



Problemi all'orizzonte per i magazzini?

Sembra che le difficoltà correnti per ottenere il credito possano avere un effetto considerevole sulle attività commerciali e sulla richiesta di posti disponibili per il magazzinaggio in tutta l'Europa.

Robin Meczkes ci parla delle conclusioni a cui sono giunti i delegati ad una recente conferenza di settore.

Secundo gli oratori alla recente conferenza di Sheds, in Galles, la rarefazione del credito corrente in tutto il mondo porterà probabilmente ad una crescita più lenta nei prossimi due o tre anni per quanto riguarda il volume della merce trasportata in sede internazionale e ad un nuovo allineamento pressoché immediato tra la richiesta per magazzini e il valore delle proprietà commerciali come risultato.

Roger Bootle, MD di Capital Economics, una società di consulenza nel settore economico, ha dichiarato: «Non si sa di preciso quanto sia grave questa situazione; non si può dire semplicemente che tutti i problemi sono causati da una piccola difficoltà locale nel mercato statunitense delle ipoteche sub-prime. Quello che veramente non va, ha radici molto profonde ed avrà delle conseguenze molto importanti per tutti».

Il mondo ha sperimentato oltre un decennio di eccessi finanziari causati dagli interessi bassi, ma ora ne sta notando gli effetti. Però, ha suggerito, non tutti sperimenteranno la crisi allo stesso modo; mentre ora è inevitabile che l'economia rallenti negli Stati Uniti, al contrario, in Asia, si noterà probabilmente una crescita del 9% nei prossimi due anni e in Cina si prevede che in un futuro prossimo le vendite al dettaglio aumenteranno addirittura del 14% circa.

Nell'Eurozona, che per le proprie attività commerciali dipende molto dal mercato statunitense, il Regno Unito sarà la nazione che risentirà maggiormente della rarefazione del



1

credito, con una crescita ipotizzata per l'anno prossimo di solo l'1,5%; allo stesso tempo, i tassi di interesse saliranno al 4%. Bootle ha aggiunto che tutto ciò potrebbe portare ad una richiesta molto ridotta per spazi di magazzinaggio e ad una diminuzione nel valore di capitale dei magazzini del 25% circa.

«Non si può dire semplicemente che tutti i problemi sono causati da una piccola difficoltà locale nel mercato statunitense delle ipoteche sub-prime. Quello che veramente non va, ha radici molto profonde ed avrà conseguenze molto importanti per tutti».

Nelle altre nazioni europee gli effetti saranno meno severi: «L'eccesso finanziario non è stato tanto notevole nella parte continentale dell'Europa quanto nel Regno Unito e di conseguenza si spera che la fase discendente sia molto più modesta. Credo che nell'Eurozona le cose andranno relativamente meglio».

Esistono però regioni che preoccupano anche nell'Europa continentale - Bootle ha menzionato in particolare la Spagna, dove circa il 10% del prodotto interno lordo (PIL) e il 12% dei posti di lavoro sono basati sul settore delle costruzioni - un'area che sta appena cominciando a rallentare.

In altre nazioni dell'Unione europea, ad esempio la Germania, le cose sembrano però molto più solide. Bootle ha spiegato: «Benché la situazione stia cominciando a sembrare un po' più ottimistica, non si può dire che la Germania abbia attraversato un periodo di crescita straordinario. Questa zona chiave al centro dell'economia europea dovrebbe poter resistere abbastanza bene; ciò porterà sostegno economico per nazioni come il Belgio, l'Olanda, la Francia e, in un grado minore, l'Italia».

Punti chiave per il magazzinaggio

A causa del commercio in continua crescita con le altre parti del mondo, ad esempio la Cina, i punti chiave per il magazzinaggio nei prossimi anni saranno probabilmente nei grandi porti internazionali, o perlomeno in prossimità di questi. Gary Anderson, presidente e dirigente operativo capo per l'Europa di Prologis, una



società che sviluppa proprietà industriali, ha spiegato: «Oltre il 90% del volume di tutta la merce è trasportato per mare, quindi una presenza considerevole vicino o collegata ad un porto importante in sede internazionale a nostro avviso è critica per avere successo».

Ha aggiunto che i porti europei hanno di recente notato una crescita considerevole: «Se si prende in considerazione il porto di Amburgo, ad esempio, il numero dei container manipolati è passato da appena più di 2 milioni nel 1991 a quasi 9 milioni nel 2006. Benché il commercio con gli Stati Uniti effettuato da questo porto si sia dimostrato relativamente statico, si è notato un aumento considerevole negli scambi tra le diverse nazioni europee e tra l'Europa e la Cina. Quest'ultima avrà un impatto molto considerevole a medio termine sull'economia dell'Unione europea, molto più di qualsiasi altro luogo. Il numero dei container trattati nei porti cinesi, ad esempio, soltanto nell'ultimo anno è cresciuto del 2000%».

«L'espansione verso l'Est ha prolungato i corridoi storici per il trasporto e reso il presente il mercato della Comunità economica europea molto più importante, dato che le aziende vanno in queste nazioni non soltanto per distribuire la merce, ma anche per produrla».

Anche la continua espansione dell'Unione Europea sta generando una nuova richiesta per trasporti e magazzinaggio. «L'espansione verso l'Est ha prolungato i corridoi storici per il trasporto e reso il presente mercato della Comunità economica europea molto più importante, dato che le aziende vanno in queste nazioni non soltanto per distribuire»



1. Roger Bootle, Capital Economics: le conseguenze della rarefazione del credito potrebbero essere considerevoli.

2. Gary Anderson, Prologis: un gran numero di magazzini nell'Occidente sono "obsoleti da un punto di vista funzionale"



→ la merce, ma anche per produrla, approfittando di un personale di ottima educazione e meno costoso, oltre che di infrastrutture per i trasporti veramente eccellenti». Chi ha spiegato: «A nostra opinione questi fattori sosterranno i principi basilari delle proprietà nel mercato della Comunità economica europea per molti anni a venire...».

E' necessario però anche prendere di nuovo in considerazione il magazzinaggio nell'Europa occidentale dato che: «Si stima che il 35-45% dello stock presente per il magazzinaggio è obsoleto da un punto di vista funzionale. Molte unità sono state originalmente progettate per occupanti singoli, con una distribuzione locale, e francamente si trovano nei luoghi sbagliati». Secondo Anderson, questi edifici sono oggi in generale troppo piccoli e non hanno le caratteristiche necessarie per assicurare un movimento continuo ad alto valore, che rappresenta l'obiettivo moderno. Se vi aggiungiamo dei costi più alti per il trasporto, ecco una ragione molto valida per una continua riconfigurazione del mercato».

«Si stima che il 35-45% dello stock presente per il magazzinaggio è obsoleto da un punto di vista funzionale. Molte unità erano state originalmente progettate per occupanti singoli, con una distribuzione locale, e francamente si trovano nei luoghi sbagliati».

Su ferrovia e in aereo

Un altro aspetto del settore europeo per il magazzinaggio guarda a strutture collegate alla ferrovia. Anderson ha notato: «Un movimento considerevole c'è verso la ferrovia per distribuzioni pan-europee. Sempre di più si vede che i governi dell'Unione europea promuovono attivamente i trasporti per ferrovia».

In un caso recente, un carico merci da Pechino a Amburgo - una distanza totale di quasi 9000 km - è stato trasportato per ferrovia attraverso 6 nazioni diverse in 15 giorni. «Gli operatori ferroviari coinvolti dichiarano che si può ridurre il tempo a 10 giorni; se ciò fosse possibile sarebbe 2 volte più veloce del tragitto tradizionale per mare e meno costoso del trasporto in aereo. Chiaramente non sarà mai possibile sostituire il volume della merce che viaggia per mare... ma si comincia a vedere che esistono applicazioni fattibili in Europa per il trasporto su ferrovia».

Walter Hens, il dirigente esecutivo del gruppo Segro, una società di sviluppo magazzini, ha suggerito che anche gli aeroporti nei

prossimi anni potrebbero diventare una zona chiave di crescita. Tra i molti sviluppi seguiti al momento dalla sua azienda, ad esempio, ci sono 200,000 m2 di spazio logistico al nuovo aeroporto di Berlino. «Non c'è alcun dubbio che ad un certo punto, in futuro, sempre meno merce verrà trasportata per strada dato che la rete stradale esistente sta diventando intasata e i prezzi del petrolio continuano a salire».

Inoltre, la crescita degli spazi di magazzinaggio verrà stimolata dal settore in espansione della logistica per terzi (3PL), che incoraggerà anche la spinta verso stabilimenti multi-utenti. Hens ha dichiarato: «Al momento esiste una considerevole differenza in Europa nei livelli di approvvigionamento dall'esterno ma in tutte le parti sta crescendo la tendenza a usare 3PL, dato che gli occupanti richiedono una flessibilità sempre maggiore e un aumento del livello di servizio da parte dei fornitori».

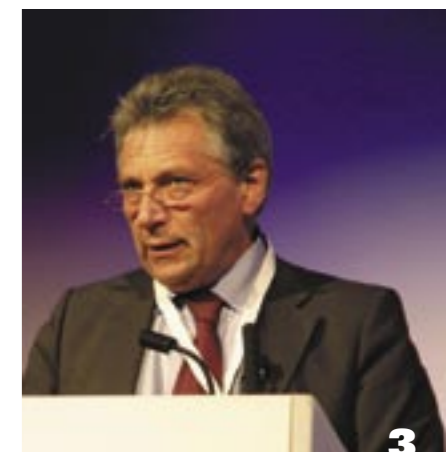
Mercato a due livelli

Complessivamente il mercato europeo continua al momento ad essere molto dinamico con una richiesta solida di occupazione, benché ci sia sempre un'enorme disparità nella quantità di stock per il magazzinaggio da una nazione dell'Unione Europea ad un'altra. Secondo Hens: «Nel Regno Unito esistono quasi 3 m2 di spazio logistico per persona,

mentre in altre nazioni, ad esempio la Romania, ciò scende a soltanto 0,2 m2. Chiaramente, esistono 2 mercati nell'Unione europea.

«Chiaramente, esistono due mercati nell'Unione Europea. Prima di tutto i mercati maturi in Occidente, che si stanno muovendo in modo lento ma sicuro; poi i mercati emergenti orientali che continuano a mostrare un potenziale enorme ed una crescita regolare».

Prima di tutto i mercati maturi in Occidente, come la Francia, l'Olanda, la Germania e il Belgio, che si stanno muovendo in modo lento ma sicuro; poi i mercati emergenti orientali che continuano a mostrare un potenziale enorme ed una crescita regolare. Tra i primi posti uno dei migliori esempi è la Polonia. Dieci anni fa il cuore dell'attività logistica era attorno a Regno Unito, Olanda, Francia e Belgio, ma ora ci si sta muovendo più ad Est». Hens ha concluso: «La Germania sta assumendo una posizione molto più centrale; tra i punti chiave ad Est al momento ci sono la Polonia, la Repubblica Ceca e la Russia».



3. Walter Hens, Segro: un mercato per il magazzinaggio a due livelli nella Eurozona.

Calendario degli eventi

Data, Evento, Luogo, Sito web	Vista d'insieme
16 aprile Fastlog Belgium Charleroi, Belgio www.fastlog.be	Conferenza annuale e esibizione sui trasporti e la logistica che copre tutte le forme di trasporto merci, servizi e infrastrutture per la logistica, sistemi IT e attrezzatura manipolazione merci.
22-25 aprile Transrussia Mosca Russia www.transrussia.ru	Esibizione e conferenza internazionale sul trasporto merci. All'esibizione ci saranno oltre 400 espositori su una superficie di oltre 10,500 m2; la conferenza sarà centrata su tutti i modi di trasporto, tra cui quelli per strada, ferrovia, aereo e nave, oltre che su questioni logistiche e per la gestione della catena di rifornimento.
24-27 aprile Transport and Logistics Riga Latvia www.bt1.lv/bt1/translog	Esibizione e conferenza internazionale sul trasporto, le comunicazioni e la logistica
7-8 maggio Transport & Logistiek Utrecht, Olanda www.easyfairs.com/shows/detail.aspx?ShowID=474	Esibizione sul trasporto e la logistica con tutte le novità più assolute nel settore della distribuzione, logistica, magazzinaggio, confezioni trasporto, gestione della catena di rifornimento e trasporto multimodale.
14-16 maggio IRU World Congress Logist Istanbul Turchia www.iru.org/index/en_2008_istanbul_exhibition	Fiera del trasporto su strada, sistemi intermodali, dispositivi di caricamento e scaricamento, magazzinaggio e logistica, tenuta in concomitanza con il 31esimo congresso mondiale IRU
26-30 maggio Handling and Storage Equipment 2008 Mosca, Russia www.mvk.ru	Sesto salone internazionale sull'attrezzatura specializzata per la manipolazione e il magazzinaggio
27-31 maggio CeMat Hanover Germania www.cemat.de	Importante conferenza internazionale sulle varie tecnologie di manipolazione, magazzinaggio e conservazione, preceduta il 26 maggio da una conferenza speciale CeMat sul futuro della logistica.