



Nonostante alcuni segnali di miglioramento, anche il 2023 sarà un anno difficile per gli operatori della logistica dei veicoli finiti dato il perdurare della crisi di capacità. Un fenomeno nuovo, che si aggiunge alle difficoltà già note – evidenzia Ecg, associazione che riunisce a livello europeo le realtà del settore – è ora quello della frammentazione del mercato, con le case produttrici e in generale i caricatori che stanno prendendo il controllo di queste attività e risorse (non è chiaro se il riferimento è anche al reclutamento interno di autisti visto ad esempio in [Stellantis e Renault](#)) e limitando le possibilità di un loro uso efficiente.

In questo scenario, alcuni primi segnali di miglioramento sono però visibili, benché in parte causati dalla debolezza dell'economia. Cominciando proprio con il **trasporto stradale**, l'associazione evidenzia come proprio il contesto fragile del settore dell'autotrasporto abbia portato alla cancellazione di ordini di mezzi, liberando spot per le consegne già nel corso del 2023 (ma l'attesa media resta di 15 mesi) e autisti, che quindi in parte compenseranno la carenza di personale riscontrata finora. Sulle operazioni permarranno però inefficienze causate ad esempio dal fatto che le congestioni portuali viste finora hanno portato a modifiche dei network e all'utilizzo di nuovi scali. Sul fronte del trasporto stradale Ecg – che proprio oggi, 21 marzo, terrà una cena al Parlamento europeo sul tema della carenza di autisti – ha espresso apprezzamento per l'apertura della Commissione Europea alla possibilità di rilasciare licenze a chi abbia compiuto 18 anni, ma anche perplessità per le modifiche introdotte dal Pacchetto mobilità rispetto al fatto che i mezzi debbano fare ritorno almeno ogni 8 settimane nel paese di registrazione. Una norma che secondo l'associazione porta a inefficienze, dato che fa sì che molti veicoli si trovino a viaggiare vuoti verso paesi dell'Europa dell'Est restando improduttivi e generando emissioni e costi extra. Un ulteriore elemento che rischia di aumentare l'inefficienza del settore è dato dalla elettrificazione dei mezzi, dato che questi, pesando di più, offrono solitamente un load factor in peso inferiore.

Passando al **trasporto via mare**, sulla base di analisi di VesselsValue, Ecg rileva come quest'anno siano attese le consegne di 12 unità 'vehicle carrier', a fronte della demolizione di sole 4, con capacità media di 5.205 Ceu. Meglio andrà nel 2024 e nel 2025 quando entreranno in servizio 45 navi di questo tipo (e ne saranno demolite meno della metà), facendo sì che la capacità globale salirà del 7% il prossimo anno e di un ulteriore 8% quello successivo. Complessivamente, il comparto, che oggi dispone di capacità per 4 milioni di Ceu e conta una flotta di 782 navi, ne riceverà per circa 500mila Ceu. Secondo l'associazione questo farà sì che per il 2025 nel trasporto via mare la logistica dei veicoli finiti troverà un equilibrio tra domanda e offerta. Come già visto, per gli operatori europei peserà in negativo la fuga del naviglio verso l'Asia (quest'anno saranno 5-6 le navi car carrier che si sposteranno a est) spingendo il trasporto marittimo di auto a una parziale containerizzazione.

Poco cambierà invece sul fronte del **trasporto ferroviario**, dove la carenza di capacità si farà sentire soprattutto in Germania aggiungendo pressione a quello via gomma. Nonostante l'inverno abbia portato a un miglioramento della situazione (per via di cali di volumi e di miglioramenti nella circolazione), con l'arrivo della primavera il riprendere dei lavori sulle infrastrutture (e un probabile incremento della produzione nei prossimi mesi) tornerà ad aggravare il problema. Anche gli ingressi di nuovi carri resteranno scarsi e secondo Ecg con lead time fissati almeno al 2025.

