

# Un carico di opportunità

La logistica porta il peso, nel senso stretto della parola, della globalizzazione. Questo mette sotto pressione infrastrutture di ogni tipo - strade, porti, ferrovie e aeroporti - aprendo nuovi business, ma creando però anche qualche preoccupazione.

La globalizzazione dell'economia e i mutamenti di ordine politico e sociale degli ultimi anni hanno prodotto, a livello mondiale, conseguenze di vastissima portata sui trasporti e la logistica, al punto che i loro tassi di crescita sono ormai nettamente superiori a quelli della produzione. Come mostra la pubblicazione 'Statistiche del commercio internazionale 2007', edita dall'Organizzazione mondiale del commercio, nel 2006 il volume del commercio mondiale di merci è cresciuto dell'8% a fronte di un aumento del Pil mondiale pari al 3,5%.

Non è un caso: dall'inizio del nuovo millennio si registra una crescita del commercio mondiale di merci due volte superiore rispetto all'aumento della produzione. Questo avviene perché, con la suddivisione internazionale del lavoro, ogni singolo prodotto 'viaggia' molto di più, alcuni componenti possono fare letteralmente il giro del mondo anche due volte prima di raggiungere il loro consumatore finale.

Se si analizzano i flussi di merci interregionali (cioè tra i continenti) e intraregionali (vale a dire all'interno di ogni continente), al primo posto per importanza figurano quelli interni al continente europeo (con 3.651 miliardi di dollari, il 31,4% del totale) seguiti da quelli interni al continente asiatico (il 14,1%).

Seguono poi per importanza quelli tra Asia e America del nord (8,8%) e quelli tra Europa e Asia (8,3%). Al quinto posto vi sono poi gli scambi che av-

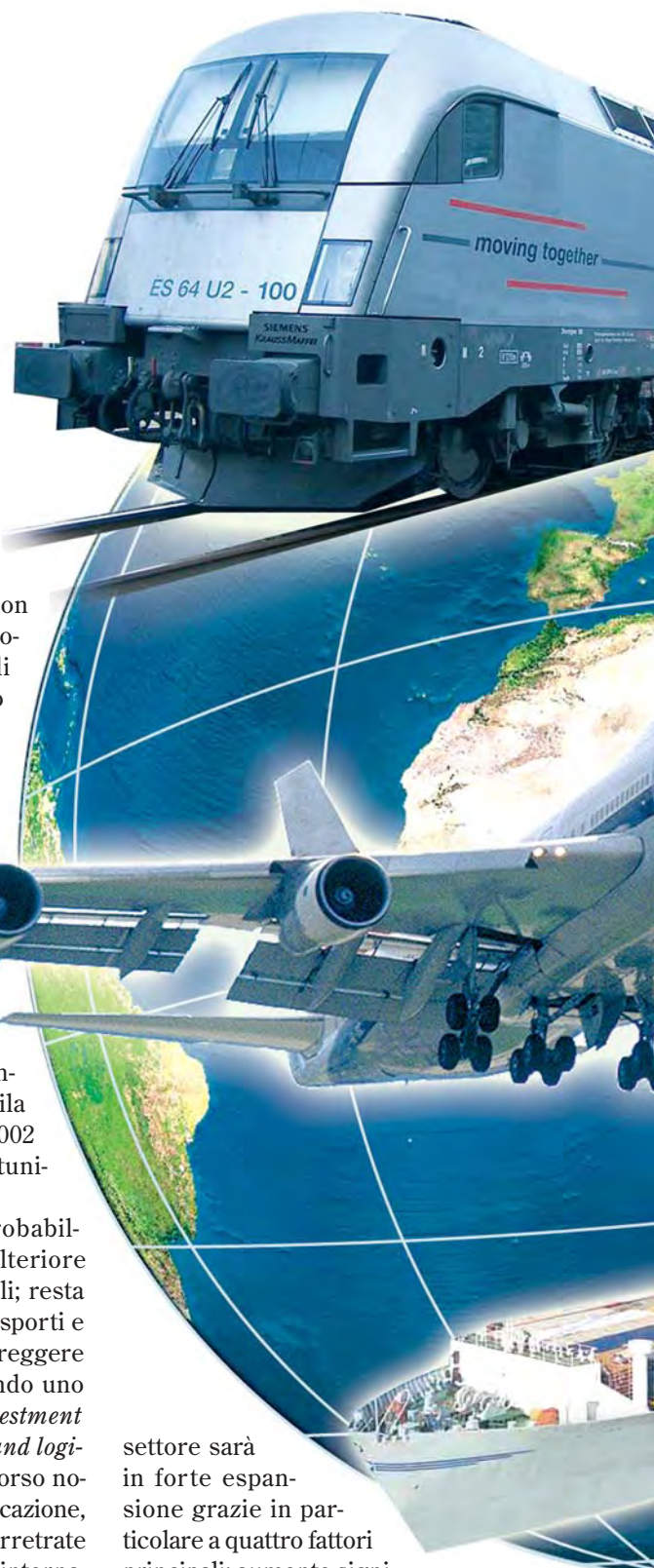
vengono all'interno del Nord America (7,8%). Questi dati non tengono in considerazione i volumi trasportati all'interno di un singolo paese, che possono rivelarsi estremamente significativi, soprattutto se il paese è di grandi dimensioni. Pensiamo per esempio agli

Stati Uniti: se consideriamo i flussi di merce interni con lo stesso metro di misura adottato in precedenza, raggiungiamo infatti la notevole cifra di 11 mila miliardi di dollari (dato del 2002 fornito dal Dipartimento statunitense dei trasporti).

I prossimi anni saranno probabilmente caratterizzati da un'ulteriore crescita dei flussi commerciali; resta da vedere se il sistema dei trasporti e della logistica sarà in grado di reggere l'urto senza collassare. Secondo uno studio del Credit Suisse (*Investment Ideas - Global transportation and logistics outlook*) pubblicato lo scorso novembre, le attuali vie di comunicazione, a causa delle loro condizioni arretrate rispetto ai volumi di scambio internazionali, faticano nel far fronte ad una richiesta sempre più pressante: proprio per queste ragioni è quasi certo che trasporti e la logistica saranno oggetto di significativi investimenti in futuro.

Secondo gli autori dello studio, il

settore sarà in forte espansione grazie in particolare a quattro fattori principali: aumento significativo del volume degli scambi, globalizzazione e liberalizzazione degli scambi, nuovi paradigmi di produzione, privatizzazione dei servizi pubblici. **Cresce il volume degli scambi.** La crescita degli scambi è particolarmente



significativa nei mercati emergenti, soprattutto in Cina, uno dei cinque mercati in maggiore crescita; l'ingresso del paese nella Wto ha permesso di aumentare l'export verso i Paesi occidentali ed aumentare le importazioni di materiale per la lavorazione

decenni molte cose sono cambiate da questo punto di vista.

I mercati emergenti hanno iniziato a produrre prodotti più sofisticati e di conseguenza è aumentata la loro necessità di importare non solo materie prime, ma anche macchinari ed infrastrutture occidentali. In aggiunta a ciò, una emergente classe media dei Paesi in via di sviluppo, specialmente in Asia, acquista prodotti di lusso, accelerando così le importazioni dall'Occidente.

Secondo lo studio del Credit Suisse questi trend sono destinati ad un'ulteriore accelerazione nei prossimi anni, ma aumenterà anche

le consegne in tempo reale, ormai uno standard per molte industrie. La produzione 'just in time' e quindi senza scorte o addirittura su domanda (come avviene nelle automobili ad esempio) ha accresciuto la complessità e l'importanza dei trasporti e della logistica in generale. Anche per questo le aziende tendono a concentrarsi sul loro core business, affidando a terzi le attività secondarie, come il trasporto e la logistica. Questo permette alle società che operano nel settore di instaurare rapporti di lunga durata con i clienti, offrendo loro un servizio completo.

**Privatizzazione dei servizi pubblici.** Livelli sostenuti di debito pubblico, specialmente nei Paesi occidentali, contribuiranno probabilmente nei prossimi anni ad un incremento della partnership pubblico-privato (Ppp) nell'ambito della logistica e dei trasporti. Le Ppp sono già attive nell'ambito della costruzione, manutenzione e gestione delle infrastrutture legate al trasporto.

Il ponte dell'Oresund, che collega Danimarca e Svezia, il tunnel che attraversa la città di Sydney, la manutenzione della metropolitana di Londra e il ponte Vasco De Gama di Lisbona sono tutti gestiti da Ppp. Nel 2005, gli investimenti nelle Ppp sono stati pari a 52 miliardi di dollari in tutto il mondo, e ci si aspetta un ulteriore loro incremento, soprattutto nel settore del trasporto su strada, ma anche per quanto riguarda porti e aeroporti. Il governo indiano, per esempio, prevede di spendere circa 160 miliardi di dollari in porti, aeroporti, ferrovie e strade nei prossimi cinque anni, rispetto ai 50 miliardi dell'ultimo lustro. Il 50% circa di questi investimenti proverranno da Ppp.

In generale, le Ppp hanno un approccio più orientato verso il profitto, e possono così migliorare il profilo finanziario che sta dietro alla realizzazioni di strutture pubbliche come strade, aeroporti, ponti o porti,

**Infrastrutture e modalità di trasporto.** Lo studio del Credit Suisse analizza poi due aspetti fondamentali nell'ambito dei trasporti e della logistica, quello delle infrastrutture e quello delle modalità di trasporto.

Le infrastrutture per il trasporto negli ultimi anni hanno subito la scarsità degli investimenti dedicati loro: per



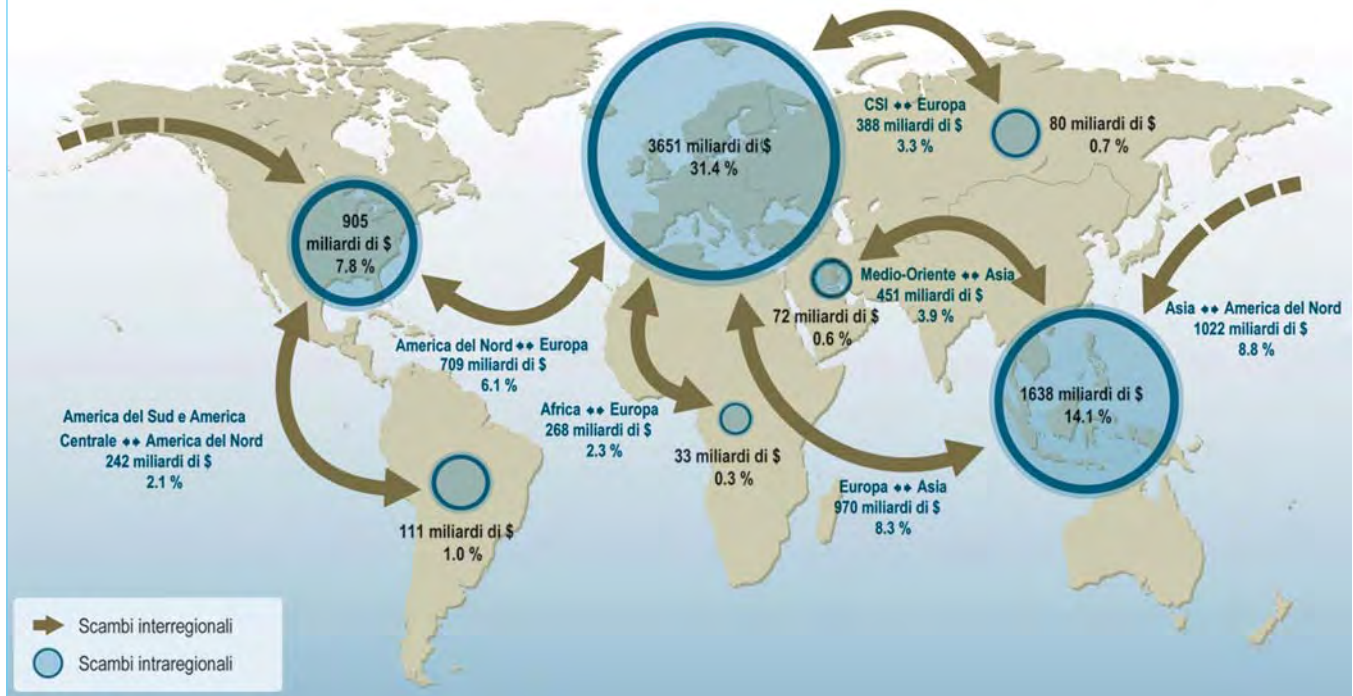
industriale ed il conseguente export di prodotti finiti.

**Globalizzazione, nuove dinamiche.** La globalizzazione continua ad essere uno dei massimi catalizzatori per i trasporti e la logistica, ma negli ultimi

il volume degli scambi con regioni ancora poco sviluppate sotto questo profilo, ad esempio l'Africa. Il crescente trend di importazioni di beni di lusso da parte dei mercati emergenti si farà più forte, come conseguenza della crescita economica di questi Paesi, ma anche di politiche governative che mirano a sviluppare ulteriormente l'economia concentrandosi sulle esportazioni verso mercati diversificati. Sarà il caso di Cina, Russia e Dubai. Nel complesso ci si aspetta dunque, nei prossimi anni, dei traffici con origine o destinazione nei mercati emergenti.

**Nuovi paradigmi di produzione.** Il settore trasporti e logistica beneficia molto del crescente interesse nei confronti di paradigmi di produzione come

## Alcuni flussi di merci intraregionali e interregionali (in miliardi di dollari e in percentuale, dati del 2006)



Fonte: Statistiche del commercio internazionale 2007, Organizzazione mondiale del commercio

questo in futuro si renderanno necessari investimenti sostanziali per ripristinare le infrastrutture esistenti e costruirne di nuove.

Quelle per lo stoccaggio e i porti sono in particolare i sub-settori più interessanti.

**Stoccaggio: un punto critico per la logistica.** In favore del settore dello stoccaggio giocano il solido panorama di scambi, dinamiche positive di domanda/offerta e affitti concorrenziali.

In Europa occidentale sono soprattutto Francia e Germania ad essere concorrenziali, mentre il Regno Unito e l'Irlanda risultano troppo cari. L'Europa dell'est manca ancora, invece, di strutture adeguate, per la realizzazione delle quali sarebbero necessari cospicui investimenti. Il ciclo di investimento nello stoccaggio negli Stati Uniti è molto sviluppato, ma sta rallentando. In Cina, le strutture di stoccaggio non sono all'altezza dei crescenti volumi di scam-

bi interni, oltretutto incrementati dai consumi locali: l'85% dei magazzini di stoccaggio sono concentrati sulla costa e si occupano dell'export. Shanghai, in particolare, è la maggiore piazza logistica, con 1/3 delle strutture di stoccaggio nazionali.

**Porti: il processo di consolidamento continua.** Una crescita costante dei volumi dei trasporti via mare ha avuto come conseguenza una saturazione dei maggiori porti. Molti di essi, specialmente negli Stati Uniti, non sono in grado di affrontare i crescenti volumi internazionali di scambi e necessiterebbero di interventi. Per quanto riguarda gli scambi intercontinentali, svolti al 90% via mare, si può notare una tendenza ad utilizzare navi sempre più grandi, a causa degli elevati prezzi dei carburanti. Questo avrà un impatto fondamentale sui porti: un minor numero di navi ma di grandi dimensioni opereranno in un minor numero di porti di grandi dimensioni. Di conseguenza, gli operatori portuali saranno costretti a rinnovare le proprie infrastrutture nonché ad investire in servizi per i loro terminal per poter rimanere competitivi. Questi investimenti provocheranno un'accelerazione

### Traffico merci negli Stati Uniti (nel 2002, in miliardi di dollari)

	Totale	Domestico	Esportazioni	Importazioni
Su camion	8.856	8.447	201	208
Su treno	382	288	26	68
Su acqua	103	76	13	13
Via aria	663	162	226	275
Intermodale	1.967	983	268	716
Per condotta o altro	1.149	1.127	1	22

Fonte: U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Office of Freight Management and Operations, Freight Analysis Framework, 2006

del processo di consolidamento del settore, al momento già dominato da un ristretto numero di operatori portuali globali (che controllano circa il 50% della capacità totale dei container a livello mondiale). Gli autori dello studio ritengono pertanto che chi è già presente nel settore continuerà ad accrescere la sua fetta di mercato, aiutato da un equilibrio favorevole tra domanda e offerta, leadership nei costi e servizi integrati innovativi. I porti cinesi sono particolarmente appetibili: gli operatori portuali locali mantengono un forte power pricing rispetto alle tariffe medie, principalmente scaricando il costo del passaggio sul cliente finale. Gli operatori portuali cinesi saranno probabilmente in grado di aumentare ulteriormente i margini di gestione nei prossimi anni, grazie ad interventi volti a migliorare l'efficienza del servizio e le infrastrutture atte al trasporto.

**Strade: la rete richiede migliorie.**

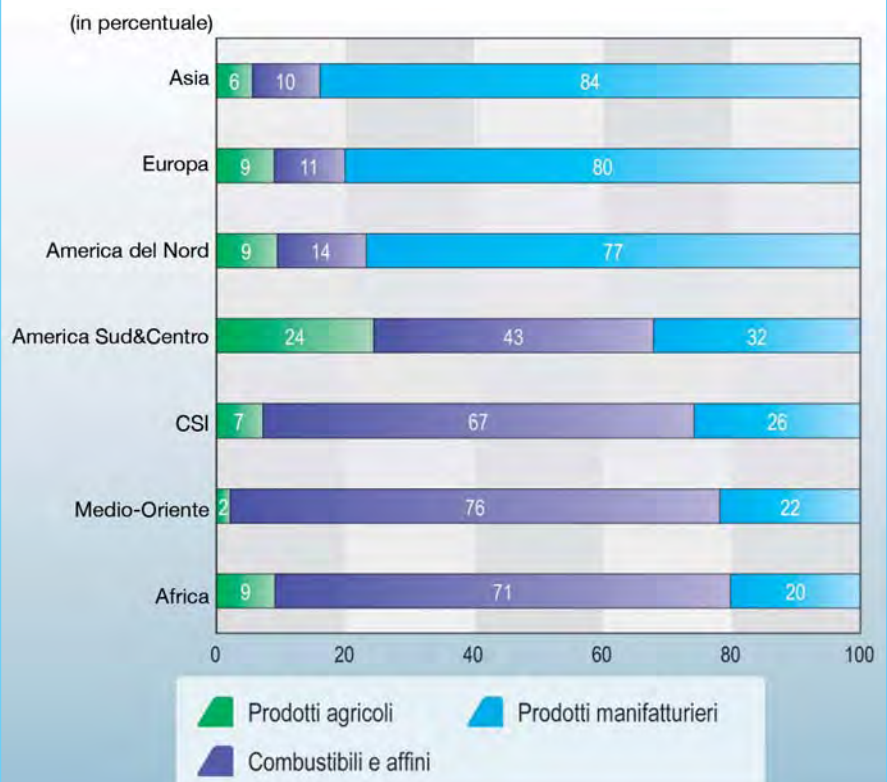
La rete stradale della maggior parte dei Paesi non è in grado di sostenere i crescenti volumi di traffico e necessiterà di numerosi interventi nei prossimi anni. Nei paesi occidentali, gran parte delle strade sono state costruite negli scorsi decenni: negli Stati Uniti il grosso dei lavori è stato effettuato negli anni Cinquanta, in Francia e in Italia negli anni Sessanta e Settanta. A causa degli alti livelli di debito pubblico raggiunti dai Paesi occidentali, non si riesce a far fronte alla domanda di investimenti per l'adeguamento della rete stradale. Solo negli Stati Uniti sarebbero necessari oltre 120 miliardi di dollari di investimento, a fronte dei 65 messi a disposizione dal governo. Di conseguenza, ci si aspetta che le Ppp acquisiscano un ruolo molto importante nei prossimi anni, con implicazioni favorevoli per gli operatori privati del settore. Questo trend d'altra parte si è già innescato in alcune regioni: negli Stati Uniti, nello Stato dell'Indiana e nella città di Chicago, sono state rilasciate concessioni da miliardi di dollari da enti privati per il ripristino delle strade pubbliche, e altri sedici stati hanno in progetto operazioni analoghe. Ovviamente anche nei mercati emergenti devono essere costruite nuove strade per garantire la crescita economica. In Cina, ad esempio, ne sono stati progettati 60 mila

## Il mercato della logistica in Svizzera

Uno studio presentato lo scorso dicembre ha definito, per la prima volta in maniera organica, le dimensioni del mercato della logistica in Svizzera. Autori della pubblicazione l'Università di San Gallo e la sede svizzera di GS1, organismo mondiale attivo nell'ambito della standardizzazione dei processi utilizzati nella catena logistica. Il volume complessivo del mercato logistico svizzero è quantificabile in 32 miliardi di franchi, e costituisce il 6,7% del prodotto interno lordo della Confederazione. La quota più significativa del mercato (14,2 miliardi di franchi) è il trasporto di collettame. Segue, con 4,2 miliardi di franchi, la logistica destinata ai carichi completi. Al terzo posto il settore posta e lettere, con un volume di mercato pari a 3,8 miliardi di franchi. La più piccola quota di mercato (1,6 miliardi di franchi) è quella della logistica destinata alle merci più pesanti e ai servizi svolti con gru mobile. Lo studio indica anche quali sono i costi che il settore deve sostenere: il 43,7% è assorbito dal trasporto delle merci, il 23,4% dal loro stoccaggio, il 17,8% dal loro imballaggio, mentre il restante 15,1% è attribuibile ad altre operazioni.

Complessivamente in Svizzera vengono movimentate 430 milioni di tonnellate di merce, grazie al lavoro di 160mila addetti. Il vettore stradale è di gran lunga quello più utilizzato nel mercato logistico svizzero, con una quota del 73,5%; seguono la ferrovia (16,5%), il traffico combinato (8,2%), quello aereo (1,4%) e quello su acqua (0,4%).

**Struttura settoriale delle esportazioni di merci per regioni nel 2006**



Fonte: Statistiche del commercio internazionale 2007, Organizzazione mondiale del commercio

chilometri. Si tratta di una rete vasta quanto l'intero sistema stradale svizzero.

**Spedizioni via nave: un'industria in grande espansione.** L'industria delle spedizioni via nave è entrata in un importante ciclo di espansione. Le richieste sono infatti aumentate dal 2004, ma la disponibilità è limitata e le flotte stanno invecchiando: il 70% di tutte le navi per il trasporto delle merci sono state costruite prima del 1990.

Di conseguenza, essendo il 95% della capacità di trasporto già prenotata per tutto il 2008 ed essendo i costi di trasporto in forte aumento, si fa sentire la necessità di nuove imbarcazioni.

Il Baltic dry freight index, un indicatore che tiene conto giorno per giorno dei noli marittimi di un campione di navi, ha raggiunto il picco storico di 10798 punti il 19 ottobre 2007. Al vertice di questo gap fra domanda e offerta figurano la richiesta di navi cisterna a

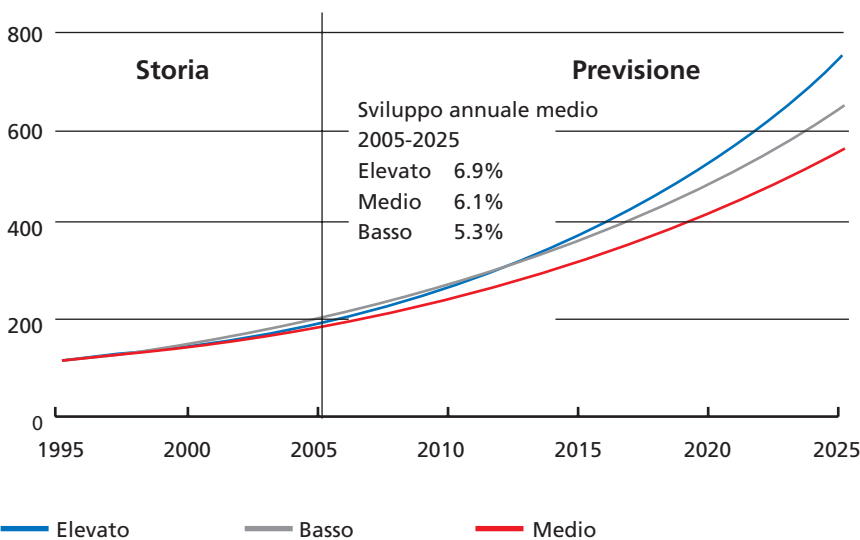
doppio scafo, di navi per il trasporto di gas liquido naturale e di navi di grandi dimensioni. Inoltre, a causa dei prezzi elevati dei carburanti e vista la crescente preoccupazione per i cambiamenti climatici, l'efficienza energetica del trasporto su mare è un ulteriore fattore di grande interesse. Per questo gli autori dello studio si aspettano un aumento del 30% per l'industria cantieristica navale nei prossimi cinque anni.

**Ferrovia: il peso crescente dell'efficienza energetica.** I prezzi elevati dell'energia e la sensibilizzazione sul tema del risparmio energetico giocano indubbiamente anche a favore della ferrovia, il mezzo in assoluto più efficiente da questo punto di vista. Nel trasporto su rotaia il problema numero uno è però il deterioramento dello stock di infrastrutture e materiale rotabile. Si registra per esempio una mancanza di vagoni refrigerati o adatti per il trasporto di materiale pericoloso. La crescita del settore nei mercati occidentali maturi (2% annuo) è data dagli investimenti per la manutenzione e l'ammodernamento. Fra i paesi sviluppati, l'Europa è di gran lunga il mercato principale (62% del valore), avendo la più vasta rete ferroviaria e il maggior numero di passeggeri; nel Nord America invece il trasporto su rotaia è molto utilizzato per il cargo - il doppio rispetto all'Europa occidentale - soprattutto per la lunga distanza. In ogni caso, la maggiore crescita del settore avverrà nei Paesi emergenti, dove è stimata attorno al 7% all'anno. L'Asia ha il potenziale maggiore, con un traffico merci su rotaia tre volte maggiore rispetto all'Europa e un traffico passeggeri cinque volte maggiore, nonostante, al momento, abbia lo stesso numero di locomotive. La Cina, per esempio, ha in progetto la costruzione di 24mila chilometri di nuove ferrovie entro il 2020, con una spesa prevista di 170 miliardi di euro; l'India prevede invece investimenti per 81,5 miliardi di dollari nel settore, rispetto ai 17 degli scorsi cinque anni; le ferrovie russe, dal canto loro, per il triennio 2005-2008 hanno previsto di spendere 16 miliardi di euro in infrastrutture.

**Cargo aereo in forte crescita.** Un numero crescente di prodotti deve essere consegnato in tempi brevissimi,

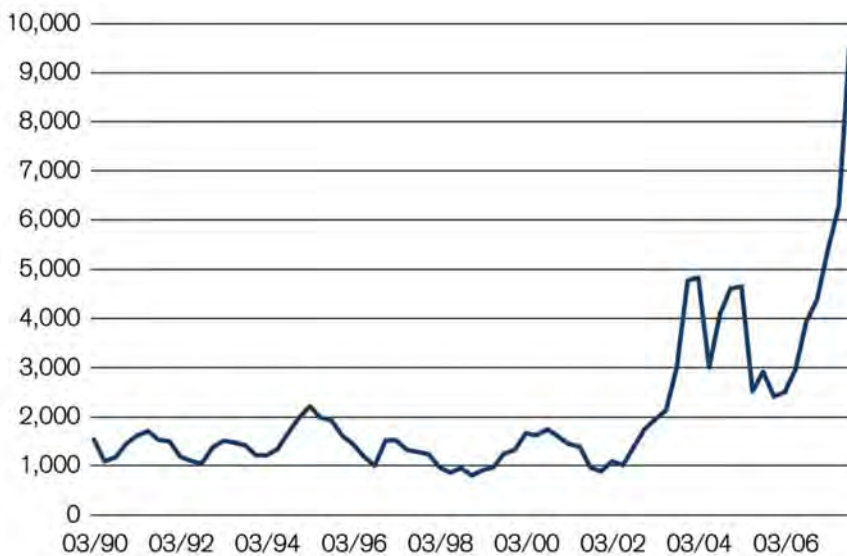


**Evoluzione prevista per il traffico aereo cargo a livello mondiale (in tonnellate/chilometri)**



Fonte: Boeing World Air Cargo market forecast

**Andamento del Baltic dry freight index, indice che esprime i costi di nolo marittimo per il trasporto di merci**



Fonte: Bloomberg, Credit Suisse

e questo va a favore del trasporto aereo. Il mercato globale del cargo aereo registra una crescita annuale di circa il 6%. Si prevede una ulteriore accelerazione di questa crescita nei prossimi

anni, come conseguenza di diversi fattori. In primo luogo, i volumi di beni che vengono solitamente trasportati per via aerea cresceranno molto nei prossimi anni, specialmente dai paesi

in via di sviluppo ai Paesi occidentali. Si prevede per esempio che il traffico aereo di merci proveniente dalla Cina registrerà un aumento del 9,6% nei prossimi cinque anni, stando alle stime di Airbus. La Cina è allo stesso tempo destinata a sviluppare fortemente il proprio mercato interno che si appoggia sul cargo aereo, con un tasso di crescita che si prevede sarà del 12,5% all'anno da qui al 2025. In sostanza, se oggi i quattro principali mercati dell'air cargo sono quello domestico negli Stati Uniti, quello tra Cina e Stati Uniti, quello tra Unione Europa e Stati Uniti e quello tra Asia e Stati Uniti, nel 2025 si prevede che i mercati più importanti in questo settore saranno quello tra Cina e Stati Uniti, quello tra Cina e Unione europea, quello domestico statunitense e quello domestico cinese. Il fattore 'sviluppo tecnologico' sarà un punto cruciale a favore del cargo aereo: i nuovi motori jet, attualmente in fase di sviluppo, saranno infatti in grado di ridurre i consumi del 50% entro il 2012, incrementando notevolmente l'efficienza energetica degli aerei.

**Perché scegliere noi? Perché abbiamo gli strumenti giusti!**

**Competenza commerciale**

Conoscenza del mercato, abilità negoziale.

**Competenza tecnica**

Progettazione, direzione lavori, realizzazioni chiavi in mano, ristrutturazioni.

**newtrends** SA  
studio fiduciario immobiliare

compravendita immobili e terreni, progettazione, direzione lavori, perizie tecnico-commerciali, realizzazioni chiavi in mano, amministrazione

**Competenza nel settore finanziario**

Analisi finanziarie, rapporti con banche.

**Competenza giuridica**

Contratti di riservazione, di acquisto, di appalto,...

**Competenza comunicativa**

Pubblicità sui vari media, marketing, ricerca e innovazione.

Via Pretorio 11  
6900 Lugano - CH

t.: 091 921 00 31  
f.: 091 923 14 94  
info@newtrends.ch

➔ [www.new-trends.ch](http://www.new-trends.ch)

servizi immobiliari di qualità

