

Logistica dei veicoli finiti, ritorno della fiducia nel mercato



ECG pubblica una nuova versione del documento sulla crisi di capacità nel settore della logistica dei veicoli finiti.

Quattro mesi dopo la prima pubblicazione, ECG pubblica la seconda versione del documento sulla crisi di capacità nel settore della logistica dei veicoli finiti, aggiornato a marzo 2023, in cui sottolinea che molto è cambiato in questo lasso di tempo e che vi sono prove del ritorno della fiducia nel mercato. Tuttavia, l'aggiornamento indica che persistono molti problemi e che il settore della logistica dei veicoli finiti continua a risentire pesantemente della mancanza di capacità. Ciò che sta diventando un fattore importante nella situazione generale è la frammentazione del mercato, con i produttori di automobili che assumono il controllo di risorse dedicate, riducendo ulteriormente l'uso efficiente di queste ultime.

Nel settore dei **trasporti su strada**, da dicembre 2022 sono stati effettuati ordini significativi per camion. I tempi di consegna rimangono lunghi (15 mesi o più), nonostante alcuni ordini cancellati dal settore del trasporto generale, a causa della crisi economica, abbiano liberato posti per la consegna di camion

quest'anno. I tempi di consegna delle bisarche si estendono fino al 2024, poiché i produttori specializzati stanno lottando per ricostruire la capacità produttiva.

Tuttavia, l'efficienza dell'intera flotta è ora ulteriormente e significativamente influenzata da diversi fattori.

- I trasportatori noleggiati per un uso dedicato da parte di pochi clienti sono molto inefficienti da gestire.
- La congestione portuale ha portato a cambiamenti nelle reti e all'utilizzo di nuovi porti, nonché a restrizioni nell'accesso ai terminal portuali a causa della congestione.

Entrambi questi fattori hanno avuto un impatto drammatico sull'efficienza, con un aumento dei livelli di corse "a vuoto" e una conseguente riduzione della capacità complessiva del mercato.

Inoltre, la carenza di autisti persiste e le nuove leggi, come il Mobility Package e la revisione delle norme sul cabotaggio, stanno avendo un effetto negativo. In più, l'aumento del peso dei veicoli trasportati con l'elettrificazione sta riducendo il fattore di carico. Nel complesso, il settore sta subendo una "tempesta perfetta".

La fiducia sta tornando anche nel settore del **trasporto marittimo**, con un aumento degli ordini di navi Ro-Ro in base ai dati ricevuti da Vessels Value. Tuttavia, il miglioramento previsto per il 2023 è marginale, poiché si prevede la consegna di 12 navi e la rimozione di 4 navi.

VesselsValue ha osservato che "il portafoglio ordini si è gonfiato negli ultimi 12 mesi, il che è positivo per i produttori di automobili. L'anno scorso non sono stati ordinati PCTC di medie e piccole dimensioni, il che è preoccupante per il commercio di veicoli leggeri a corto raggio. I produttori di automobili ... hanno incrementato la loro attività di noleggio negli ultimi tempi, acquistando tonnellaggio d'altura con contratti quinquennali. Una tendenza interessante da osservare, insieme ai volumi di traffico di veicoli leggeri che confluiscono nei container".

È preoccupante che nei prossimi mesi altre 5 o 6 navi lasceranno le acque europee per il mercato asiatico e questo, unito alla mancanza di nuovo tonnellaggio per il trasporto a corto raggio, è fonte di ulteriore preoccupazione. Sebbene VesselsValue preveda che la capacità globale raggiungerà la

domanda nel 2025, nel breve termine ci sono poche soluzioni. Il drammatico passaggio alla containerizzazione degli ultimi mesi è stato determinato da questo e dall'enorme calo delle tariffe dei container a fronte dell'aumento delle tariffe Ro-Ro.

La congestione portuale continua e, oltre a ciò, le operazioni dei terminali fortemente congestionati aumentano il problema.

Per il **trasporto ferroviario** la situazione non è cambiata molto e la riduzione della capacità derivante dai problemi infrastrutturali, soprattutto in Germania, continua ad aumentare la pressione su altri modi di trasporto, soprattutto su strada. Nell'inverno 2022/23 la situazione è migliorata, con volumi inferiori rispetto al previsto e tempi di circolazione migliori, ma anche in questo caso la disponibilità dei vagoni rimane limitata. Con l'arrivo della primavera, i lavori infrastrutturali riprenderanno ed è probabile che nei prossimi mesi si verifichino anche azioni sindacali in Germania.

Mike Sturgeon, direttore esecutivo di ECG, ha dichiarato: *"Nel complesso, le notizie positive a breve termine sono poche, semplicemente perché gli asset non possono essere prodotti dall'oggi al domani. La capacità ovunque nel settore della logistica dei veicoli finiti rimane eccezionalmente limitata e l'efficienza degli asset e delle altre operazioni risentono negativamente della situazione"*. Sebbene in prospettiva le cose appaiano più positive grazie agli investimenti in corso, il 2023 sarà un anno difficile per il settore in tutta Europa.

www.ecgassociation.eu