

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Logistica » Per l'ECG la logistica automotive vive una crisi peggior di quella del 2008

01/02/22 11:11

Logistica

Per l'ECG la logistica automotive vive una crisi peggior di quella del 2008

L'associazione europea fa il punto su una congiuntura particolarmente difficile che ha eroso i margini degli operatori rendendo quasi impossibile investire in vista di una potenziale ripartenza



La

pandemia, la crisi delle materie prime, la scarsità di autisti stanno mettendo a dura prova la capacità di resistenza delle aziende della logistica automotive, che si stanno trovando ad affrontare una situazione peggiore di quella verificatasi a valle della crisi finanziaria del 2008.

A certificare l'attuale stato di difficoltà in cui i player della logistica dei veicoli finiti (FVL) si trovano è ECG, l'associazione europea di categoria, che ha svolto un'indagine interna tra i suoi associati da cui emerge un quadro preoccupante, caratterizzato da una capacità di trasporto drasticamente calata e da margini economici ridotti al minimo e ampiamente insufficienti a sostenere gli investimenti necessari per riportare le flotte marittime e terrestri ad una consistenza congrua con un'eventuale futura ripresa del mercato.

 re – scrive l'ECG in una nota – continua ad affrontare una crisi senza precedenti dato che l'aumento dei costi annulla i di profitto e la capacità si è ridotta drasticamente a seguito della riduzione dei volumi. Molti dei costi che il settore deve sostenere, ad esempio i salari dei conducenti e le materie prime necessarie per navi, camion e vagoni ferroviari, stanno

aumentando ben più rapidamente dei già elevati tassi di inflazione. I contratti fissi, che non tengono conto di queste circostanze eccezionali, hanno determinato ingenti perdite di denaro per ogni auto trasportata, mentre gli investimenti in beni si sono quasi esauriti.

Alla luce di questa situazione, il comparto ovviamente “spera ora in una ripresa del mercato” sebbene questa prospettiva sia in qualche modo altrettanto preoccupante poiché le aziende “non hanno le risorse per investire”.

Nello specifico, in ambito marittimo – ricostruisce l’EGC – le tariffe di time charter per navi Pure Car Truck Carriers (PCTC) sono triplicate in poco più di un anno, segno evidente di una riduzione della capacità che non accenna a rallentare. Guardando al futuro, il ridottissimo portafoglio di ordini indica che i noli continueranno ad aumentare, mentre la ripresa dei volumi renderà ancora più critica la mancanza di capacità, già limitata da nuove norme.

Situazione analoga per il trasporto su strada, che sta sperimentando tempi di consegna di nuovi camion estremamente lunghi e una drammatica carenza di autisti: “Senza automobili da spostare, molti conducenti hanno trovato un impiego in altri settori e non torneranno indietro per riprendere uno dei lavori più difficili del settore” spiega l’associazione europea, che ha recentemente intervistato i propri membri per capire come sono cambiati capacità e costi negli ultimi due anni. Nello specifico, questa indagine riguarda gli anni 2020/21 e i risultati riconfermano i timori già espressi da EGC.

Più della metà dei membri, operanti a vario titolo nei trasporti (stradale, marittimo, chiatte e ferroviario), ha riferito che la capacità è diminuita negli ultimi due anni.

Inoltre, il 91% degli intervistati indica che il motivo principale di questa riduzione è legato alla carenza di materiali (soprattutto microchip) e alle conseguenti riduzioni di volume nel settore automobilistico, piuttosto che al Covid o al lockdown.

I dati raccolti mostrano che le compagnie di autotrasporti e di navigazione sono state particolarmente colpite: la riduzione media ponderata della capacità per le società di autotrasporto è stata del 21% mentre per gli operatori marittimi la diminuzione della capacità mostra una media ponderata del 6%, con risposte individuali che indicano riduzioni comprese tra il 2% e il 50%.

Per quanto riguarda i costi, sono tutti aumentati in modo significativo da gennaio 2020. Per le compagnie di navigazione, i costi del carburante sono aumentati del 60%. I salari, soprattutto per gli autisti, sono aumentati enormemente in molte regioni, con alcuni operatori che hanno concesso 2 o anche 3 aumenti di stipendio in un anno nel tentativo di trattenere il personale. Anche il prezzo di molte materie prime, come l’acciaio e il rame, ha visto enormi aumenti nel periodo in esame.

Resta quindi l’auspicio di una ripresa dei volumi da trasportare, ma “gli operatori, che in molti casi hanno visto spazzate via le proprie riserve, si chiedono come potranno investire in nuova capacità in un contesto di inflazione e tassi di interesse in aumento”.

Mike Sturgeon, Direttore Esecutivo di EGC, ha dichiarato: “Nemmeno dopo la crisi finanziaria, ho sentito feedback così negativi dagli operatori come oggi. Fortunatamente, anche le case automobilistiche si stanno rendendo conto che non vi è più capacità disponibile per spostare i loro veicoli e l’industria dovrà ora collaborare per costruire un futuro sostenibile”.

