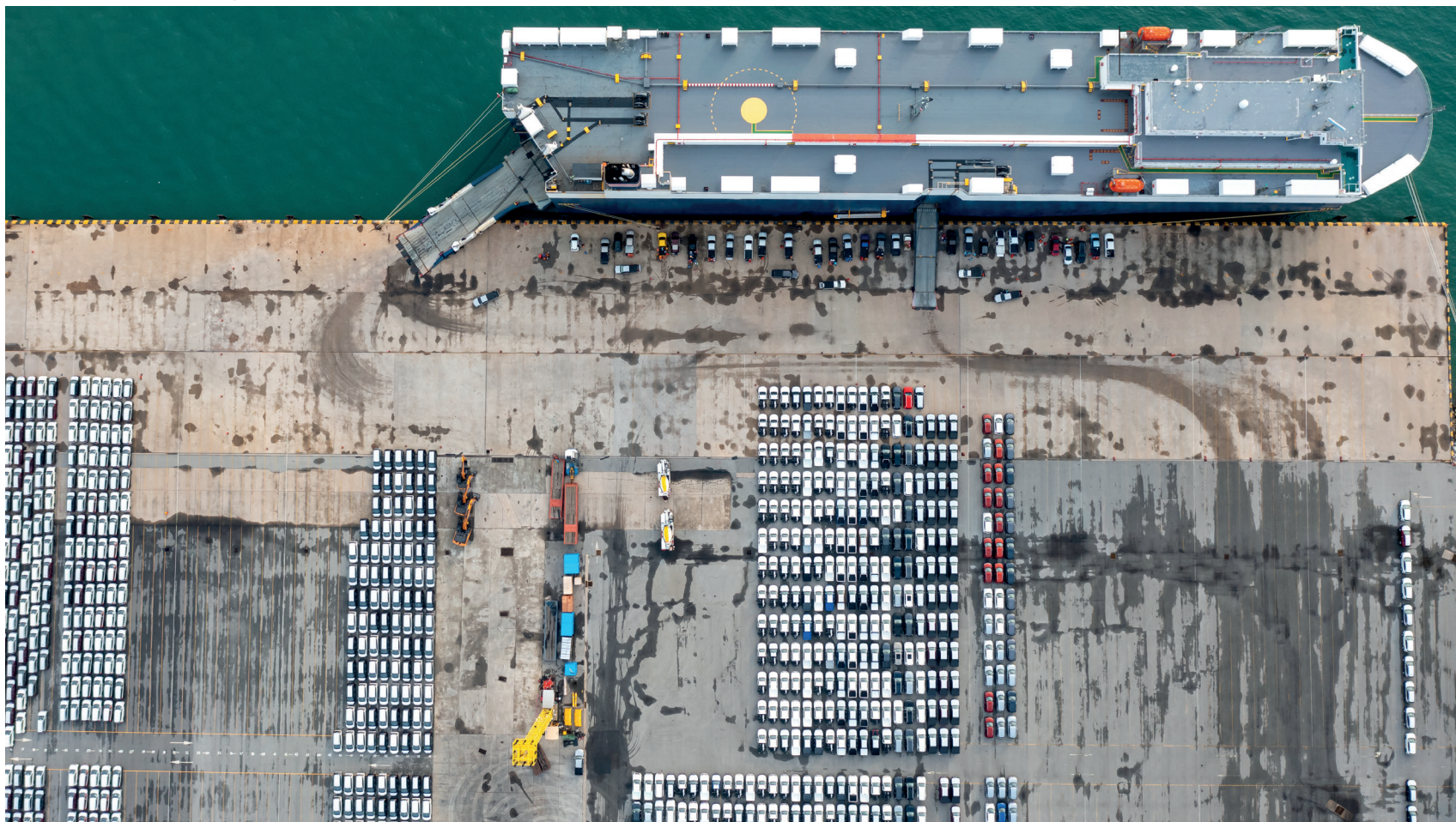


MANAGEMENT / Logistica dell'automotive: il ruolo dei porti



# PORTI ITALIANI: QUALI OPPORTUNITÀ?

a cura di **Fondazione ITL**  
e **UNIGE\***

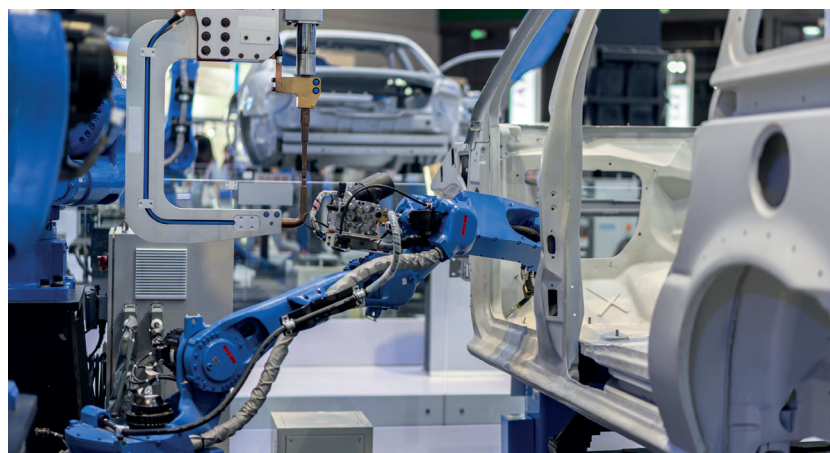
IN UN CONTESTO DI FORTE RIORGANIZZAZIONE DELLA SUPPLY CHAIN DELL'AUTOMOTIVE, LEGATA ALL'INCERTEZZA ECONOMICA GLOBALE, PER GLI SCALI ITALIANI SI APRONO NUOVE POSSIBILITÀ DI SVILUPPO, DA COGLIERE A PATTO DI SUPERARE UNA SERIE DI CRITICITÀ

**I**l settore dell'automotive sta vivendo un momento di particolare tensione: alla riorganizzazione del settore resa necessaria da modificazioni intervenute dal lato della domanda si è aggiunta l'incertezza determinata dalla recente guerra di dazi che si sta profilando sui mercati internazionali.

Nel 2024, il mercato automotive in Italia ha mostrato segnali di ripresa rispetto agli anni precedenti, pur restando ancora sotto i livelli pre-pandemici. Secondo UNRAE, nei primi mesi del

2024 si è registrato un aumento delle immatricolazioni di auto nuove del +5% rispetto al 2023, con una forte spinta verso i veicoli elettrificati. Le auto ibride rappresentano ormai circa il 37% delle nuove immatricolazioni, mentre le full electric (BEV) si attestano intorno al 4%, ancora frenate da limitate infrastrutture di ricarica e costi elevati. Il segmento SUV continua a dominare il mercato, avendo rappresentato oltre il 50% delle vendite complessive.

Rispetto al commercio internazionale,







L'Italia ha tradizionalmente focalizzato la propria industria su componentistica, auto di lusso e alcune nicchie legate a settori commerciali e industriali. In particolare, il nostro Paese ha registrato una crescita del 7% nell'export di componentistica automotive nel 2024, raggiungendo un valore di 25,3 miliardi di euro e un saldo commerciale positivo di 5,7 miliardi di euro. Tuttavia, l'export di autoveicoli ha subito una flessione (nei primi 9 mesi del 2024 pari a circa il 25,9%), mentre l'import è leggermente aumentato.

### L'impatto della variabilità di mercato sulle catene logistiche

L'ingresso delle norme ambientali – con i target imposti dall'UE – accompagnato dall'aggressiva campagna di mercato condotta da aziende new comers (come TESLA in Nord America e BYD in Asia) ha determinato il ripensamento delle catene logistiche dell'automotive in ragione dei cambiamenti di mercato intervenuti.

In tale contesto è bene considerare le variazioni occorse nell'ultimo triennio: se nel 2023 il mercato presentava prospettive di crescita, già l'anno successivo (2024) si è rapidamente passati a una stagnazione, per giungere in questo inizio 2025 a paventare rischi di forte recessione. Al fine di ridurre criticità di costo e di competitività, la Commissione UE ha ribassato l'attivazione dei principali obblighi ambientali da applicarsi alla quota parte di auto non inquinanti vendute dalle compagnie nel mercato UE, ma ad oggi a tale notizia non è seguito l'atteso rimbalzo in termini di produzione e/o vendite. Tale contesto in movimento ha reso analisi e considerazioni relativamente recenti rapidamente desuete in termini

congiunturali, ma con la necessità di riflettere su fenomeni di lungo periodo che potrebbero far leva sulle criticità attuali per far variare l'attuale equilibrio di mercato (e i collegati servizi logistici). Inoltre è bene ricordare che i principali impianti produttivi europei (e i mercati collegati) non si trovano in vicinanza di grandi scali portuali ma, anzi, necessitano di servizi logistici avanzati e altamente specializzati che vanno da naviglio specifico (*pure car carriers*), terminal dedicati e servizi idonei sia a personalizzare che a proteggere il parco auto, sia in import che in export. Navi Ro-Ro non specializzate sono di norma utilizzate infatti solo per il riposizionamento di veicoli legati al mercato dell'usato.

### La movimentazione di auto nuove

La movimentazione di auto nuove è considerata un'operazione logistica complessa che necessita di coordinamento tra le diverse operazioni: le auto in import arrivano nei porti via nave o via treno/camion per l'esportazione. La soluzione ferroviaria, seppure preferita a livello europeo, risulta non ancora maggioritaria in molti scali italiani. Nei porti le vetture vengono sbarcate e posizionate temporaneamente in grandi piazzali di stoccaggio.

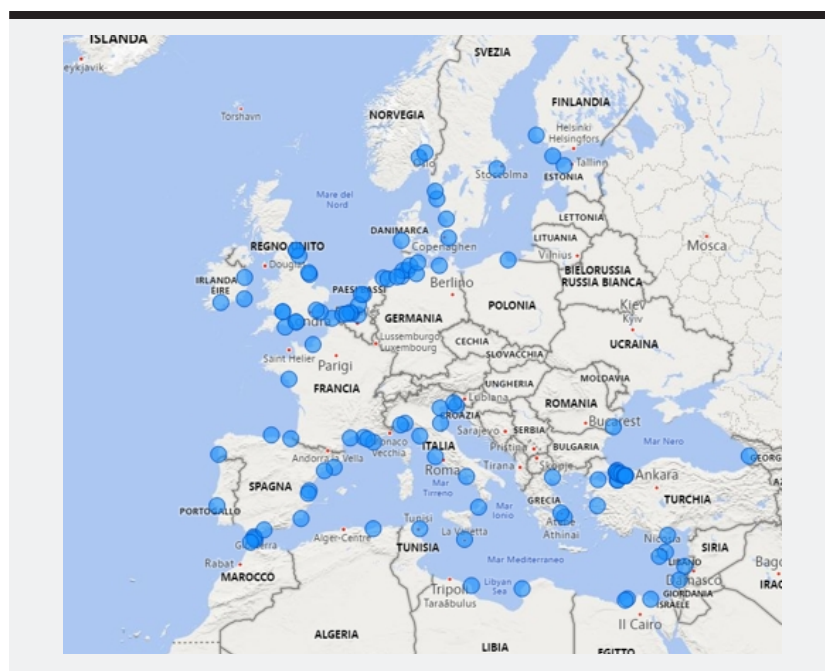
Qui vengono ispezionate per eventuali danni e, se necessario, sottoposte a piccoli interventi di pre-consegna (lavaggio, rimozione pellicole protettive, controllo livelli). A tali operazioni si affiancano quelle relative ad amministrazione e controlli documentali, necessitando non solo di spazi ma anche competenze molto specifiche e quindi creando un indotto specifico e molto dipendente dalle dinamiche di mercato.

Successivamente, le auto vengono caricate su camion bisarca o treni per la distribuzione finale verso concessionari, centri logistici o clienti finali. Tutto il processo è gestito da software di tracciamento che assicurano visibilità in tempo reale su posizione, stato e destinazione dei veicoli. Porti come Livorno, Salerno e Civitavecchia sono tra i più attrezzati per questo tipo di traffico, grazie a terminal dedicati, rampe mobili, ampie aree di parcheggio e collegamenti ferroviari efficienti.

Vista l'alta specificità delle richieste, spesso servizi e infrastrutture sono gestiti da aziende integrate, con un mercato logistico fortemente concentrato (come NYK; Wallenius Wilhelmsen; Eukor Car Carriers; MOL; K-Line e l'italiana Grimaldi) avente contratti a medio-lungo termine per la gestione di specifici flussi logistici tra impianto e mercato di destinazione e con la gestione dell'intera catena.

La figura 1 mostra i principali porti europei per flussi di veicoli.

**Figura 1**  
**Porti con flussi specializzati di veicoli nuovi**



**Getac**  
Rugged Mobile Computing Solutions

**IL FUTURO DELLA  
SUPPLY CHAIN E' QUI**  
SOLUZIONI RUGGED DIGITALI PERSONALIZZATE  
E FLESSIBILI



Scopri di più





## MANAGEMENT / Logistica dell'automotive: il ruolo dei porti

In termini di flussi logistici, i principali nodi legati alla logistica marittima sono per lo più legati ai mercati nord-europei, con i punti principali in Regno Unito, Germania e Belgio. A livello italiano, solo il porto di Livorno risulta avere un "dimensionamento europeo", mentre tutti gli altri scali hanno flussi costanti ma inferiori ai principali competitor europei.

**Futuro e opportunità**

In uno scenario di forte dinamicità, il gruppo di ricerca ITL-UNIGE ha condotto un'indagine volta a definire le possibili opportunità per gli

scali italiani date dai nuovi entranti e dalle crescenti esigenze di un parco veicoli focalizzato sull'elettrico in misura sempre crescente. Indagine il cui focus è stato teso ad intercettare elementi relativi alla riorganizzazione delle catene logistiche legate al settore e alle condizioni di maggiore attrattività nella scelta di un porto. Sono emersi alcuni spunti interessanti:

- **Esigenza di adattamento delle infrastrutture:** la crescente proporzione di auto elettriche determina servizi specifici, quali disponibilità di colonnine di ricarica e

## Il caso di Ravenna e l'Adriatico

**Il Porto di Ravenna è stato oggetto di studio da parte del gruppo di lavoro formato dalla Fondazione Istituto sui Trasporti e Logistica (ITL) assieme all'Università di Genova, che ha condotto un approfondimento sul tema promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale e realizzato nel corso del 2024.**

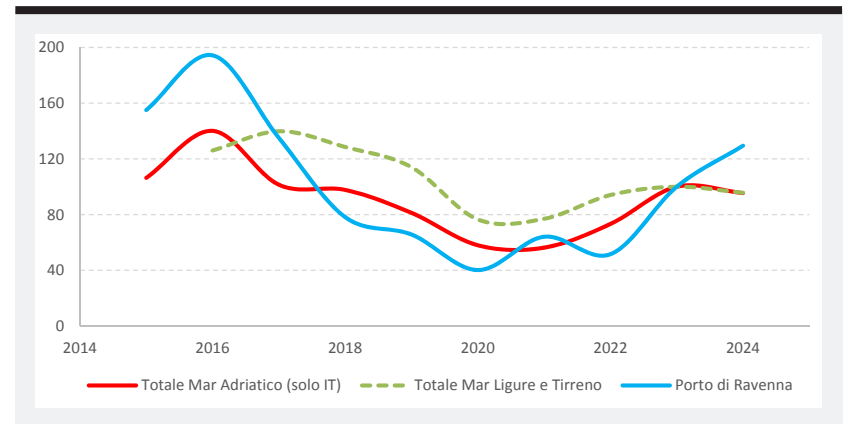
**Attualmente, l'alto adriatico vede in Koper il principale porto di scalo di servizi dedicati al comparto automotive. Venezia e Ravenna risultano essere le due principali alternative, seppur in misura molto ridotta. Fino al 2022, Ravenna ha registrato esclusivamente flussi in entrata di veicoli nuovi, provenienti dagli impianti di produzione in Turchia.**

**Dal 2023 i volumi complessivi di veicoli nuovi in transito sono raddoppiati rispetto all'anno precedente, contando mezzi in entrata pari a 5.000 unità, e in uscita pari a 11.000 autovetture, per lo più provenienti dalla Germania (con un valore al 2024 che ha segnato un ulteriore +50% circa). Al fine di aumentare la competitività dello scalo ravennate, nel 2023, due operatori, il Gruppo Sapir e ARS Altman, hanno costituito un'apposita joint-venture, dando vita alla newco ASIA, per promuovere i traffici dello scalo tramite la promozione di servizi logistici dedicati, soprattutto in relazione ai flussi Germania-Asia. In tale ambito il porto romagnolo ha notevolmente investito per avere spazi ad hoc, non solo per la gestione a banchina dei mezzi ma anche per futuri servizi dedicati a traffici specifici (ad es. marchi, personalizzazione, veicoli elettrici).**

**Il traffico ravennate è attualmente fortemente legato a flussi da/per fuori Italia (e con attività di pochi OEM) con una quota di mercato relativamente bassa di aziende italiane, lasciando potenziali margini di crescita sul mercato interno.**



## Le dinamiche dei flussi totali di veicoli nuovi (in + out) (numeri indice, base 100 = 2023)



**A Ravenna, i flussi di veicoli nuovi sono solo un decimo di quelli in transito nei porti italiani del mar Adriatico, ma nell'ultimo periodo presenta dinamiche superiori alle medie nazionali. Infatti, nel 2024 Ravenna ha registrato un incremento del +30% (curva azzurra), contro il -5% dell'Adriatico italiano e il -4,5% del Tirreno e del mar Ligure**

infrastrutture idonee a sopportare veicoli mediamente più pesanti e sistemi di verifica delle temperature, di cui gli attuali terminal non dispongono. Il trasporto ferroviario, prevalente in gran parte d'Europa, è poco utilizzato in Italia e potrebbe

stinazione per l'export) è collegato ai principali punti di distribuzione e, per questo, le relative operazioni logistiche sono meno soggette a variazioni se non per cambiamenti nel mercato di vendita.

• **Resilienza del settore automotive europeo:** i principali operatori europei – sia OEM che operatori logistici – hanno processi decisionali rigidi che ostacolano il rapido adattamento a dinamiche in continua e rapida mutazione. Ciò non si riscontra negli operatori asiatici. Da questi punti critici emerge un elemento importante: la rigidità di adattamento dei grandi player europei e il ruolo determinante degli OEM nella definizione di contratti di lungo periodo con gli operatori logistici. Tale elemento determina una difficoltà complessiva nell'offrire nuove soluzioni o aprire nuovi "mercati", anche in relazione a rotte e porti. In tale ambito, solo puntando a servizi e infrastrutture non presenti (ma futuribili, come nel caso di e-cars o altre soluzioni green) nuovi attori paiono essere potenzialmente competitivi rispetto a soluzioni già mature e presenti sul mercato.

risultare strategico in futuro;

- **Necessità di nuovi accordi:** nuovi entranti e riconfigurazione delle supply chain (resa necessaria dal crescente ruolo dei veicoli ibridi e full electric) modificheranno gli equilibri di mercato non solo per quanto concerne la produzione ma anche per chi offre servizi logistici dedicati a questo settore.

- **Diversi driver per diverse operazioni:** l'export europeo è soggetto a specifiche valutazioni fatte tra aziende automobilistiche e operatore logistico, variazioni sono possibili anche se non nel breve termine; l'import (e il punto di de-

*\* Fondazione ITL – Istituto sui Trasporti e la Logistica: Andrea Bardi, Antonio Dallara, Daniela Mignani, Giacomo Nonino.*

*UNIGE – Dipartimento di Economia: Massimo Albanese, Claudio Ferrari, Alessio Tei.*