

**SEMINARI “SIPOTRA”  
IL NUOVO SCENARIO DELLA MOBILITÀ  
NELL’ERA DEL COVID-19**

**LE SFIDE DELLA LOGISTICA**

**24 GIUGNO 2020 · ORE 16:30 – 19:00**

**Scenari del commercio internazionale e riassetto  
delle catene produttive:  
Domanda di servizi logistici e trasporto delle merci**

**Marco Spinedi**

*24 giugno 2020*

## Una premessa di carattere generale

Cosa dovremmo aver imparato dal periodo della pandemia:

- Possono accadere eventi di cui avevamo dimenticato gli effetti
- Cresce il livello di incertezza per il futuro ed aumenta la percezione del rischio
- Centri di ricerca ed Istituzioni internazionali sono molto cauti nelle previsioni a lungo termine
- La globalizzazione, già in crisi, registra nuovi cambiamenti nell'organizzazione delle supply chain
- La geografia dei traffici europei ed extra-europei potrebbe subire importanti cambiamenti

Rapidità, flessibilità e diversificazione geografica sono i *driver* nel ridefinire le *supply chain dell'industria manifatturiera*

- 10 anni fa un'eruzione vulcanica in Islanda portò alla chiusura dello spazio aereo del Nord Atlantico, interrompendo le forniture di alcuni componenti dell'industria automobilistica americana provenienti dalla Germania
- Oggi lo stop al commercio internazionale ha portato alla parziale interruzione delle forniture di molti ingredienti, come il paracetamolo, provenienti per lo più da Cina ed India

## Una storia già vista .....



## Scenari economici: «V», «U» o «L»?

| Regioni/Paesi        | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 2019-2021 | “V”, “U” o “L”? |
|----------------------|------|------|------|-------------|-----------------|
| Mondo                | 2,9  | -3,0 | 5,8  | 5,7         |                 |
| Cina                 | 6,1  | 1,2  | 9,2  | 16,5        | V               |
| India                | 4,2  | 1,9  | 7,4  | 13,5        | V               |
| Indonesia            | 5,0  | 0,5  | 8,2  | 13,7        | V               |
| Giappone             | 0,7  | -5,2 | 3,0  | -1,5        | L               |
| USA                  | 2,3  | -5,9 | 4,7  | 1,1         | U               |
| Brasile              | 1,1  | -5,3 | 2,9  | -1,3        | L               |
| Regno Unito          | 1,4  | -5,7 | 1,9  | -2,4        | L               |
| Area Euro            | 1,2  | -7,5 | 4,7  | -1,6        | L               |
| Germania             | 0,6  | -7,0 | 5,2  | -1,2        | L               |
| Francia              | 1,2  | -7,2 | 4,5  | -1,5        | L               |
| Italia               | 0,2  | -9,1 | 4,8  | -4,1        | L               |
| Spagna               | 2,0  | -8,0 | 4,3  | -1,7        | L               |
| Europa Centrale*     | 3,7  | -3,2 | 2,8  | 3,3         | V               |
| Polonia              | 4,0  | -4,6 | 4,2  | 3,6         | V               |
| Russia               | 1,3  | -5,5 | 3,5  | -0,7        | L               |
| Africa Sub-Sahariana | 3,1  | -1,6 | 4,1  | 5,6         | V               |
| Medio Oriente e N.A. | 0,3  | -3,3 | 4,2  | 1,2         | U               |
| Turchia              | 0,9  | -5,0 | 5,0  | 0,9         | U               |

\*Polonia, Rep. Ceca, Ungheria, Bulgaria, Lettonia, Lituania e Romania.

Fonte: IMF, World Economic Outlook, Aprile 2020.

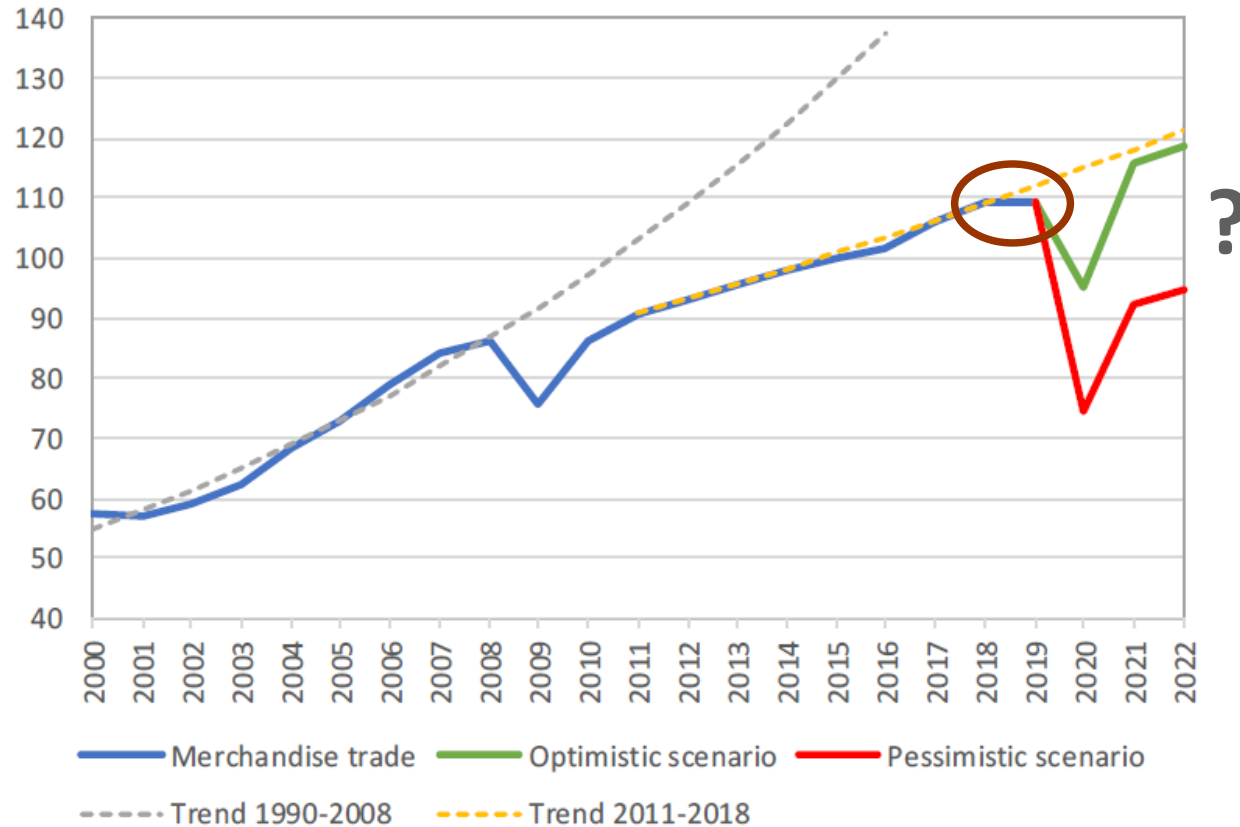
## Pre e post COVID: chi guadagna e chi perde nello scenario mondiale

- **Aumenta la differenza nelle *performace* fra paesi ed aree geografiche;**
- **Blocco Euro-asiatico ed Africa Sub-Sahariana allungano il passo;**
- **Area Euro, Regno Unito, Giappone e Sud America accomunati da una «L», ma gli USA non brillano;**
- **Cina, India ed Indonesia rappresentano un mercato di 3,1 miliardi di persone;**
- **Il Mediterraneo del Sud perde slancio ma mantiene le distanze dalla sponda Nord**

## Dove va il commercio mondiale ?

### Volume del commercio mondiale 2000 - 2020

Index, 2015=100



Source: WTO Secretariat.

Dal 2008 gli scenari di crescita del commercio internazionale hanno subito importanti cambiamenti

Il WTO prevede che il commercio mondiale possa subire una riduzione tra il 13% ed il 32% nel 2020, per riprendersi negli anni successivi (in rosso o in verde?)

Tutte le regioni del mondo ne subiscono le conseguenze a cominciare da Nord America, Europa ed Asia

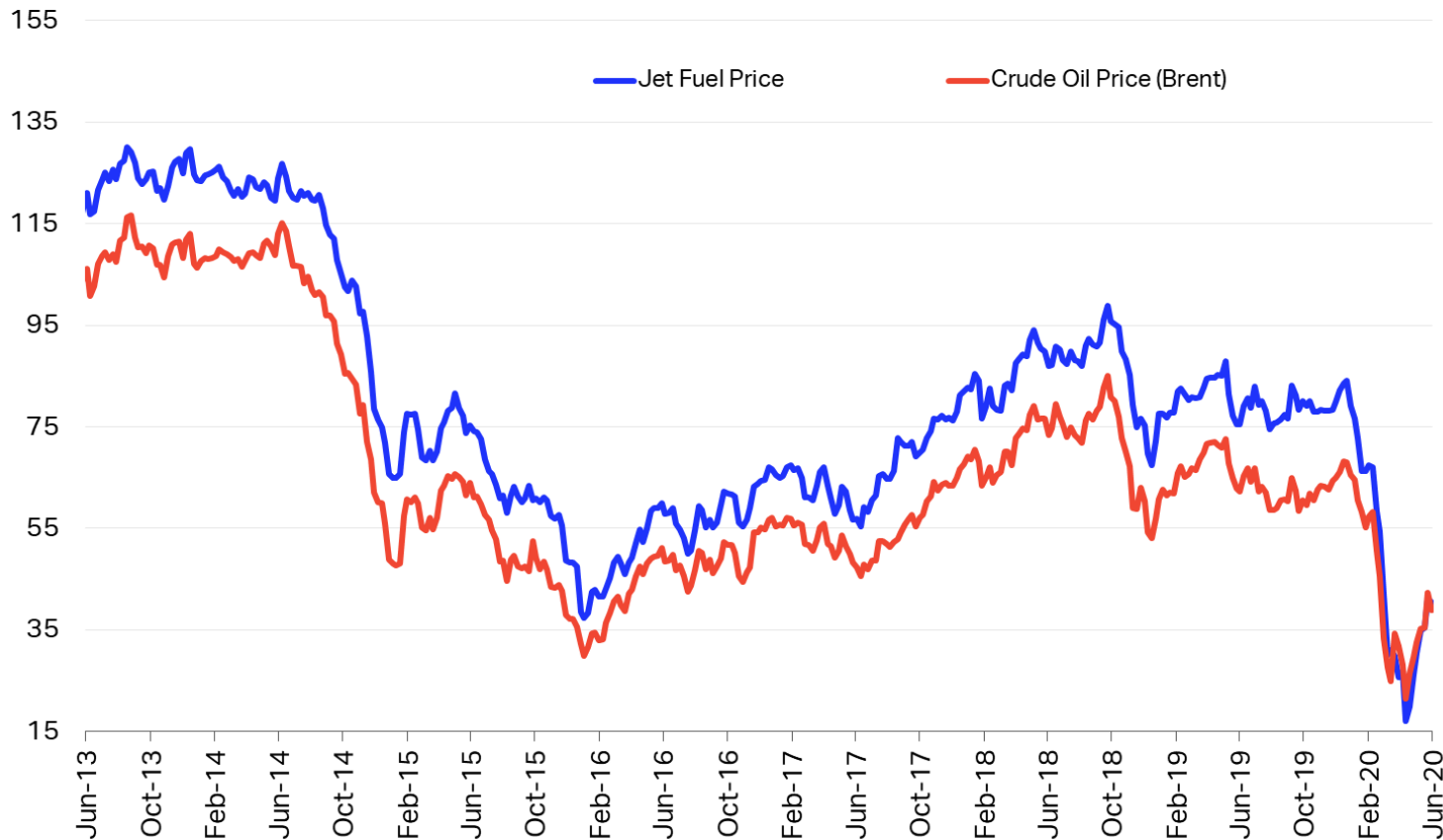
Il commercio subirà un calo maggiore nei settori con catene di fornitura più complesse

I servizi legati al trasporto potrebbero essere maggiormente penalizzati a seguito delle restrizioni e dei cambiamenti geo-economici

**I settori più sensibili alla crisi secondo le imprese di logistica:  
Automotive ed Aerospazio; Elettronica; Abbigliamento; Deperibili**

## Petrolio e trasporti

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)

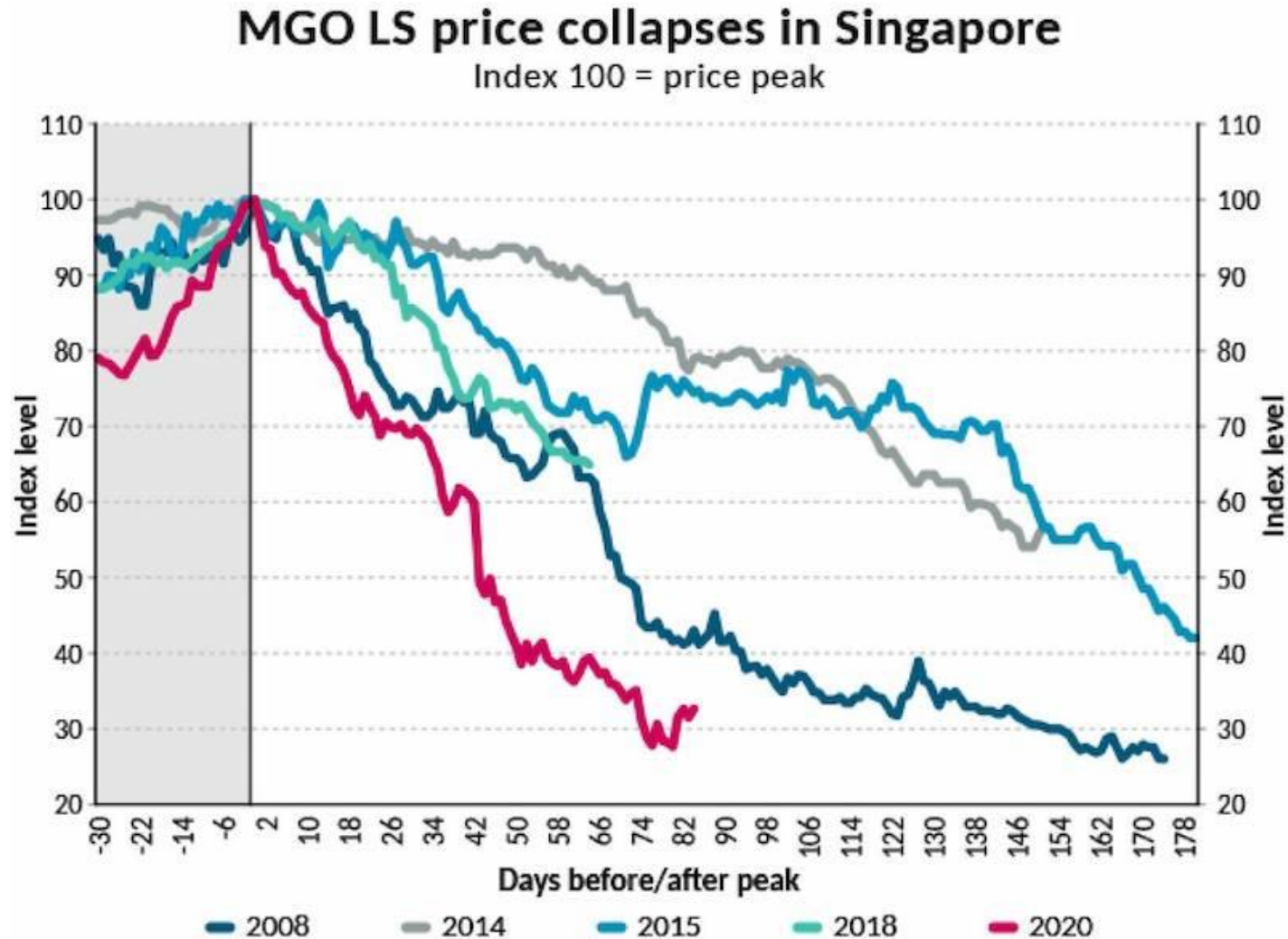


Source: Platts, Datastream

- **Crisi ed incertezza si riflettono sui prezzi dei prodotti petroliferi**
- **Medio Oriente e paesi produttori rischiano bolle speculative a seguito della riduzione della domanda**
- **Ripresa a «V», «U» o «L» ?**

## Prezzi del Bunker marittimo

La velocità di caduta del prezzo del bunker marittimo è stata la più veloce rispetto a tutte le crisi precedenti



Source: BIMCO, Marine Bunker Exchange (MABUX)

### **Le esportazioni resteranno il motore principale della crescita economica ?**

- Il Commercio internazionale registra una contrazione generalizzata
- La concorrenza fra sistemi produttivi e logistici si fa più aspra e difficile
- Le *supply chain* delle principali filiere produttive sono destinate ad essere ridisegnate

### **Via della Seta e Mediterraneo spostano ad Est il baricentro dell'Europa?**

- Maggiori flussi di traffico terrestre rispetto al recente dominio dei mari
- Prospettive per l'Atlantico tra Brexit e nuova presidenza americana
- Il Mediterraneo mare di conquista turco (ma non è una novità...) e russo, mentre l'Europa resta a guardare

### **La «valanga» di soldi pubblici a sostegno dell'economia farà ripartire investimenti e consumi interni ?**

- Consumi e demografia
- Infrastrutture che servono, scuola, formazione, ricerca ed innovazione
- Regia unica e inter-ministeriale per gli interventi di politica industriale



## Scenari internazionali, strategie delle aziende e politiche industriali:

- Crescono le barriere doganali e gli incentivi al *re- e in-shoring nella manifattura di filiere strategiche come i semi-conduttori, la farmaceutica ed il medicale*
- Parallelamente alla riduzione del commercio internazionale si modificano i flussi degli investimenti diretti, cambiando settori e mercati di riferimento
- Le aziende agiscono aspettandosi che i mercati si stabilizzino nella seconda metà del 2020, rafforzando margini e redditività delle aree di business e dei mercati più promettenti
- Comportamento delle imprese: alla riduzione della domanda si reagisce con riassetto organizzativo, riduzione degli addetti e riorganizzazione delle reti sul territorio con effetti di integrazione, sinergia e risparmi sui costi
- La situazione favorisce le operazioni di Acquisizione & Fusione fra imprese in senso verticale ed orizzontale su scala nazionale e continentale; fenomeno da monitorare per comprenderne la direzione e gli effetti
- Occasione propizia perché le politiche governative degli Stati e della Comunità europea nel suo insieme siano indirizzate ad una politica industriale «ben temperata», in grado di guidare i processi di riorganizzazione in atto

Imprese e gruppi di imprese impegnate in processi di riorganizzazione, riassetto del mercato e A&F in previsione della ripresa:  
DSV e Panalpina; Kuehne & Nagel; DHL Global forwarding; CEVA Logistics; Bollorè Logistics; Kestrel Group; U-Freight Limited.

## Un'altra storia già vista .....



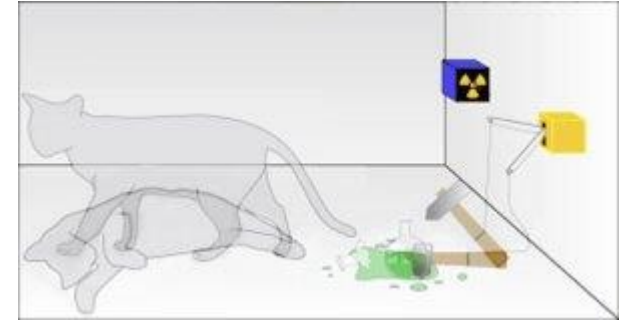
### La logistica in città nei secoli:

**1348 – 1351:** Imperversa la peste in Italia; città e villaggi vengono isolati; a Milano Luchino Visconti impone una nuova organizzazione nella distribuzione delle merci; fuori città nascono i punti di interscambio fra chi porta le derrate alimentari dalla campagna e chi le distribuisce in città, limitando fortemente il contagio;

**Febbraio – Maggio 2020:** Imperversa il Covid-19 in Italia ed i cittadini si organizzano, comprando su internet come mai prima; Nelle strade deserte sfrecciano i furgoni elettrici ed a metano dei corrieri espresso per le consegne casa per casa.



**Nel '300 i mercati vengono regolati, oggi lo sono ?**



## Il futuro non è più un mero prolungamento del presente

- **Incertezza e Rischio: la reazione di imprese ed Istituzioni nel programmare il futuro**
- **Dai commerci inter-continentali ai commerci intra-continentali: la forza dell'Asia**
- **Dalla forbice «alto-basso» al calcolo delle probabilità**
- ***Supply chain* più corte = forniture più affidabili?**
- **Una svolta nel franco fabbrica?**

## Qualche osservazione conclusiva

- Vanno distinti i desiderata degli osservatori da quanto può effettivamente cambiare «tenendo i piedi per terra» ascoltando gli operatori
- Calano i volumi sui mercati e si modifica l'organizzazione della distribuzione con la rivoluzione digitale e l'esplosione dell'e-commerce
- Filiere industriali, porti, aeroporti, piattaforme logistiche ed aree urbane sono i soggetti protagonisti dei cambiamenti in atto

**Molti osservatori ritengono che la ripresa nel settore logistico non sarà a «V» o a «U» ma registrerà un miglioramento graduale; chi è veramente pronto per affrontarla?**

***«Non si tornerà al 100% della situazione precedente, ma all'80-90%,  
mentre qualche settore come l'e-commerce si ritroverà al 110%»***

**Trefzeger, CEO di Kuehne & Nagel**