

#2

CARGO ON

BY (T)TRANS.EU

Market Insights

Dati dal mondo dei trasporti

- **La logistica verde ti consente di guadagnare**
- **Cala la domanda di merci in Germania: recessione?**
- **Le maggiori sfide per le catene di approvvigionamento**

ON

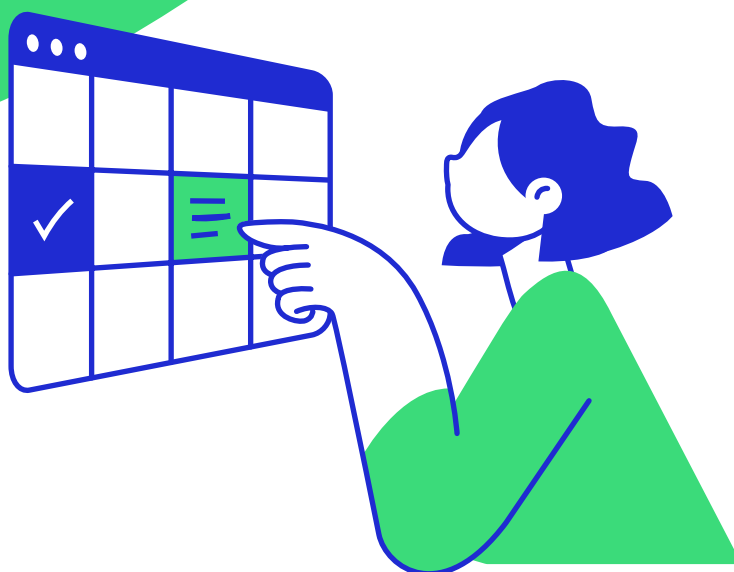


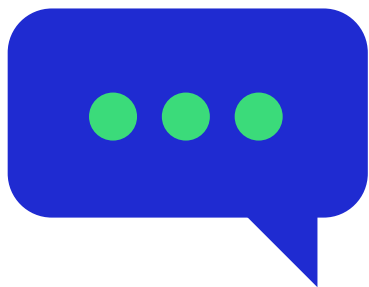
BY (T) TRANS.EU

CargoON di **Trans.eu Group S.A.** è una piattaforma di trasporto merci digitale che aiuta a ottimizzare e automatizzare i processi, la comunicazione e la documentazione relativi alla gestione del trasporto su strada.

La suite modulare per la gestione dei trasporti di CargoON - **Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports, Simple Tenders.** Combina in modo nativo attività contrattuali e spot, dall'approvvigionamento attraverso gare (tender) per intere linee o singoli carichi, all'esecuzione e all'analisi.

Trans.eu Group S.A. è una società tecnologica, focalizzata sulla realizzazione di soluzioni fintech e dedicate al trasporto e la logistica.....che riuniscono aziende, società di logistica, spedizionieri e vettori.





La domanda è in calo, anche se le supply chain sono ancora sotto pressione

L'ultimo trimestre (estivo) è stato relativamente calmo rispetto ai cambiamenti nelle supply chains a cui siamo stati abituati negli ultimi mesi. Nessuna variazione significativa nelle tariffe, né ulteriori aumenti nei prezzi dei carburanti. Quali sono le sfide più importanti per i responsabili della logistica nel prossimo trimestre? Il prezzo dei carburanti rimane l'enigma più importante. Inoltre la locomotiva dell'aumento della domanda inizia a rallentare in tutta Europa e la Germania ne è uno dei principali esempi. Gli indicatori economici sono in calo e la produzione è limitata. Secondo l'analisi del prestigioso Ifo Institute, il prossimo anno la crescita economica sul Reno potrebbe non raggiungere nemmeno l'1 per cento. Un momento che rappresenterà una tregua per le reti logistiche dopo i turbolenti ultimi due anni.

Nella seguente analisi sono incluse anche previsioni sulla logistica green. Sembra che poche grandi aziende siano a conoscenza della rendicontazione non finanziaria obbligatoria introdotta dalla Commissione Europea. Dal 2024 le imprese dovranno segnalare tutti i rischi e le opportunità in tema ambientale, sociale e di governance.

Vi invitiamo a leggere

Zespól CargoON

Cosa c'è in Market Insights ON n. 2:

01

Analisi e commenti

Pagina 6



La guerra ha cambiato drasticamente i tassi 7

Tariffe di trasporto in Polonia, Germania e Francia. Nel giugno di quest'anno il tasso di crescita inizia a diminuire.

Le tariffe annunciano una recessione? 8

Trasporto dalla Germania. Tariffe di trasporto verso Polonia, Francia, Italia e Paesi Bassi. I cambiamenti negli indicatori economici in Germania influiscono sul lavoro delle catene di approvvigionamento in tutto il continente.

Germania in frenata? 9

Trasporto in Germania. Tariffe di trasporto da Polonia, Francia, Italia e Paesi Bassi. Ad agosto di quest'anno, c'è stata una correzione dei tassi (dal 45% al 38%).

Come sono cambiate le tariffe in Germania 10

Tariffe sul mercato tedesco nel 2019-2022. Come i prezzi del trasporto sono diminuiti e aumentati.

L'Europa sta alzando i tassi 11

Tasso di riferimento (tre mesi) nell'area dell'euro, Polonia, Romania, Repubblica ceca e Ungheria. I mercati dei trasporti attivi al di fuori della zona euro saranno probabilmente i più colpiti dagli aumenti dei tassi.

Nella zona euro è (un po') più calmo 12

Inflazione IAPC (Gli indici armonizzati dei prezzi al consumo) in alcuni paesi europei. La salvezza temporanea per i vettori dei paesi dell'Europa centrale e orientale al di fuori dell'area dell'euro è l'indebolimento delle valute nazionali rispetto all'euro.

I vettori partono dall'Europa occidentale?

13

Tariffe di trasporto in Polonia, Germania e Francia – confronto. In Germania i tassi si sono fermati e in Francia sono in aumento. Come mai?

Mercato instabile delle vendite di camion

15

Vendite di nuovi veicoli commerciali nell'Unione Europea nel 2022. Crescono le vendite di camion, calano i veicoli per le consegne.

Un carburante più economico aumenta la competitività

17

Variazione dei prezzi del diesel in Germania, Francia e Polonia e media dell'intera UE. I vettori dalla Polonia fanno rifornimento nelle stazioni nazionali e quindi sono più competitivi sulle rotte internazionali.

02

Tendenze

Logistica verde:
una rivoluzione
attende le filiere

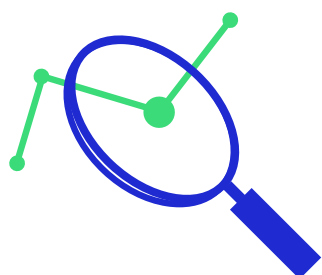
Pagina **18**

03

Sintesi e previsioni

Raffreddamento qui.
Per le economie
e le filiere

Pagina **24**



01



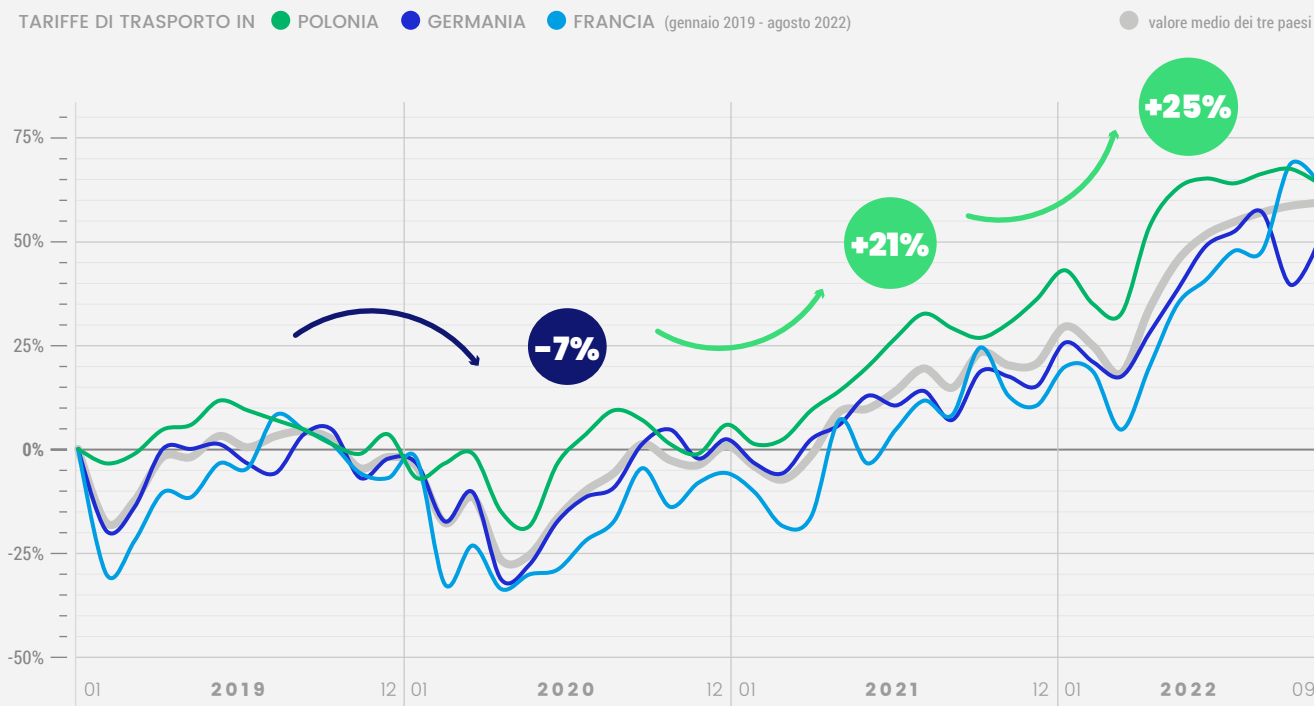
Analisi e commenti

Mentre economisti e manager stanno già vedendo chiari segnali di rallentamento economico in Europa, nessun cambiamento radicale può essere visto dal comportamento delle filiere.

Ma probabilmente e' la calma prima della tempesta.



La guerra ha cambiato drasticamente i tassi



L'analisi del periodo selezionato mostra tendenze simili in tutti e tre i paesi. Gli aumenti più elevati sono stati registrati dai vettori polacchi (il che ovviamente non significa che le tariffe nominali fossero i più alti lì), il più basso - dai vettori tedeschi. Tuttavia, la dinamica degli aumenti e delle diminuzioni dei prezzi è simile. Si vede chiaramente che il mercato europeo - almeno nel segmento della domanda di capacità e della reazione ai cambiamenti della situazione geopolitica, finanziaria ed economica - è un sistema interconnesso.

È anche evidente che nella primavera del 2020 (periodo di hard lockdown in Europa, temporanea riduzione della domanda di merci), le tariffe sono scese in media del 23% per poi salire del 50% a fine agosto di quest'anno. La variazione in questi tempi movimentati è stata del 73% nel periodo di 29 mesi, il 50% considerando gennaio 2019 come inizio del periodo di riferimento.

Nel febbraio 2022 il tasso di crescita ha subito un'accelerazione significativa. In precedenza, ammon-
tava a una media di 2,5 punti percentuali al mese
e dal momento dell'aggressione russa in Ucraina fino

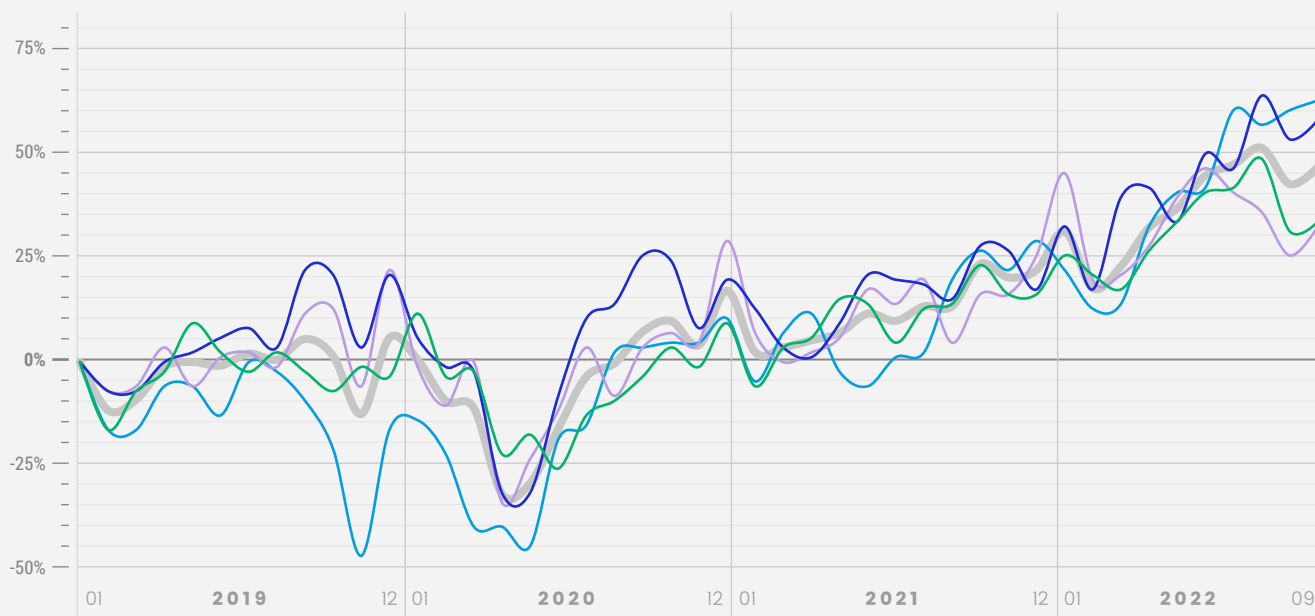
- 50% - Valore dell'aumento delle tariffe di trasporto da gennaio 2019 a fine agosto 2022

dalla fine di agosto di quest'anno. la media era del 4,9% al mese. Dallo scoppio della guerra fino alla fine di agosto 2022 (più di 6 mesi), i tassi sono aumentati di 34 punti percentuali e dall'inizio di gennaio 2019 l'aumento medio è passato da 16 a 50 punti percentuali.

Nel giugno di quest'anno, il tasso di aumento delle tariffe ha iniziato a diminuire: il mercato sembra essersi abituato all'impennata dei prezzi di carburanti, gas ed elettricità. I prezzi delle merci aumentano più lentamente; la pressione dei produttori sulle compagnie di navigazione e sugli operatori logistici, e la consapevolezza di far parte della stessa catena di fornitura (e di costo), sembra aver in qualche modo calmato il mercato. Alcuni dei vettori che collaborano costantemente con i propri clienti sono anche pronti a ridurre i propri margini per viaggiare con un partner collaudati. Sembra, tuttavia, che la minore domanda di trasporto nelle consegne in Germania sia di fondamentale importanza.

Le tariffe annunciano una recessione?

TRASPORTO DALLA GERMANIA. TARIFFE DI TRASPORTO VERSO ● POLONIA ● FRANCIA ● ITALIA ● PAESI BASSI ● valor medio de quattro países
(gennaio 2019 - settembre 2022)



Fonte: proprio studio

Le variazioni dei tassi sul mercato tedesco sono un fattore determinante di tutto ciò che accadrà successivamente sui mercati europei. Dopo Stati Uniti e Cina, l'economia tedesca è il terzo attore economico mondiale e la più grande economia in Europa (senza contare l'Unione Europea come mercato separato, ovviamente). I cambiamenti negli indicatori economici in Germania hanno un impatto sul lavoro delle catene di approvvigionamento in tutto il continente.

Quando si analizzano le tariffe per il trasporto merci dalla Germania, si possono notare diversi momenti di svolta. Da dicembre 2019, le tariffe in tutte le direzioni sopra menzionate iniziano a diminuire drasticamente e la tendenza al ribasso continua fino all'inizio di aprile 2020. Quasi dall'inizio della pandemia di Covid-19 in Europa, le tariffe per i trasporti dalla Germania iniziano

ad aumentare e la tendenza al rialzo ha acquisito una dinamica ancora maggiore dallo scoppio della guerra in Ucraina (da febbraio a luglio i tassi sono aumentati dal +15% al 44%).

Nota: le analisi dei tassi nel mese di agosto di quest'anno mostrano un netto calo dei prezzi dei noli (dal +44% al +37% in media), ovvero di 7 punti percentuali in un solo mese. I cali maggiori sono stati registrati verso Polonia e Paesi Bassi. Ma a settembre di quest'anno i tassi sono saliti ancora leggermente, al +40% rispetto a gennaio 2022. È difficile trarre conclusioni di vasta portata su questa base, ad esempio suggerendo una correzione permanente. Finora questi sono solo i primi sintomi di cambiamenti sul mercato, ma questo il trend suggerisce un rallentamento (o addirittura una recessione, per una conferma dovremo aspettare ancora qualche mese).

- **29% - questo è quanto sono aumentate le tariffe dalla Germania dopo lo scoppio della guerra in Ucraina. Da febbraio a luglio di quest'anno.**
- **le aliquote sono aumentate dal +15% al +44%.**

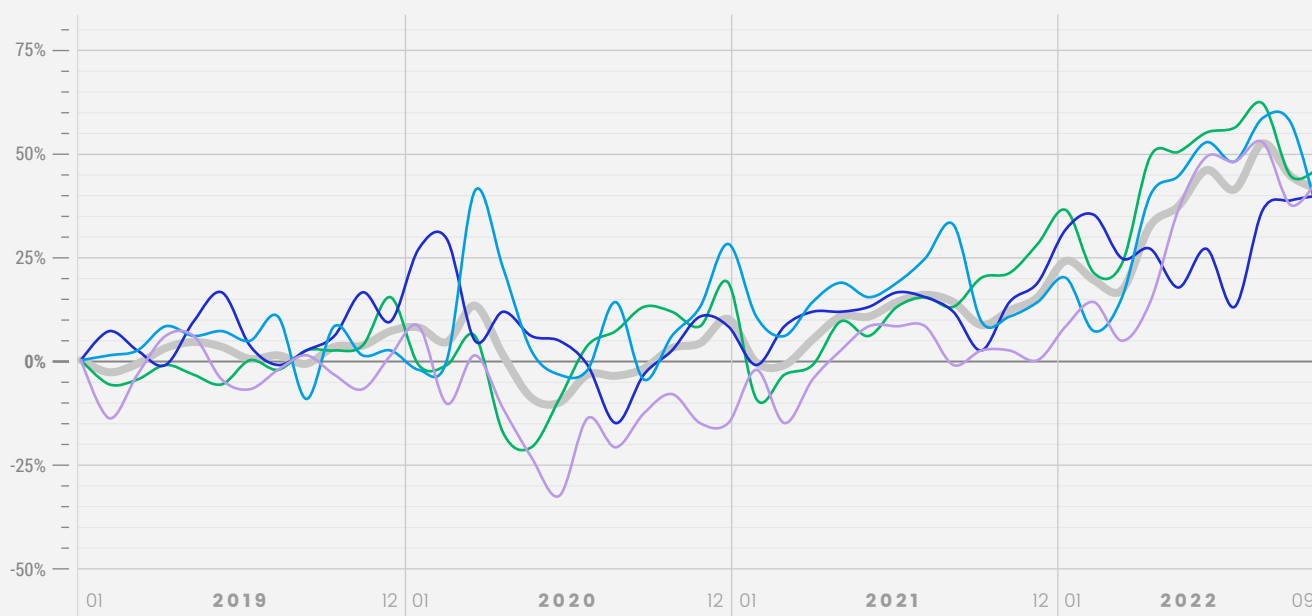
La diminuzione delle tariffe di trasporto verso i Paesi Bassi è iniziata già a maggio di quest'anno, il che indica una diminuzione delle esportazioni via mare verso i porti olandesi (ovviamente con la partecipazione del trasporto su strada, principalmente container).

Germania in frenata?

TRASPORTO IN GERMANIA. TARIFFE DI TRASPORTO DA ● POLONIA ● FRANCIA ● ITALIA ● PAESI BASSI

● valor medio de quattro países

(gennaio 2019 - settembre 2022)



Fonte: proprio studio

L'economia tedesca – il più grande fornitore in Europa, ma anche importatore – si comporta in linea con il trend europeo nel caso dei trasporti. Nei primi mesi del Covid-19 in Europa (marzo – maggio 2020), il volume delle forniture al mercato tedesco è diminuito a causa delle restrizioni alla circolazione e del lockdown. Tuttavia, alla fine di maggio 2020, le catene di approvvigionamento hanno iniziato a rispondere alle restrizioni pandemiche. L'industria tedesca e le catene di vendita al dettaglio stanno riprendendo la cooperazione con i fornitori. La tendenza al rialzo (con più o meno oscillazioni) continua finora. A giugno 2020, i tassi sono scesi di 9 punti percentuali al 91% (rispetto al periodo di riferimento da gennaio 2019) e alla fine di agosto di quest'anno erano in media del 38% più alti.

Vale la pena notare che dalla guerra in Ucraina il tasso di crescita è accelerato. A febbraio, le consegne in Germania dovevano essere pagate il 115% della tariffa iniziale (gennaio 2019) e a metà luglio 2022 – già il 145%. Nei cinque mesi successivi allo scoppio della guerra, la tariffa media dei noli verso la Germania è aumentata di 30 punti percentuali.

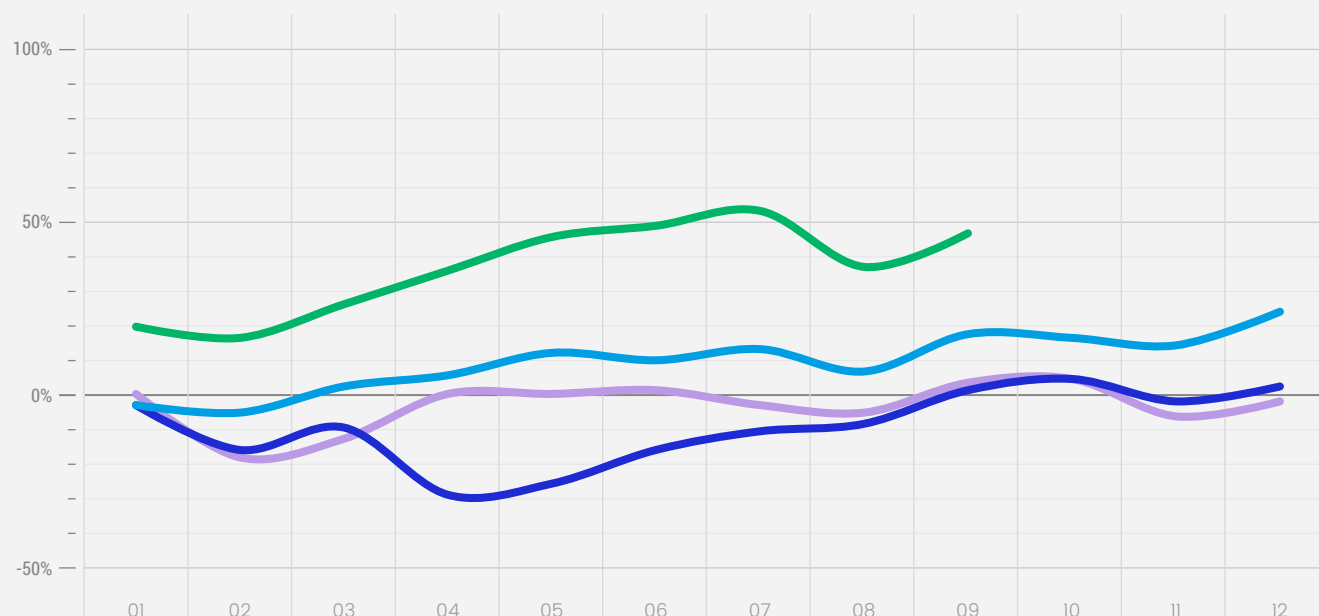
Nei cinque mesi successivi allo scoppio della guerra, la tariffa media dei noli verso la Germania è aumentata di 30 punti percentuali.

Ad agosto di quest'anno, si registra, invece, un adeguamento delle aliquote (dal 145% al 138%). La diminuzione è significativa, di ben 7 punti percentuali. Il prossimo trimestre mostrerà se si tratta di una tendenza alla recessione in Germania e in Europa o di un episodio temporaneo. A settembre di quest'anno i tassi sono scesi di altri 3 punti percentuali, al 135%. L'adeguamento del tasso di agosto-settembre indica una minore domanda di capacità verso la Germania e gli economisti tedeschi registrano una performance economica sempre più debole sul Reno. Comunque, il Consiglio di Amministrazione della Banca Centrale Europea ha annunciato un rallentamento dello sviluppo economico anche nell'area euro: nel 2022 l'economia europea crescerà del 3,1%, e nel 2023 solo dello 0,9%. Le ragioni principali sono i prezzi elevati dell'energia e le strozzature dell'offerta che limitano l'attività economica.

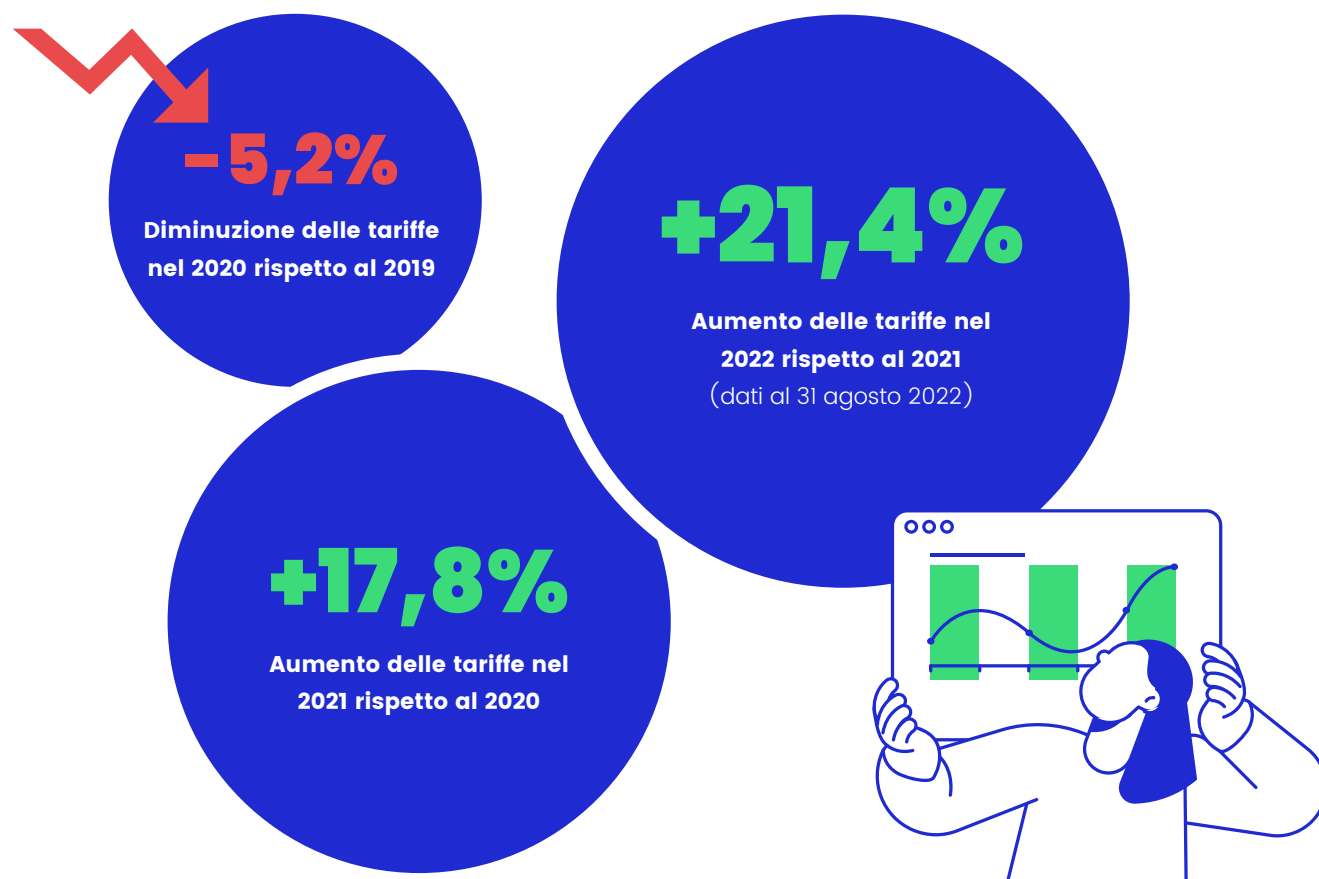
Come sono cambiate le tariffe in Germania

(TARiffe MEDIE NEGLI ANNI SUCCESSIVI: GENNAIO 2019 - AGOSTO 2022)

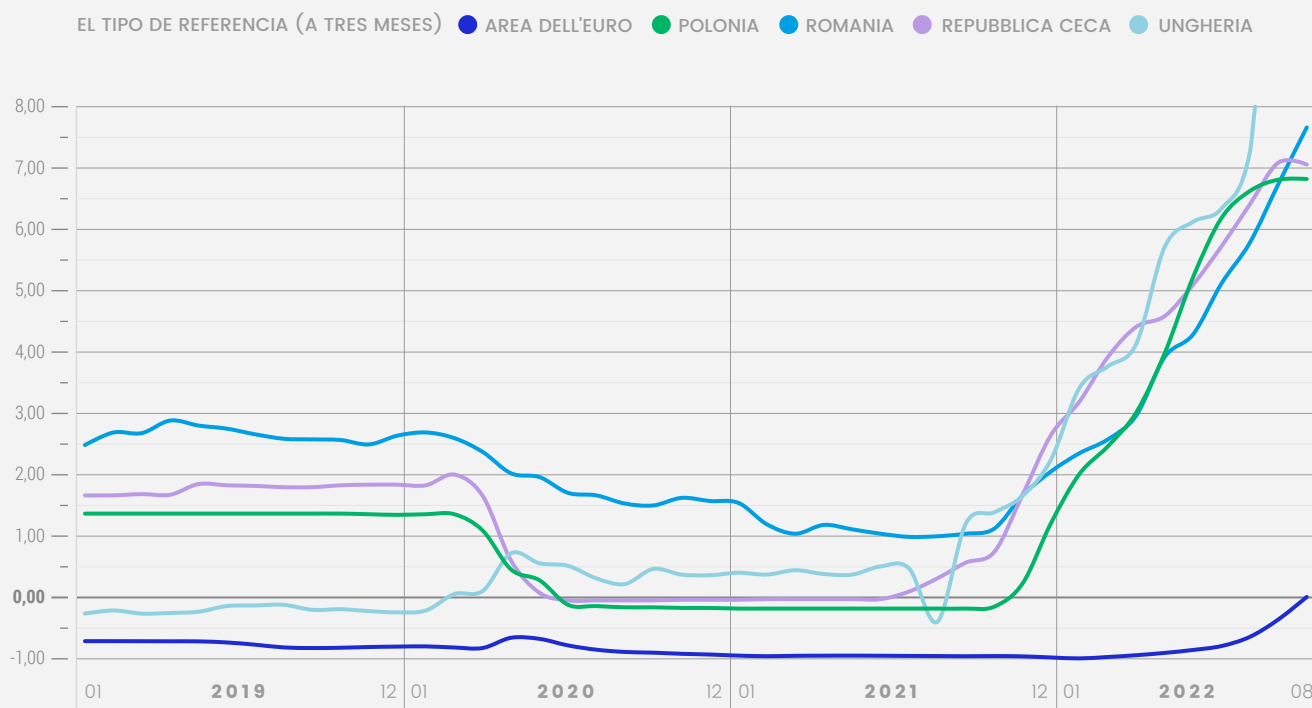
● 2019 ● 2020 ● 2021 ● 2022



Fonte: proprio studio



L'Europa sta alzando i tassi



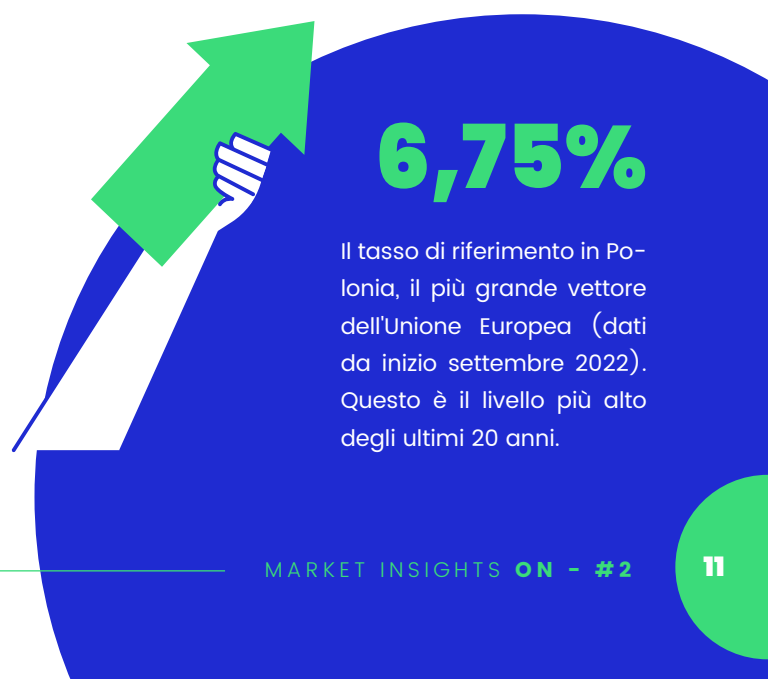
Fonte: proprio studio

I tassi di interesse di riferimento a tre mesi (3M) sono un indicatore importante per l'economia e si traducono rapidamente in costi operativi della catena di approvvigionamento. L'area dell'euro appare qui, nonostante tutte le perturbazioni sociali, economiche e politiche, come un'oasi di stabilità. Fino alla metà del 2022 i tassi di interesse sono stati mantenuti a un livello. Il tasso di interesse principale della Banca Centrale Europea è stato portato allo 0,5% e all'1,25% all'inizio di settembre. Questi aumenti sono motivo di preoccupazione tra gli economisti, ma rispetto all'Ungheria (13%) o alla Polonia, che è importante per il trasporto internazionale (quasi il 7%), si tratta di un enorme divario.

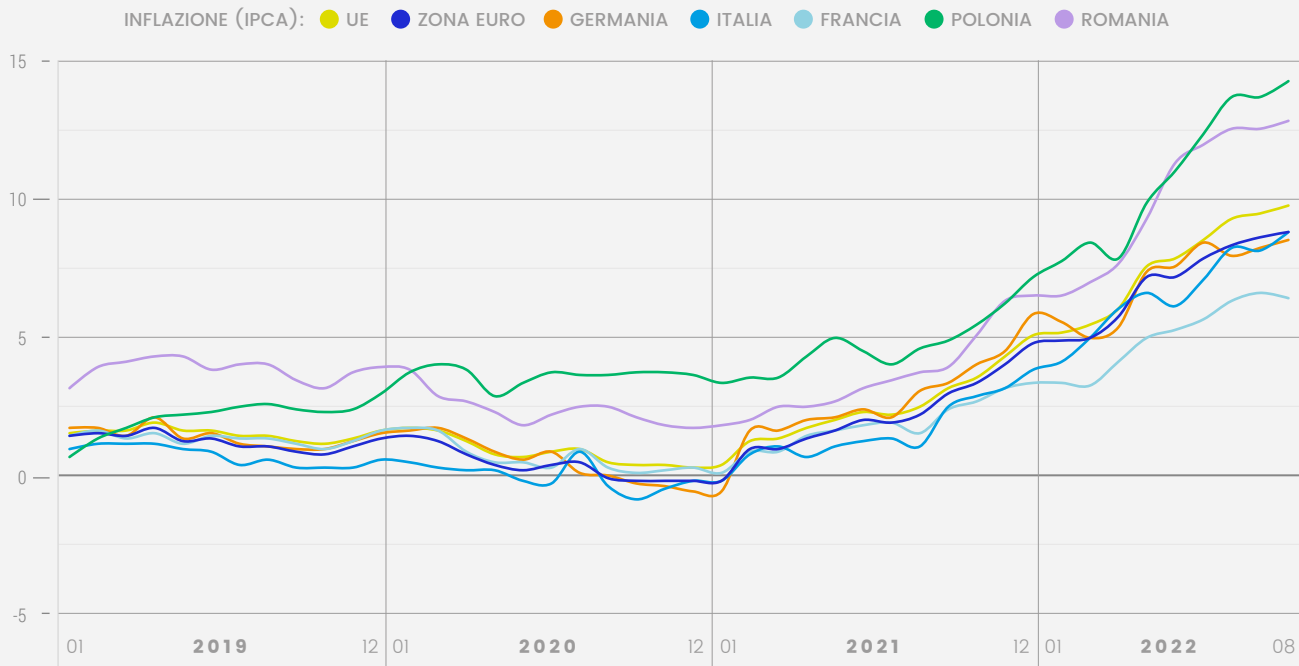
Tassi di interesse più elevati si traducono in maggiori costi della catena di approvvigionamento. I costi di manutenzione del parco mezzi sono in aumento, perché i costi di manutenzione di autocarri presi in prestito o noleggiati stanno aumentando a causa dell'aumento dei tassi di interesse. Ciò può comportare, ad esempio, l'estensione del servizio di leasing di autocarri (trattori e semirimorchi), perché i vettori non potranno permettersi veicoli nuovi. I costi sempre più elevati del finan-

ziamento degli autocarri (servizi finanziari e operazioni) si tradurranno in costi di trasporto.

Questa situazione potrebbe interessare i mercati dei trasporti più attivi al di fuori dell'area dell'euro: Polonia, Romania, Repubblica Ceca e Paesi baltici. Per il momento, la debolezza delle valute locali rispetto all'euro consente a questi paesi di compensare le perdite derivanti dai crescenti costi di manutenzione della flotta (i pagamenti per le merci vengono effettuati in euro).



Nella zona euro è (un po') più calmo



Fonte: proprio studio

Come mostra l'analisi dei dati, i paesi membri dell'area dell'euro registrano un'inflazione interna più bassa rispetto ai paesi al di fuori di quest'area. Anche se, ad esempio, l'inflazione nella più grande potenza economica europea, ovvero in Germania, è in costante crescita. Livello di inflazione per settembre di quest'anno si è rivelato il più alto degli ultimi 70 anni. L'inflazione (IPCA) secondo il paniere unificato di Eurostat è stata del 10,9% e l'inflazione (IPC) è aumentata al 10% (questo non è visibile nel grafico che copre il periodo fino alla fine di agosto di quest'anno).

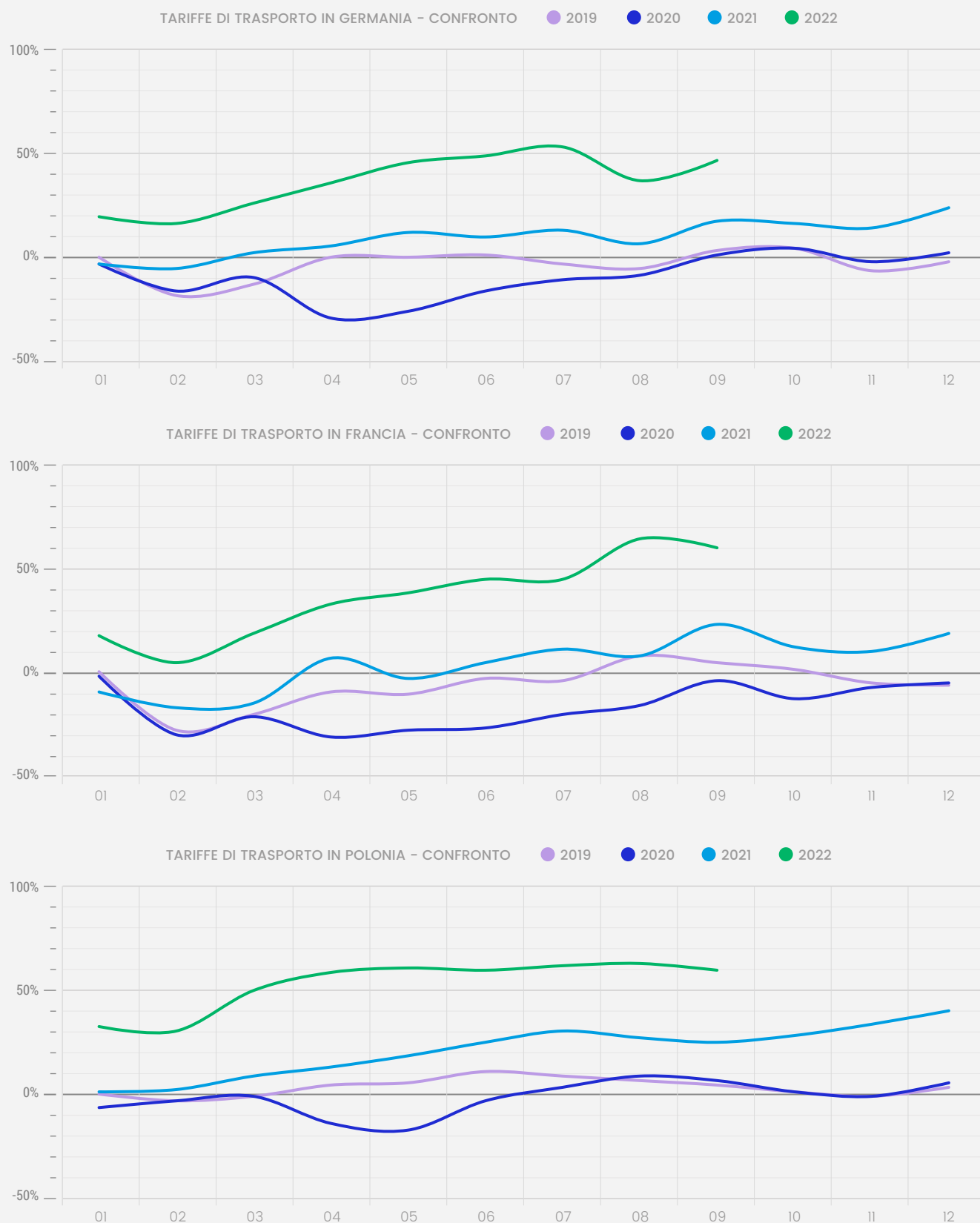
È importante sottolineare che la Polonia, che è un attore importante nella mappa del trasporto su strada, registra un'inflazione ben al di sopra della media dell'Unione europea. Ad agosto di quest'anno è stata del 14,8%, nell'Unione Europea del 10,1% e nell'area dell'euro del 9,1%. Sembra che maggiore è l'inflazione, maggiore è la pressione per aumentare i prezzi del trasporto merci e l'aumento dei salari per gli autisti (sia su rotte nazionali che internazionali).

La salvezza temporanea per i vettori dei paesi dell'Europa centrale e orientale al di fuori dell'area dell'euro è l'indebolimento delle valute nazionali rispetto all'euro.

Nel lungo periodo, tuttavia, questo non è un fattore positivo, in quanto la debolezza delle valute locali incide sui prezzi di acquisto dei nuovi camion (i costi di produzione sono comunque in aumento, ma fuori dall'area dell'euro i vettori pagano anche il costo dell'euro rispetto alla loro moneta nazionale).



I vettori partono dall'Europa occidentale?



Fonte: proprio studio

SIMPLE TENDERSON

Come garantire rapidamente la capacità in tempi incerti?

Ti stai preparando per la corsa stagionale?

I tuoi partner abituali stanno aumentando i prezzi?

Il numero dei clienti è in crescita, ma la mancanza di corrieri rende più difficile l'evasione degli ordini?

**Scopri come aumentare
la tua capacità**

**Tender Veloci effettuate
tra i loro partner o 32.000
vettori e spedizionieri
della rete Trans.eu**

DAI UN'OCCHIATA

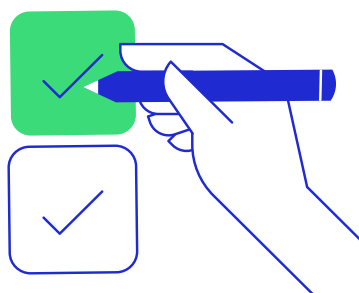
CARGO ON
SIMPLE TENDERS

È chiaramente visibile che i tassi nei singoli paesi sono cresciuti sistematicamente e il rimbalzo maggiore è stato registrato nel 2022. Questo aumento è influenzato principalmente da tre fattori.

- L'inflazione, in aumento dal 2021, ha subito un'accelerazione a seguito della guerra in Ucraina ed è in costante crescita in tutta l'Unione Europea, ma più rapidamente nei paesi dell'Europa centrale e orientale. L'inflazione è in aumento anche a causa dell'aumento dei prezzi delle materie prime, livelli di consumo ancora elevati, alimentati dal sostegno pubblico dopo la pandemia.
- Aumento dei prezzi del carburante, chiaramente visibile dal secondo trimestre del 2020.
- La guerra in Ucraina, che (da marzo di quest'anno) ha contribuito all'impennata dei prezzi delle materie prime energetiche e all'ulteriore aumento dell'inflazione.

È interessante notare che da agosto di quest'anno, un calo dei prezzi di trasporto in Germania è evidente a causa delle minori esigenze di capacità. Ci sono molte indicazioni che questo sia un segno di una recessione piuttosto che un calo stagionale dei prezzi, ma il verdetto finale dovrebbe essere atteso fino alla fine del prossimo trimestre. Il mercato francese mostra invece un ulteriore aumento delle tariffe, che potrebbe essere causato dal deflusso di vettori dall'Europa centro-orientale, e quindi un crollo dell'offerta e un aumento della domanda di capacità. La stabilizzazione si osserva sul mercato polacco, anche se, vista l'incertezza sul mercato dei carburanti e l'aumento dell'inflazione interna, dovrebbe piuttosto essere definita "piccola stabilizzazione".

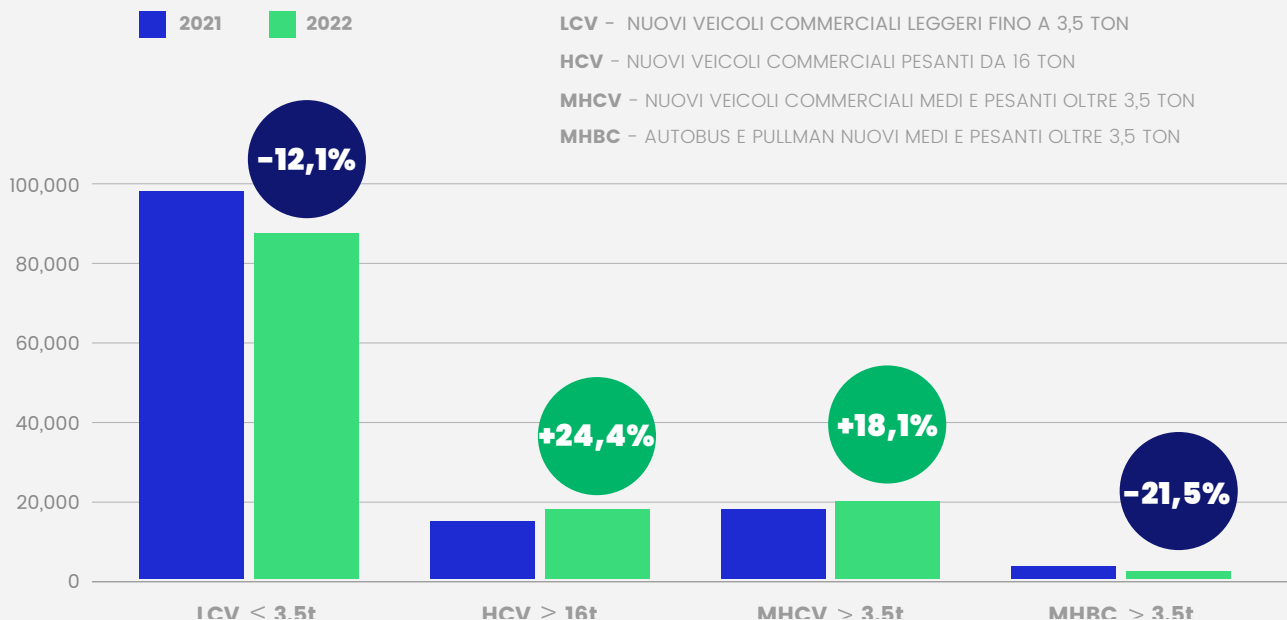
... **Sul mercato francese si osserva un ulteriore aumento delle tariffe, che potrebbe essere dovuto al deflusso di vettori provenienti dall'Europa centrale e orientale.**



Mercato instabile delle vendite di camion

VENDITE DI VEICOLI COMMERCIALI NUOVI NELL'UNIONE EUROPEA NEL 2022

(dati di agosto 2022 calcolati anno su anno - ACEA)



Fonte: ACEA

In Europa, il numero di veicoli commerciali nuovi è in costante calo, anche se i risultati negativi delle vendite sono principalmente dovuti al forte calo delle autovetture per le consegne (sotto le 3,5 tonnellate). Il volume totale dei veicoli immatricolati è diminuito dell'8% rispetto all'anno precedente e nel segmento dei veicoli commerciali di ben il 12,1%. Ma nel resto dei segmenti di vendita di autocarri, i risultati sembrano più incoraggianti.

Nel segmento dei veicoli commerciali pesanti da 16 tonnellate, le barre di crescita sono aumentate vertiginosamente fino al 24,4%. Tutti i mercati dei trasporti europei hanno registrato incrementi, anche se il maggior numero di camion è arrivato nei mercati dell'Europa centrale. Tuttavia, i maggiori mercati marittimi hanno registrato risultati contrastanti. La locomotiva economica europea, ovvero la Germania, ha addirittura registrato negli ultimi otto mesi un calo degli autocarri pesanti immatricolati (-1,8%), che potrebbe essere un altro segnale dell'imminente recessione. All'altro estremo, invece, c'è un mercato spagnolo molto dinamico, dall'inizio di quest'anno le immatricolazioni aumentano del 9,9%.

Secondo ACEA, il calo delle vendite di veicoli commerciali è dovuto principalmente all'indebolimento delle supply chains.

Sono ottimisti anche i risultati relativi all'immatricolazione dei veicoli commerciali medi e pesanti (MHCV). Dopo la stagnazione di luglio, i risultati di agosto in questo segmento si sono rivelati in rialzo (18,1%), influenzato principalmente dai risultati dei principali mercati di trasporto europei: principalmente Polonia (aumento del 35,4%), Spagna (27,4%), Italia (17,6%), Francia (8%) e Germania (4,4%). Tenendo conto solo degli ultimi 8 mesi di quest'anno, i risultati in questo segmento sono leggermente peggiori. Analizzando i mercati più importanti dell'Europa occidentale, solo la Spagna (8,8%) ha registrato un deciso aumento, mentre gli altri paesi hanno registrato cali: in Germania -6,1%, in Francia -1,8% e in Italia -1,6%.

I segnali del mercato automobilistico sembrano contraddittori. Secondo l'Associazione europea dei produt-

tori di automobili (ACEA), il motivo del calo generale delle immatricolazioni (vendite) di veicoli commerciali è dovuto principalmente all'indebolimento delle catene di approvvigionamento. La mancanza di una fornitura stabile di semiconduttori da Taiwan, Cina e Corea del Sud e la sospensione della produzione di cablaggi in Ucraina: questi sono i fattori più importanti dal lato delle catene di approvvigionamento che limitano il ritmo di produzione. Ma la situazione attuale è influenzata anche

da fattori puramente economici: ad esempio, un forte aumento dei costi di produzione dei veicoli a causa dell'aumento dell'inflazione e dei prezzi elevati dell'energia, e un conseguente calo del potere d'acquisto dei vettori di piccole e medie dimensioni dovuto all'aumento dei costi di finanziamento della flotta. Nel caso dei furgoni ha dato il suo contributo anche il Mobility Package, che attraverso nuove restrizioni ha contribuito al calo dell'interesse per l'acquisto di nuovi mezzi.

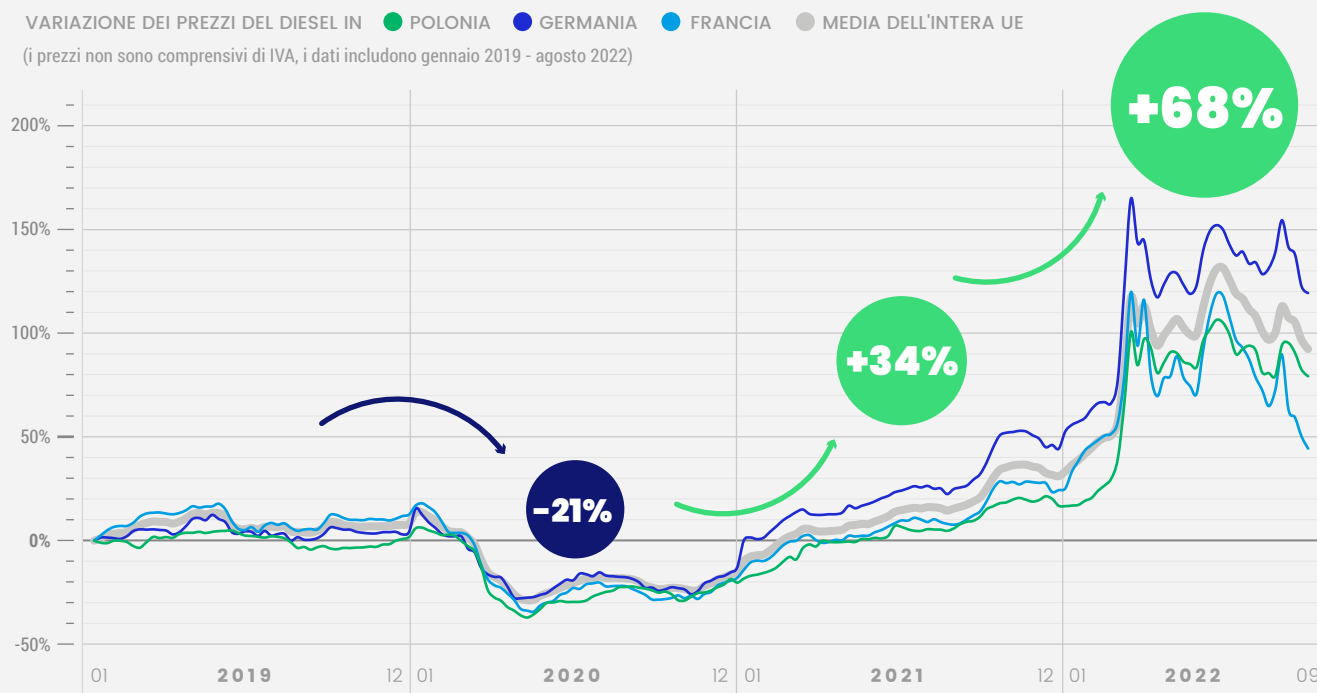


24,4%

**Aumento delle vendite di camion
pesanti da 16 tonnellate**
(anno dopo anno).

I dati per gli otto mesi del 2022 sono meno ottimistici, e gli incrementi continuano. Le immatricolazioni di veicoli nuovi sono aumentate del 2,7%, ma i principali mercati hanno mostrato risultati contrastanti.

Un carburante più economico aumenta la competitività



Fonte: proprio studio

Il grafico mostra chiaramente il calo dei prezzi del carburante causato dall'epidemia di Covid-19. La tendenza al ribasso è proseguita dallo scoppio della pandemia fino a novembre 2020. Nel quarto trimestre i prezzi delle borse mondiali hanno iniziato a salire e con essi i prezzi dei carburanti. Continua la tendenza al rialzo, che ha subito un brusco balzo dopo lo scoppio della guerra in Ucraina e l'aggressione russa (quest'estate, il prezzo medio del diesel in Europa è leggermente diminuito ed è superiore del 68% rispetto alla media di tutto il 2021, e confrontando agosto 2022 con gennaio 2019, il prezzo è superiore del 103%).

La dinamica della crescita dei prezzi del diesel in Germania nel periodo in esame è stata superiore a quella di Francia e Polonia, il che si riflette anche nella dinamica dell'aumento delle tariffe di trasporto. I vettori dalla Polonia fanno rifornimento nelle stazioni nazionali e quindi sono più competitivi sulle rotte internazionali, specialmente nei paesi in cui il carburante è più costoso.

È difficile prevedere ulteriori movimenti dei prezzi, poiché molto dipende dalla situazione in Ucraina e dal com-

portamento della Russia. Nel frattempo, i paesi del G7 e l'Unione Europea stanno introducendo un divieto al trasporto di petrolio russo via mare, che entrerà in vigore il 5 dicembre 2022. A loro volta, i paesi dell'OPEC hanno deciso nell'ottobre di quest'anno la limitazione della produzione, che costringerà a un altro rialzo delle borse mondiali. Di certo, questa decisione avrà un impatto sui prezzi dei carburanti (gli esperti stimano che il diesel possa salire di 30-40 centesimi di euro al litro). In risposta, il governo degli Stati Uniti ha deciso di liberare alcune delle sue riserve di energia.

- 103% - Aumento dei prezzi del diesel in Europa da gennaio 2019 a fine agosto 2022. Un'altra svolta potrebbe arrivare il 5 dicembre 2022, quando entrerà in vigore il divieto di trasporto marittimo del petrolio russo.



02

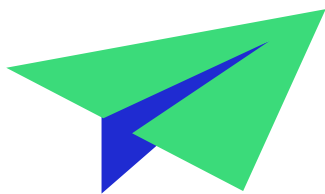


Tendenze

L'idea di una supply chains green non riguarda solo il salvataggio del pianeta, ma anche il guadagno.

Forse una tale prospettiva incoraggerà le aziende a fare cambiamenti sistemici più velocemente.





Logistica green: una rivoluzione attende le filiere

Oggi tutto il mondo parla della necessità di uno sviluppo sostenibile, di cui un elemento importante è la cosiddetta supply chains green o, più in generale, logistica green. Sembra che la politica di sviluppo sostenibile non sia più un intelligente slogan aziendale, ma sarà un requisito legale per l'intera Unione Europea e le economie che collaborano con essa. Ma i produttori, gli operatori logistici e i vettori sono consapevoli della portata dei cambiamenti imminenti? Che la rivoluzione green stia arrivando, non è messo in dubbio da economisti, specialisti del clima, e consumatori.

In generale, tutta la filosofia della logistica green non si riduce solo alla riduzione dell'impatto dannoso sull'ambiente, e soprattutto alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica – sebbene questi siano gli obiettivi primari – ma anche al raggiungimento degli obiettivi di business. L'idea è quella di ridurre i costi dei processi logistici, aumentare i profitti e allo stesso tempo aderire ai principi dello sviluppo sostenibile. Il momento per un cambiamento rivoluzionario può non sembrare speciale – la pandemia e la guerra in Ucraina hanno interrotto o indebolito le catene di approvvigionamento esistenti – ma paradossalmente, sono stati proprio questi eventi a rendere l'Europa consapevole della necessità di cambiamenti reali.

Le regole ESG influenzeranno il trasporto

Come si tradurranno questi elementi in attività specifiche? Lo sottolinea **Maximilian Birle**, responsabile vendite e assistenza del Gruppo KRONE. Questa holding tedesca è la più grande d'Europa e il principale fornitore mondiale di telonati, box, casse mobili e rimorchi frigoriferi. Secondo Birle, la chiave del cambiamento sistemico è l'attuazione diffusa dei principi ESG (Environmental, Social and Corporate Governance), che la Commissione Europea aveva già avviato alcuni mesi fa. – Presto, nella concessione di prestiti, le banche terranno conto

non solo dei criteri economici, ma anche del rispetto dei principi dello sviluppo sostenibile. I nuovi criteri aumenteranno anche gli standard nel settore dei trasporti.

La Commissione Affari Legali del Parlamento Europeo ha già concordato nuove regole per la cosiddetta rendicontazione non finanziaria per le grandi aziende che impiegano più di 250 persone e producono un fatturato di almeno 40 milioni di euro. Dal 2024 dovranno segnalare tutti i rischi e le opportunità ambientali, sociali e di corporate governance (ovvero rispettare i principi ESG citati). Quattro anni dopo, i cambiamenti riguarderanno la maggior parte degli imprenditori, compresi quelli che forniscono qualsiasi tipo di prodotti ai mercati dell'UE. Uno dei pilastri del concetto ESG è fermare il continuo degrado dell'ambiente naturale.

I camion elettrici sono discutibili

Ma alcune aziende – senza attendere sanzioni comunitarie o nazionali – hanno già iniziato a seguire di propria iniziativa il trend dello sviluppo sostenibile. Il suddetto KRONE sta lavorando, ad esempio, alla progettazione di un rimorchio che, da un lato, guadagnerà una migliore aerodinamica e, dall'altro, una propria trazione elettrica con una batteria collegata. Di conseguenza, l'intero set ridurrà le emissioni di anidride carbonica del 40-60%. Inoltre, tutti i principali produttori di autocarri assemblano già trattori con trazione elettrica, anche se queste sono ancora delle eccezioni nelle grandi flotte, perché fino a poco tempo c'era una dottrina secondo cui una trasmissione ecologica è quella con trasmissione a GPL. D'altra parte – nonostante le tendenze attuali – CEO



La ferrovia è una buona alternativa



Credo che una vera alternativa al trasporto terrestre di massa sia ora la ferrovia. Il trasporto su ferro dovrebbe essere maggiormente coinvolto nel trasporto locale. È grazie ai collegamenti ferroviari che trasportiamo la maggior parte dei nostri prodotti. Come azienda che implementa e cerca soluzioni per ridurre le emissioni di gas nocivi, sosterremo sempre lo sviluppo delle ferrovie.

Arūnas Strazdas

Direttore Logistica e Infrastrutture presso l'azienda lituana Linas Agro*

* L'azienda è il più grande fornitore di prodotti agricoli in Lituania e si colloca al secondo posto tra le più grandi imprese lituane. È specializzato nel commercio all'ingrosso e al dettaglio.



e manager responsabili delle supply chain sono ancora scettici sui cambiamenti proposti dalla Commissione Europea. (In realtà, non più una proposta: il pacchetto Fit for 55 dell'UE prevede che in 8 anni le emissioni di gas serra di furgoni e camion saranno ridotte del 55% e nel 2050 i paesi dell'UE raggiungeranno la neutralità climatica).

– Le soluzioni ecologiche per il trasporto pesante sono ancora lontane dall'essere utilizzate nella pratica. I camion elettrici sono ancora in fase di sperimentazione, mentre la vera alternativa, ovvero i camion a gas, è diventata non redditizia a causa dei giganteschi aumenti dei prezzi del gas, spiega Arūnas Strazdas, direttore della logistica e delle infrastrutture di Linas Agro, il più grande fornitore di prodotti agricoli in Lituania.

Ed è difficile non essere d'accordo con lui. La rapida transizione verso fonti di energia alternativa (batterie e idrogeno) creerà enormi sfide infrastrutturali e finanziarie per tutte le economie europee, non solo quelle emergenti. Ad esempio, la questione della collocazione di migliaia di caricatori nei parcheggi europei. Dopotutto, dovranno ricaricare rapidamente (1-2 ore) le batterie per fare spazio ai conducenti successivi e non perdere tempo in soste non necessarie. Sembra, però, che la strada del cambiamento sia già stata tracciata e la Commissione Europea non farà passi indietro rispetto alla rivoluzione energetica.

Prima l'ultimo miglio

Secondo i dati del Consiglio UE, i trasporti, compreso il trasporto su strada, generano quasi il 25% delle emissioni di gas serra nel nostro continente. E il volume delle merci trasportate è in continua crescita: si stima che entro il 2050 questo valore sarà addirittura triplicato e nelle cento città più grandi del mondo le emissioni nocive generate solo dai furgoni aumenteranno di oltre il 30%. La cosiddetta logistica dell'ultimo miglio (dal magazzino al cliente), che, a causa del rapido interesse per l'e-commerce, genera non solo i costi più elevati, ma fa anche la parte del leone delle emissioni di gas serra.

L'operatore logistico internazionale No Limit, ad esempio, ne è ben consapevole ha introdotto le modifiche importanti nella fase dell'ultimo miglio, portando a minori emissioni di anidride carbonica e altri composti dannosi per l'ambiente.

– Per prima cosa devi considerare quale parte della filiera dovrebbe essere a emissioni zero, dopotutto non è possibile introdurre tutte le modifiche in una volta. Ci siamo concentrati sul concetto di smart city – afferma **Maciej Rybak**, direttore vendite e relazioni con i clienti di No Limit (un estratto dalla discussione sulla logistica verde alla conferenza Rzeczpospolita a Varsavia).

Dal 2015, l'azienda investe in mezzi di trasporto ecologici e implementa consegne a basse emissioni per il cliente IKEA. Nella prima metà del 2022 ha completato, ad esempio, il 35% delle consegne a domicilio con auto elettriche a Varsavia e il 15% a Poznań. Il consiglio di amministrazione dell'azienda non nasconde che l'ispirazione per ulteriori cambiamenti è stata la collaborazione con il partner svedese.

Logistica green nei magazzini

Incoraggianti anche i cambiamenti nel settore del magazzino, che in fondo è il cuore della filiera. È significativo, ad esempio, che nell'Europa occidentale sia sempre più difficile ottenere l'approvazione per la costruzione di un magazzino che non risponda ai requisiti dello sviluppo sostenibile e ai principi della logistica green.



– Vogliamo che ogni nuovo magazzino soddisfi i requisiti pro-ecologici, anche se è così difficile che gli sviluppatori vogliano costruire costantemente nel modo più economico possibile. Di recente abbiamo acquistato vecchi magazzini in Austria, che vogliamo convertire in magazzini a basse emissioni, rivela **Ewald Raben**, presidente del consiglio di amministrazione del gruppo Raben al 4° meeting dei leader del settore TSL.

Non è il solo: in Europa quasi un terzo dei magazzini ha già ottenuto la cosiddetta certificazione multi-criterio che tiene conto dei principi dello sviluppo sostenibile. La pressione del mercato e le normative di protezione ambientale sempre più severe fanno sì che i potenziali clienti non vogliano affittare spazi che non sono stati concessi, ad esempio, certificati BREEAM o LEED.

– La necessità di soluzioni ecologiche è già stata comunicata da affittuari o istituzioni finanziarie – conferma **Patrycja Rubik**, CEO di Wareh.com, una società di noleggio di magazzini. – Anche i regolamenti dell'UE stanno investendo in impianti industriali ecologici. Le sfide sono la riduzione dell'impronta di carbonio, la limitazio-

DOCK SCHEDULER ON

**Aumento della capacità
di movimentazione
dei magazzini
e migliori relazioni
con i trasportatori**

**Dock Scheduler è un moderno
sistema intuitivo e flessibile per
la gestione degli slot di carico**

Risparmio reale senza aumentare la
quantità di turni, personale e attrezzature.
Niente più code davanti al magazzino.

Il tempo di attesa per il caricamento
si riduce fino al 70%. La capacità di
movimentazione aumentata del 25%.

Il lavoro del magazzino è pianificato in
modo uniforme per un determinato giorno.

Sicurezza e conformità migliorate.
Informazioni centralizzate e dati utilizzabili
per migliorare le decisioni e il controllo.

VEDI COME FUNZIONA



ne del consumo di elettricità, l'uso efficiente dell'acqua e la gestione razionale delle risorse - aggiunge.

Cosa sono esattamente le soluzioni di logistica green nel caso di grandi magazzini? Il più delle volte l'assemblaggio di pannelli fotovoltaici e pompe di calore, un consumo idrico efficace, una gestione ponderata delle scorte, ma anche l'ottimizzazione delle commissioni e la massima automazione possibile dei processi di magazzino. In un contesto più ampio - anche nella localizzazione di magazzini vicini ai destinatari finali, al fine di accorciare il trasporto delle merci, e quindi ridurre l'impatto dannoso del trasporto sull'ambiente. Ci possono essere molte altre attività - più o meno complesse.

Spegnere un incendio solo con un secchio

Tuttavia, almeno alcune delle suddette attività non sono possibili senza un avanzato processo di digitalizzazione della filiera. Con grandi differenze in Europa. Secondo i dati Eurostat, circa il 70% delle grandi imprese europee utilizza, ad esempio, soluzioni cloud, ma il livello di digitalizzazione nelle piccole e medie imprese è solo del 40%. Nonostante il fatto che dopo le successive ondate di pandemia, una percentuale crescente di produttori, distributori e vettori abbia dichiarato l'implementazione dei processi tecnologici, in pratica spesso sono stati sviluppati progetti mai conclusi.

Questo meccanismo è spiegato da **Paweł Ziaja**, Head of product presso CargoON, un'organizzazione che implementa soluzioni digitali per la logistica. - I produttori spesso spiegano che non hanno tempo per implementare nuove soluzioni perché sono troppo occupati a spegnere gli incendi attuali. In effetti, ai responsabili della logistica non mancano le sfide: problemi con la disponibilità dei veicoli, tempi di trasporto più lunghi, mancanza di autisti, ecc. - afferma.

Come sostiene ulteriormente Ziaja, tale pensiero non porta da nessuna parte: qui è assolutamente appropriato portare un paragone con un incendio.

- Non valutare nuove soluzioni significa cercare di spegnere il grande incendio con un piccolo secchio. Più grande è il fuoco, più velocemente devi correre con

questo secchio. Eppure puoi investire in irrigatori automatici, ovvero migliorare i processi logistici in azienda. Ad esempio, per reagire più rapidamente alle situazioni di crisi – aggiunge Paweł Ziaja.

Questo paga

Il fatto che la digitalizzazione dei processi logistici influisca sulla maggiore efficienza della catena di approvvigionamento, consenta l'attuazione di una politica di sviluppo sostenibile e allo stesso tempo di guada-

gnare, è convinto anche dal direttore di KRONE Maximilian Birle. – Se mandiamo un trailer da Berlino ad Amsterdam e viene utilizzato solo al settanta per cento, grazie alla digitalizzazione, possiamo ricaricare altri 4 pallet in arrivo, guadagniamo altri 400 euro. E tutto grazie a un software digitale che monitora l'utilizzo del vano di carico, spiega Birle.

Perché la logistica verde non significa solo investimenti costosi per salvare il pianeta, ma in pratica si traduce anche in risultati finanziari concreti. Adesso e nei prossimi anni.

Meno emissioni in camion e magazzini

La riduzione delle emissioni di gas serra lungo tutta la filiera è per noi una priorità. Abbiamo aderito all'iniziativa SBTi e gli obiettivi approvati riguardano principalmente la riduzione delle emissioni di energia diretta e acquistata del 38,7% rispetto ai livelli del 2020. Stiamo anche lavorando sistematicamente per ridurre l'intensità delle emissioni dei trasporti attraverso una migliore efficienza di carico, una migliore pianificazione del percorso e la sostituzione della flotta. Quest'anno abbiamo anche avuto l'opportunità di avviare un progetto riguardante il primo camion elettrico. Stiamo anche lavorando per ridurre l'impronta di carbonio derivante dall'uso degli edifici. Uno dei progetti attualmente in corso in tal senso è la costruzione del primo magazzino a emissioni quasi zero presso la nostra filiale nei Paesi Bassi.



Piotr Lachowicz

Group Sustainability Expert presso Raben Group



03

Sintesi e previsioni

**I prezzi elevati dell'energia
e l'inflazione stanno soffocando
le economie europee.**

**La domanda è in calo, così
come la domanda di forniture.
Ma le supply chains
emergeranno più forti
da questa situazione.**



È in arrivo un cambiamento.

Per le economie e le supply chains

Il rallentamento economico, o per dirla senza mezzi termini - l'imminente crisi economica in Europa - è qualcosa che riecheggia sempre di più nelle dichiarazioni degli esperti e che viene notato dai manager che gestiscono la supply chain. E oggi è ancora difficile dire come ciò influirà sulle tariffe di trasporto e sulla disponibilità di spazio di carico. In ogni caso, nei prossimi mesi il mercato dei trasporti e della logistica non vede eventi che potrebbero ridurre drasticamente la domanda di capacità. Ma la domanda di trasporti diminuirà sicuramente presto.

Nonostante una significativa riduzione della produzione sui mercati europei, la domanda di spazi cargo non diminuisce. Un esempio sintomatico è fornito da **Guido Kuckartz**, esperto manager della logistica di Berlino, attualmente direttore responsabile dello sviluppo dei mercati DACH nell'azienda tecnologica CargoON. - Questa primavera, c'è stato un forte crollo nell'offerta di spazio merci sulla rotta dall'Italia alla Germania. Ciò è avvenuto dopo lo scoppio della guerra in Ucraina, che ha provocato un forte aumento dei costi energetici, che ha colpito molti importanti settori dell'economia italiana. Soprattutto nell'industria siderurgica, che dipendeva dalle forniture ucraine. Il rapporto tra la domanda di merci e l'offerta di spazio di carico ha persino raggiunto il rapporto tra il 75% e il 25%. A quanto pare, c'è stato un aumento delle forniture alla Germania in molti settori, che ha colmato il divario - commenta Kuckartz.

Meno consumi, meno merci

Sembra, quindi, che il rallentamento e quindi l'attesa crisi non si manifesteranno con un forte calo della domanda di capacità ovunque e nella stessa misura, ma piuttosto cali locali su rotte specifiche, in specifici settori dell'economia. Ma non c'è dubbio che la crisi abbasserà la domanda di trasporti. L'unica domanda è quando questo processo comincerà a farsi sentire.



Non c'è dubbio su questa tendenza, **Ramón Valdivia**, vicepresidente dell'Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) con sede a Madrid.

Come stanno cambiando le filiere?



- Le grandi aziende stanno cercando di modificare il funzionamento delle loro reti di fornitura per evitare continui shock nel flusso.
- Sempre più spesso abbandonano i trasporti a lunga distanza a favore di forniture locali e nazionali.
- L'industria automobilistica (Stellantis, Peugeot, Citroen, Opel, Fiat e altri) trasferisce gli stabilimenti di produzione nei singoli paesi a fornitori locali.
- I maggiori costi di consegna sono compensati da percorsi di trasporto più brevi e minori interruzioni del funzionamento dell'intera catena.

La domanda di trasporto diminuirà

Le compagnie di trasporto spagnole stanno attraversando uno dei periodi più turbolenti della storia moderna. Aumentano i costi energetici e l'inflazione, accelerando allo stesso tempo i processi di digitalizzazione e trasformazione energetica. Le catene di approvvigionamento non sono in grado di far fronte alla domanda costantemente elevata a causa della carenza di materie prime e componenti per la produzione. In queste condizioni, le esigenze di trasporto superano di gran lunga l'offerta di spazio per il carico. Ma questa tendenza si concluderà presto con il previsto calo dei consumi e dell'attività industriale.

Ramón Valdivia

Vice Presidente di Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)



E la Spagna appartiene al mercato dei trasporti in via di sviluppo più dinamico in Europa. – Tuttavia, questa dinamica potrebbe rallentare nei prossimi mesi, almeno in alcuni sottosettori dei trasporti e della logistica. Tutto indica che la domanda delle famiglie diminuirà in modo significativo, la produzione industriale e la capacità di investimento delle imprese diminuiranno. Eppure, la minore attività del settore e il minor fatturato commerciale si traducono in una riduzione della domanda di trasporti – afferma il vicepresidente di ASTIC.

E la sua previsione è confermata da Nuria Lacaci, segretario generale dell'Asociación de Cargadores de

España (ACE), associazione che rappresenta gli spedizionieri e i responsabili della logistica spagnoli. – La guerra in Europa, l'inflazione galoppante e la crisi delle materie prime e dell'energia hanno già portato a un calo della domanda di beni e servizi. Un ulteriore calo dei consumi interesserà tutti i settori dell'economia, compreso il trasporto su strada, prevede. Ma i produttori spagnoli, come i responsabili della logistica nella maggior parte dei paesi europei, stanno già cercando soluzioni per garantire la continuità della fornitura. Innanzitutto spostano i centri di produzione più vicini ai punti di distribuzione e cercano fornitori più vicini tra loro. Tutto questo per ridurre la dipendenza dalle strade a lunga percorrenza e, soprattutto, dai trasporti d'altura.

Lungo e costoso in nave

Przemysław Piętak, Supply Chain Advisory Director di CBRE, sottolinea le limitazioni nel trasporto in acque profonde, in particolare dai porti cinesi all'Europa.

– Nonostante il calo dei costi di trasporto, le catene di approvvigionamento globali rimangono interrotte, soprattutto in termini di forniture dalla Cina all'Europa.

... Secondo l'analisi di Flexport, il tempo medio totale dal ritiro delle merci in Asia allo scarico delle merci nel porto di destinazione è attualmente di circa 95 giorni.

Nel frattempo, nel 2019 era quasi un mese in meno – conferma.

Nel frattempo, le economie più ricche, come quella tedesca, olandese o britannica, dipendono in larga misura dalle consegne via mare. I porti di Amburgo, Rotterdam o l'inglese Felixstowe accettano consegne che vengono poi consegnate a produttori e distributori nei singoli paesi e persino in tutto il continente.

Ma non solo i tempi di consegna sono un problema con la spedizione, ma anche i costi di trasporto costantemente elevati che non sono tornati ai livelli pre-pandemia. – Secondo l'indice XSI, nel febbraio di quest'anno, per un container di quaranta piedi dall'Asia all'Europa, dovevi pagare oltre 14.000 PLN. dollari, mentre ora è già sotto gli ottomila. Tuttavia, ciò non significa che il mercato sia ora libero da distorsioni e che i prezzi siano tornati alla normalità. Nonostante i recenti cali, il trasporto

L'incertezza è la norma



In tutta Europa, i manager delle aziende manifatturiere e commerciali dicono lo stesso: L'incertezza è una nuova realtà e rimarrà con noi per qualche tempo. La guerra in Ucraina ha esercitato un'enorme pressione sull'aumento dei prezzi dell'energia. Eppure Costituisce il costo principale in molti settori, che non è facile ridurre in breve tempo. La pianificazione della domanda e dell'offerta è oggi una grande sfida per i manager aziendali. L'aumento dell'inflazione influisce sulle decisioni di acquisto dei consumatori, ma allo stesso tempo pone ai produttori molte sfide per pianificare saggiamente la domanda effettiva. D'altra parte, la carenza di componenti per la produzione distorce la capacità produttiva delle imprese. Inoltre, la carenza di conducenti e l'aumento dei prezzi del carburante hanno messo sotto pressione le tariffe di trasporto. Il lato positivo, la pandemia ha accelerato la digitalizzazione dell'ecosistema dei trasporti poiché ora è visto come una preconditione per la competitività e la resilienza della supply chain.



Antoine Bertrand

CEO di CargoON

to marittimo è ancora molte volte più costoso rispetto a prima della pandemia, quando il trasporto di un container via mare di solito costa meno di duemila dollari - spiega Przemysław Piętak di CBRE.

I prezzi del gas stanno uccidendo l'imprenditorialità

È difficile non essere d'accordo con la tesi che le catene di approvvigionamento globali non siano ancora tornate allo stato pre-pandemia. Di fronte a nuove sfide e difficoltà, sembra che le reti di approvvigionamento logistico - sovraccariche di lavoro, scorte e risposta alle situazioni di emergenza - riposeranno solo durante un rallentamento e poi una recessione. E poiché quest'ultimo si avvicina inevitabilmente, basti guardare alla situazione economica in Germania, che, in fondo, incide sulla condizione economica della maggior parte dei

paesi europei. L'Associazione tedesca delle camere di commercio e dell'industria (DIHK) avverte che un terzo delle imprese, a causa dei prezzi elevati dei vettori energetici, ha smesso di accumulare fondi per investimenti per poter rispondere alle attuali minacce.

- Il gigantesco aumento dei prezzi del gas avrà notevoli conseguenze per l'economia tedesca. Comunque lo ha già fatto. Nell'est del Paese, un numero crescente di piccole e medie imprese ha interrotto la produzione per questo motivo. Si tratta, ad esempio, di grandi panifici o produttori di ceramiche, perché consumano molta energia nel processo produttivo - spiega Guido Kuckartz di CargoON. Inoltre, i prezzi del gas hanno un impatto diretto anche sulla condizione dei vettori tedeschi, che, incoraggiati dal governo negli ultimi anni, sono passati dal diesel al GPL, di cui si sono gravemente pentiti per circa un anno. A causa dell'impennata dei prezzi dell'energia e della persistente carenza di autisti, molte com-

LE SFIDE PIÙ IMPORTANTI PER IL SETTORE TSL

secondo **Guido Kuckartz**

esperto di supply chain,
manager di CargoON



Inflazione

Rallentamento degli investimenti in nuovi veicoli, rimorchi e sistemi informatici.



Carenza di autisti

Modello di lavoro poco attraente per i giovani, nessuna opportunità di sviluppo professionale.



Carenza di componenti nel settore automobilistico

Nessun componente per auto nuove e usate.



Basso livello dell'acqua nei fiumi europei

Limitazione della navigazione interna, in particolare in Germania, Paesi Bassi, Francia e Italia.



Carenza di spazio di carico

Mancanza di autisti, aumento dei costi di manutenzione della flotta.



Scarsità e prezzi del GPL

Le flotte europee sono alimentate in larga misura da GPL liquefatto. (In alcuni paesi anche il 10-20%). I bruschi aumenti dei prezzi del gas hanno ridotto drasticamente la competitività di tali società.



Aumento del prezzo del diesel

Aumento dei costi di manutenzione della flotta.

pagnie di trasporto, soprattutto le più piccole, hanno dovuto abbandonare alcuni camion o chiudere le loro attività, aggiunge Kuckartz.

Un po' di ottimismo

Ok, ma possiamo dire qualcosa di ottimista alla fine? Questa domanda viene spesso ascoltata dai partecipanti alla catena di approvvigionamento in numerose conferenze e riunioni di settore. Sì possiamo. Ramón Valdivia, vicepresidente di ASTIC afferma: "Per decenni,

il settore dei trasporti e della logistica ha lavorato in un ambiente in evoluzione, ma è sempre riuscito a superare qualsiasi difficoltà. Il nostro settore ha una grande capacità di adattarsi a qualsiasi nuova situazione. E non cambierà.

È difficile trovare un commento migliore per il riassunto. Raffreddare le economie europee – da un lato indesiderabile, tuttavia, consentirà alle catene di approvvigionamento "roventi" di riposare. Permetterà loro di riprendersi dallo shock della pandemia e dallo scoppio della guerra in Ucraina.



La logistica ha bisogno della digitalizzazione



Un grosso problema per i vettori spagnoli è la mancanza di autisti, che limita le possibilità di trasporto. La sfida per le supply chains è anche la digitalizzazione limitata, in particolare la mancanza di visibilità dei processi a valle, dal produttore alla distribuzione. Per quanto riguarda le tariffe di spedizione: se non scendono nel prossimo futuro, almeno si stabilizzeranno al livello attuale. Secondo l'ultimo studio del MIT-MA (Ministero dei Trasporti, della Mobilità e dell'Agenda Urbana dalla Spagna), il prezzo medio del trasporto su strada è aumentato del 13,87% rispetto al 2021. Aumentare ulteriormente i tassi potrebbe essere insopportabile per il resto della catena di approvvigionamento e, in definitiva, per i consumatori.



Nuria Lacaci

Segretario Generale dell'Asociación de Cargadores de España (ACE)

Autori



Piotr Roczniak

**Responsabile della consulenza
aziendale presso Trans.eu**

Esperto e manager con esperienza pluriennale nel settore della logistica e dei trasporti. Attualmente, Head of Business Consulting presso Trans.eu, la più grande piattaforma logistica dell'Europa centrale e orientale. Assiste i clienti principalmente nel campo della trasformazione digitale innovativa e dell'ottimizzazione della catena di fornitura, nonché nell'aumento dell'efficienza delle loro attività. Ha un approccio olistico al lavoro con i clienti: si basa su entrambi comprendendo le loro esigenze e consigliando soluzioni che saranno un vero supporto nelle loro imprese.



Marek Szymański

**Giornalista e Content Manager
presso Trans.eu**

Da anni associato al settore dei trasporti e della logistica. Negli anni 2000-2007 è stato caporedattore della rivista Eurologistics. Ha scritto del mercato TSL, tra gli altri a Puls Biznesu, Parkiet e Direttore dei Trasporti. Osserva con interesse le continue trasformazioni delle filiere, è stato uno dei primi in Polonia a prevedere lo sviluppo della tecnologia RFID (radio frequency identification) nella logistica. Ha condotto numerose conferenze sul mercato dei trasporti e della logistica e ha preparato il Galà della logistica con il suo team.





Autore del testo:

Marek Szymański

Elaborazione dati:

Piotr Roczniak

Supporto sostanziale:

Guido Kuckartz

Coordinamento del progetto:

Monika Kulej - Ślusarska

Graphic design:

Anna Sikora

Supporto alla progettazione:

Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez
Ernesto Bonetti

Ottobre 2022



BY (T) TRANS.EU

Avete domande?
Ci contatti per favore:

info.en@cargoon.eu



www.cargoon.eu