

## La crisi internazionale ed il M.H. in alcuni Paesi Europei

Enrico Mendace

La crisi economica mondiale che sta investendo tutte le economie a seguito della mancanza di liquidità finanziaria, ha raggiunto tutti i settori produttivi e del retail, ivi compreso gli ambiti della Logistica con particolare riferimento al Materials Handling.

Infatti, molti imprenditori erroneamente ritengono l'ottimizzazione logistica di stabilimento e nell'area produttiva, soprattutto quando presuppone investimenti talvolta significativi, un aspetto non particolarmente strategico tra le funzioni aziendali. Ovviamente, in periodo di crisi, quando secondo la filosofia corrente bisogna quindi ridurre le spese e procedere a tagli legati agli investimenti, la logistica di stabilimento, come altri aspetti considerati a torto meno nevralgici, viene ad essere penalizzata ed ogni eventuale operazione che comporta delle spese viene posticipata. Eventualmente, se proprio non è più possibile per l'Azienda proseguire senza miglioramenti logistici, si predilige attuare iniziative meno costose anche se meno performanti, conseguentemente, ad esempio, rinunciando sempre più spesso a soluzioni "full automatic" per alternative manuali più economiche.

Uno scenario di questo genere sta toccando in maniera significativa tutti i Paesi Europei, soprattutto quelli più evoluti tecnologicamente o che negli ultimi anni hanno mostrato una importante crescita del Sistema Paese. Poiché è evidente, infatti, che investimenti logistici vengono quasi esclusivamente realizzati tramite finanziamenti esterni all'Azienda, in questo periodo di scarsa liquidità, il reperimento di fondi si mostra particolarmente difficoltoso. Inoltre, la preoccupazione per l'andamento dell'economia globale, porta inevitabilmente gli imprenditori (piccoli, medi ma anche grandi realtà multinazionali) a ridimensionare i loro progetti, ivi compresi gli investimenti nel Materials Handling di stabilimento.

Anche l'Italia è vittima della attuali circostanze, non a caso la produzione industriale è ritornata a valori di circa 20 anni addietro.

Tra i Paesi più in crisi nel settore del M.H. sicuramente spicca la **Spagna**, che negli anni passati aveva molto investito nel settore infrastrutturale ed edilizio. Il Paese, che nell'Europa occidentale ha segnato negli ultimi 5 anni una crescita del PIL tra i più alti (2,7 – 3,0% negli ultimi anni), ha la fortuna di un valore del debito pubblico/PIL del 36%, tutto sommato contenuto se paragonato alla media Europea e soprattutto all'Italia (106% nel 2008 – 115% previsto per il 2009 ed addirittura 121% nel 2010). Negli ultimi anni, il mercato aveva offerto interessanti segnali di ulteriore sviluppo del Materials Handling e nuovi operatori si erano affacciati con interesse alla Spagna oppure Aziende locali avevano analizzato la possibilità di convertirsi a quest'area della Logistica. Oggi gli esperti logistici e le associazioni di Logistica spagnole si lamentano con le istituzioni, che non stanno affrontando adeguatamente la situazione, e quindi evidenziano una profonda crisi del settore. In Spagna, la crisi internazionale dell'area automobilistica, inoltre, sta penalizzando moltissimo l'economia del Paese, sicuramente più che in altre realtà europee. Nello specifico, il collegamento Automotive-Logistica è notoriamente molto importante e quindi la crisi del settore Auto comporta una pesante ricaduta anche nel Materials Handling locale. Inoltre, molte Aziende

spagnole di grandi dimensioni, sono molto legate al mercato americano, sia statunitense che sudamericano, tale per cui la crisi viene enfatizzata dalla mancanza di ordinativi oltre oceano. Recentemente la disoccupazione ha superato la soglia psicologica di 4 milioni di unità, pari ad un tasso del 17,5%. Molti investimenti nella logistica di stabilimento sono quindi stati sospesi e per tutto il 2009 non si prevede una crescita significativa.

La **Gran Bretagna** è sicuramente, in ordine di tempo, la nazione dove la crisi ha dato i suoi primi segnali. Già a fine 2007 si parlava di crisi e bisogna sottolineare che la prima banca mondiale che ha rischiato il fallimento è proprio britannica (Bank of Scotland) che venne immediatamente nazionalizzata. Il valore del debito pubblico/PIL è molto vicino a quello Spagnolo, attestandosi al 40%. Inoltre, il Paese è esportatore di petrolio e quindi ha una economia potenzialmente solida. In realtà, l'esposizione finanziaria, sia delle Aziende ma soprattutto del privato, è considerevolmente superiore alla media Europea, basti pensare che il 50% delle carte di credito Europee sono di banche Inglesi. Il mercato del Materials Handling in UK è circa il doppio di quello italiano e sino al 2007 è stato il mercato dove si sono concentrati i più importanti investimenti nel settore. Sebbene il Regno Unito sia una nazione dove sono quasi assenti Aziende produttive di dimensioni rilevanti (escluso il settore Automotive) il mercato del retails è il più forte in Europa e la concentrazione di Aziende nel settore è impressionante. Non a caso, in certi ambiti, le Aziende britanniche sono le prime in Europa e talvolta nel mondo. Possiamo citare, come esempio, Boot's, catena retails nel settore farmaceutico, che recentemente si è sviluppata anche in Estremo Oriente. La crisi del settore Automotive (ormai la quasi totalità delle società produttrici non sono più inglesi) ha segnato una crisi profonda nel settore, con conseguente ricaduta anche per la Logistica di Stabilimento. Nel caso specifico del Regno Unito, infine, bisogna tenere presente la pesante svalutazione della Sterlina che è passata da un valore Sterlina/Euro 1,5 ad un tasso di 1,1 a Marzo 2009 (con punta minima di 1,02 a Gennaio 2009). Gli inglesi, che prima avevano disprezzato l'Euro facendo notare come in UK non avevano subito l'onda inflazionistica all'avvio della nuova moneta, oggi si sono ricreduti e stanno meditando su un loro possibile futuro ingresso nella moneta unica. In questo scenario, quindi, la contrazione del settore M.H. nel Regno Unito è evidente: la domanda di scaffali manuali si è contratta decisamente (anche a causa della concorrenza cinese, molto forte in UK), investimenti in sistemi automatici di stoccaggio sono stati posticipati, si mantiene abbastanza stabile l'investimento nel software legato alla logistica (ad esempio WMS) con l'obiettivo di ridurre spazi e costi.

**L'Irlanda** negli anni scorsi è stato sicuramente il Paese dell'area Euro ad avere una crescita di proporzioni veramente importanti, al punto tale che tutte le altre nazioni hanno guardato a questa nazione come un modello da seguire ed imitare, basti pensare che nel 2006 la crescita del PIL in Irlanda era a 4,7% contro il 1,1% dell'Italia. Inoltre, una fiscalità decisamente contenuta (10% per le Aziende) ha invogliato molti imprenditori a aprire Aziende nel Paese. La logistica di stabilimento non ha avuto in passato una grande rilevanza in Irlanda poiché l'industria è poco sviluppata e non esistono grandi realtà 100% irlandesi nel settore manifatturiero. Il settore farmaceutico, al contrario, è un caso particolare nel Paese, avendo investito e prevedendo nuovi investimenti nel futuro. La crisi finanziaria ha di fatto bloccato l'economia irlandese, basti pensare che tutte le banche dell'isola hanno dovuto ricorrere al sostegno dello Stato ed in molti casi sono state

nazionalizzate. Conseguentemente, anche il M.H. (non esistono grandi impianti, ma prevalentemente si prediligono piccoli magazzini anche automatici, a basi mobili e/o verticali) ha subito una profonda battuta d'arresto. Il settore retails, fonte di investimenti nella Logistica di stabilimento, ha anch'esso ridotto gli investimenti in infrastrutture logistiche. In pratica, sebbene l'Irlanda sia un piccolo Paese nel panorama Europeo, molte Aziende hanno osservato in passato questo mercato con particolare interesse, motivato da una crescita del PIL significativa. Oggi, il deficit, che in zona Euro non deve superare il 3% del PIL secondo i parametri di Maastricht, è arrivato al 9% in Irlanda, dato molto preoccupante e chiaro segno della crisi nazionale.

Se spostiamo l'analisi sul mercato dell'Est Europa, spicca sicuramente la **Romania**, come Paese emergente che ha instaurato forti legami proprio con l'Italia. La crescita del PIL, negli anni scorsi, ha raggiunto valori impensabili per la ns. economia e molte imprese italiane si sono affacciate in Romania per creare nuovi stabilimenti e reti commerciali, attratte da bassi costi (costo del lavoro), maggiori "spazi di manovra" e sviluppo in crescita esponenziale. Non a caso, le realtà, ad esempio nel retails, hanno dato segnali, sino a fine 2007, di crescita incredibili, con creazione di nuove Aziende e nuovi centri distributivi, su tutto il territorio nazionale. La crisi ha creato una brusca frenata, dovuta soprattutto ad una rapida interruzione della domanda esterna. Il Paese, da una economia ancora giovane e di grandi potenzialità, si trova oggi a dover sopportare e subire una crisi che ne potrebbe minare le fondamenta, ancora fragili, per colpe non del Paese. In questo contesto, la Logistica ne esce fortemente penalizzata. Negli ultimi anni sono stati realizzati e progettati impianti di considerevoli dimensioni, sperando e confidando in una crescita del Paese ancora per svariati anni. La scarsità di infrastrutture e la difficoltà nei trasferimenti tra una città e l'altra per le merci, paradossalmente ha enfatizzato e motivato lo sviluppo di una logistica di stabilimento, dovendo prevedere impianti di stoccaggio di dimensioni importanti, non potendo applicare metodologie (ad esempio JIT) che possano ridurre le quantità di volume di stoccaggio. Oggi questo sviluppo del M.H. sta subendo un significativo rallentamento, non una battuta d'arresto come in altri Paesi, ma sicuramente un forte ridimensionamento. Anche qui, il settore Automotive ha segnato il passo, con riduzioni delle vendite prossime al 40% ed addirittura dell'80% per l'area ricambi.

Quali sono, attualmente le previsioni, in uno scenario particolarmente negativo per la finanza mondiale e per le sue ricadute sull'economia reale? Quando, anche il settore del M.H. potrà vedere una ricrescita dei volumi e un periodo meno burrascoso di quello attuale?

Secondo gli economisti più prudenti, la crisi attuale, per i Paesi qui presi in esame, darà segnali di ridimensionamento a partire dalla seconda metà del 2010. Possiamo quindi pensare che alcuni mercati europei riprenderanno a marciare a regime per l'estate del prossimo anno. La logistica di stabilimento, a mio giudizio, avrà degli effetti positivi qualche mese più avanti, non prima dell'autunno 2010, quando le Aziende avranno assorbito i benefici della fine della crisi e potranno, con maggiore fiducia, pensare ad una possibile crescita della loro struttura, ivi compresi investimenti in logistica.

Sicuramente l'Italia sarà il fanalino di coda. Se la crisi nel nostro Paese ha avuto un impatto più morbido che in altri mercati europei, sicuramente la ripartenza sarà molto più lenta. La nostra

economia è fortemente penalizzata da un valore del debito pubblico/PIL (come detto prima) che nel 2010 arriverà al 121%, impressionante se paragonato agli altri Paesi dell'area Euro. Dobbiamo quindi attenderci una faticosa ripresa che non darà grande respiro alle Aziende italiane, ivi comprese le Aziende del settore del M.H.

Logobit International  
P. Enrico Mendace

### **Box separato.**

#### **La crisi in parole povere...**

Heidi è la proprietaria di un bar a Berlino. Per incrementare le vendite, decide di offrire ai clienti - per la maggior parte ubriacconi perdigiorno - la possibilità di bere pagando in seguito. Tiene i conti su un taccuino, concedendo in pratica agli avventori un mutuo subprime.

Quando la voce si sparge, i clienti affollano il bar di Heidi. Le vendite esplodono. Approfittando della libertà dei clienti di pagare con comodo, Heidi aumenta il prezzo per vino e birra, le bevande più richieste. I suoi profitti crescono.

Un giovane e dinamico consulente della banca locale si accorge che i debiti degli avventori sono una garanzia per il futuro, e così aumenta il credito di Heidi presso la banca. Non ha ragioni per preoccuparsi, dato che vede i debiti degli alcolisti come garanzia collaterale. Heidi, quindi, prende in affitto un locale a fianco al bar ed acquista scaffali e quant'altro per immagazzinare le bevande da vendere.

Nella direzione generale della banca, esperti di finanza trasformano gli asset del cliente in Bevibonds, Alcoolbonds e Birrabonds. I bonds sono poi piazzati sul mercato globale. Nessuno capisce cosa significhino i nomi, o come i bonds siano garantiti. In ogni caso, il prezzo continua a salire e si vendono alla grande.

Un bel giorno, malgrado il prezzo sia ancora in salita, un manager del credit- risk della banca (che viene poi licenziato perché pessimista) decide che è ora di richiedere il pagamento dei debiti contratti dai beoni al bar di Heidi. Ma loro non possono pagare.

Heidi non riesce a ripagare il suo debito bancario e fa bancarotta. I Bevibonds e gli Alcoolbonds crollano del 95%. I Birrabonds hanno una migliore performance, e si stabilizzano dopo una perdita dell'80%.

I fornitori di Heidi, che le avevano garantito pagamenti posticipati, e avevano investito nei bonds, si trovano davanti ad un disastro. Il magazzino in affitto viene svuotato.

Il fornitore di vino fallisce, quello della birra viene acquistato da un concorrente. La banca, invece, viene salvata dal governo dopo frenetiche consultazioni dei leader dei vari partiti, e i fondi necessari per l'operazione di salvataggio reperiti grazie ad una nuova tassa pagata dagli astemi!