

INDAGINE SUI TRASPORTI INTERNAZIONALI DI MERCI 2021

IL TRASPORTO MERCI alla prova del Covid-19



■ Giuseppe Galli

La pandemia ha impattato fortemente su tutte le differenti modalità di trasporto, ciascuna sviluppando sintomi differenti. Anamnesi di un settore che ha viaggiato a differenti velocità e che oggi ancora cerca una nuova normalità



Frenate, accelerazioni e cambi di rotta: TRT illustra i dati raccolti per conto di Banca d'Italia, attraverso un costante monitoraggio dell'andamento dei costi di trasporto internazionale delle merci, con focus specifico sull'impatto che il Covid-19 ha avuto sui trend 2020 nelle differenti modalità.

A lato, Giuseppe Galli, Senior Partner in TRT Trasporti e Territorio

Ogni previsione per il settore dei trasporti e della logistica nel 2020 è stata stravolta dalla diffusione su scala globale del Covid-19 ad inizio anno. Il trasporto merci ha dovuto fare i conti, inaspettatamente come tutti, con un nuovo elemento di profonda criticità e incertezza per il nostro Paese, l'Europa e il mondo intero, che ha modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali sia di breve che di lungo periodo. L'annus horribilis ha nello stesso tempo visto la logistica sempre più attivamente coinvolta nelle dinamiche geoeconomiche e geostrategiche globali.

Grazie all'attività svolta da TRT per conto di Banca d'Italia, che permette un costante monitoraggio dell'andamento dei costi di trasporto internazionale delle merci, si propone una disamina dei trend che hanno caratterizzato il 2020, con focalizzazione per modo di trasporto: stradale, ferroviario, aereo, marittimo. Ciò che si è evinto dall'indagine svolta, così come dagli studi condotti dalle associazioni di settore e dagli enti statistici nazionali, è stata una marcata asimmetria degli effetti prodotti sui diversi modi

di trasporto e sui diversi segmenti logistici. Tra i principali risultati emersi, va segnalato l'incremento dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia, pari rispettivamente al 3,1 e al 4,3% (dal 2,9 e 3,9 nel 2019), con inversione della tendenza alla diminuzione che ha caratterizzato gli scorsi anni.

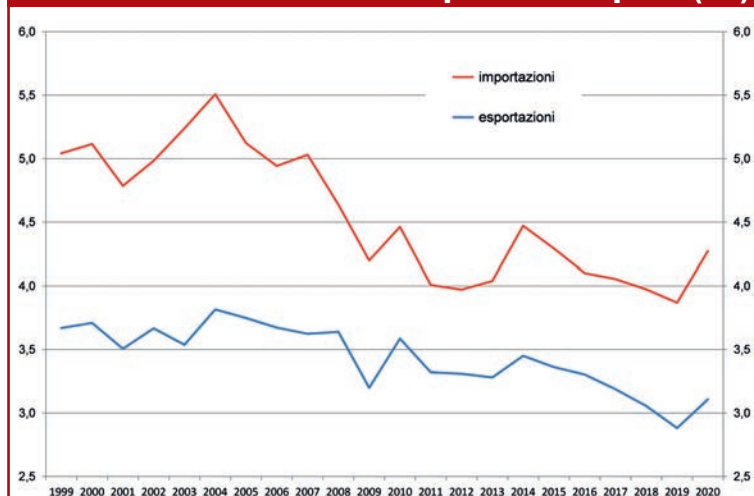
Trasporto stradale: cos'è successo on the road

Il trasporto merci su strada è stato, tra tutti i modi di trasporto, il meno colpito dagli effetti della pandemia: pur subendo un sensibile calo dei volumi nei mesi di lockdown, infatti, ha arginato le perdite nel resto dell'anno e ha avuto un ruolo deci-

sivo per la tenuta socio-economica del Paese. Inoltre, in controtendenza con il panorama del settore, i costi del trasporto stradale internazionale sono diminuiti (sia per i carichi completi che per i carichi parziali) in modo diffuso a livello geografico. Le motivazioni sono da ricercarsi, tra le altre, oltre alla diminuzione dei costi del carburante, nella pressione concorrenziale tra gli operatori, i quali, pur avendo vissuto il disagio legato a ritardi, lunghe procedure di controllo, ritorni a vuoto e forti sbilanciamenti geografici, con relativo aumento dei costi legati alle

operazioni di trasporto, non hanno poi ribaltato tale incremento sul cliente finale. Le criticità legate alla pandemia, dunque, non hanno inciso sui noli, riflettendosi invece sui margini di profitto degli operatori. L'emergenza sanitaria, però, non è stato l'unico avvenimento ad esercitare la propria influenza sull'autotrasporto, in quanto un altro accadimento geopolitico di rilevanza internazionale ha scosso l'Europa al termine dell'anno solare: l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea. Questo evento, i cui termini e condizioni sono stati definiti all'ultimo

Incidenza dei costi del trasporto sul valore di import ed export (%)



Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci, 2021



momento utile per l'annuncio ufficiale, ha comportato un esponenziale incremento della domanda di trasporto da e verso l'isola britannica, per il timore degli ulteriori oneri economici, procedurali e frontaliere che ne sarebbero conseguiti.

Trasporto ferroviario: nuove opportunità sui binari

Pur risentendo degli effetti del lockdown che ha caratterizzato la prima parte del 2020, il trasporto ferroviario, sia quello intermodale che convenzionale, ha reagito positivamente e ha costituito, specialmente quando le restrizioni per i movimenti tra i diversi Stati sono state più stringenti, una valida alternativa al tutto strada. La modalità ferroviaria, dunque, si è confermata strategica per l'economia nazionale, garantendo sicurezza al comparto produttivo (anche per la sua più semplice controllabilità e limitazione della circolazione).

Dal punto di vista dei noli, i costi medi del trasporto ferroviario sono lievemente aumentati in entrambe le direzioni dei flussi e il maggiore ricorso alla ferrovia in alternativa alla strada nei periodi di più forti restrizioni alla movimentazione di persone ha più che compensato gli effetti della minore domanda legata al calo del commercio intraeuropeo.

Trasporto aereo: la complessità prende quota

Gli impatti delle restrizioni legate alle misure di contenimento della pandemia da Covid-19 hanno colpito in modo particolarmente severo il comparto del cargo aereo, il quale è stato caratterizzato da volatilità ed incertezza senza precedenti, che hanno rischiato più volte di comprometterne la competitività.

A livello mondiale, IATA ha preso atto della ridotta connettività aerea fin dai primi mesi dello scorso anno, con un mercato parzialmente in recupero nel 2021, ma che resta ancora



“Ogni modalità presenta criticità ma anche nuove opportunità di sviluppo”

ben distante dalla situazione pre-crisi. La cosiddetta forma “V-shaped” che descrive l'andamento dei volumi di traffico aereo ha raggiunto i minimi storici, retrocedendo di parecchi anni. Tuttavia, la domanda di trasporto è stata in parte sostenuta dai prodotti del comparto farmaceutico e dal boom dell'e-commerce.

Ricostruendo l'evoluzione del traffico aereo nel periodo pandemico, nel primo semestre del 2020, a seguito della ridotta capacità belly cargo – che costituisce una fetta consistente della capacità utilizzata – e la frequente necessità di uno shift modale della merce trasportata, del dirottamento di mezzi cargo per attività connesse al contenimento della pandemia e del tentativo delle compagnie aeree di parziale pareggio delle perdite, si è registrato un fortissimo rialzo dei noli, soprattutto per i flussi in importazione, compensato solo in parte dal secondo semestre,

che ha visto la ripresa dei passenger freighters e il ripristino della stiva dei voli di linea. In media, i noli sono quasi raddoppiati all'importazione e sono cresciuti del 60% all'esportazione. Anche in termini reali i costi medi hanno raggiunto i livelli più elevati degli ultimi venti anni.

Nella fase di massima emergenza è stato necessario sfruttare il più possibile tutte le coincidenze tra i pochi voli disponibili, il che ha portato ad un aumento dell'avio-camionato, dal momento che il trasporto su gomma ha dovuto colmare la carenza di spazio avio tra gli aeroporti, rendendo possibili trasferimenti che, con i soli velivoli circolanti, non si sarebbero potuti realizzare.

Alcuni hub aeroportuali, tuttavia, hanno avuto dei benefici in termini di volumi di movimenti cargo: a Malpensa, ad esempio, l'e-commerce è più che raddoppiato (da sottolineare è anche il ruolo di Malpensa e dell'hub Dhl Express Italy nella campagna vaccinale); l'aeroporto di Montichiari è riuscito a crescere anche durante la pandemia, registrando nel 2020 un aumento del traffico aereo di circa il 30% rispetto al 2019, grazie specialmente al potenziamento delle attività di smistamento di Poste Italiane e al servizio dell'e-commerce.

Trasporto marittimo: i rialzi prendono il largo

Nei trasporti marittimi, rincari di entità significativa si sono osservati nei noli del comparto container, in quello ro-ro e nel bulk liquido. I maggiori rialzi per i containers si sono verificati in special modo lungo le rotte Mediterraneo-Suez e per le importazioni da Cina ed Estremo Oriente, India, Sud-Est asiatico e Medio Oriente, nel periodo settembre-dicembre in concomitanza con la ripresa dei flussi del traffico e la riduzione del “blank sailing” da parte delle compagnie marittime, con l'introduzione progressiva nella programmazione di nuove unità, spesso di capacità anche maggiorata. Il fenomeno della carenza dei container vuoti e, in parte, quello del conseguente incremento dei noli va ricercato tra gli effetti indotti dalla situazione pandemica: a seguito del

TRT Trasporti e Territorio

TRT Trasporti e Territorio è una società di consulenza specializzata in economia, pianificazione e modellistica dei trasporti, che fornisce servizi e svolge attività di



ricerca nei settori dell'analisi quantitativa, della pianificazione e della valutazione economica dei sistemi e delle politiche di trasporto e di uso del territorio.

Fondata nel 1992, con sedi a Milano e Bruxelles, la società si è guadagnata una solida reputazione per le sue attività professionali e di ricerca e sviluppo a supporto dei decisori pubblici e privati e vanta numerose esperienze professionali nelle seguenti aree: progetti di ricerca, pianificazione e sviluppo di politiche dei trasporti, studi di fattibilità e valutazione dei progetti, analisi e previsione della domanda di trasporto, pianificazione e regolazione del trasporto pubblico, trasporto merci e logistica, energia e ambiente.

La società vanta una lunga esperienza nella partecipazione ai programmi di ricerca finanziati dalla Commissione Europea, a partire dal IV Programma Quadro sino a Horizon 2020 e collabora con i più importanti istituti di ricerca, università e società di consulenza di gran parte delle nazioni europee.

Sito web: www.trt.it

L'indagine statistica di Banca d'Italia

La Banca d'Italia conduce un'indagine statistica sul trasporto internazionale delle merci, al fine di determinare il costo unitario del trasporto a seconda della modalità impiegata, in considerazione dell'area geografica e dei flussi in import ed export. Le rilevazioni e le analisi effettuate sono utilizzate da Banca d'Italia per elaborare e ricostruire le poste della Bilancia dei Pagamenti in Italia. TRT, che svolge l'attività di rilevazione e analisi dei noli per conto di Banca d'Italia dal 1998, nel 2020 ha condotto l'indagine coinvolgendo oltre 200 imprese di trasporto internazionale operanti su tutto il territorio nazionale. Per approfondimenti, si veda la sintesi dell'indagine 2020 pubblicata sul sito di Banca d'Italia: https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2021-indagine-trasporti-internazionali/statistiche_ITM_14062021.pdf

“blank sailing” praticato dai maggiori vettori specialmente tra aprile e agosto 2020, fenomeno gradualmente rientrato, sono saltati gli algoritmi con cui le singole compagnie gestivano i flussi dell'equipment, generando una conseguente inefficacia dei modelli operativi consolidati, che pertanto hanno trovato mutate formulazioni alla luce delle nuove variabili di flusso.

La situazione, un anno dopo

A più di un anno dall'inizio della pandemia che ha portato a una recessione globale senza precedenti, l'incertezza economica permane e il quadro complessivo dei rischi è decisamente elevato ed eterogeneo. Il 2021 dovrebbe segnare l'inizio della transizione verso l'uscita dalla crisi pandemica, caratterizzato dai cosiddetti fattori “V”: Virus, Varianti e Vaccini, ma anche un sentiero di pieno recupero dell'economia mondiale dopo la profonda recessione registrata nel 2020.

Con il prolungarsi della situazione di emergenza sanitaria, in maniera particolarmente drammatica in In-

dia e nell'America Latina, e il blocco temporaneo del canale di Suez nel mese di marzo (che non ha fatto attendere le inevitabili conseguenze), dopo una temporanea stabilità dei noli marittimi a febbraio, sembrava che i valori tendessero addirittura a un graduale rientro su livelli più contenuti rispetto ai dati di dicembre/gennaio (che nel giro di tre mesi avevano registrato mediamente rincari attorno al 70% sulla rotta transpacifico e intorno al 250% sul Nord Europa e sul Mediterraneo rispetto ai valori medi del periodo 2019/giugno 2020).

Nella fattispecie, il caso Suez ha avuto un effetto più psicologico che reale, ma le quotazioni hanno comunque ripreso a salire, specialmente quelle per l'Europa. Il blocco del porto di Yantian, a fine maggio, si è presto riverberato sugli scali cinesi satelliti, determinando delle conseguenze ben più disastrose del blocco di Suez. In questo scenario, il costo del trasporto marittimo mostra una forte crescita: nel gioco tra domanda (alta) e offerta (bassa), a farne le spese sono i prezzi del trasporto, sempre più proibitivi. ■

La logistica del vaccino

La pandemia ha conferito alla logistica un ruolo di primo piano nel settore dell'healthcare: sono cresciuti, infatti, sia i volumi del pharma gestiti a temperature più rigide (come nel caso dei vaccini), che necessitano di una sempre più efficiente catena del freddo, che la domanda di consegna a domicilio dei farmaci, che richiede il rafforzamento del cosiddetto last-mile. Tra i punti critici salienti c'è la necessità di garantire il rispetto di stringenti specifiche, tra cui la continuità della temperatura, che richiede un sistema di monitoraggio costante, al fine di evitare una possibile alterazione delle proprietà chimico-meccaniche dei prodotti. Il trasporto aereo è, storicamente, il modo più indicato per il trasporto di merci ad elevato valore aggiunto, in condizioni ambientali controllate e con vibrazioni contenute. Gli aerei che trasportano i vaccini atterrano durante la notte e, dopo che questi vengono scaricati dalla stiva, si procede allo smistamento verso le destinazioni finali, senza il passaggio a magazzino, in modo da garantire la consegna entro poche ore dall'atterraggio.