

#3

CARGO ON

BY (T)TRANS.EU

Market Insights

**Dati dal mondo della
logistica e dei trasporti**

- **Il Carburante vale oro**
cosa succederà nei prossimi mesi?
- Filiere fuori controllo
- **La digitalizzazione** come strumento
per restare competitivi





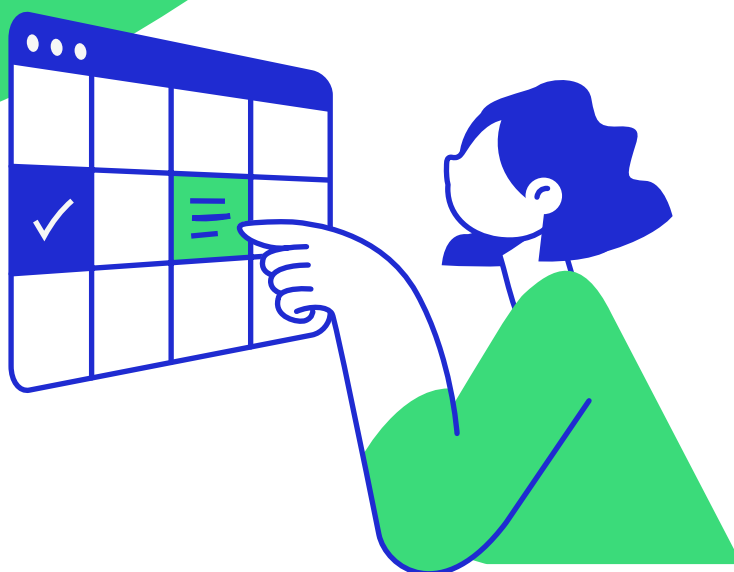
CARGO ON

BY (T) TRANS.EU

CargoON di Trans.eu Group S.A. è una soluzione digitale per i trasporti che aiuta a ottimizzare e automatizzare i processi, la comunicazione e la relativa documentazione del trasporto su strada.

CargoON Transport Management Solutions – **Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports e Simple Tenders** supportano le imprese con soluzioni complete e flessibili per la gestione dei trasporti.

Il creatore del marchio è **Trans.eu Group S.A.** – fornitore di soluzioni innovative per l'industria dei trasporti e della logistica, che dal 2004 sviluppa con successo una delle più importanti piattaforme logistiche in Europa.





Un Buon inizio

Meno pianificazione, più reazione

Quest'anno è iniziato con tante paure, ma anche qualche speranza. Tutto indica che l'inflazione comincerà a scendere lentamente, anche se dobbiamo ancora aspettare un po' per una robusta crescita economica in Europa. Manager e responsabili della logistica guardano allo sviluppo degli eventi con timore, ma calcolano con freddezza. Cioè prendono decisioni puntuali su base continuativa, reagendo in modo flessibile a nuovi possibili sconvolgimenti. Probabilmente la più grande incognita è il prezzo del gasolio e l'embargo sulle forniture energetiche dalla Russia. Ci sarà scarsità di carburante per i veicoli? Il GNL soddisferà le esigenze delle economie europee, compreso il settore dei trasporti? Ci sono molte domande e sfide, e il carburante è solo una di queste. Per il momento non resta che reagire ad hoc a ulteriori colpi alla stabilità delle filiere. In una parola: gestire secondo il principio della reattività. Qui e ora.

Vi invitiamo a leggere il prossimo numero del nostro rapporto.

Il team di CargoON

Indice del nuovo Market Insights ON #3



Europa in loco _____ **7**

Sebbene non sia l'unico elemento di incidenza, le variazioni dei prezzi del carburante hanno avuto un impatto importante sui costi di trasporto merci

Crisi carburante _____ **8**

Gli effetti a lungo termine dell'introduzione da parte della Commissione Europea dell'embargo sulle risorse energetiche russe dal 5 febbraio di quest'anno sono una grande incognita.

Carburante e merci _____ **10**

Si stima che i costi del carburante ammontino attualmente a circa il 40-50% del costo di manutenzione di un parco auto.

Germania: la crisi energetica impatta la competitività _____ **12**

Il rallentamento economico della Germania, leader economico d'Europa, ha influenzato la condizione di altre economie. E non è ancora finita.

La Francia resiliente dopo il Covid _____ **14**

Come sono stati i costi del carburante e i prezzi del trasporto in Francia rispetto ai maggiori vettori europei?

Spagna: tassi più bassi, vecchi problemi _____ **16**

La pressione degli spedizionieri e dei trasportatori spagnoli è volta a mantenere le tariffe di trasporto al livello della fine dello scorso anno.

I Paesi Bassi calcolano i costi

17

Trasportatori e vettori devono affrontare un nuovo contratto collettivo di lavoro nei Paesi Bassi e un aumento del 10% del salario minimo.

Polonia: il vettore più grande d'Europa

19

Nonostante la difficile situazione economica, non sembra che ci sarà un crollo importante del mercato dei trasporti. L'aumento dei costi può comportare un consolidamento più rapido del settore.

L'Italia si dirige verso la recessione?

20

Carburante e tariffe di trasporto merci rispetto alla media europea di alcuni Paesi (2022)

Inflazione al contrario?

22

Secondo le previsioni della Commissione Europea, nel 2023 l'inflazione sul mercato europeo scenderà al 7% e l'anno successivo al 3%.

p. 24

Nelle dichiarazioni degli esperti del mercato della logistica prevale l'ansia per il caos nelle filiere, il che significa un altro anno senza pianificazione, ma azioni solo nell'immediato.

02
**Commenti
e previsioni**

03
**Sfide e
tendenze 2023**

Come prevedono i manager e gli amministratori delegati delle aziende europee, sebbene quest'anno si dovranno affrontare molte sfide per quanto riguarda le economie e le supply chain, è importante scongiurare un anno con un altro drastico indebolimento dei flussi commerciali.

p. 30

01



Analisi di mercato

Il rallentamento economico e l'elevata inflazione mettono in difficoltà produttori, società di distribuzione e vettori.

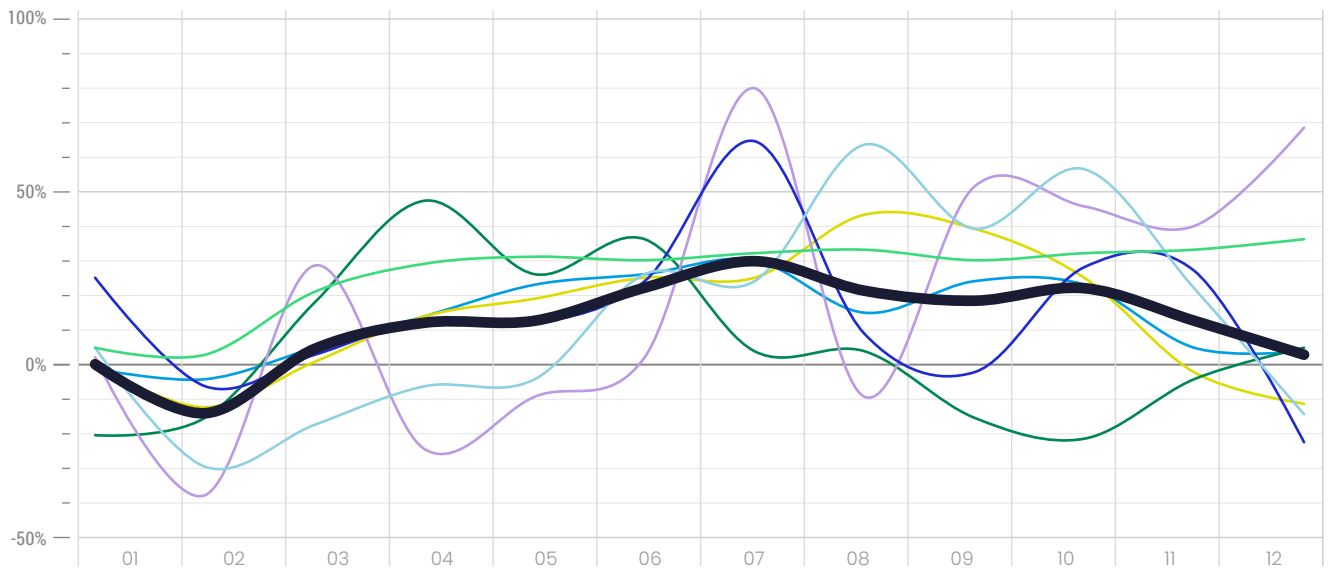
Non tutti i costi possono essere trasferiti al cliente finale.



MODIFICA DEL TASSO MEDIO DI TRASPORTO NEL 2022

TRASPORTO NAZIONALE SU STRADA IN EUROPA 2022

DE FR ES IT NL BE PL MEDIA UE, GENNAIO 2022



Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu

I cambiamenti nelle tariffe di trasporto lo scorso anno sono sembrate un ottovolante. Ma non potrebbe essere altrimenti. L'aggressione dell'Ucraina e le sue conseguenze socio-economiche (l'inizio della crisi energetica, l'aumento dei prezzi dell'energia e del carburante, un'impennata dell'inflazione) hanno deregolamentato il mercato dei trasporti. Filiere interrotte - e non ancora ricostruite dopo la pandemia - sono state nuovamente colpite da forti scosse. Per le reti di distribuzione in Europa - ma anche nel mondo - si è riaccesa la luce rossa.

Purtroppo la data del 24 febbraio 2022, ovvero l'inizio dell'invasione russa in Ucraina, sarà per molto tempo un riferimento importante per la situazione delle singole economie europee. Il grafico mostra chiaramente che, dopo l'aggressione russa, i tassi hanno iniziato a salire rapidamente raggiungendo

un picco del 29% in più rispetto al gennaio 2022. Nella seconda metà dell'anno la situazione del mercato dei trasporti si è avviata verso la normalizzazione, i prezzi sono lentamente diminuiti e nel dicembre 2022 hanno raggiunto quasi i livelli prebellici.

I costi di trasporto nei singoli paesi sono stati distribuiti in modo diverso, su alcune rotte la media in un paese poteva differire significativamente dalla media europea. Come si vede, si sono registrate ampie oscillazioni sui mercati italiano e olandese, e Polonia e Germania, leader per volumi di trasporto in Europa, si sono avvicinate alle tariffe medie europee. Le variazioni dei prezzi del carburante hanno avuto l'influenza più importante sul livello dei prezzi del trasporto merci, sebbene non fosse l'unico elemento.

WHAT NEXT?



La gestione della supply chain dall'inizio del 2020, è la gestione di un processo di cambiamento costante. Le reti di approvvigionamento sono ancora deboli dopo la pandemia e ora anche a causa della guerra in corso in Ucraina. Il 2023 continuerà ad essere un periodo di incertezza, i manager saranno costretti a prendere decisioni rapidamente, mentre la pianificazione a lungo termine è ancora molto difficile e soggetta a grandi incertezze.

02

Nel rapporto con i vettori, le imprese si orienteranno verso una combinazione di contratti a lungo termine e spot. Ciò consentirà di creare un quadro di bilancio per il trimestre o l'anno successivo, e permetterà loro di osservare le tariffe di mercato e la ricerca della capacità mancante attraverso l'organizzazione di quotazioni rapide (RFQ) per ordini di trasporto specifici. Si tratta di una tecnologia non trascurabile che consente la creazione di scambi privati combinati con l'automazione della verifica dei vettori (compliance).

03

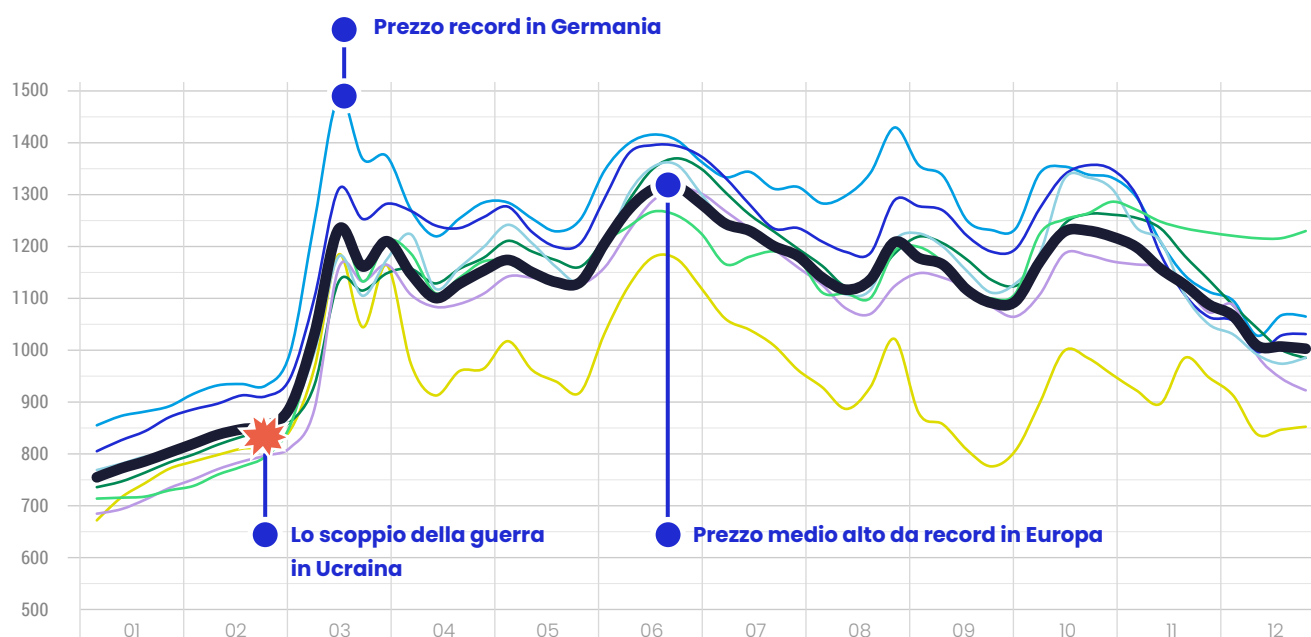
Una tendenza in crescita è la digitalizzazione della supply chain, un elemento importante nella gestione dei trasporti. La digitalizzazione ha supportato molte catene di approvvigionamento durante i blocchi dovuti alla pandemia e i manager lo ricordano. L'esperienza della pandemia dimostra che l'automazione della logistica (e dei processi di gestione in generale) porta risparmi misurabili.

Crisi carburante

PREZZO DEL GASOLIO IN EUROPA NEL 2022 (€/1000L)

SULLO SFONDO LE FLUTTUAZIONI DEI TASSI IN ALCUNI PAESI EUROPEI

DE FR ES IT NL BE PL



Fonte: Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

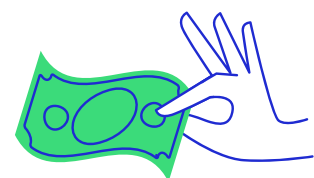
La crisi energetica e gli alti prezzi delle materie prime causati dallo scoppio della guerra in Ucraina sono stati i principali fattori che hanno determinato l'aumento dei prezzi del carburante lo scorso anno. Il prezzo medio del gasolio (al netto di dazi e tasse) è risultato nel 2022 superiore del 69,3% rispetto al prezzo medio del 2021. Inoltre, i vettori hanno risenti-

to del drastico aumento del prezzo dell'additivo catalitico AdBlue, che insieme con i prezzi del petrolio, quasi immediatamente ha portato ad un aumento dei prezzi dei noli. Il tutto è stato anche aggravato dall'elevata domanda di risorse energetiche prima dello scoppio della guerra, causata dalla vigorosa ripresa delle economie dopo la pandemia.

Tuttavia, contrariamente ai peggiori timori del mercato dei trasporti e della logistica, il prezzo del gasolio ha iniziato a diminuire a partire da metà anno, il che si è subito riflesso in prezzi di trasporto più bassi. A fine giugno il prezzo medio del gasolio ha raggiunto il valore massimo annuo di 1.302,98 euro/1.000 litri, e la situazione sulle borse mondiali ha cominciato a calmarsi. Di conseguenza, nell'ultimo trimestre dell'anno precedente, i prezzi sono stati sistematicamente in calo (la tendenza al ribasso è stata temporaneamente interrotta da precedenti aumenti in agosto e all'inizio di settembre).

I prezzi più alti del diesel si sono registrati in Germania. Inoltre, tenendo conto del fatto che an-

che i vettori tedeschi utilizzano propulsori a GNL - e sono stati interessati da incrementi importanti - il trasporto tedesco nel 2022 si è trovato in una situazione poco invidiabile. I costi del carburante hanno reso i vettori tedeschi meno competitivi in Europa. Il prezzo record del carburante nel continente (1.472,46 euro/1.000 litri) è stato registrato a metà marzo dello scorso anno in Germania. Anche l'economia olandese ha lottato con gli alti prezzi del carburante per quasi tutto il 2022.



WHAT NEXT?

01

L'anno in corso ispira un moderato ottimismo per quanto riguarda il mercato dei carburanti. Il prezzo medio europeo del gasolio alla fine dell'anno precedente era di 996,42 euro/1.000 litri, il che ci consente di guardare con maggiore tranquillità ai prezzi nel 2023. Tuttavia, come solitamente accade nelle previsioni economiche, ci sono sempre alcuni ma... La grande incognita sono gli effetti dell'introduzione da parte della Commissione Europea di un embargo sulle risorse energetiche russe dal 5 febbraio di quest'anno. Possiamo aspettarci di nuovo un aumento sistematico dei prezzi del diesel o il mercato sarà stabile? Sfortunatamente, anche gli esperti del mercato dei carburanti non possono rispondere in modo inequivocabile a questa domanda.

02

Sebbene vi siano molte incognite, sembra che il fattore di stabilizzazione dei prezzi sia il calo della domanda di servizi di trasporto. Il rallentamento economico di cui stiamo parlando in Europa e nel mondo, il calo della produzione industriale in Cina e il minor traffico nei porti sembrano indicare che la tendenza all'eccesso di offerta rispetto alla domanda è permanente. La minore domanda di trasporto - e di conseguenza anche di combustibili - sarà sicuramente un deterrente al rapido aumento dei prezzi.

03

Queste opinioni sembrano essere confermate anche dagli esperti di JP Morgan e Goldman Sachs, le maggiori banche di investimento americane. Prevedono che il prezzo medio del petrolio nel 2023 sarà probabilmente inferiore a quanto ipotizzato solo pochi mesi fa. E sarà il risultato dell'eccedenza di offerta rispetto alla domanda nel mercato dei trasporti. Le ultime previsioni di queste istituzioni finanziarie indicano che il prezzo medio del petrolio sulle borse mondiali sarà al livello di 92-98 dollari al barile.

04

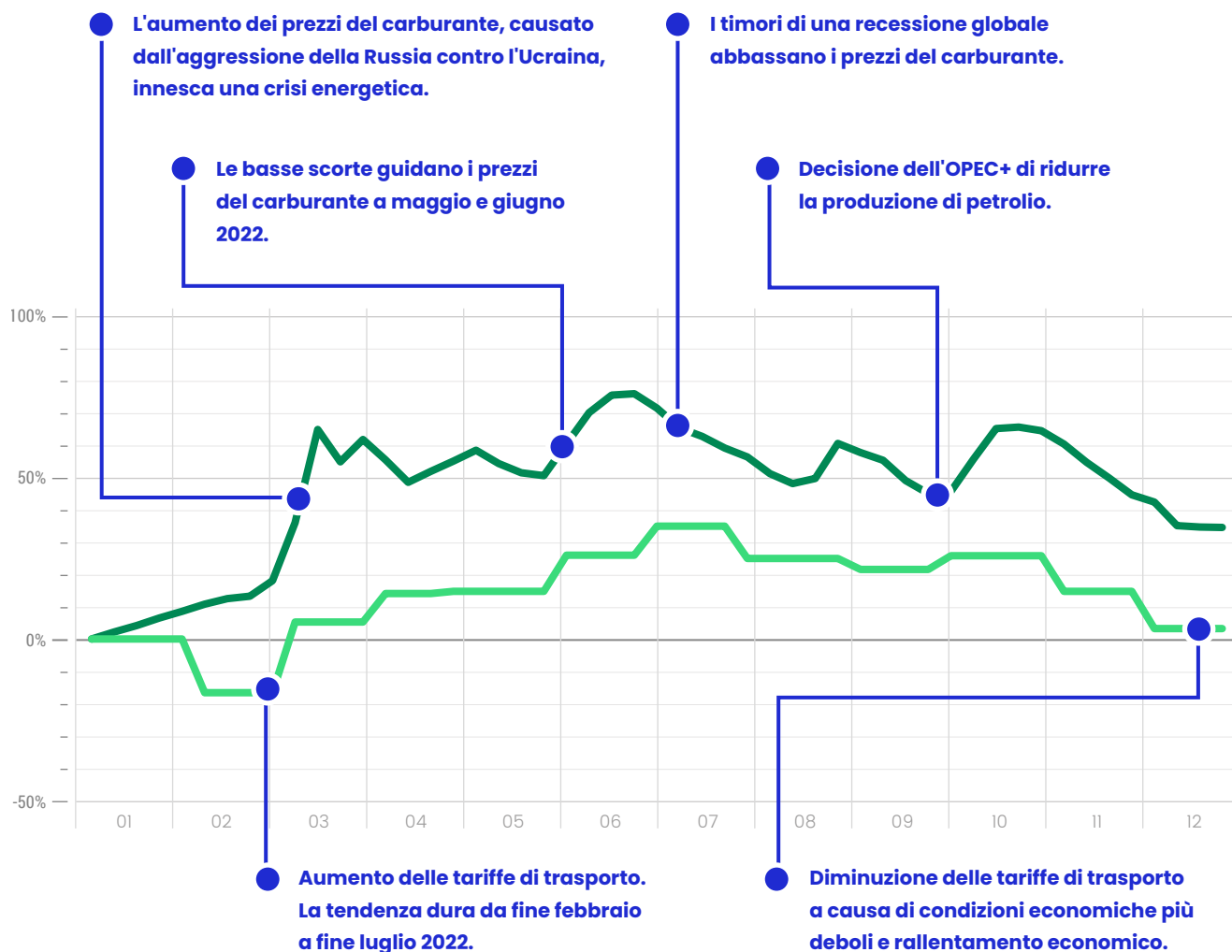
La minore domanda di trasporti e la prevista stabilizzazione dei prezzi delle materie prime energetiche sul mercato contribuiranno al tempo stesso a calmare i prezzi dei noli o addirittura alla loro correzione al ribasso.

Carburante e merci



IN CHE MODO I PREZZI DEL CARBURANTE HANNO INFLUENZATO I COSTI DI TRASPORTO MERCI IN EUROPA NEL 2022

● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFFE NAZIONALI (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu, Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

Indice: Trasporto nazionale su strada nei paesi europei Paesi 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Prezzi settimanali del gasolio al consumo, esclusi dazi e tasse (medie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Riferimento: Media UE, 3 gennaio 2022

L'analisi mostra chiaramente una relazione diretta tra i prezzi del gasolio e i prezzi del trasporto merci. L'inizio della crisi energetica causata dal conflitto in Ucraina si è tradotta quasi contemporaneamente in un aumento dei costi di trasporto. La tendenza al rialzo dei prezzi del trasporto merci si è interrotta alla fine di luglio 2022, in risposta all'inizio del calo dei prezzi del diesel circa due settimane prima. Gli esperti associano il calo dei prezzi del carburante ai primi sintomi di recessione economica in Europa, soprattutto in Germania, afflitta da un'inflazione

sempre più alta e dagli effetti della crisi energetica. (L'economia tedesca - come nessun'altra - dipende dalle risorse energetiche russe).

La decisione dei paesi OPEC+ di ridurre la produzione di petrolio di circa 2 milioni di barili al giorno (inizio ottobre 2022) ha provocato una rapida reazione delle borse mondiali e un aumento dei prezzi del greggio, e di conseguenza anche del gasolio. I prezzi di trasporto, tuttavia, questa volta sono aumentati solo leggermente, per poi iniziare a dimi-

nuire sistematicamente a novembre e dicembre. Inoltre, la situazione sul mercato dei carburanti si è rapidamente stabilizzata e i prezzi del gasolio sono diminuiti sistematicamente fino alla fine dell'anno.

Tuttavia, guardando alla prospettiva dell'intero 2022, è difficile non notare una forte relazione tra i prezzi delle risorse energetiche e i prezzi dei noli. Sembra che questa relazione non sia mai stata così forte. Da cosa viene? Dal cambiamento della struttura dei costi nelle aziende di trasporto. Finora sono stati suddivisi più o meno equamente in tre gruppi: costi di manutenzione della flotta, costi del personale e costi del carburante. La crisi energetica ha cam-

biato questo paradigma: ora una parte crescente dei costi sono imputabili al carburante. Si stima che attualmente ammontino in media al 40-50% del totale dei costi di trasporto.

Nell'ultimo trimestre dello scorso anno il mercato non ha reagito così repentinamente all'aumento del prezzo del petrolio, perché un'altra tendenza si è rivelata più forte: la recessione economica in Europa e il calo della produzione industriale che hanno determinato una minore domanda di trasporto. Da qui il calo delle tariffe di nolo nonostante la tradizionale corsa dei consumatori a novembre e dicembre.

WHAT NEXT?

01

Se la situazione del mercato delle risorse energetiche si stabilizzasse - e i vettori non risentissero di brusche variazioni dei prezzi - il rapporto tra prezzo del nolo e costo del gasolio non sarà più così significativo. Molto dipenderà, però, dalle conseguenze dell'introduzione dell'embargo sulle importazioni di risorse energetiche dalla Russia.

02

La diminuzione della domanda di trasporto a seguito del progressivo rallentamento economico mondiale (crisi?) comporterà probabilmente una maggiore stabilizzazione dei prezzi dei noli rispetto a un anno fa. Il basso margine dei vettori è ulteriormente eroso dall'elevata inflazione, dalla pressione sui salari dei trasportatori e dagli alti prezzi del carburante (nonostante la stabilizzazione negli ultimi mesi). Ora sono i vettori a trovarsi in una situazione più difficile nei rapporti con gli spedizionieri, almeno sul mercato spot.

03

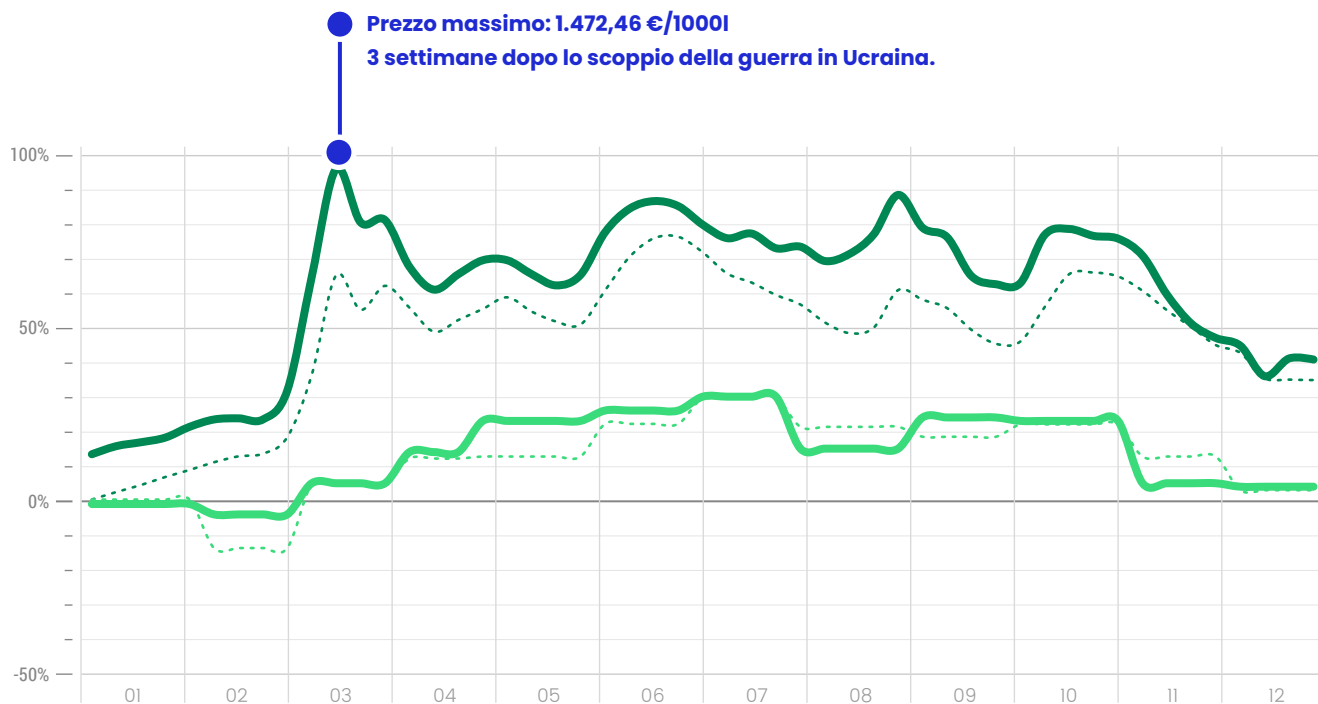
Produttori e distributori - di fronte ad una situazione economica sempre peggiore - sentono la pressione ad aumentare l'efficienza più velocemente. E sviluppare una gestione dei costi più razionale. Entrambi gli obiettivi non possono essere raggiunti senza una digitalizzazione avanzata della supply chain. Automatizzare i processi di ricerca e ordine del trasporto sta diventando una necessità, non solo uno slogan pubblicitario intelligente. Questa ottimizzazione resta un elemento importante legato alla gestione efficace ed efficiente degli avvisi ai vettori durante le operazioni di carico e scarico.



Germania: la crisi energetica impatta la competitività

PREZZI DEL GASOLIO E COSTI DEL TRASPORTO IN GERMANIA RISPETTO ALL'EUROPA

● DIESEL (DE) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFFE NAZIONALI (DE) ● TARIFFE NAZIONALI (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu, Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

Indice: Trasporto nazionale su strada nei paesi europei Paesi 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Prezzi settimanali del gasolio al consumo, esclusi dazi e tasse (medie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Riferimento: Media UE, 3 gennaio 2022



61,6%

E' l'aumento del prezzo del gasolio in Germania nel 2022.

Il prezzo massimo è stato di **1.472,46 euro/mille litri** e la differenza tra prezzo massimo e minimo è stata di ben **561,35 euro**.

Fonte: Trans.eu



Dalla guerra in Ucraina, la Germania ha lottato con gli alti prezzi del carburante. Principalmente diesel, ma anche GNL, utilizzato da un numero crescente di navi presenti sul mercato tedesco. I costi del carburante hanno notevolmente peggiorato la situazione economica dei vettori tedeschi (accanto a Polonia, Spagna e Paesi Bassi, leader del trasporto merci in Europa). Nonostante l'aumento dei prezzi dei trasporti, i vettori sono stati costretti a rinunciare al loro attuale margine per mantenere la competitività sulle rotte europee. Anche l'elevato prezzo delle risorse energetiche in Germania (il più alto in Europa) - causato, ad esempio, dall'elevata dipendenza dalle forniture russe - ha contribuito all'incremento dell'inflazione e al peggioramento della situazione economica.

Il rallentamento economico della Germania, leader economico d'Europa, ha influenzato la condizione di altre economie. Il calo delle forniture alla Germania ha peggiorato la situazione di molti produttori e distributori, non solo del Vecchio Continente. Lo scorso anno il PIL tedesco è cresciuto solo dell'1,4%, anche se all'inizio dell'anno gli esperti stimavano che avrebbe superato il 4%. Gli economisti della Bundesbank stimano che nel 2023 l'economia tedesca subirà una contrazione di un altro 0,5%. Nell'ultimo trimestre - insieme alla riduzione dei prezzi dei carburanti - sono scesi anche i prezzi dei trasporti, per un periodo anche al di sotto della media europea. Va aggiunto, tuttavia, che i costi del carburante stavano aumentando anche prima della guerra in Ucraina, e la guerra stessa ha accelerato questo processo, ma molto bruscamente.



WHAT NEXT ?

01

Nessun altro Paese ha risentito tanto quanto la Germania degli effetti dell'aumento dei costi dell'energia - in primis il gas naturale, ma anche il gasolio. Tuttavia, il calo dei prezzi del diesel e del trasporto merci alla fine del 2022 fornisce una buona base per la stabilizzazione dei prezzi sul mercato dei trasporti nel 2023. I prezzi del petrolio nelle borse globali sono calati negli ultimi sei mesi dello scorso anno. (Fatta eccezione per ottobre dopo la decisione dell'OPEC+ di limitare la produzione). Il punto interrogativo più grande è la risposta del mercato dei carburanti all'embargo dell'UE sull'importazione di risorse energetiche russe. Non si tratta solo della situazione subito dopo il 5 febbraio 2023, ma anche dei trimestri successivi. La domanda è: l'Europa può garantire la continuità dell'approvvigionamento energetico dopo aver tagliato fuori la Russia?

02

Gli spedizionieri, vale a dire le imprese produttrici e le società di distribuzione, possono aspettarsi una stabilizzazione dei prezzi dei trasporti (a condizione che non vi sia un aumento drastico e brusco dei prezzi del carburante).

03

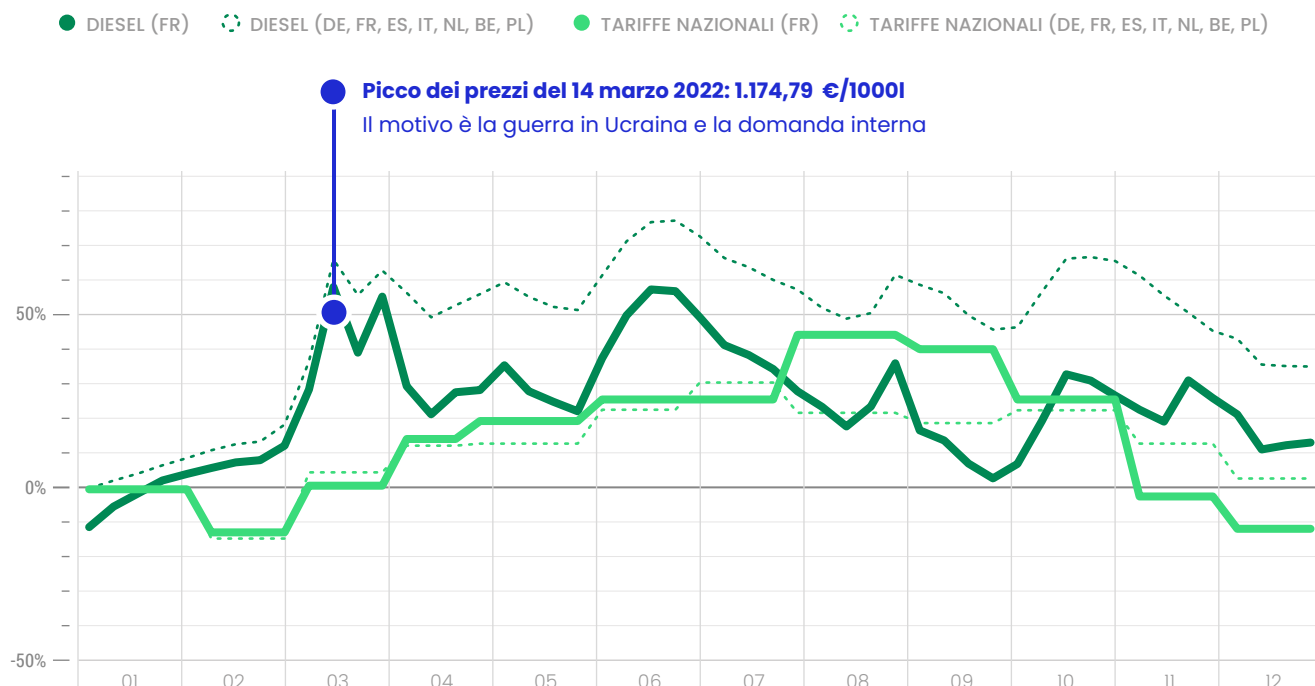
La domanda di trasporto diminuirà, ma la situazione migliorerà leggermente grazie allo sviluppo sistematico del mercato dell'e-commerce. Un settore che ha bisogno sia di consegne aeree, ma soprattutto di trasporti internazionali su strada e di consegne dell'ultimo miglio.

04

Il livello di recessione economica in Germania determinerà il destino delle supply chain in tutto il continente. Nel dicembre 2022, l'indicatore del clima aziendale ifo è leggermente aumentato, il che fa sperare che la recessione economica non si trasformi in una profonda crisi.

La Francia resiliente dopo il Covid

CARBURANTE E TARIFFE DI TRASPORTO RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA PER PAESI SELEZIONATI (2022)

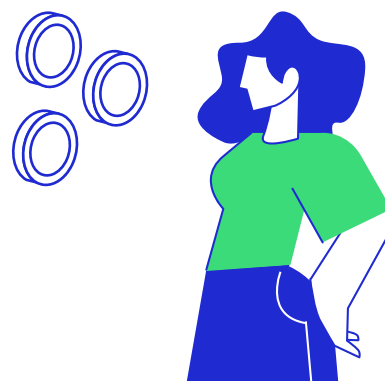


Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu, Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

Indice: Trasporto nazionale su strada nei paesi europei Paesi 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Prezzi settimanali del gasolio al consumo, esclusi dazi e tasse (medie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Riferimento: Media UE, 3 gennaio 2022

L'economia francese si è ripresa meglio di tutte le economie europee dopo le limitazioni imposte dalla pandemia. Nel 2021 post-pandemia, la Francia ha registrato un impressionante rimbalzo del 6,8%, che ha avuto i suoi risvolti positivi anche nell'anno successivo. Tuttavia, il paese sulla Senna non è un'isola indipendente, ma la seconda economia d'Europa, legata a numerosi fornitori stranieri. L'aumento dell'inflazione e dei costi energetici hanno avuto un impatto anche all'ombra della Tour Eiffel. Un netto calo della domanda e un rallentamento dell'economia francese si sono verificati nell'ultimo trimestre dello scorso anno, quando il PIL è aumentato solo dello 0,1%. Tuttavia, contando l'intero 2022, l'economia francese può considerare quest'anno abbastanza buono, considerando tutte le circostanze, la salute della nostra economia è lievemente migliore della percezione collettiva, ha dichiarato il governatore della banca centrale francese François Villeroy de Galhau dopo aver annunciato i dati sulla crescita economica dello scorso anno. Sebbene l'aumento sia stato del 2,6%, gli economisti nel 2023

prevedono una recessione, anche se non profonda. Nonostante l'elevata domanda causata dal rilancio delle supply chain dopo la pandemia, i costi del diesel non sono aumentati tanto sulla Senna quanto, ad esempio, in Germania. (Inoltre, la principale fonte del rapido aumento dei prezzi del carburante è stata lo scoppio della guerra in Ucraina). La buona situazione economica, almeno per la prima metà del 2020, e i costi competitivi del gasolio rispetto ai prezzi tedeschi hanno portato a un aumento stabile delle tariffe di trasporto, talvolta al di sopra della media europea. Inoltre, il calo dei prezzi dei trasporti e delle merci nell'ultimo trimestre, è stato inferiore rispetto ad altri paesi dell'Unione Europea.



01

Gli esperti stimano che nel 2023 l'inflazione scenderà al 4,4% e lo sviluppo economico rallenterà allo 0,4% annuo. Un ritorno alla crescita economica è previsto nel 2024.

02

Tutto indica che le imprese pagheranno un po' di più per i trasporti rispetto all'anno scorso. A patto, però, che l'embargo UE sulle risorse energetiche non provochi bruschi rincari del gasolio. Se non si verifica un aumento drastico – e allo stesso tempo la domanda di merci conferma la discesa – i prezzi dei servizi di trasporto potrebbero anche diminuire leggermente.



CARGO ON
FREIGHTS

FREIGHTS ON

Gestione degli ordini di trasporto

Automazione: assegnazione dei carichi completamente parametrabile.

Un flusso di lavoro digitale completo attraverso la nostra esclusiva piattaforma web.

Tutte le informazioni sono centralizzate per un migliore accesso, condivisione e conformità.

Assicurare la capacità di trasporto in qualsiasi momento combinando contratti fissi e richieste spot

RICHIEDI UNA DEMO GRATUITA

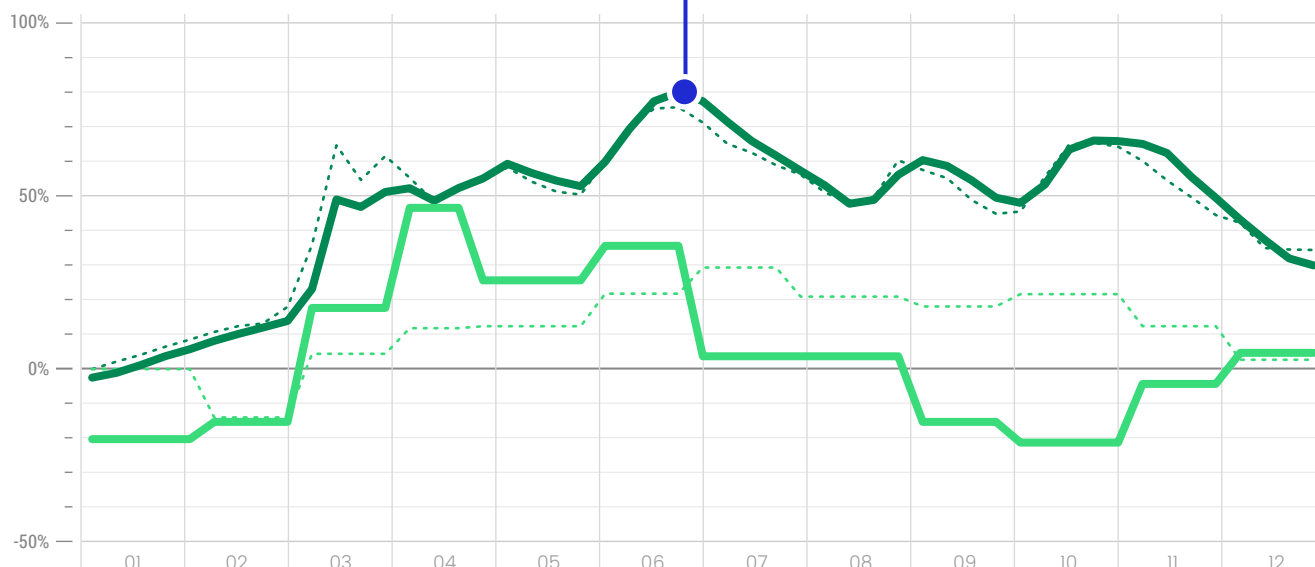
Spagna: tassi più bassi, vecchi problemi

CARBURANTE E TARIFFE DI TRASPORTO RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA PER PAESI SELEZIONATI (2022)

● DIESEL (ES) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFFE NAZIONALI (ES) ● TARIFFE NAZIONALI (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)

Prezzo massimo 1.356,93 €/1000l (26 giugno 2022)

L'aumento dei prezzi del greggio in borsa e le scorte basse spingono i prezzi del carburante a giugno.



Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu, Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

Indice: Trasporto nazionale su strada nei paesi europei Paesi 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Prezzi settimanali del gasolio al consumo, esclusi dazi e tasse (medie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Riferimento: Media UE, 3 gennaio 2022

I prezzi del gasolio in Spagna erano vicini alla media dell'UE e il listino prezzi del trasporto merci - come in tutta l'Unione europea - seguiva l'andamento del greggio. I prezzi dei trasporti erano leggermente diversi rispetto ai prezzi spot applicabili nei paesi più grandi. Quasi fino alla fine di giugno, i prezzi dei trasporti con i vettori spagnoli sono stati superiori alla media europea, per essere inferiori nella se-

conda metà dell'anno e pari alla media europea nel mese di dicembre (Germania, Francia, Spagna, Italia, Olanda, Belgio, Polonia). Il prezzo massimo del gasolio in Spagna è stato di 1.356,93 euro/mille litri e la variazione dei prezzi nell'anno è stata del 70,4%, quella maggiormente sentita dai vettori di piccole e medie dimensioni.

WHAT NEXT?



Secondo le previsioni di Transport Intelligence, il trasporto internazionale in Europa aumenterà solo dell'1,1% nel 2023. I mercati emergenti (es. Croazia, Bulgaria) saranno sopra la media, mentre i Paesi della Vecchia Unione, che comprende anche la Spagna, si svilupperanno più lentamente (es. si prevede una crescita negativa in Germania). Il trasporto interno dovrebbe avere una crescita ancora più lenta (0,7%).

02

La pressione degli spedizionieri spagnoli è volta a mantenere le tariffe al livello della fine dello scorso anno. I vettori si sono trovati in una situazione difficile. Gli esperti prevedono che i loro costi aumenteranno quest'anno del 10-12%, senza contare i possibili aumenti del prezzo del carburante. Tuttavia, sarà difficile per i vettori - con una diminuzione della domanda - trasferire tutti i nuovi costi a imprese produttrici e distributive.

03

Il drastico aumento dei prezzi del carburante e l'aumento dell'inflazione dello scorso anno hanno causato un altrettanto drastico calo dei margini dei vettori - soprattutto quelli piccoli e medi - che spesso prestano servizi a prezzi dumping. Tuttavia, il Ministero dei Trasporti, della Mobilità e dell'Agenda urbana ha approvato il Piano nazionale di controllo del trasporto su strada per il 2023, che serve a prevenire tali pratiche e verificare l'operato dei vettori. Tuttavia, questo potrebbe portare al fallimento delle aziende più piccole e, in ultima analisi, ridurre ulteriormente la disponibilità di capacità di trasporto sul mercato.

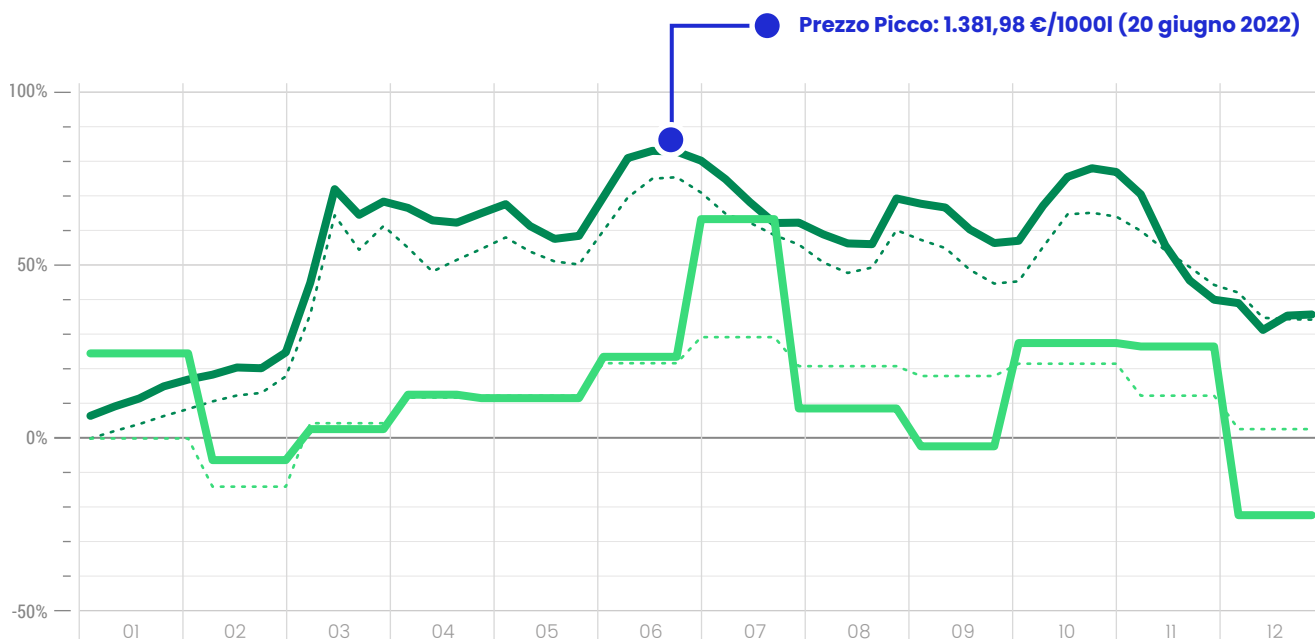
04

Ma ci sono segnali economici positivi anche dalla Spagna. Il Paese sta affrontando sempre meglio l'inflazione: nell'estate del 2022 era vicina all'11%, per calare regolarmente da agosto e a novembre si attestava al 6,8%. Di conseguenza, anche i costi di trasporto e logistica lungo tutta la catena si ridurranno.

I Paesi Bassi calcolano i costi

CARBURANTE E TARIFFE DI TRASPORTO RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA PER PAESI SELEZIONATI (2022)

● DIESEL (NL) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFFE NAZIONALI (NL) ● TARIFFE NAZIONALI (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu, Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

Indice: Trasporto nazionale su strada nei paesi europei Paesi 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Prezzi settimanali del gasolio al consumo, esclusi dazi e tasse (medie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Riferimento: Media UE, 3 gennaio 2022

Il costo del carburante nei Paesi Bassi era tra i più alti in Europa, il che si è tradotto in buona parte in una minore competitività dei vettori olandesi sulle rotte europee. (Volendo rimanere sul mercato, sono stati costretti ad abbassare il costo dei trasporti o a rinunciare a parte del margine). Il prezzo massimo è stato di quasi 1.382 euro per mille litri di gasolio, mentre in Polonia, ad esempio, il prezzo più alto ha raggiunto 1.274,82 euro. Il prezzo del diesel ha iniziato a salire bruscamente dopo l'inizio della guerra in Ucraina, per poi scendere o salire

re in linea con la tendenza europea (con un livello più alto). Negli ultimi mesi dello scorso anno il prezzo del gasolio ha iniziato a diminuire, mentre i trasporti sono rimasti stabili. Fino a dicembre, le tariffe sono diminuite drasticamente, il che non sembra essere direttamente correlato ai costi del gasolio, che all'epoca erano stabili. Il brusco aumento delle tariffe di trasporto è avvenuto prima, subito dopo il picco del carburante, a cavallo tra giugno e luglio 2020.

WHAT NEXT ?

01

Il settore dei trasporti e della logistica nei Paesi Bassi è entrato in un altro anno di grandi timori. Secondo l'Ufficio statistico olandese (CBS), l'inflazione nel 2022 ha raggiunto il livello record dell'11,6% - e questo è il tasso più alto nei Paesi Bassi dal 1975. L'elevata inflazione è stata causata dai prezzi record di energia, carburanti e cibo. Il previsto calo della produzione industriale si tradurrà in una diminuzione della domanda di movimentazione merci e in un aumento dei costi operativi per le imprese di trasporto.

02

Gli spedizionieri e i vettori si trovano anche di fronte a un nuovo accordo di contrattazione collettiva nei Paesi Bassi ed a un aumento del 10% del salario minimo. Come calcolato dall'agenzia di ricerca Panteia, i costi del trasporto su strada nei Paesi Bassi aumenteranno nel 2023 dell'8-11,3%. Ad esempio, i costi di ammortamento aumenteranno dell'8% e quelli di assicurazione dell'8,8%. Il livello previsto di aumento dei costi non include il prezzo di diesel, Ad-Blue e GNL. Non si sa quale sarà la reazione del mercato, nei prossimi mesi, all'embargo sulle risorse energetiche russe.

03

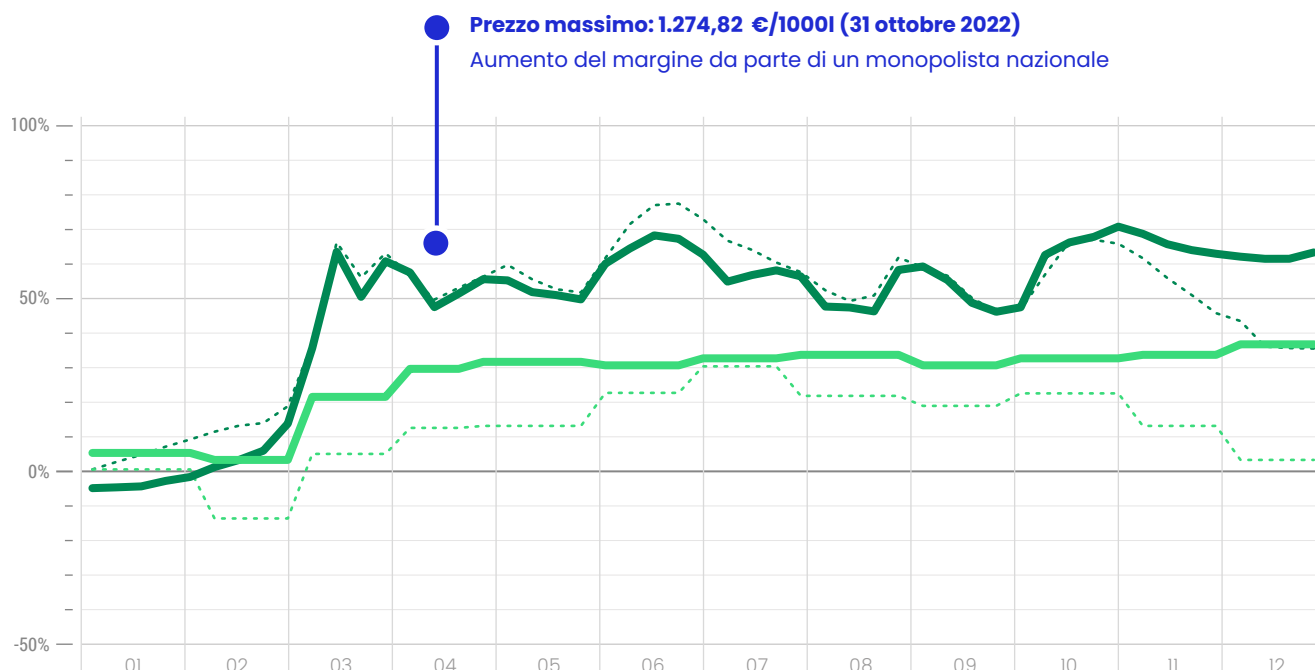
I produttori e le società di distribuzione possono aspettarsi piccoli balzi nella tariffa di trasporto, a condizione che il mercato del carburante resti stabile. L'aumento dei costi delle attività di trasporto sarà condiviso dal settore dei trasporti in una certa misura con i clienti - spedizionieri. Tuttavia, finora non ci sono segni di aumenti significativi delle tariffe nel trasporto internazionale.



Polonia: il vettore più grande d'Europa

CARBURANTE E TARIFFE DI TRASPORTO RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA PER PAESI SELEZIONATI (2022)

● DIESEL (PL) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFFE NAZIONALI (PL) ● TARIFFE NAZIONALI (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu, Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

Indice: Trasporto nazionale su strada nei paesi europei Paesi 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Prezzi settimanali del gasolio al consumo, esclusi dazi e tasse (medie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Riferimento: Media UE, 3 gennaio 2022

I vettori polacchi sono leader nel trasporto su strada europeo da diversi anni, e ora trasportano circa il 20% del volume europeo. La relazione tra i prezzi del carburante e dei trasporti non è così chiara nel caso della Polonia. Sebbene i prezzi dei servizi di trasporto siano aumentati dopo lo scoppio della guerra in Ucraina (aumento significativo del prezzo del gasolio), i tassi si sono rapidamente stabilizzati. Nonostante l'evoluzione dei prezzi dei carburanti, le tariffe dei pedaggi sono rimaste pressoché invariate fino alla fine dell'anno.

Il prezzo medio del gasolio è rimasto per molti mesi leggermente inferiore alla media europea. (La maggiore differenza è stata notata nei mesi estivi.) Nei mesi di novembre e dicembre la situazione si è invertita perché, a seguito dell'aumento del margine da parte del monopolio nazionale (Orlen), i costi del carburante sono risultati molto superiori alla media UE.

WHAT NEXT?



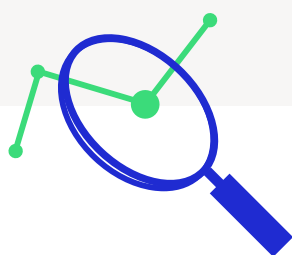
Contrariamente a quanto preannunciato, l'economia polacca sta andando meglio del previsto. Sebbene la Polonia sia uno dei detentori del record europeo in termini di inflazione (secondo l'Ufficio centrale di statistica, l'inflazione media annua nel 2022 è stata del 14,4%), la crescita economica ha leggermente superato il 4%, un risultato sorprendentemente buono rispetto alla media UE).

02

Secondo il rapporto dell'Institute of Economic Forecasts and Analysis, nel 2023 la crescita del PIL diminuirà a circa l'1,5%, che non è un cattivo risultato anche rispetto all'Europa. Molto dipende dalle condizioni dell'economia tedesca, fortemente legata alla Polonia. (Il 25% delle esportazioni polacche va in Germania). Tuttavia, non sembra che ci sarà un grave crollo del mercato dei trasporti, anche se l'aumento dei costi potrebbe causare un consolidamento più rapido del settore.

03

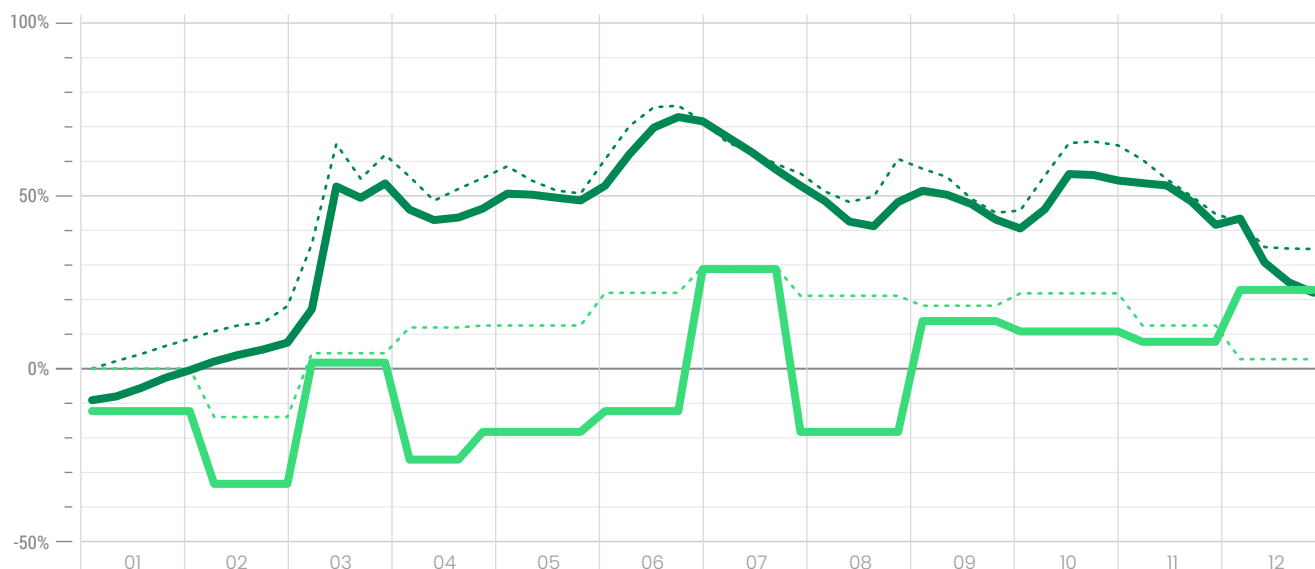
Le tariffe di trasporto rimarranno probabilmente stabili e, se aumenteranno, non sarà di molto. Non si sa, però, quali saranno gli effetti finali dell'embargo Ue sulle risorse energetiche russe introdotto lo scorso 5 febbraio. Il prezzo del gasolio dipenderà non tanto dal livello delle riserve di carburante, ma dalla disponibilità della materia prima.



L'Italia si dirige verso la recessione?

CARBURANTE E TARIFFE DI TRASPORTO RISPETTO ALLA MEDIA EUROPEA PER PAESI SELEZIONATI (2022)

● DIESEL (IT) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● TARIFFE NAZIONALI (IT) ● TARIFFE NAZIONALI (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Fonte: Piattaforma CargoON, Trans.eu, Bollettino petrolifero settimanale, Commissione europea

Indice: Trasporto nazionale su strada nei paesi europei Paesi 2022 (media DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Prezzi settimanali del gasolio al consumo, esclusi dazi e tasse (medie DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Riferimento: Media UE, 3 gennaio 2022

Come nella maggior parte dei mercati europei, le tariffe di trasporto merci relative al trasporto internazionale italiano erano fortemente legate al costo del gasolio. Il costo del carburante si è rivelato leggermente inferiore alla media europea nel 2022 consentendo agli autotrasportatori italiani di mantenere prezzi di trasporto merci più bassi e quindi di essere più competitivi. Anche se, ovviamente, non è stato solo il prezzo del gasolio a incidere sull'aumento dei costi degli autotrasportatori, tuttavia esso costituisce il fattore dominante. I costi del carburante rappresentano oggi circa il 40-50% dei costi complessivi sostenuti dai vettori.

Uno dei principali vincoli allo sviluppo delle reti di distribuzione italiane è il tempo di attesa per il carico e lo scarico delle merci, che secondo il Centro Studi di Federtrasporti è in media di 4 ore. A causa delle disposizioni austriache restrittive relative al transito attraverso il valico del Brennero, le capacità di trasporto degli autotrasportatori italiani si sono ridotte. Difatti, le disposizioni in questione limitano il traffico verso la Germania che è un importante partner commerciale per gli italiani. Anche l'Italia, come altri Paesi dell'UE, sta affrontando il problema della carenza degli autisti (attualmente circa 20.000).

WHAT NEXT ?

01

Secondo l'agenzia di ricerca Transport Intelligence, la crescita del volume di trasporto in Italia sarà una delle più basse in Europa raggiungendo circa lo 0,3% nel 2023. Tra i principali fattori che contribuiscono a determinare questa situazione l'alta inflazione, l'aumento dei tassi di interesse e i costi elevati dell'energia. Da un lato la domanda dei consumatori è in calo, dall'altro crescono i costi delle imprese, che si trovano costrette ad aumentare i prezzi di prodotti e servizi a causa dell'impennata dei prezzi dell'energia.

02

Le previsioni relative alla crescita economica sono contraddittorie. Secondo il Fondo Monetario Internazionale, l'Italia (insieme alla Germania) subirà una lieve recessione. Secondo il FMI, entrambi i Paesi sono i più vulnerabili alle ripercussioni dovute all'interruzione delle forniture di gas russo. L'Italia sta cercando soluzioni alternative importando più gas dall'Algeria con la quale è collegata da un gasdotto sottomarino. Stando alle stime dell'Italian Macroeconomic Bulletin di EY, invece, l'economia italiana crescerà dello 0,6% nel 2023.

03

Il governo italiano sta cercando di supportare il settore dei trasporti attraverso aiuti pubblici. Tuttavia, il flusso di fondi risulta bloccato da mesi per via delle procedure burocratiche suscitando le critiche delle associazioni di trasporto. Si tratta di compensare le sprese per il gasolio, per le quali sono stati stanziati, tra l'altro, 200 milioni di euro previsti dalla Legge di Bilancio e altri 85 milioni di euro previsti dal Decreto Aiuti ter. Aumentare il debito pubblico sostenendo settori vulnerabili dell'economia potrebbe a sua volta alimentare ulteriormente la spirale inflazionistica.

04

Un impulso positivo e promettente per le catene di distribuzione è rappresentato dai risultati delle vendite di autocarri nel 2022. Sebbene le vendite di furgoni siano diminuite (a fronte del calo atteso nel settore di trasporto nazionale), le vendite di veicoli pesanti (oltre 16 tonnellate di peso totale) sono aumentate del 4,1%.

LA RILEVANZA DELLA DIGITALIZZAZIONE STA CRESCENDO

Damiano Frosi

Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano condivide le sue osservazioni sul mercato italiano. L'Osservatorio conduce ricerche periodiche sul mercato della logistica contrattuale che si accostano ai trend europei.



01

Già durante la pandemia di Covid-19, le supply chain hanno dato prova di grande resistenza in modo da consentire il proseguimento dell'attività imprenditoriale. Dopo una forte ripresa nel 2021, i volumi di trasporto si sono stabilizzati nella seconda metà del 2022, il che, a mio avviso rappresenta un segnale positivo sul mercato dei servizi logistici. Tuttavia, i fornitori di tali servizi devono affrontare una serie di sfide legate principalmente ai costi operativi in aumento.

02

Sono sempre più numerose le fusioni e le acquisizioni che portano alla nascita di grandi operatori su scala internazionale, caratterizzati da un elevato livello di integrazione e da una maggiore espansività. Di conseguenza, queste aziende osservano l'aumento del loro valore CAPEX (spese in conto capitale), ovvero del livello degli investimenti rispetto alle spese correnti. La gran parte delle imprese ha anche cambiato il proprio approccio al trasporto, concentrandosi maggiormente sulla strutturazione della cooperazione tra il mittente, il destinatario e il fornitore dei servizi logistici.

03

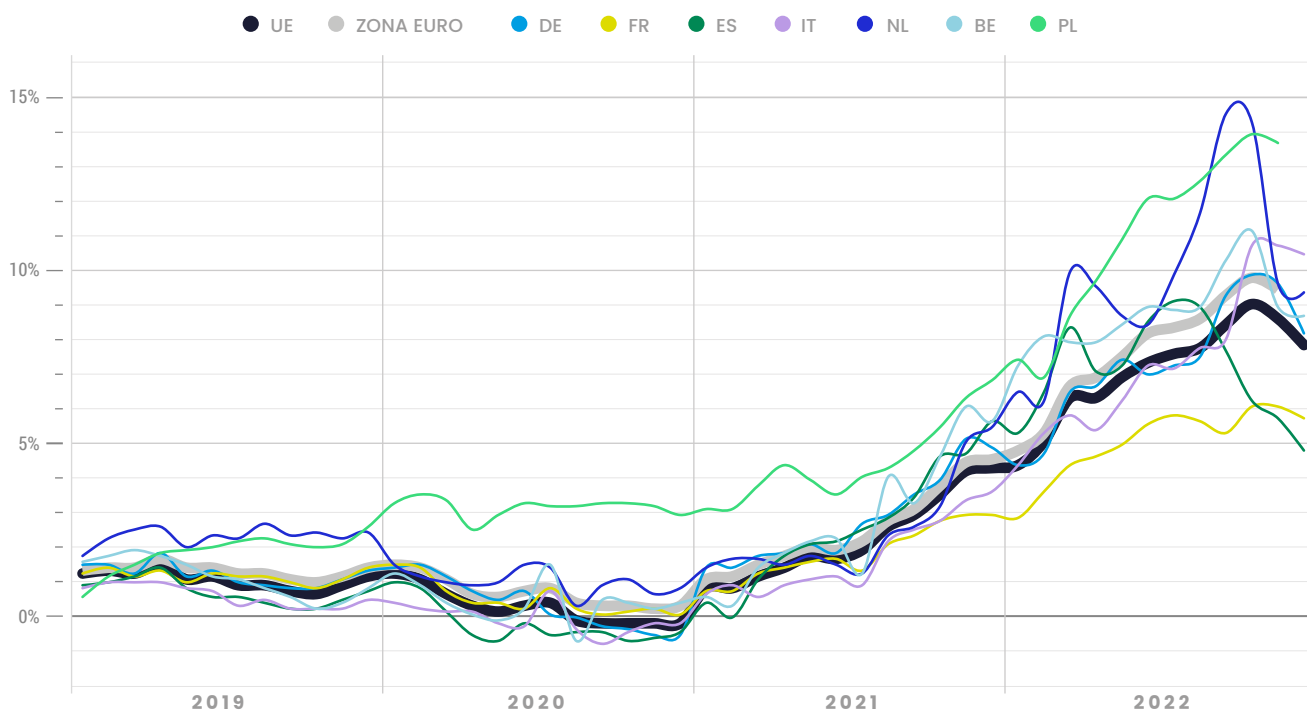
La logistica 4.0, ovvero una maggiore attenzione all'automazione e alla digitalizzazione della catena di distribuzione, sta diventando sempre più presente nelle realtà aziendali. Le imprese italiane si focalizzano principalmente su soluzioni nell'ambito della digitalizzazione, ovvero sull'implementazione delle tecnologie per la raccolta e la gestione dei dati digitali. Stanno inoltre investendo in sistemi di automazione dei processi di magazzino e in strumenti di analisi dei dati, come ad esempio i Big Data.

Inflazione al contrario?

Per quanto riguarda l'inflazione IPCA, lo scorso anno ottobre si è rivelato un mese buio. Tra i paesi analizzati (+ media nei paesi dell'area dell'euro), il tasso di inflazione più elevato è stato registrato in Polonia, dall'inizio dell'anno. Nello sfortunato mese di ottobre, l'inflazione in Polonia ha raggiunto il livello del 16,4%, mentre allo stesso tempo l'indice nell'Unione Europea era dell'11,5%, e nella zona euro ancora meno, cioè il 10,6%. In ogni caso, durante lo scorso anno, i paesi dell'area dell'euro hanno registrato un'inflazione inferiore rispetto agli altri paesi dell'UE. L'elevata e crescente inflazione in Europa è stata ovviamente fortemente influenzata dalla crisi

energetica, compreso il drastico aumento dei prezzi del diesel, e con esso l'aumento dei costi di trasporto. E i trasporti - come sappiamo - incidono una quota elevata del PIL in ogni Paese. La zona euro si è rivelata, in una certa misura, uno scudo protettivo contro l'impatto ancora più grave della pressione inflazionistica. Un esempio è la Germania. Sebbene l'economia tedesca sia stata influenzata dai prezzi più alti del diesel, l'inflazione non è aumentata così tanto come in Polonia, Repubblica Ceca o Romania. (In quest'ultimo paese ha raggiunto il 16,8% a fine anno).

MEDIA EUROPEA RISPETTO ALL'INFLAZIONE IN PAESI SELEZIONATI E NELLA ZONA EURO (2022)



Fonte: propria elaborazione

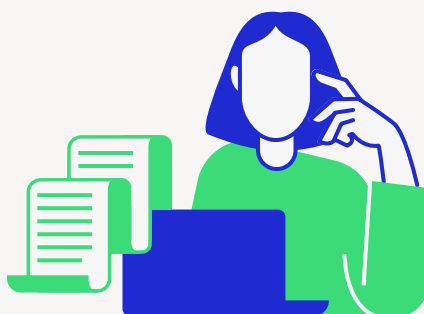
WHAT NEXT?

01

Gli ultimi 2 mesi dello scorso anno, tuttavia, hanno portato qualche speranza, poiché l'inflazione in tutti i paesi dell'Unione Europea ha iniziato a calare lentamente. Se la tendenza al ribasso si rivelerà permanente, lo scopriremo non prima dell'inizio della primavera. Il 5 febbraio di quest'anno è entrato in vigore l'embargo sulle risorse energetiche dalla Russia, i cui effetti finali sono ancora imprevedibili. Un altro criterio importante sarà il livello della domanda dei consumatori legato ai prezzi dei prodotti alimentari e l'umore degli imprenditori, che si traduce in investimenti.

02

Secondo le previsioni della Commissione Europea, nel 2023 l'inflazione sul mercato europeo scenderà al 7% e nel prossimo anno al 3%. Nei paesi dell'Europa centrale e orientale, questi valori possono essere superiori di diversi punti percentuali.



Tutti i dati utilizzati nel materiale provengono dalla piattaforma Trans.eu



021

Commenti e previsioni

**Nel 2023 molte tendenze si
sovrapporteranno.**

**Mai prima d'ora nella storia
postbellica delle economie
europee ci siamo trovati in
un momento simile.**



Filiere impazzite

Mai prima d'ora nella storia dell'economia europea del dopoguerra ci siamo trovati in un momento simile. Un vero e proprio Armageddon ha attraversato l'Europa e il mondo negli ultimi due anni. La pandemia di Covid-19, la guerra in Ucraina, enormi aumenti dei prezzi delle materie prime energetiche, l'accelerazione dell'inflazione. Ed eccoci al 2023, sul quale gli esperti economici hanno spesso opinioni divergenti. E i responsabili della supply chain si chiedono: quando finirà questa incertezza? Sfortunatamente, nessuno ha ancora una risposta convincente.

Tuttavia, bisogna ammettere che la fine dello scorso anno ha portato qualche speranza. L'inflazione nell'area dell'euro è scesa al 9,2% alla fine dell'anno e nella maggior parte dei paesi dell'UE (ad eccezione dell'Ungheria) sta scendendo lentamente ma costantemente. Il livello più basso di inflazione è stato registrato a fine anno in Spagna, e il risultato del 5,5% sembra di buon auspicio per il resto d'Europa. Questo pone anche la Spagna in una buona posizione come vettore internazionale (leader in Europa) che ha la possibilità di competere sulle rotte più importanti del continente. Anche se va aggiunto che l'anno in corso potrebbe rappresentare il momento della verità per la maggior parte dei vettori e delle società di produzione e distribuzione.

Ansia prima del caos

– La sfida maggiore per la supply chain sarà la progressiva recessione, il tasso di inflazione ancora elevato e i costi energetici – conferma **Guido Kuckartz**, esperto di supply chain, direttore dell'area DACH di Trans.eu. – In Germania e in altri paesi della regione si avverte un calo della produzione, anche Amazon prevede un calo delle consegne del 30-40%. Alcuni settori dell'economia, come FMCG, agricoltura e costruzioni, dispongono di una propria flotta di camion e furgoni, grazie alla quale non dipendono dalla capacità disponibile sul mercato – aggiunge Kuckartz.

Nelle dichiarazioni degli esperti del mercato della logistica, ovviamente, prevale l'ansia per il caos nelle catene di approvvigionamento, il che significa per i manager un altro anno senza pianificazio-

ne, ma azioni nell'immediato. E probabilmente fino a quando la guerra in Ucraina non sarà finita e i prezzi del petrolio non raggiungeranno un livello prevedibile, continuerà a esserci una sorta di isteria tra i manager. Tuttavia, **Xavier Villetard**, partner della società di consulenza per la supply chain bp2r, sta affrontando la situazione attuale con calma. – Il mercato dell'autotrasporto si trova in un periodo di transizione, con prospettive incerte per l'anno in corso.



Martin Bulheller

portavoce dell'Associazione federale per il trasporto su strada, la logistica e lo smaltimento (BGL)

Ritardi nei magazzini

In Germania esiste da molti anni il problema dei lunghi tempi di attesa per il carico e scarico delle merci. Molte aziende manifatturiere e commerciali hanno ridotto il proprio personale di magazzino e spesso si avvalgono di camionisti per aiutarli. D'altra parte, molti spedizionieri utilizzano già soluzioni digitali, come i sistemi di notifica online. Tuttavia, i frequenti ingorghi sulle autostrade tedesche rendono imprevedibili gli orari di arrivo. Anche la crescente carenza di autisti non aiuta a ridurre il problema della puntualità delle consegne.



I costi dell'energia frenano l'economia

L'anno scorso le aziende di produzione e di distribuzione italiane hanno fortemente risentito della carenza di capacità di trasporto, ma le più colpite da questo problema sono state le medie imprese che generano da 30 a 40 ordini di trasporto al giorno. Di conseguenza molte aziende hanno adottato soluzioni tecnologiche volte a ottimizzare il flusso di distribuzione e evitare la congestione davanti agli stabilimenti. Difatti, stando a un recente studio del Politecnico di Milano, la digitalizzazione della supply chain è un trend forte verso il quale si sta muovendo la gran parte delle imprese. Le soluzioni tecnologiche vengono implementate sempre più frequentemente anche dagli autotrasportatori. Tuttavia, un fattore che in qualche modo frena questo tipo di investimenti è la salute dell'economia. L'aumento dei costi di produzione, soprattutto del prezzo dell'energia, si ripercuote sulla salute delle aziende.

Nicolò Calabrese

Country Manager
Italy di CargoON



Le aziende di trasporto hanno iniziato lo scorso anno registrando buoni risultati, ma la domanda si è progressivamente indebolita – commenta la situazione del mercato francese, che riflette anche l'andamento della maggior parte dei Paesi dell'Unione Europea.

L'economia francese ha iniziato l'anno successivo su basi solide. Il tasso di crescita del PIL nel 2022

è stato tra i più alti in Europa e, nonostante l'inflazione e un rallentamento nella seconda metà dell'anno, è riuscito a registrare un aumento del 2,6%. – La redditività dei vettori è rimasta a un livello decente, perché i prezzi elevati del gasolio sono stati compensati dal meccanismo dell'indicizzazione dei prezzi e degli aiuti governativi. L'inflazione, però, provoca un continuo aumento dei costi di produzione, eppure le aziende stanno ancora investendo nella digitalizzazione e nella decarbonizzazione del business. Nonostante il calo della domanda di servizi di trasporto, l'equilibrio tra i vari fattori offre ancora un vantaggio ai vettori. Per quanto ancora? – questa è la domanda – aggiunge il direttore Villetard.

Un mondo senza carbone

L'esperto francese ha sollevato una questione importante sollevata da tutti i nostri interlocutori, che può essere ridotta in una frase: il caos è il caos, ma gli imprenditori non devono dimenticare di continuare a digitalizzare il proprio business e prepararsi alla sua completa decarbonizzazione. Le aziende ricordano perfettamente gli ultimi tempi della pandemia e sanno che è stata l'automazione dei processi di gestione ad aiutarle a sopravvivere ai momenti peggiori. La maggior parte dei partecipanti alla supply chain ricorda anche il green deal europeo, ovvero raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Lo conferma **Jordi Espin**, segretario di TRANSPRIME, l'associazione spagnola degli spedizionieri. – La riduzione delle emissioni di anidride carbonica è una delle priorità più importanti per l'industria e le società di distribuzione europee quest'anno. Sembra essere più importante dell'attuale efficienza operativa – sostiene.

Il segretario Espin sa di cosa sta parlando: TRANSPRIME fa parte del Consiglio europeo dei trasportatori, che da diversi anni si prepara ai cambiamenti globali nel funzionamento delle reti di distribuzione. L'ESC, insieme all'Unione internazionale dei trasporti su strada (IRU) e al Forum internazionale dei trasporti (ITF), ha preparato congiuntamente un protocollo di buone pratiche nelle supply chain. Parte di esso è il cosiddetto certificato di buone pratiche del trasportatore, che è in fase di attuazione in Spagna come paese pilota. – Si tratta di promuovere rapporti corretti tra lo spedizioniere e il vettore, ad



Alta inflazione e domanda incerta

Sebbene la seconda metà dello scorso anno abbia visto un calo dei volumi di trasporto, gli spedizionieri sono pronti ad affrontare nuove perturbazioni nelle supply chain. E si concentrano sulla sicurezza della capacità di trasporto in anticipo. Quest'anno è percepito dal settore dei trasporti e della logistica come particolarmente complesso. L'inflazione elevata e la domanda incerta sono preoccupanti e il settore deve ancora affrontare una profonda trasformazione energetica e digitale. La crescente carenza di autisti è anche una crescente sfida strutturale. Le supply chain stanno diventando più flessibili e resilienti al cambiamento e i manager stanno cercando di diversificare i fornitori e utilizzare la tecnologia per gestire la rete logistica in tempo reale. Tutto questo per evitare interruzioni nel funzionamento delle catene.



Ricardo Ochoa de Aspuru

fondatore e direttore del portale logistico Cadena de Suministro (cadenadesuministro.es)

esempio migliorando le condizioni di lavoro degli autisti nei punti di carico e scarico - aggiunge Jordi Espin Vallbona. Il Consiglio europeo dei trasportatori sta lavorando per creare una supply chain sostenibile su scala globale. E la sua condizione più importante è la digitalizzazione e la digitalizzazione di nuovo - ripetono i dirigenti dell'ESC. - La supply chain può essere migliorata solo se si sa dove si trovano i colli di bottiglia nel flusso delle merci. Ad esempio, si tratta dei tempi di inattività del trasporto più lunghi o dell'entità del consumo di carburante, in una parola, dell'ubicazione dei luoghi in cui vengono generati i costi più importanti. Tutti questi dati utili possono essere ottenuti solo grazie alla digitalizzazione - sostengono, ad esempio, i manager olandesi **Machiel van der Kuijl e Johan Kerver** in Management Scope.

Trasporti, il cuore del sistema

La progressiva decarbonizzazione dell'industria e dei trasporti e la digitalizzazione della filiera sono due processi indissolubilmente legati che portano

al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile. (E ricordiamo che nell'ambito del pacchetto di regolamenti Fit for 55 adottato già nel 2023, l'obiettivo climatico dell'UE è ridurre le emissioni di scarico al 55%, e i veicoli con motori tradizionali cesseranno di essere immatricolati). Il tempo stringe e il progresso verso l'obiettivo è lento nelle economie europee.

I responsabili della logistica e gli amministratori delegati aziendali hanno un bel nodo da sciogliere. Come mai? Perché le economie sono in fase di rallentamento, il volume delle forniture e la domanda dei consumatori sono in calo, e nel frattempo bisogna pensare alla digitalizzazione della gestione, e quindi a spese importanti. Ma anche a piccoli investimenti, ad esempio nei sistemi di notifica della consegna o nell'organizzazione dei trasporti, elementi che possono portare risultati rapidi e misurabili. Perché nonostante il rallentamento delle economie europee, i trasporti rimarranno il cuore dell'intero sistema, e tutto indica che si cercheranno ancora con urgenza vettori. Certo, molto dipende dalla regione e dal settore.

L'industria è in attesa di investimenti



Viviamo in tempi molto incerti e le previsioni sulla situazione del mercato dei trasporti sono molto difficili. La pandemia di Covid-19 è entrata in una nuova fase, non è ancora del tutto alle nostre spalle e le catene logistiche globali ne risentono ancora. Inoltre, il funzionamento delle catene logistiche è fortemente influenzato dal conflitto in Ucraina e non vi è alcuna indicazione che finirà presto. I vettori e il settore della logistica devono decidere in quali aree effettuare investimenti strategici, e ci troviamo di fronte all'attuazione del Green Deal europeo, alla decarbonizzazione del trasporto su strada e alla transizione verso la tecnologia dei carburanti alternativi.

Raluca Marian

direttore dell'ufficio di rappresentanza dell'IRU
(International Road Transport Union) presso l'Unione Europea



La produzione alimentare europea dovrebbe diminuire quest'anno, il che porterà senza dubbio a un calo della domanda dei servizi della catena del freddo", spiega **Viet Nguyen**, analista di logistica alimentare presso Rabobank Food & Agribusiness. - Ma non ovunque si prevede un calo delle forniture. - Anche se nel caso del settore della carne sta già diventando visibile, perché, ad esempio, la quantità di carne suina esportata in Cina sta diminuendo, ma già nel settore dei prodotti freschi, la produzione dovrebbe rimanere stabile nella maggior parte dei paesi europei - aggiunge.

Carenza di disponibilità? Forse no

Tuttavia, sia Nguyen che molti altri analisti della catena di approvvigionamento si stanno interrogando sulla disponibilità di spazio di carico. Sebbene la domanda di capacità sia in calo in tutto il continente, tutte le analisi indicano che ci sarà ancora lavoro per i vettori e non è prevedibile una diminuzione dei prezzi delle merci. Da dove vengono queste previsioni? I vettori sono all'angolo quando si tratta della possibilità di mantenere la redditività: stanno abbassando i margini, spostando con attenzione alcuni dei costi sui clienti, ma l'abbassamento del-

le tariffe di trasporto può significare il fallimento di molte compagnie di trasporto.

E i costi nel 2023 saranno molto più alti. Come recentemente calcolato dall'Istituto belga per il trasporto su strada e la logistica (ITLB), i costi del trasporto internazionale aumenteranno in media del 12,0 - 13,5% a seconda del paese (Aumento dei salari degli autisti, aumento dei prezzi di acquisto del parco auto, aumento dei pedaggi e dei premi assicurativi, ecc.). L'analisi non include il costo chiave, ovvero il prezzo del gasolio. Nessuno può prevedere come si comporteranno a lungo termine i produttori di carburante e le borse mondiali dopo l'embargo recentemente introdotto (5 febbraio) sulle forniture energetiche dalla Russia.

Inoltre, il mercato dei trasporti e della logistica è alle prese con un grande problema strutturale, ovvero la mancanza di autisti, e questo è un problema in rapida crescita. L'età media di un conducente europeo è di circa 50 anni, ma in Polonia, ad esempio, che trasporta 1/5 del volume delle merci europee, il conducente medio ha 56 anni. I giovani sono raramente attratti da questa professione e gli sforzi delle aziende di trasporto, degli operatori logistici e delle associazioni di settore

che cercano di migliorare la qualità del lavoro del trasportatore e cambiare la sua immagine non hanno ancora portato i risultati attesi. I conducenti inizieranno a diminuire rapidamente quest'anno e le esigenze sono ancora enormi. Secondo l'IRU, nel 2026 potrebbero mancare circa due milioni di conducenti! Ciò influirà sulla disponibilità di capacità e quindi anche sulle tariffe di trasporto.

Digitalizzazione, digitalizzazione

Quindi, come possono le aziende manifatturiere e commerciali far fronte a questo mercato folle e caotico? **Tomasz Łyszega**, Global Account Manager che si occupa del mercato degli spedizionieri presso Trans.eu, vede una tendenza che abbiamo già menzionato molte volte – Il mercato della logistica sta lentamente iniziando ad adattarsi alle fluttuazioni delle tariffe di trasporto e della disponibilità dei veicoli. Sia le società di spedizioni che i vettori cercano nuovi strumenti che consentano una transizione graduale tra il contratto continuativo e i carichi spot – spiega. Sebbene riferisca le sue osservazioni al mercato polacco, una tendenza simi-

le relativa all'automazione degli ordini di trasporto, alla progressiva digitalizzazione e alla ricerca della capacità mancante nella borsa carichi è confermata anche da esperti di altri mercati.

Tuttavia, c'è ancora molta strada da fare verso la situazione ideale e non siamo nemmeno a metà del processo di completa digitalizzazione della filiera. Anche i mercati apparentemente avanzati hanno molto da recuperare – I trasporti rimangono un settore scarsamente digitalizzato in Francia. Molti spedizionieri lavorano ancora tramite e-mail, telefono e persino fax. Il tasso di utilizzo del sistema di gestione del trasporto (TMS) tra i trasportatori è di circa il 15%. Tuttavia, la carenza di offerta di trasporto e l'aumento dei costi costringono le aziende a cercare nuove soluzioni – spiega **Xavier Villetard**, esperto di supply chain della società di consulenza parigina bp2r.

Cos'altro si può aggiungere? Il 2023 sarà un altro anno interessante. E che non sia un momento di profonda crisi, ma piuttosto di superficiale recessione.



Nuovi standard nelle supply chain

La riduzione delle emissioni di anidride carbonica è una delle principali priorità di quest'anno per le aziende europee del settore industriale e della distribuzione. Sembra addirittura essere più importante dell'attuale efficienza operativa. Tuttavia, la decarbonizzazione comporterà ulteriori oneri per le catene di approvvigionamento e cambierà i paradigmi logistici. Come rappresentanti degli spedizionieri, vogliamo essere parte di questo cambiamento e far funzionare meglio la rete di approvvigionamento. Abbiamo iniziato con la Carta dei diritti del trasporto merci, promossa dalla Global Shippers' Alliance, che riunisce i trasportatori di Europa, Asia e Nord America. L'idea è quella di rimuovere le barriere e introdurre regole che consentano un flusso più fluido delle merci nei canali logistici. Importante è anche l'introduzione su larga scala della certificazione Responsible Shipper, che stiamo attualmente implementando in Spagna.



Jordi Espín Vallbona

Segretario generale – TRANSPRIME – Consiglio spagnolo dei trasportatori, parte del Consiglio europeo dei trasportatori



03

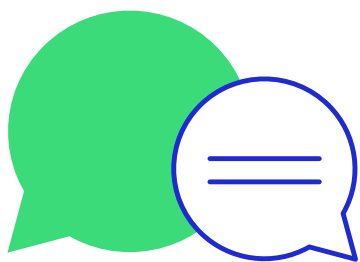
Sfide e tendenze 2023

Come prevedono i dirigenti e gli amministratori delegati delle aziende europee, mentre le economie e le catene logistiche devono affrontare molte sfide, non ci sarà drastico indebolimento dei flussi commerciali.



Di cosa parlano i manager?

Come prevedono i manager e gli amministratori delegati delle aziende europee, sebbene quest'anno dovrà affrontare molte sfide per le economie e le catene logistiche, non ci sarà un drastico indebolimento dei flussi commerciali. Abbiamo raccolto le principali risposte di amministratori delegati e responsabili della logistica sulle sfide del 2023.



Ottimizzazione dei costi. Aumentare l'efficienza e cercare il risparmio non è mai stato così importante. Con legami commerciali in costante aumento e catene di approvvigionamento estese, ciò non può essere fatto senza una digitalizzazione aggressiva (e rapida) dell'intera supply chain. Al fine di individuare in tempo i luoghi in cui si generano costi eccessivi.

Elevati costi delle risorse energetiche. I prezzi elevati del gasolio, del gas (compreso il GNL utilizzato nei trasporti), nonché dell'elettricità e della componente AdBlue sono la causa di un grosso grattacapo per gli imprenditori, compresi i vettori. Il problema è che nessuno può prevedere cosa accadrà dopo. Siamo poco dopo l'introduzione dell'embargo definitivo sulla fornitura di risorse energetiche dalla Russia (5 febbraio di quest'anno), che potrebbe – ma non deve – provocare perturbazioni permanenti sugli scambi di merci.

Non solo il petrolio, ma anche il gas potrebbe esaurirsi. Secondo i calcoli del prestigioso Istituto Jagellonico, nel 2023 il deficit di gas dovrebbe oscillare tra i 25 e i 49 miliardi di metri cubi di "combustibile blu". Risparmiare denaro e rendere più efficienti le linee di trasporto del GNL dalla Spagna e dall'Italia

verso l'interno del continente potrebbe essere un'ottima strategia. E ancora – come prima – l'analisi dei dati da parte dei sistemi informatici, affinché l'utilizzo di gasolio e gas nella filiera sia ottimale.

Gestione della supply chain attraverso i Big Data.

Analizzare, elaborare e trarre conclusioni dalla crescente quantità di dati digitali è l'unica direzione possibile per lo sviluppo delle aziende. Chi implementa nuove soluzioni tecnologiche più velocemente per prendere decisioni aziendali in modo efficiente avrà un vantaggio rispetto alla concorrenza e, cosa più importante, sopravviverà nella giungla del mercato. È importante sottolineare che non tutti gli investimenti tecnologici sono costosi. Ad esempio, l'utilizzo della piattaforma giusta per una collaborazione costante con i corrieri e l'ordine di trasporto è un piccolo investimento che può essere implementato rapidamente. E che porterà quasi immediatamente un risparmio per lo spedizioniere.

... **Non esiste un modo miracoloso per mantenere la supply chain senza intoppi. Ma se vogliamo agire razionalmente, dovremmo investire nella digitalizzazione.**

Inflazione e rallentamento economico. Come previsto dalla Banca centrale europea, l'inflazione nell'Unione europea sta lentamente scendendo. E ammonterà in media al 6,3% (rispetto all'8,4% del 2022). L'intera Europa subirà una frenata dell'economia, il PKP diminuirà in tutti i paesi, anche se la recessione nel continente non è affatto certa. Secondo le previsioni della Commissione europea, la crescita economica potrebbe attestarsi intorno allo 0,3% nel 2023, ma già al 3,1% nell'area dell'euro. A minacciare le filiere europee è il grave affanno dell'economia tedesca, che potrebbe cadere in una leggera recessione (se dovesse avverarsi il risultato previsto del -0,6% di crescita).

Crescente importanza del trasporto intermodale.

In considerazione dell'aumento dei costi del gasolio e del gas, e in connessione con la tendenza della "logistica verde", l'importanza del trasporto intermo-

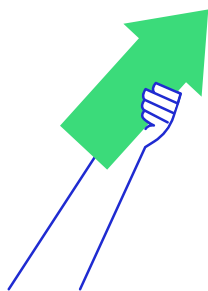
dale sta aumentando. Tanto più che, nonostante la guerra in Ucraina, il cosiddetto trasporto ferroviario sta crescendo. Grande rilevanza avrà anche la Nuova Via della Seta che collega le province cinesi con i paesi dell'Europa occidentale.

Investimenti nella "filiera verde". L'aumento dei costi dell'energia elettrica e del riscaldamento provoca un aumento dei costi di manutenzione di stabilimenti e magazzini (e quindi un aumento dei canoni di locazione). Per ridurre i costi e introdurre soluzioni ecologiche, saranno necessari investimenti in fonti energetiche alternative, ad esempio parchi fotovoltaici, o almeno diversificazione delle fonti energetiche. Gli edifici con certificati BREEAM o LEED guadagneranno sempre di più. Questo processo è già in corso e acquisirà ulteriore slancio nel 2023.

12 – 13,5%

- **E' l'indice di quanto aumenterà il costo medio del trasporto internazionale nell'Unione europea nel 2023.** Consiste ad esempio in maggiori costi relativi agli stipendi degli autisti, ai prezzi di acquisto del parco auto e ai costi di leasing, nonché all'aumento dei pedaggi stradali e dei premi assicurativi.
- Il livello dei costi non è definitivo, perché non tiene conto di eventuali cambiamenti nel mercato dei carburanti. I vettori cercheranno di trasferire l'aumento dei costi agli spedizionieri. Dopo tutto, non hanno altra scelta se vogliono sopravvivere sul mercato.

Fonte: Istituto dei trasporti stradali e della logistica Belgio 2022



SFIDE PER LE SUPPLY CHAIN

Commento di **Piotr Roczniak**,
esperto di supply chain, consulente
aziendale di Trans.eu e CargoON



Indubbiamente, le supply chain sono in una fase di cambiamenti dinamici. I manager dovranno affrontare tendenze che consentiranno loro di adattarsi alle differenti realtà economiche.

01

Flessibilità

Le strategie di acquisto nel settore del trasporto su strada dovrebbero tenere conto delle tendenze del mercato e consentire l'adattamento alla situazione attuale. Pertanto, la capacità di prendere decisioni basate sui dati (tassi di riferimento) sembra essere di fondamentale importanza. Ciò porterà vantaggi misurabili in termini di accesso ai mezzi di trasporto (capacità) e consentirà una gestione più efficace del bilancio delle spedizioni.

02

Contratti e spot

Un discorso a parte merita il trend legato alla rapida transizione tra modelli di capacity search. Le aziende produttrici e distributrici saranno costrette a utilizzare contratti standard, ma anche contratti veloci conclusi sul mercato spot. Questo modello di cooperazione con i vettori nel trasporto su strada era già visibile lo scorso anno.

03

Trasparenza e visibilità nella supply chain

Per un produttore o una società di distribuzione, sembra particolarmente importante ottenere informazioni sui fornitori di trasporto con i quali non collabora direttamente. Nel caso del trasporto su gomma, sarà particolarmente importante la connessione digitale tra i fornitori, utilizzando piattaforme di gestione. Ma le connessioni sulla piattaforma dovrebbero andare anche oltre: sempre più spesso vengono introdotti nell'ambiente delle aziende vettori con i quali queste non hanno un rapporto commerciale diretto, e che consegnano o ritirano merci per conto terzi. Tale piena trasparenza dell'intero complesso canale di trading consente di prendere decisioni aziendali più efficaci.

04

Semplificazione degli appalti

L'anno scorso, molte società di spedizioni hanno utilizzato la tecnologia nei loro processi di acquisto, ma nel 2023 assisteremo a un cambio di paradigma permanente e a un passaggio da lunghi processi di appalto a appalti dinamici per periodi più brevi. Questo approccio consentirà un migliore utilizzo del potenziale di mercato e mezzi di trasporto sicuri ai fini dell'esecuzione degli ordini. Le gare d'appalto rapide sembrano essere una soluzione inevitabile: le circostanze economiche cambiano troppo spesso.

05

Sostenibilità

Nel 2023 sono entrate in vigore le nuove norme relative alla determinazione delle emissioni del trasporto su strada. Si tratta dell'attuazione del prossimo passo nell'ambito del GHG (The Greenhouse Gas Protocol) e della cosiddetta emissione dalla terza fascia, ovvero Scope 3. Il trasporto e la distribuzione sono soggetti all'obbligo di misurazione e rendicontazione delle emissioni di CO2 (carbon footprint) nella filiera. Inoltre, le grandi aziende sono vincolate dallo standard UE di rendicontazione non finanziaria, che include i principi dello sviluppo sostenibile (compresa la protezione dell'ambiente). In entrambi i casi, sono necessari investimenti in tecnologia che monitorino le fonti di emissioni di anidride carbonica nella supply chain.

06

Rapporti con fornitori e clienti

Diventa sempre più importante costruire un ambiente tecnologico comune in cui lo spedizioniere, insieme a fornitori e clienti, possa utilizzare mezzi di trasporto propri e di terzi. La piattaforma che facilita la cooperazione e sostiene la trasparenza della filiera consente inoltre di ottimizzare i costi di trasporto e ridurre efficacemente le emissioni di CO2 attraverso un migliore utilizzo dei mezzi di trasporto.



Piotr Roczniak

Responsabile della consulenza aziendale di Trans.eu

Manager con diversi anni di esperienza nella logistica e nei trasporti. Attualmente responsabile della consulenza aziendale presso Trans.eu, la più grande piattaforma logistica dell'Europa centrale e orientale. Fornisce consulenza ai clienti principalmente nel campo della trasformazione digitale innovativa, dell'ottimizzazione della supply chain e dell'aumento dell'efficienza delle loro attività. Sviluppa la cooperazione con i clienti in modo olistico - partendo dalla comprensione delle loro esigenze fino alla raccomandazione di soluzioni che saranno un vero supporto per le loro imprese.



Marek Szymański

Giornalista e Content Manager presso Trans.eu

Da anni associato al settore dei trasporti e della logistica. Nel 2000-2007 è stato caporedattore della rivista Eurologistics. Ha scritto sul mercato TSL, ad es. a Puls Biznesu, Parkiet e Transport Manager. Osserva con interesse le continue trasformazioni delle supply chain, è stato uno dei primi in Polonia a prevedere lo sviluppo della tecnologia RFID nella logistica. Ha condotto numerose conferenze sul mercato dei trasporti e della logistica, ha preparato con il team il Logistics Gala.





Autore del testo:

Marek Szymański

Elaborazione dati:

Piotr Roczniak

Supporto sostanziale:

Guido Kuckartz
Nicolò Calabrese

Coordinamento del progetto:

Monika Kulej – Ślusarska

Graphic design:

Anna Sikora

Supporto alla progettazione:

Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez
Ernesto Bonetti
Paulina Sobolewska

Febbraio 2023



BY (T) TRANS.EU

Hai domande?

Contattaci

info@cargoon.eu



www.cargoon.eu