

# SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Sei in Home » Logistica » Logistica auto, gli addetti ai lavori tirano le somme

16/05/22 18:50

## Logistica

### Logistica auto, gli addetti ai lavori tirano le somme

**Dall'Assemblea Generale di Malaga di ECG, Grimaldi e Graglia osservano l'andamento del settore. Ma c'è chi non si ferma e continua a investire, mentre le aziende più grandi riescono a diversificare**



Dal  
nostro  
inviato

Andrea  
Barbieri  
Carones

Malaga -

*Baldissara*

“Parlando di logistica automotive bisogna partire dal presupposto che un'auto elettrica è più pesante di una analoga vettura a combustione”.

Ecco uno dei punti centrali che fanno sì che il settore debba sapersi reinventare, anche alla luce delle difficoltà oggettive causate dalla pandemia, dalla guerra in Ucraina e dal blocco dei porti cinesi.

Così ha detto Wolfgang Göbel, riconfermato alla presidenza di ECG, l'associazione delle imprese che, in tutta Europa, operano in questo comparto.



“Non ho mai visto una crisi così in oltre 30 anni” ha detto laconicamente Costantino Baldissara, presidente di Automar e direttore commerciale Grimaldi Group, nonché consigliere e past president di ECG. “Certo, come Gruppo Grimaldi il 2021 è stato un anno di grande recupero con un bilancio approvato mercoledì scorso che è il migliore di sempre sia in termini di fatturato che di utili. Purtroppo non certo grazie al settore automotive che, anzi, soffre parecchio sia per la crisi dei microchip che per la carenza di materie prime in arrivo dall’Ucraina dove si è avuto il blocco della produzione di cavi e si una specie di gas che serve per la produzione di microchip.

E i risultati di questo blocco nella produzione di vetture si vede anche in Italia, dove nei piazzali dei porti dove operiamo ci sono ampi spazi vuoti”.

Due numeri che rendono meglio l’idea, come dice lo stesso manager napoletano.

“Fino a pochi anni fa nei nostri piazzali sostavano fino a 40.000 auto pronte a essere movimentate. Oggi ce ne sono a malapena 5.000”.

Nonostante queste cifre simbolo di un automotive che non produce auto, il gruppo partenopeo non si ferma. Già, perché nel triennio 2023-2024-2025 saranno consegnate 21 navi attualmente in costruzione, di cui 2 ferry, 5 car carrier multipurpose e il resto ro ro, per un totale di 2 miliardi di euro di investimenti. A compensare il calo della logistica auto c’è l’aumento del fatturato del settore container, con particolare miglioramento dei trasporti verso l’Africa occidentale”.

Questi investimenti intrapresi da Grimaldi vanno nella direzione auspicata da Göbel e da ECG.

“Mai come ora dobbiamo lavorare insieme per pianificare il futuro. Oggi i manager cercano di tagliare i costi per sopravvivere. Ma facendo così il settore non sarà pronto al momento in cui l’emergenza passerà”.



Commento preoccupato anche quello di Simone Graglia, business development manager di Graglia srl, azienda che dal 1966, dal suo quartier generale vicino a Torino, fornisce servizi di movimentazione e logistica di veicoli in tutta Europa.

“A soffrire particolarmente è il cliente medio e medio-piccolo. La cosa incredibile è che i costruttori e i concessionari di veicoli commerciali e industriali (nostro settore di riferimento) non riescono a soddisfare tutti gli ordini, che sono di gran lunga superiore ai veicoli prodotti. Questo crea una lunga coda che genera ritardi nelle consegne e una forte difficoltà a pianificare. Per quanto ci riguarda, notiamo che l'import è alto mentre l'export soffre di più perché l'azienda media italiana ha dei grossi problemi legati alla produzione”.

“Purtroppo sappiamo che il mercato è in attesa di auto per il cui arrivo nel garage di casa si può aspettare anche 2 anni dall'ordine” chiosa Göbel. “Purtroppo per le aziende associate a ECG (circa 110, ndr) è una sofferenza dato che l'alternativa ai veicoli è il trasporto di aria fresca.

Intanto stiamo notando che alcune produzioni di auto e di veicoli commerciali si sposteranno in Europa occidentale. Notiamo anche che sta crescendo il ricorso al trasporto aereo per movimentare i componenti. I prossimi 3-5 anni saranno cruciali e interessanti”.

Il ritorno alla normalità?

“Impossibile fare previsioni. Basti pensare che davanti al porto di Shanghai ci sono 140 portacontainer in attesa di attraccare”.

Intanto, molti degli operatori presenti alla convention ECG – che il 28 giugno si riunirà a Bruxelles per festeggiare il suo 25° compleanno – sottolineano il fatto che il boom nella costruzione e nella commercializzazione di auto elettriche da un lato semplifica il ricorso alle componenti (il propulsore a batteria è molto più semplice di un motore a scoppio) mentre dall'altro complica il loro trasporto.

“In certi casi partono bisarche o navi cariche di vetture emissioni zero che pur avendo raggiunto il peso massimo trasportabile hanno ancora dello spazio a disposizione che non può essere riempito” conclude Baldissara.

