

## L'incertezza commerciale costante non fa bene alle catene di approvvigionamento

Il ritmo frenetico dei cambiamenti nella politica commerciale USA si ripercuote sulle catene di approvvigionamento globali. I partner commerciali si trovano in un limbo, incerti su cosa aspettarsi, con conseguenti interruzioni nei trasporti su terra e via mare. La situazione che potrebbe protrarsi per gran parte dell'anno.

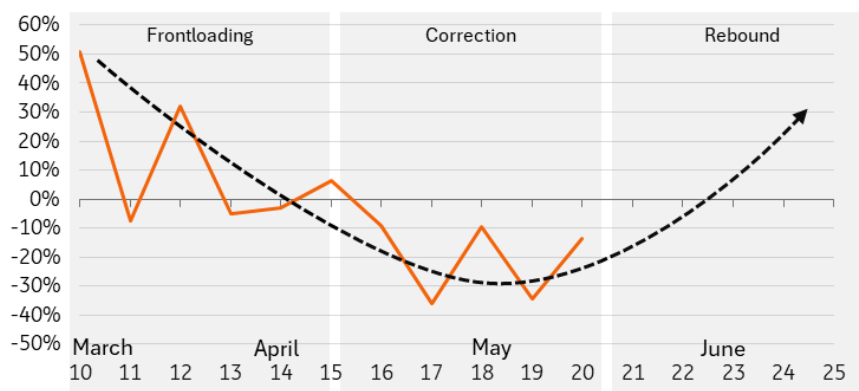


### Onde d'urto: i dazi di Trump scuotono il commercio

Le politiche commerciali del presidente Trump hanno generato livelli di incertezza quasi senza precedenti per le aziende che commerciano con gli Stati Uniti. Sebbene sia iniziata una fase di negoziazione, il problema centrale è che nulla sembra definitivo. I dazi imposti ai partner commerciali più stretti degli USA, le tariffe "reciproche" su tutte le importazioni e persino un'aliquota del 145% sulla Cina sono stati introdotti, rivisti e rinviati, con numerose esenzioni e condizioni aggiuntive. Tra pochi mesi, lo scenario potrebbe cambiare ancora. Questa incertezza mina la fiducia delle imprese, ritarda gli investimenti e riporta alla mente le interruzioni delle catene di fornitura vissute durante la pandemia.

## Dal frontloading alla compensazione e viceversa

Capacità di movimentazione container (in TEU) nel porto di Los Angeles a settimana nel 2025 su base annua e direzione prevista.



Source: Port of Los Angeles, ING Research

## Anticipo, stallo, ripresa

L'elezione di Trump e l'attesa di nuovi dazi hanno spinto molte aziende ad anticipare le importazioni nei primi tre mesi del 2025, in particolare dalla Cina. La Cina è il terzo partner commerciale degli Stati Uniti e la principale fonte di prodotti di consumo trasportati via container. Con l'intensificarsi della guerra commerciale tra USA e Cina e l'aumento dei dazi statunitensi fino al 145% ad aprile, molte spedizioni sono state bloccate a causa dell'impennata dei costi di importazione. Questo ha portato a un calo del 30% nelle prenotazioni di container dalla Cina agli Stati Uniti nel mese di aprile, sia per Hapag Lloyd che per il gruppo logistico Kühne + Nagel. Di conseguenza, un numero significativo di traversate transpacifiche di grandi navi portacontainer è stato cancellato, riducendo la capacità disponibile di circa il 17% e spingendo verso una ricollocazione delle spedizioni verso altri paesi del Sud-Est asiatico.

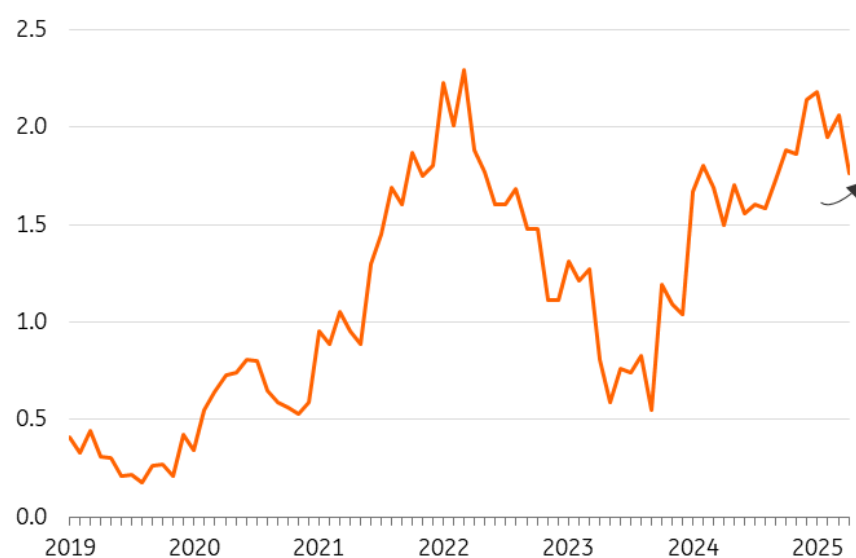
Tuttavia, prima che queste cancellazioni potessero tradursi in scaffali vuoti e prezzi più alti, è entrata in vigore il 12 maggio una riduzione temporanea dei dazi al 30% per i beni cinesi, valida per 90 giorni. Questo probabilmente metterà fine all'approccio attendista e darà il via a una nuova fase di rifornimento. La riduzione attuale offre agli spedizionieri una breve finestra temporale in cui agire, consentendo loro di ordinare e spedire le merci rimaste bloccate nei porti cinesi a tariffe molto più accessibili. È probabile che ciò generi una corsa alla capacità e possibili carenze di container in Cina. Le prenotazioni di container sono aumentate subito dopo l'annuncio della riduzione dei dazi: compagnie come Hapag Lloyd hanno riportato "un incremento del 50% nei primi giorni successivi al 12 maggio rispetto alla settimana precedente, e una crescita a doppia cifra rispetto al periodo precedente". Agire rapidamente potrebbe essere essenziale, poiché la [tregua di 90 giorni](#) potrebbe non durare.

## Corsa alla capacità per supportare le tariffe container a breve termine

Le tariffe spot dei container hanno registrato un andamento decrescente e irregolare nell'ultimo anno, a causa dell'aumento della capacità e dell'intensificarsi della concorrenza. Le tariffe per container si sono pressoché dimezzate dall'inizio dell'anno, attestandosi intorno ai 2.700 dollari per

un container standard da 40 piedi dalla Cina alla costa occidentale degli Stati Uniti all'inizio di maggio. Allo stesso tempo, il Mar Rosso rimane fuori dalle rotte, i livelli di congestione nei porti rimangono elevati e l'affidabilità degli arrivi rimane bassa, con una media del 55% di puntualità nel primo trimestre del 2025, solo di poco superiore ai livelli del 2024 e comunque inferiore a quelli del 2023. Questi fattori hanno assorbito la capacità, impedendo alle tariffe di crollare ulteriormente. In questo contesto, la domanda di spazio container in Cina sta aumentando, poiché gli esportatori si affrettano a spedire merci negli Stati Uniti, esercitando una pressione al rialzo sulle tariffe. La consueta alta stagione nel secondo e terzo trimestre, incluso il periodo degli ordini di fine anno, amplificherà ulteriormente questa tendenza. L'incertezza sui volumi spinge inoltre gli spedizionieri verso una maggiore flessibilità, inducendoli a fare maggiore affidamento sul mercato spot.

## I disagi colpiscono catene di approvvigionamento già sotto stress



Source: Worldbank, ING Research

## Le interruzioni nel commercio transpacifico avranno un impatto anche sull'Europa e sul resto del mondo.

Il complesso sistema globale della catena di approvvigionamento rimane un quadro equilibrato di rotte commerciali, orari e dispiegamenti navali interconnessi. In risposta alla crescente domanda, le compagnie di navigazione container probabilmente aumenteranno la capacità delle rotte transpacifiche impiegando navi inutilizzate, reindirizzando le navi originariamente dirette in Europa o riorganizzando le navi provenienti da altre regioni del mondo. Riteniamo che l'improvviso aumento della domanda e le relative inefficienze avranno effetti a catena su altre rotte commerciali. Le compagnie di navigazione probabilmente sposteranno le navi da altre rotte commerciali e potenzialmente redistribuiranno le grandi navi portacontainer tipicamente utilizzate in Europa.

## La scadenza di luglio per i dazi "reciproci" potrebbe essere un ulteriore fattore scatenante per l'anticipazione delle importazioni verso gli Stati Uniti.

Prima della scadenza della pausa di 90 giorni tra Stati Uniti e Cina, c'è un altro evento della politica commerciale statunitense da tenere d'occhio: il termine della pausa sui dazi "reciproci" sugli altri Paesi. A partire dal 9 luglio, i dazi sulle merci in entrata negli Stati Uniti potrebbero aumentare fino a 40 punti percentuali in aggiunta all'attuale tariffa di base del 10%, a seconda della provenienza. Con l'avvicinarsi di questa scadenza, si potrebbe innescare un nuovo ciclo di frontloading delle importazioni a giugno, creando volatilità lungo le catene di approvvigionamento. Tuttavia, prevediamo che possa essere molto inferiore all'eventuale frontloading delle importazioni dalla Cina.

Un altro sviluppo chiave da monitorare è l'aumento delle tasse portuali per gli operatori e le navi cinesi di stazza superiore a 4.000 TEU su tratte superiori a 2.000 miglia nautiche verso porti statunitensi, che entrerà in vigore il 14 ottobre. Verrà applicata anche una tariffa di 150 \$ per auto (CEU) ai trasportatori di veicoli stranieri, sebbene tale tariffa sia stata ridotta rispetto al piano iniziale.

## Gli spedizionieri spingono per la resilienza delle catene di approvvigionamento: i fornitori di servizi logistici potrebbero trarne vantaggio

Le difficoltà commerciali influenzeranno anche i fornitori di servizi logistici, sebbene la nuova realtà offra anche opportunità. Le aziende hanno faticato a districarsi nella complessità delle normative doganali e a proteggersi dalla scarsa affidabilità. E i fornitori di servizi logistici possono certamente svolgere un ruolo importante nel costruire la resilienza. Oltre alle continue sfide in termini di affidabilità, le aziende stanno dando sempre più priorità a strategie di diversificazione e resilienza. Molte stanno diversificando le proprie fonti di approvvigionamento, mantenendo scorte di sicurezza e considerando soluzioni di trasporto alternative come il trasporto aereo, sebbene i vincoli di costo rendano questa soluzione più praticabile per le aziende più grandi rispetto a quelle più piccole.

### Rilocalizzare le supply chain non sarà facile e potrebbe richiedere anni.

Le tensioni commerciali e il crescente protezionismo continuano a gravare sui volumi del commercio globale, segnando un allontanamento dall'era della liberalizzazione e della globalizzazione delle supply chain. Tuttavia, il sistema attuale è stato plasmato da decenni di ottimizzazione, rendendo inefficienze e aumenti dei costi difficili da assorbire. In un'indagine sulla supply chain condotta dalla CNBC, meno di 380 aziende statunitensi hanno indicato che i dazi difficilmente avrebbero riportato le supply chain negli Stati Uniti, citando l'aumento dei costi e i vincoli di manodopera come i principali ostacoli. E laddove la rilocalizzazione è fattibile, le aziende prevedono che il processo richiederà diversi anni per concretizzarsi.

## Autore

### Rico Luman

Senior Sector Economist, Transport and Logistics

[Rico.Luman@ing.com](mailto:Rico.Luman@ing.com)

### Inga Fechner

Senior Economist, Global Trade

[inga.fechner@ing.de](mailto:inga.fechner@ing.de)

## Disclaimer

La presente pubblicazione è stata redatta da ING Bank N.V. ("ING") esclusivamente a scopo informativo, indipendentemente dagli obiettivi di investimento, dalla situazione finanziaria o dai mezzi di un particolare utente. *ING fa parte del Gruppo ING (essendo a tal fine ING Group N.V. e le sue società controllate e affiliate).* Le informazioni in essa contenute non costituiscono una raccomandazione di investimento né una consulenza in materia di investimenti, legale o fiscale, né un'offerta o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di strumenti finanziari. È ING ha adottato misure ragionevoli per garantire che questa pubblicazione non contenga informazioni false o fuorvianti al momento della sua diffusione, tuttavia ING non garantisce che sia priva di errori o completa ING non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite dirette, indirette o consequenziali derivanti dall'uso di questa pubblicazione. Salvo diversa indicazione, tutte le opinioni, le previsioni o le stime sono esclusivamente quelle dell'autore o degli autori, alla data di pubblicazione e sono soggette a modifiche senza preavviso.

La distribuzione di questa pubblicazione può essere limitata da leggi o regolamenti in diverse giurisdizioni e le persone che ne vengono in possesso devono informarsi e osservare tali restrizioni.

Il copyright e la protezione dei diritti di database sono presenti in questo report ed esso non può essere riprodotto, distribuito o pubblicato da alcuna persona per qualsiasi scopo senza il previo consenso esplicito di ING. Tutti i diritti sono riservati. ING Bank N.V. è autorizzata dalla Banca Centrale Olandese ed è supervisionata dalla Banca Centrale Europea (BCE), dalla Banca Centrale Olandese (DNB) e dall'Autorità Olandese per i Mercati Finanziari (AFM). ING Bank N.V. è costituita nei Paesi Bassi (registro delle imprese n. 33031431 Amsterdam).

Ulteriori chiarimenti sono disponibili su richiesta. Per ulteriori informazioni su ING Group, visitare il sito [www.ing.com](http://www.ing.com).