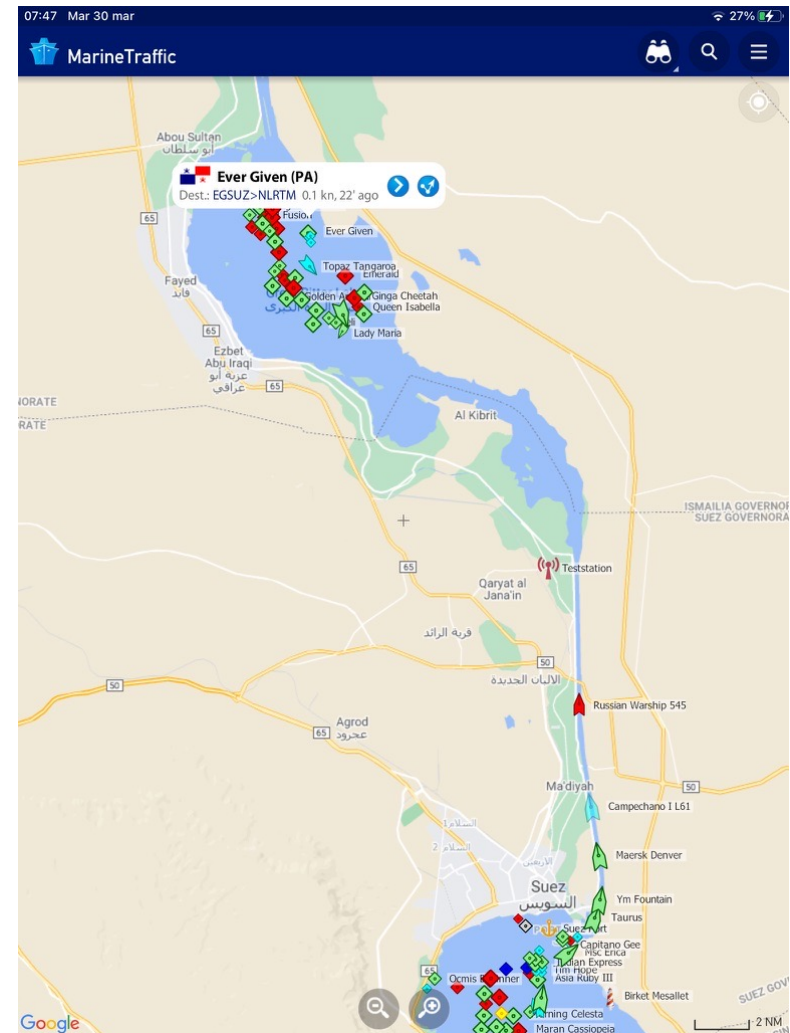
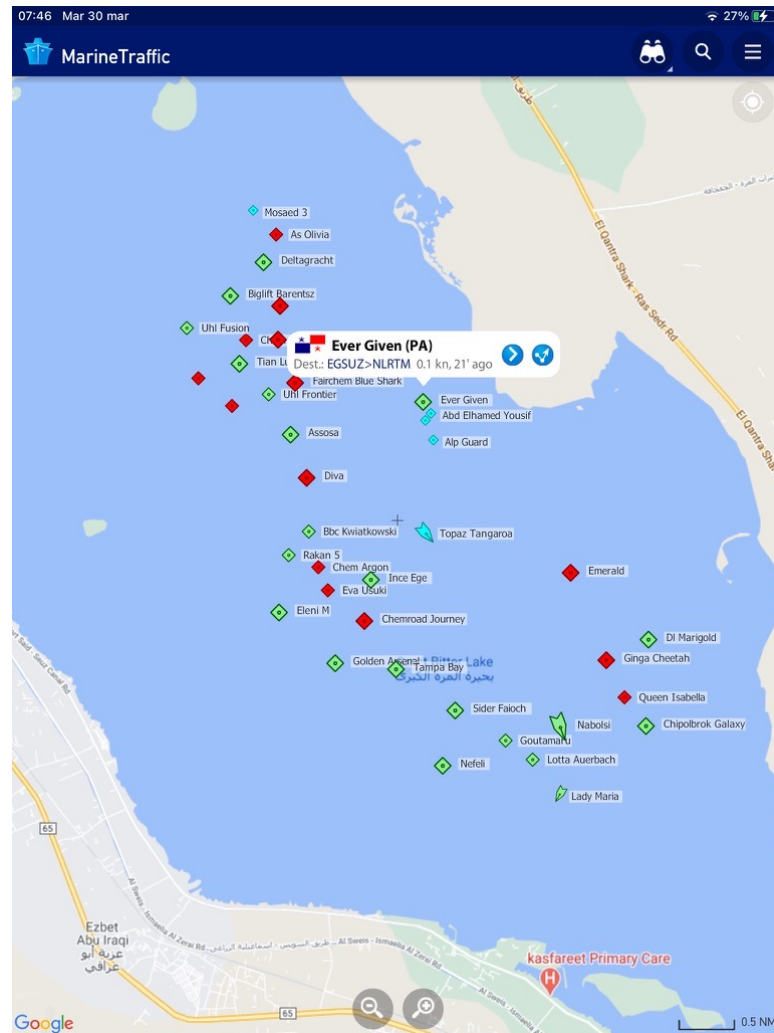
evergreen

28 marzo

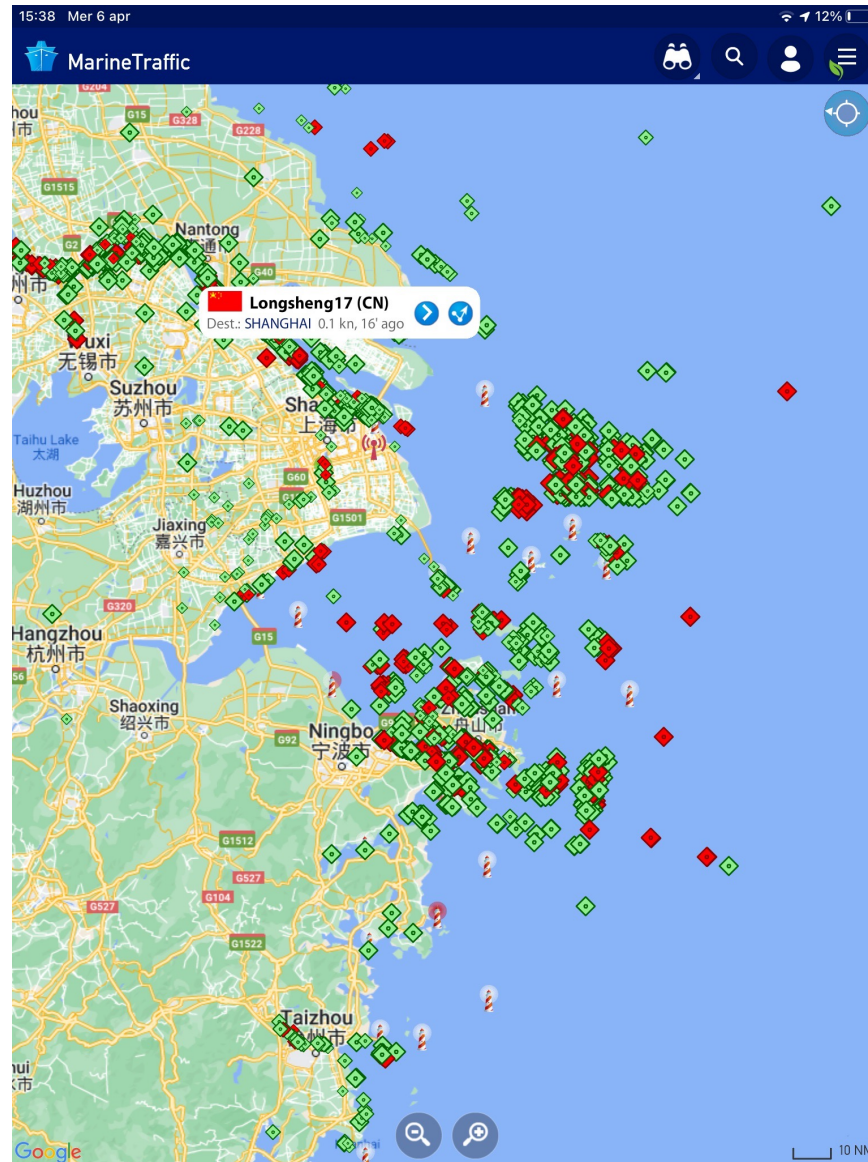


evergreen

30 marzo

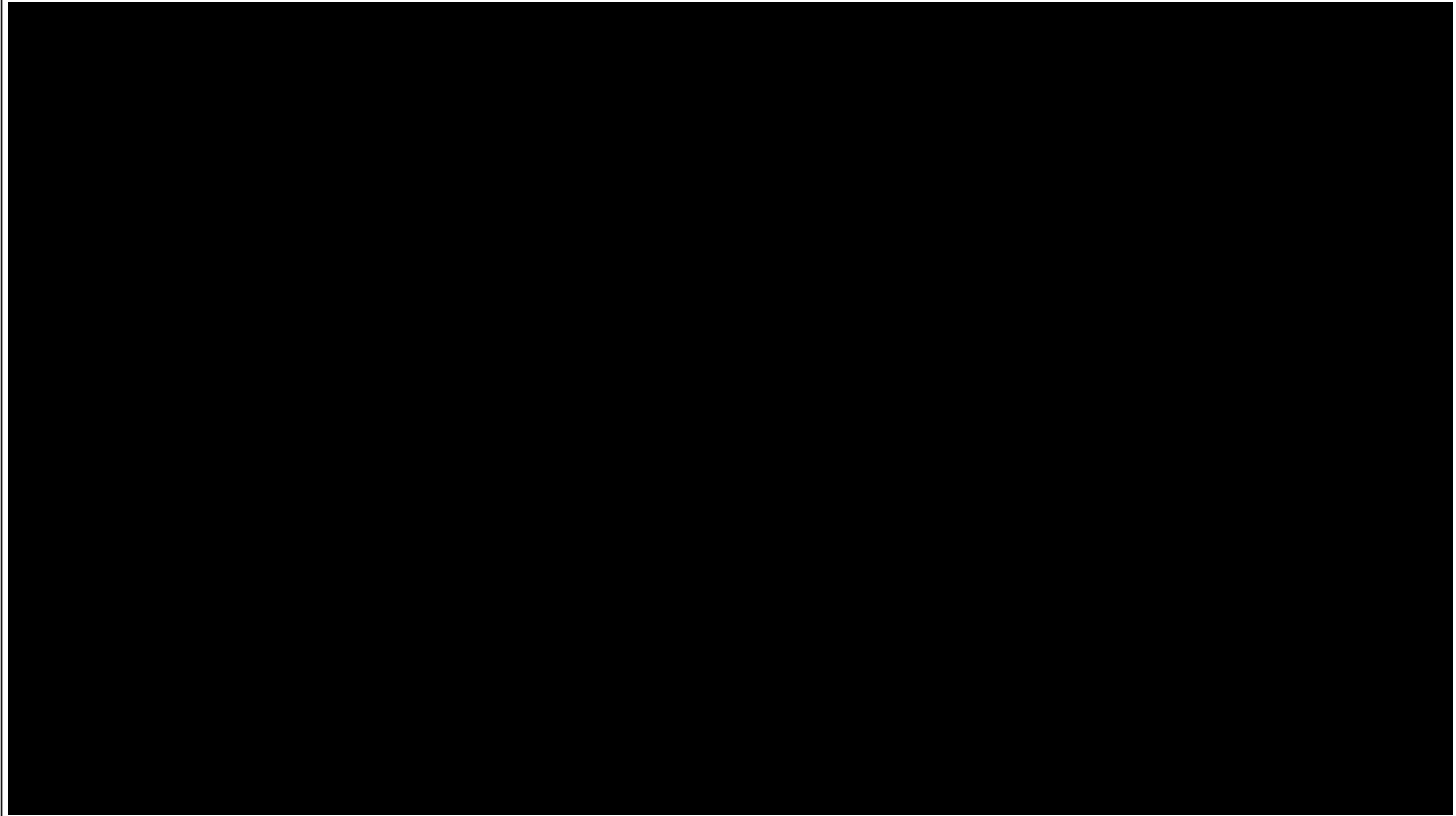


evergreen

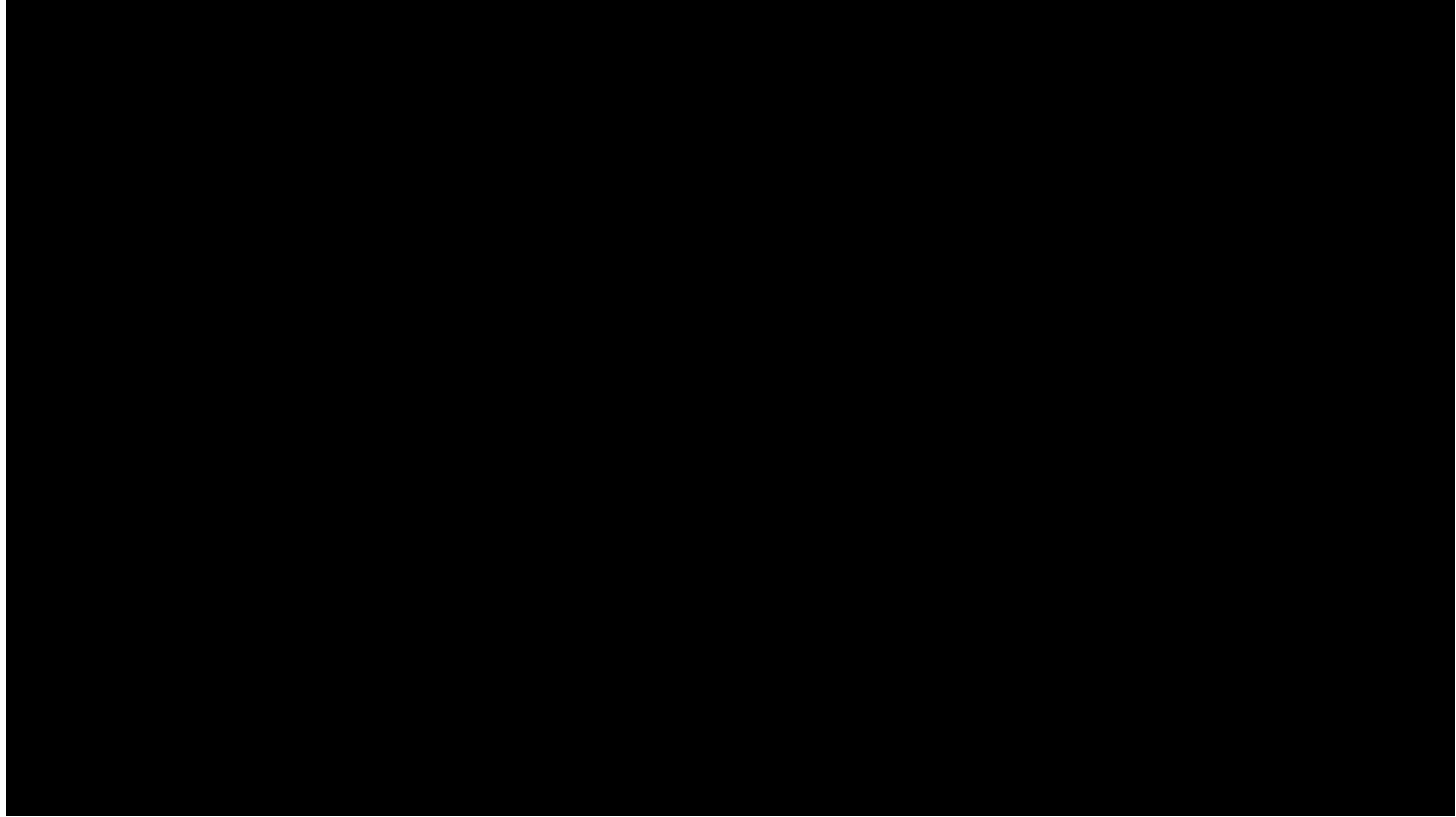


6 aprile

panama

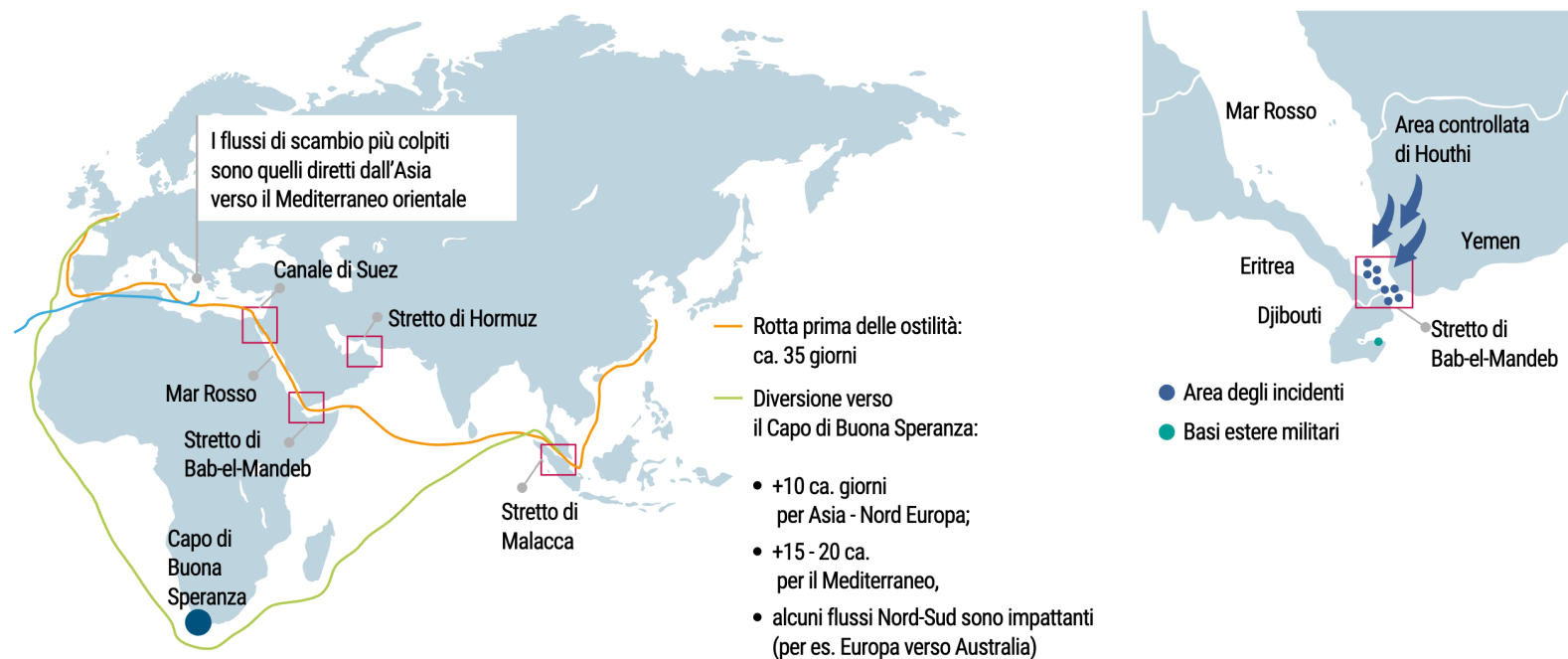


pirati nel mar rosso



pirati nel mar rosso

Figura 1 - I cambiamenti nelle rotte commerciali Asia-Europa



Fonte: BCG, *Scenarios for container shipping in the Red Sea*, febbraio 2024.

La Repubblica, 28 marzo 2021

IL CASO

Chip, gas e latte di cocco Le 5 giornate da incubo del commercio mondiale

di Ettore Livini

Steve Park sa già che il suo container di latte di cocco (arrivo previsto tra una decina di giorni) non approderà a Felixtowe, nel Suffolk, almeno fino a maggio. Al rigassificatore di Rovigo fanno i conti per capire se e quando arriverà il gas liquefatto dal Qatar. I big dell'auto tremano per i ritardi delle consegne di chip e componenti, la chimica tedesca ha paura di rimanere senza polimeri, gli artigiani di Matera temono lo stop agli arrivi delle imbottiture dei divani.

Il Canale di Suez è l'aorta del commercio globale. E la Ever Given, il tappo che blocca da 5 giorni il traffico sui 190 chilometri d'acqua dove transita il 30% dei container mondiali, è il granello di sabbia responsabile della valanga che sta travolgendo il commercio planetario. La logistica del terzo millennio è una macchina perfetta fondata sulla teoria del *just-in-time*: inutile spendere soldi in scorte e magazzini. La merce arriva quando deve essere utilizzata. Unico problema: basta un piccolo inconveniente, come la raffica di vento o l'errore tecnico e umano che ha spiaggiato la supercontainer da 400 metri, e tutto salta.

La Ever Given si è arenata alle 7.40 di martedì 23 marzo. E le 120 ore passate da allora sono state un incubo per il commercio mondiale, già messo a durissima prova dalla pandemia e ostag-

Il numero

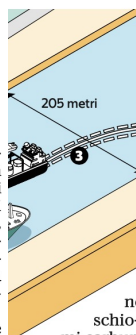
193,30

I chilometri di lunghezza del canale egiziano
Compresi un canale di accesso Nord di 22 chilometri e un canale di accesso Sud di 9 chilometri. È profondo 24 metri e ha una larghezza variabile tra i 205 e i 225 m

Dallo stop della nave ai tentativi di rimuoverla: la cronaca e gli effetti a catena

guai non finiranno quando il Canale tornerà percorribile. «L'arrivo di tante navi in contemporanea rischia di paralizzare i porti in Italia e in Europa, con il pericolo di lunghe liste d'attesa», è sicuro Luigi Merlo, presidente di Federlogistica e a lungo numero uno dell'autorità portuale di Genova. Quelli americani, dove la lista di attesa per carico e scarico era di 60 navi già prima di Suez, rischiano il collasso.

Chi pagherà i danni di questo colossale ingorgo navale? La responsabilità è in capo all'armatore giapponese. La Ever Given è assicurata con un massimale di circa 140 milioni di dollari, dicono fonti del settore. Cifra del tutto insufficiente per eventuali rimborsi. A far causa potrebbero essere le navi bloccate (molte hanno merci deperibili), quelle danneggiate dalla chiusura del Canale, le autorità di Suez. Più ci sono da saldare la bolletta dei soccorsi e le riparazioni all'infrastruttura danneggiata. Un conto miliardario che sarà direttamente proporzionale al tempo necessario per liberare la portacontainer. «Al momento non siamo in grado di fare previsioni», hanno detto ieri sera le autorità egiziane. Le navi in rada dovranno aspettare, sperando che il picco di marea tra domenica e lunedì sblocchi la situazione. E il commercio mondiale si prepara a vivere nuove ore da



dalla pandemia e ostaggio ora del gigante incagliato.

L'effetto domino dell'incidente di Suez è tracciato ben oltre i confini egiziani. Il prezzo del greggio è salito del 5%. Le tariffe per il noleggio di navi - con 321 imbarcazioni bloccate all'ingresso del canale - sono balzate tra il 30 e il 70% in una settimana. Le quotazioni dei container, già rarissimi perché bloccati in giro per il mondo dal virus, sono quadruplicate su alcune rotte.

Gli armatori stanno decidendo in queste ore se mettersi in coda al Canale (ogni giorno di ritardo della merce costa penali da 15 a 30mila euro) o se circumnavigare l'Africa doppiando Capo di Buona Speranza. Una rotta più lunga di almeno sette giorni, con il rischio-pirati e che a causa consumi carburante (circa 800 tonnellate extra) costa 400mila euro in più. La Ever Greet - gemella dell'imbarcazione incagliata in Egitto e in viaggio dalla Malesia a Rotterdam - lo ha già fatto, virando verso sud-ovest e mettendo la prua sul Sud Africa.

In ogni caso non si tratta di scelte indolori. Nell'era del *just-in-time*, ogni giorno di ritardo di una consegna pesa come un'era geologica. I big dell'auto e degli *smartphone* sono già in difficoltà per la mancanza di semiconduttori, diversi settori sono stati costretti a rallentare gli impianti per carenza di materie prime. E la Ever Given intraversata a Suez è la classica goccia che rischia di far traboccare il vaso. Da qui passa il 60% delle merci cinesi per l'Europa, 80 miliardi di prodotti da e per l'Italia, il 16% del fabbisogno dei colossi chimici tedeschi. E i

mondiale si prepara a vivere nuove ore da incubo. © RIPRODUZIONE RISERVATA

NEXT GENERATION, YOU?

La voce degli Ospedali
Pediatrici Italiani per
un piano immediato
di investimento
nei servizi di salute
mentale, di supporto
psicologico, sociale
e di promozione della
salute per i bambini
e gli adolescenti.

L'ascolto del disagio e la nostra responsabilità richiedono che i bisogni di salute mentale dei nostri ragazzi siano affrontati come un elemento centrale della risposta e del recupero durante e dopo la pandemia.

"Non siete soli né dimenticati"

Per conoscere
la proposta di AOPI
visita il sito www.aopi.it



lo spazio dei luoghi e lo spazio dei flussi

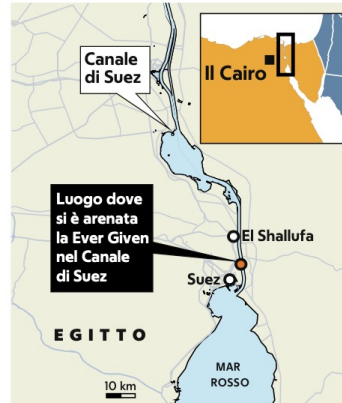
Ever Given

dal nostro inviato **Pietro Del Re**

disincagliarla e quelli delle gru che scavano sotto la sua poppa e la sua prua incastrate nella sabbia.

Risaliamo in macchina. Dopo altri venti minuti di malmessi tratturi arriviamo in un punto davvero vicino alla porta-container. Oltre alla sua sproporzionata imponenza, nella poverissima campagna in cui s'è arenata, dove il mezzo di trasporto più comune è il carretto trainato da un somaro, dove i ragazzini vanno in giro scalzi e dove le case non hanno né elettricità né acqua corrente, la nave appare soprattutto molto incongrua. I contadini che di questa stagione raccolgono canne e giunchi per fabbricarne stuoie e spargano letame sui loro poveri orticelli si curano appena di quel bastimento carico di ogni bendifidio, dove i container possono racchiudere decine di migliaia di pezzi di ricambio per potenti auto ibride, di smartphone di ultima generazione o di sofisticate apparecchiature biomediche.

Per loro, la Ever Given è uno dei tanti giganti del mare che vedono



La porta-container Ever Given incastrata nella sabbia: intorno contadini e miseria

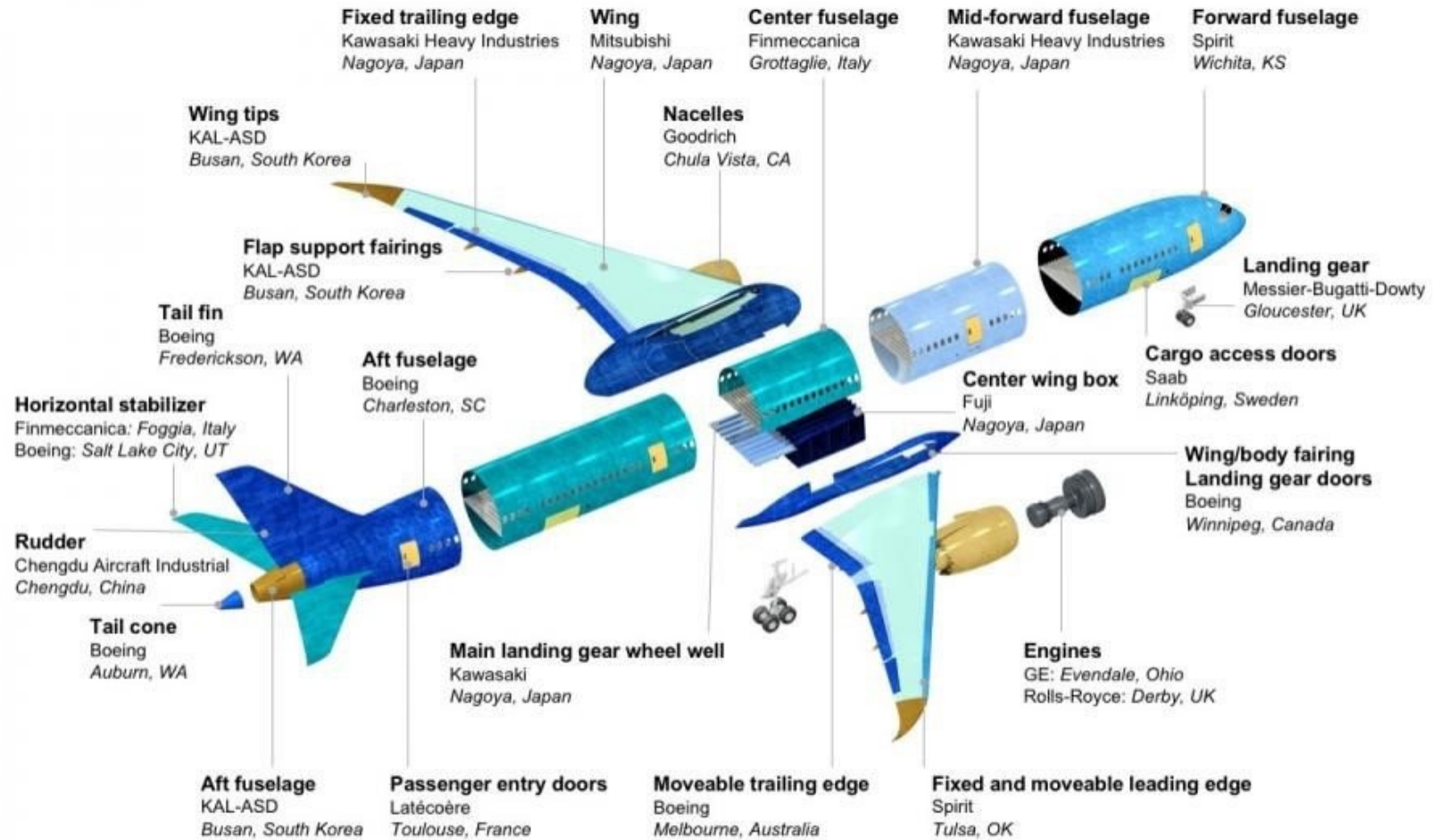
navigare in queste acque verdastre a ogni ora del giorno e della notte. «Ma rispetto alle altre navi, questa ha avuto la sfortuna di trovarsi qui all'inizio della settimana, quando tirava un vento infernale», ci dirà nel pomeriggio Hamed, proprietario di un forno dove panifica deliziose focacce. «I suoi proprietari dovrebbero prendersela con il generale Al-Sisi. Infatti, sarebbe bastato allargare il nuovo Canale per evitare l'incidente, invece di vantarsi, come fece nel 2015, appena ultimato quest'ultimo tratto, del fatto che "gli egiziani facevano un regalo al mondo". Il generale s'è invece comportato come un tirchio, nonostante i tanti miliardi di dollari che ogni anno gli entrano in tasca grazie al Canale».

Quando finalmente scendo dalla macchina, tiro fuori dalla tasca il mio iPhone e comincio a girare la prima clip per un breve video da pubblicare online che speravo di inviare nel primo pomeriggio alla redazione del giornale. Ma dopo soli nove secondi si materializzano dal

lo spazio dei luoghi e lo
spazio dei flussi

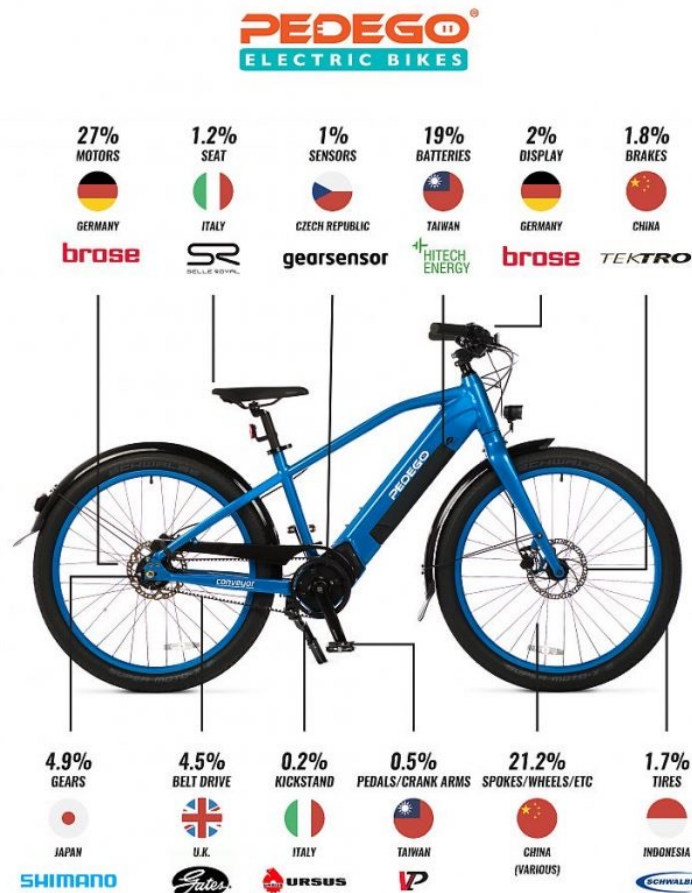


catene globali del valore



Copyright © 2015 Boeing. All rights reserved.

catene globali del valore



LOGISTICS

6%

LABOR

9%

DESIGNED IN THE U.S. | GLOBALLY SOURCED

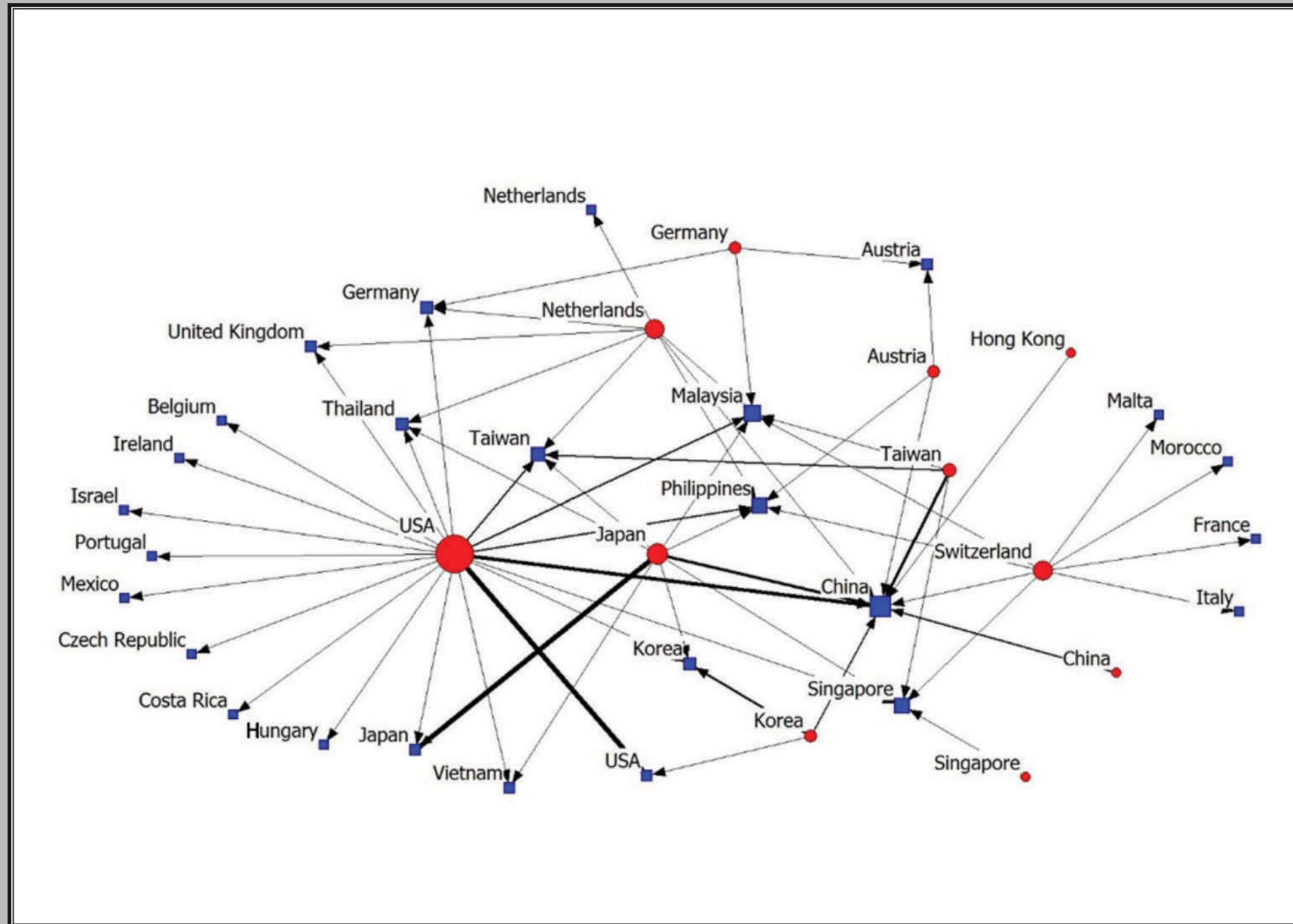
catene globali del valore

Table 1: Apple iPhone 3G's Major Components and Cost Drivers

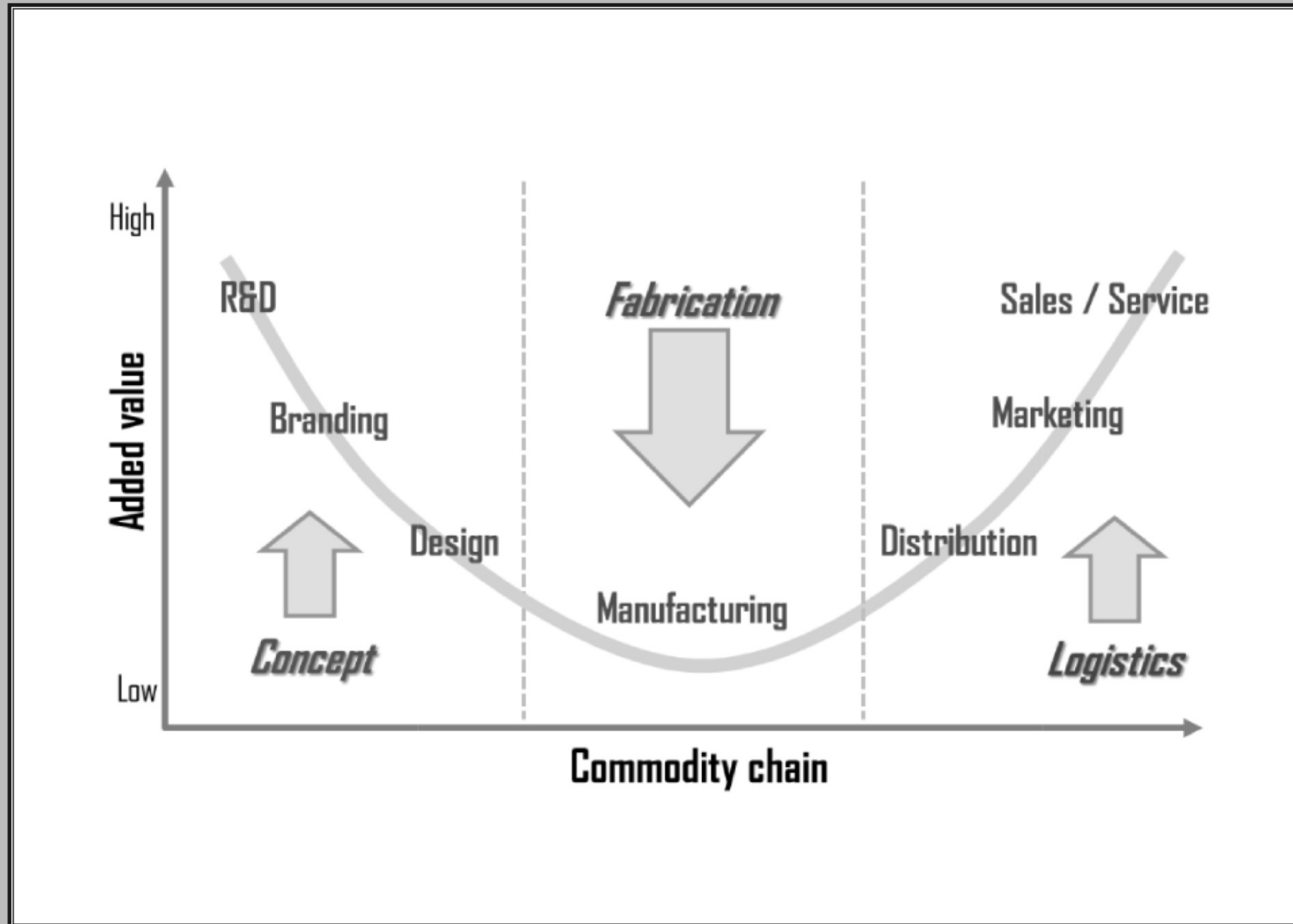
Manufacturer	Component	Cost
Toshiba (Japan)	Flash Memory	US\$24.00
	Display Module	US\$19.25
	Touch Screen	US\$16.00
Samsung (Korea)	Application Processor	US\$14.46
	SDRAM-Mobile DDR	US\$8.50
Infineon (Germany)	Baseband	US\$13.00
	Camera Module	US\$9.55
	RF Transceiver	US\$2.80
	GPS Receiver	US\$2.25
	Power IC RF Function	US\$1.25
Broadcom (US)	Bluetooth/FM/WLAN	US\$5.95
Numonyx (US)	Memory MCP	US\$3.65
Murata (Japan)	FEM	US\$1.35
Dialog Semiconductor (Germany_	Power IC Application Processor Function	US\$1.30
Cirrus Logic (US)	Audio Codec	US\$1.15
Rest of Bill of Materials		US\$48.00
Total Bill of Materials		US\$172.46
Manufacturing costs		US\$6.50
Grand Total		US\$178.96

Source: Rassweiler (2009).

catena del valore Apple



catene globali del valore



catene e distretti

Catene del valore possibili grazie a frammentazione dei processi produttivi:

- elemento che accomuna le catene globali del valore con i distretti industriali;
- possibile grazie alla strutturazione della produzione su modelli organizzativi reticolari;
- MA distretti industriali vedono i diversi produttori tutti localizzati in pochi chilometri quadrati.
- MENTRE nelle catene globali del valore il processo produttivo si frammenta tra imprese localizzate in paesi diversi, a volte anche in continenti diversi.
- Nel caso dei distretti il territorio si specializza in un prodotto finito;
- Nel caso delle catene i territori si specializzano in frammenti di prodotto

agency delle imprese

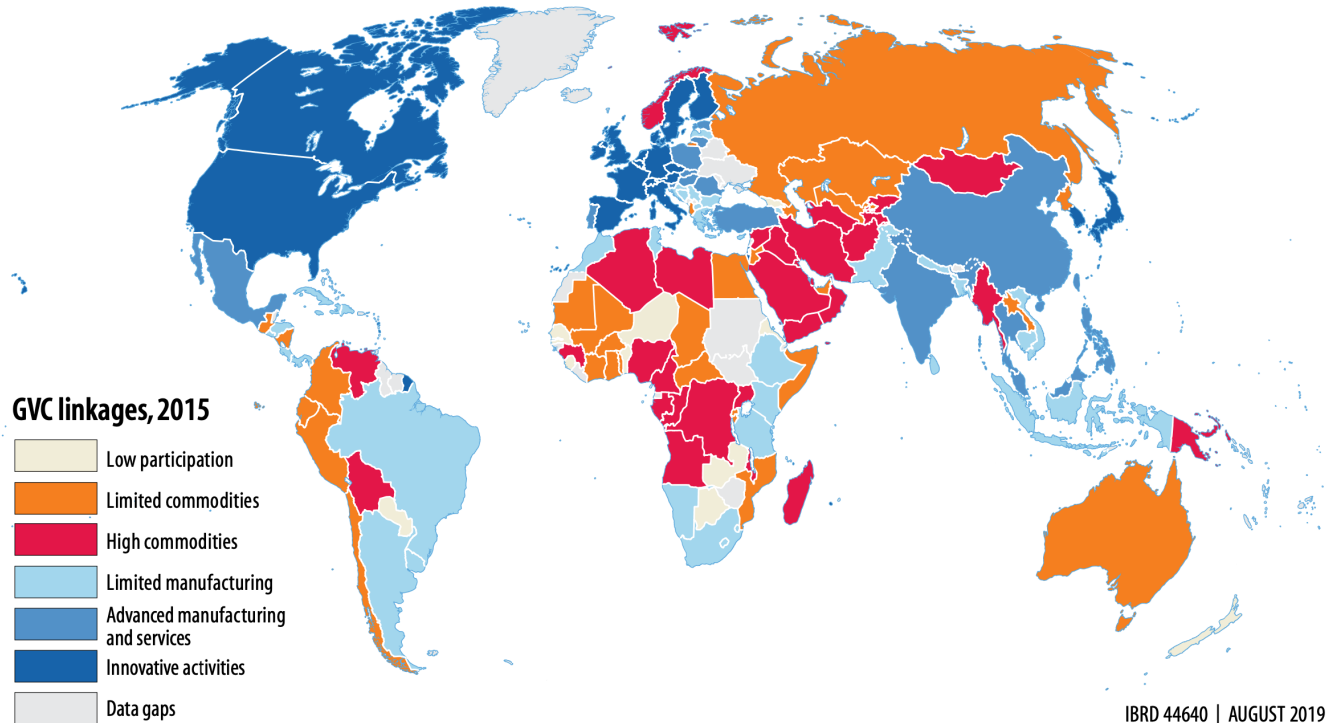
Catene del valore leggono dinamiche dell'economia globale concentrandosi su:

1 la forza di agency delle imprese e la loro scelta di frammentare il processo produttivo e di riorganizzarlo su scala globale

2 la tendenza di alcuni paesi e regione a specializzarsi in compiti e funzioni della produzione, oltre che nella fornitura di servizi

agency delle imprese

Map O.1 All countries participate in GVCs—but not in the same way



Source: WDR 2020 team, based on the GVC taxonomy for 2015 (see box 1.3 in chapter 1).

Note: The type of a country's GVC linkages is based on (1) the extent of its GVC participation, (2) its sectoral specialization in trade, and (3) its engagement in innovation. Details are provided in figure 1.6 in chapter 1.

le imprese che formano una catena globale del valore e i territori che le ospitano hanno una diversa capacità di appropriazione del valore della produzione

le 4 dimensioni di Gereffy

- Struttura input-output
- Dimensione della governance: guidate da produttore o da compratore
- Estensione geografica: catene lunghe e corte
- Contesto istituzionale: condizioni economiche, sociali...

sviluppo e azione politica

- essere parte della rete globale del valore può influenzare in modo positivo lo sviluppo del territorio?
- conoscere le logiche di funzionamento delle catene contribuisce a costruire azioni coordinate di rivendicazione di diritti

sviluppo e azione politica

