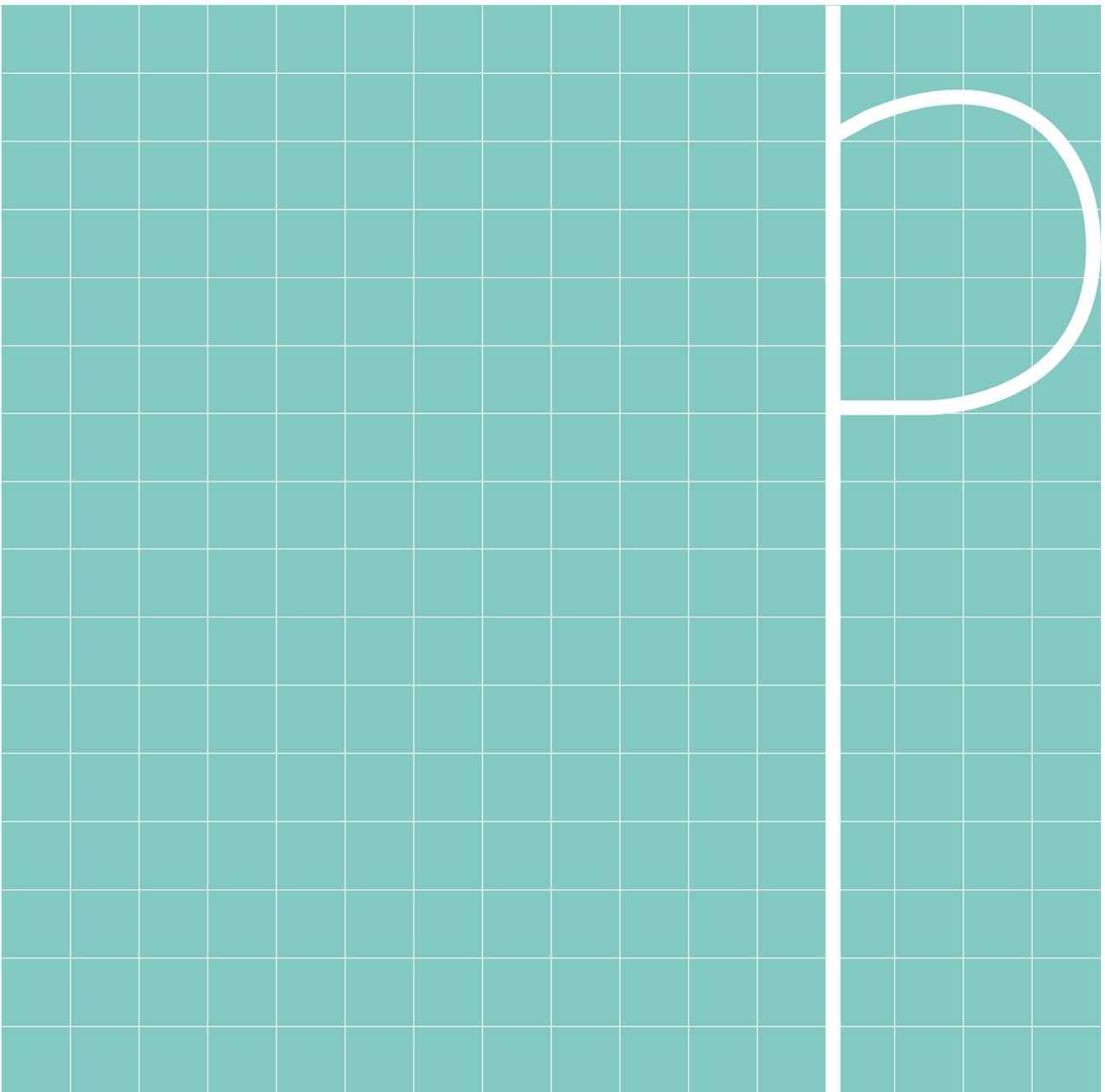
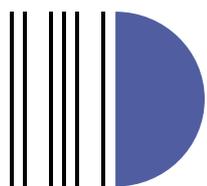


/09

Paper: Logistica e competitività

Il gap logistico dell'Italia tra guerra e pandemia





DIVULGA

Autori

Felice Adinolfi

Riccardo Fargione

Giuseppe Peleggi

Dario Vivani

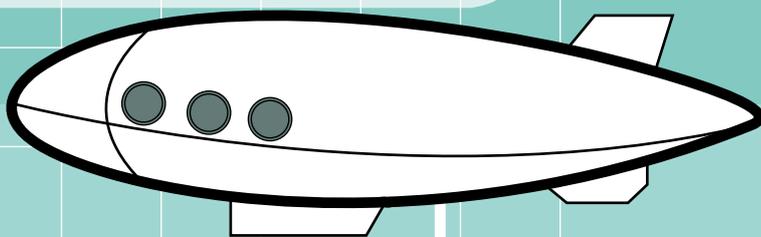
Illustrazioni

Matilde Masi

Contatti

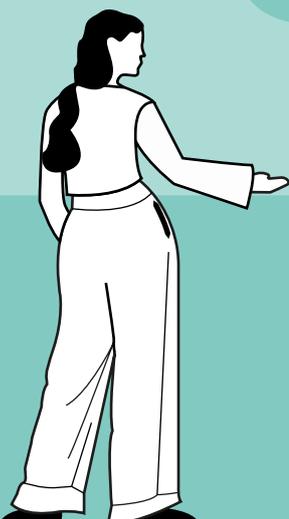
info@divulgastudi.it

Il lavoro è disponibile all'indirizzo
<https://divulgastudi.it>



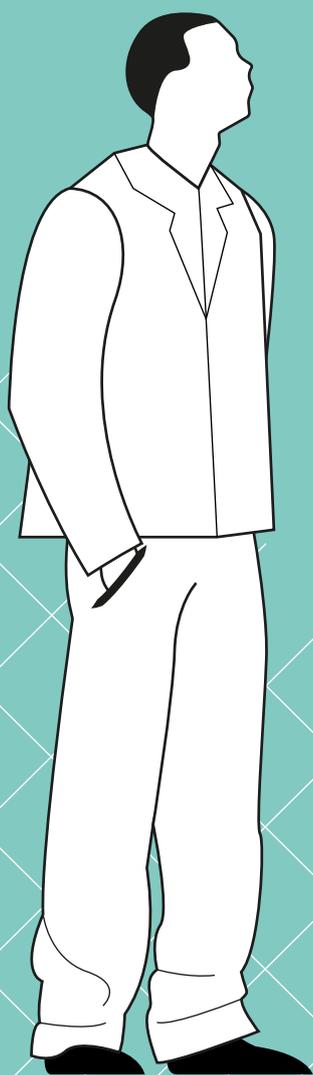
L'Italia vanta una buona propensione all'export agroalimentare frutto di un'ottima considerazione dei prodotti agroalimentari Made in Italy sui mercati globali. Tutto questo però si scontra con un ritardo infrastrutturale rispetto ai principali competitors mondiali che penalizza il Paese e ne limita le performance. Ma cerchiamo di capirne di più, ecco alcuni dati che ci consentono di comprendere meglio la situazione.

Sentiamo spesso parlare di ritardo infrastrutturale dell'Italia. Ma è davvero così? Quali sono gli effetti su imprese e cittadini?



Abstract

- Lo sviluppo infrastrutturale di un Paese incide inevitabilmente sul suo potenziale di crescita economica, sulla competitività del suo tessuto produttivo e sul benessere della collettività. L'Italia, nonostante l'elevata propensione al commercio internazionale frutto di una buona considerazione dei prodotti Made in Italy sui mercati globali, sconta un, a volte sensibile, ritardo rispetto ai principali competitors internazionali. Un costo che per il Paese risulta pari a 77 miliardi di euro di "export perduto" (a), circa il 15% del valore complessivo delle esportazioni nazionali. Tra i settori più colpiti c'è quello agroalimentare, per il quale la logistica risulta cruciale. Il settore si colloca nella parte alta della classifica delle perdite con 8 miliardi di euro, pari al 15% dell'intero export del settore.
- Negli ultimi anni il cibo Made in Italy ha conquistato una posizione di rilievo sui mercati esteri, raggiungendo il valore record dei 52 miliardi di euro di esportazioni nel 2021. Il risultato di una crescita ininterrotta che negli ultimi 5 anni ha visto aumentare il valore dei prodotti italiani sui mercati esteri di oltre il 20%, che dovrebbe proseguire, secondo le prime proiezioni, anche nel 2022.
- L'incremento dei costi energetici, la rinnovata sensibilità sul fronte ambientale e la peculiarità dei prodotti agroalimentari sollecitano il potenziamento di modelli logistici 'innovativi' ed 'integrati'. Secondo gli ultimi dati della Banca d'Italia l'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate dall'Italia è salita per il secondo anno consecutivo alimentando la spirale inflazionistica che secondo le previsioni Ocse ci accompagnerà anche nei prossimi mesi (1).
- Per i prossimi anni anche grazie alla robusta iniezione di risorse economiche dedicate dai vari strumenti di sostegno Ue in risposta alla crisi pandemica ed economica, si prevede una crescita media della spesa per infrastrutture del 2,6% con un tasso superiore a quello registrato in media nell'Eurozona (+2,2%) e superiore rispetto a quella di altri paesi Ue tra cui Francia (2,1%) e Germania (1,1%).
- L'auspicato obiettivo di ridimensionare lo squilibrio logistico del paese richiede inderogabilmente maggiore 'qualità' nell'utilizzo delle risorse allocate e uno sviluppo 'sinergico' delle varie alternative in un'ottica di 'intermodalità'. Un presupposto imprescindibile per alleggerire il divario che ancora troppo spesso separa l'Italia dagli altri principali competitors Ue.



Indice

1. Logistica e competitività, il quadro per l'Italia - pag. 9

2. Ancora tanta strada da fare - pag. 15

3. Tra guerra e pandemia - pag. 21

3.1 Trasporti stradali - pag. 23

3.2 Trasporti marittimi: la crisi dei container - pag. 26

Box 1: I porti italiani, un patrimonio da tutelare - pag. 31

3.3 L'invasione dell'Ucraina, la strategicità degli approvvigionamenti e le filiere meno lunghe - pag. 32

Box 2: Oligopoli delle flotte e delle rotte - pag. 33

4. La logistica agroalimentare - pag. 35

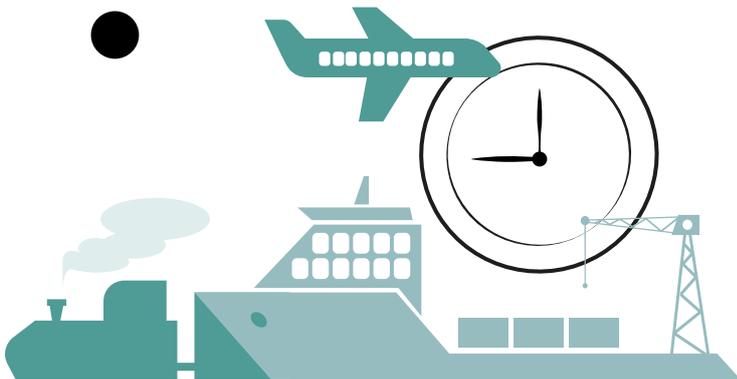
5. Investimenti: ieri, oggi e domani - pag. 41

Box 3: Il Pnrr come volano di sviluppo - pag. 45

Note - pag. 47

Bibliografia - pag. 49

1.



1. Logistica e competitività, il quadro per l'Italia

L'analisi dei dati relativi l'indice di competitività globale del World Economic Forum, delinea un quadro non particolarmente rassicurante per l'Italia. Il Paese si colloca infatti nella 30^a posizione con uno scarto marcato rispetto ai principali competitors a livello mondiale. Da Singapore agli Usa che coprono rispettivamente la 1^a e 2^a posizione, dai Paesi Bassi (4^a posizione) alla Germania (7^a posizione) passando per Francia e Spagna (15^a e 23^a posizione). Focalizzandoci invece sull'efficienza

del sistema di trasporto e logistica, l'Italia si posiziona nella 17^a posizione per competitività delle infrastrutture di trasporto preceduta da Belgio, Danimarca, Austria, Taiwan, Stati Uniti, Regno Unito, Francia, Spagna, Emirati Arabi Uniti, Germania, Svizzera, Korea, Giappone, Hong Kong, Paesi Bassi e Singapore.

Le peggiori performance si registrano sul trasporto marittimo dove l'Italia ricopre la 24^a posizione. 19° posto invece per il trasporto aereo e 15° per la rete ferroviaria.

Tab. 1.1: Indici di competitività per tipologia di trasporto

| INDICE COMPETITIVITA' GLOBALE | | INFRASTRUTTURE TRASPORTO | | RETE FERROVIARIA | | TRASPORTO AEREO | | TRASPORTO MARITTIMO | | |
|-------------------------------|-----------------|--------------------------|--------------------|------------------|------------------|-----------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------|
| 1 | Singapore | 84.8 | 1 Singapore | 91.7 | 1 Giappone | 98.0 | 1 Giappone | 93.3 | 1 Singapore | 95.4 |
| 2 | Stati Uniti | 83.7 | 2 Paesi Bassi | 89.2 | 2 Hong Kong | 95.6 | 2 Hong Kong | 90.8 | 2 Paesi Bassi | 94.4 |
| 3 | Hong Kong | 83.1 | 3 Hong Kong | 89.0 | 3 Svizzera | 95.4 | 3 Singapore | 90.4 | 3 Hong Kong | 94.0 |
| 4 | Paesi Bassi | 82.4 | 4 Giappone | 87.8 | 4 Korea, Rep. | 90.6 | 4 Stati Uniti | 89.8 | 4 Korea, Rep. | 87.2 |
| 5 | Svizzera | 82.3 | 5 Korea, Rep. | 87.6 | 5 Singapore | 90.0 | 5 Spagna | 88.4 | 5 Stati Uniti | 86.3 |
| 6 | Giappone | 82.3 | 6 Svizzera | 87.5 | 6 Paesi Bassi | 89.2 | 6 Germania | 87.2 | 6 Malaysia | 85.0 |
| 7 | Germania | 81.8 | 7 Germania | 84.3 | 7 Taiwan, Cina | 86.9 | 7 Korea, Rep. | 87.0 | 7 Germania | 83.8 |
| 8 | Svezia | 81.2 | 8 Em. Arabi Uniti | 84.1 | 8 Austria | 85.5 | 8 Em. Arabi Uniti | 86.4 | 8 Belgio | 83.6 |
| 9 | R. Unito | 81.2 | 9 Spagna | 83.6 | 9 Lussemburgo | 83.2 | 9 Australia | 86.3 | 9 R. Unito | 82.4 |
| 10 | Danimarca | 81.2 | 10 Francia | 82.6 | 10 Francia | 83.0 | 10 R. Unito | 86.1 | 10 Spagna | 81.6 |
| 11 | Finlandia | 80.2 | 11 R. Unito | 81.0 | 11 Germania | 82.6 | 11 Francia | 85.3 | 11 Cina | 79.3 |
| 12 | Taiwan, Cina | 80.2 | 12 Stati Uniti | 79.6 | 12 Danimarca | 79.5 | 12 Turchia | 84.4 | 12 Em. Arabi Uniti | 79.1 |
| 13 | Corea, Rep. | 79.6 | 13 Taiwan, Cina | 79.4 | 13 Rep. Ceca | 79.2 | 13 Canada | 84.1 | 13 Giappone | 78.4 |
| 14 | Canada | 79.6 | 14 Austria | 78.7 | 14 Regno Unito | 77.6 | 14 Paesi Bassi | 83.5 | 14 Francia | 76.7 |
| 15 | Francia | 78.8 | 15 Danimarca | 75.7 | 15 Italia | 76.0 | 15 Thailandia | 83.1 | 15 Taiwan, Cina | 75.6 |
| 16 | Australia | 78.7 | 16 Belgio | 75.6 | 16 Belgio | 75.8 | 16 Indonesia | 82.6 | 16 Morocco | 70.1 |
| 17 | Norvegia | 78.1 | 17 Italia | 73.2 | 17 Spagna | 75.4 | 17 India | 82.2 | 17 Danimarca | 69.0 |
| 18 | Lussemburgo | 77.0 | 18 Oman | 73.1 | 18 Rep. Slovacca | 75.0 | 18 Malaysia | 81.8 | 18 Panama | 67.5 |
| 19 | N. Zelanda | 76.7 | 19 Qatar | 71.4 | 19 Polonia | 74.2 | 19 Italia | 81.2 | 19 Egitto | 66.4 |
| 20 | Israele | 76.7 | 20 Lussemburgo | 71.4 | 20 Ungheria | 73.7 | 20 Svizzera | 80.9 | 20 Oman | 66.0 |
| 21 | Austria | 76.6 | 21 Portogallo | 71.2 | 21 Ucraina | 73.1 | 21 Cina | 80.3 | 21 Svezia | 65.5 |
| 22 | Belgio | 76.4 | 22 Repubblica Ceca | 70.5 | 22 Israele | 72.4 | 22 Taiwan | 80.2 | 22 Portogallo | 64.9 |
| 23 | Spagna | 75.3 | 23 Svezia | 69.1 | 23 Lituania | 68.0 | 23 Arabia Saudita | 78.4 | 23 Arabia Saudita | 64.7 |
| 24 | Irlanda | 75.1 | 24 Cina | 68.9 | 24 Slovenia | 67.8 | 24 Russia | 77.9 | 24 Italia | 64.2 |
| 25 | Em. Arabi Uniti | 75.0 | 25 Polonia | 67.8 | 25 Azerbaijan | 67.6 | 25 Mexico | 74.9 | 25 Sri Lanka | 62.4 |
| 26 | Islanda | 74.7 | 26 Israele | 67.7 | 26 Lettonia | 67.5 | 26 Grecia | 74.9 | 26 Grecia | 61.0 |
| 27 | Malesia | 74.6 | 27 Finlandia | 67.2 | 27 Romania | 65.1 | 27 Finlandia | 73.9 | 27 Polonia | 60.9 |
| 28 | Cina | 73.9 | 28 India | 66.4 | 28 Bulgaria | 64.0 | 28 Qatar | 73.3 | 28 Turchia | 60.9 |
| 29 | Qatar | 72.9 | 29 Malaysia | 66.4 | 29 Serbia | 63.4 | 29 Brasile | 73.3 | 29 Malta | 60.2 |
| 30 | Italia | 71.5 | 30 Ungheria | 66.0 | 30 Finlandia | 62.2 | 30 Danimarca | 72.8 | 30 Canada | 60.0 |

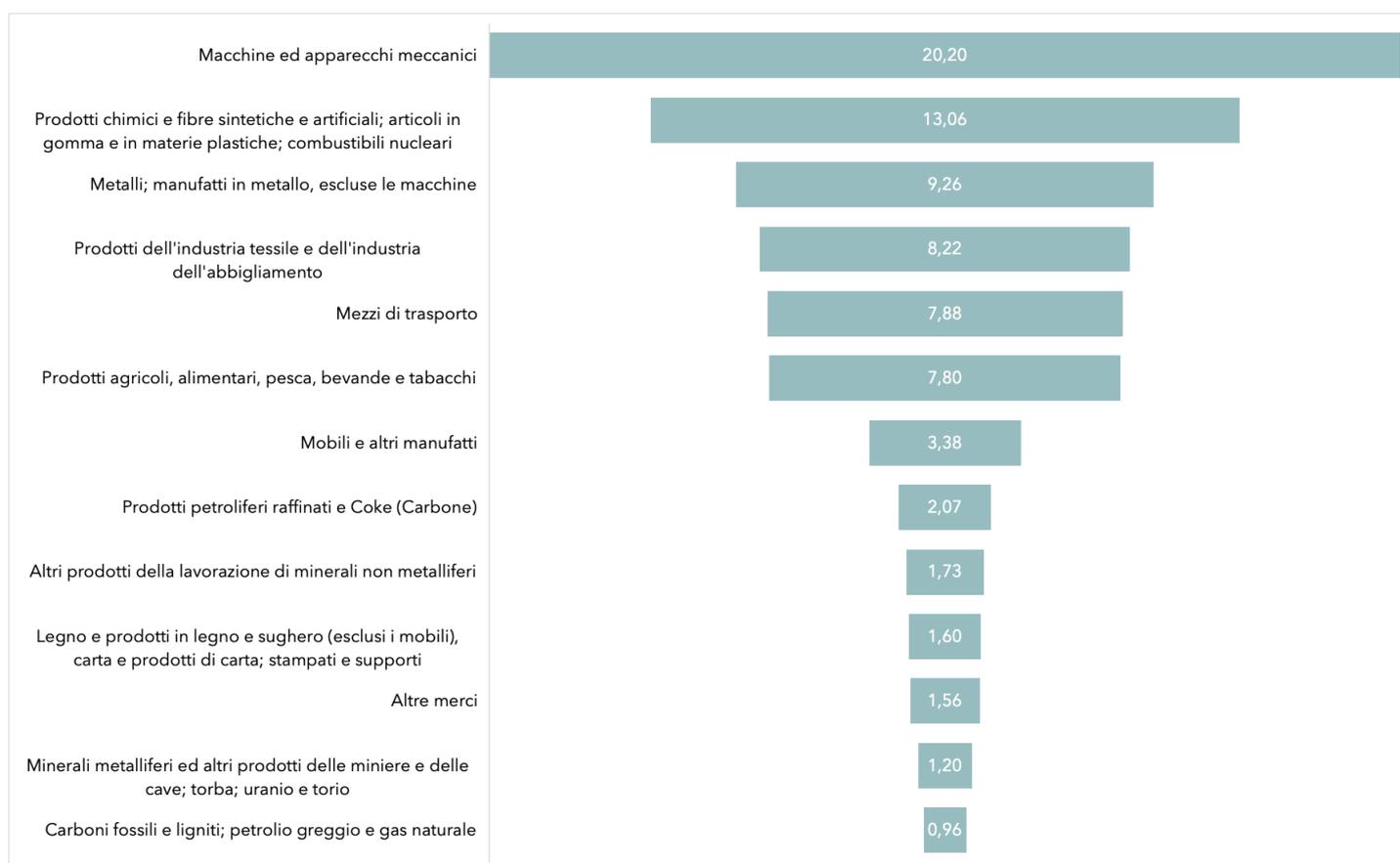
Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati World Economic Forum (2019)

Se si sposta l'attenzione all'interno del territorio nazionale, emerge una chiara dicotomia tra aree del Paese. Le regioni centro-settentrionali (Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna e Toscana) possono contare su collegamenti stradali e ferroviari più veloci, nonché su maggiori possibilità di accesso ai principali scali aeroportuali e portuali in termini di traffico merci. Di contro, le regioni del Sud e delle Isole si trovano in una condizione di relativo svantaggio, fatta eccezione per le aree della fascia tirrenica limitatamente agli scali portuali dedicati al traffico di passeggeri (2).

I dati descritti si traducono in un ritardo infrastrutturale che genera per il Paese un costo di 77 miliardi di euro di "export perduto", ovvero il valore delle esportazioni aggiuntive che si

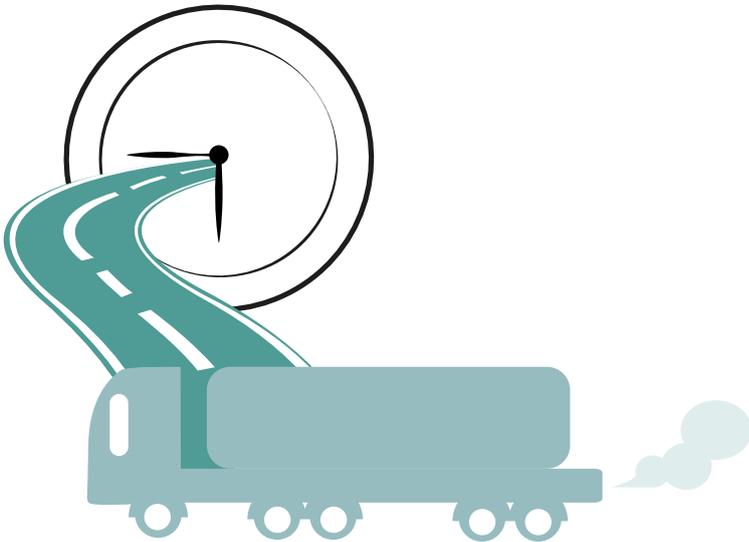
potrebbe generare se ad esempio l'Italia colmasse il gap logistico con la Germania (a). Si tratta in particolare del 15% dell'export complessivo nazionale con una situazione particolarmente penalizzante per quei settori, come quello agroalimentare, in cui la logistica risulta cruciale. Il settore agroalimentare, bevande e tabacchi, infatti, si colloca nella parte alta della classifica con un valore di circa 8 miliardi di euro persi, pari al 10% della perdita complessiva del sistema paese e al 15% dell'export del settore. L'agroalimentare ricopre la 4^a posizione insieme ai mezzi di trasporto, ai prodotti tessili e all'abbigliamento (circa 8 miliardi). Effetti peggiori si rilevano solo per il comparto dei metalli e manufatti (9,3 miliardi), dei prodotti chimici (13 miliardi) e delle macchine ed apparecchi meccanici (20 miliardi).

Graf. 1.2: Perdita per gap logistico-infrastrutturale, stime su 'valori' delle esportazioni (Mld di euro)



Fonte: Stime Centro Studi Divulga su dati Sace e Istat

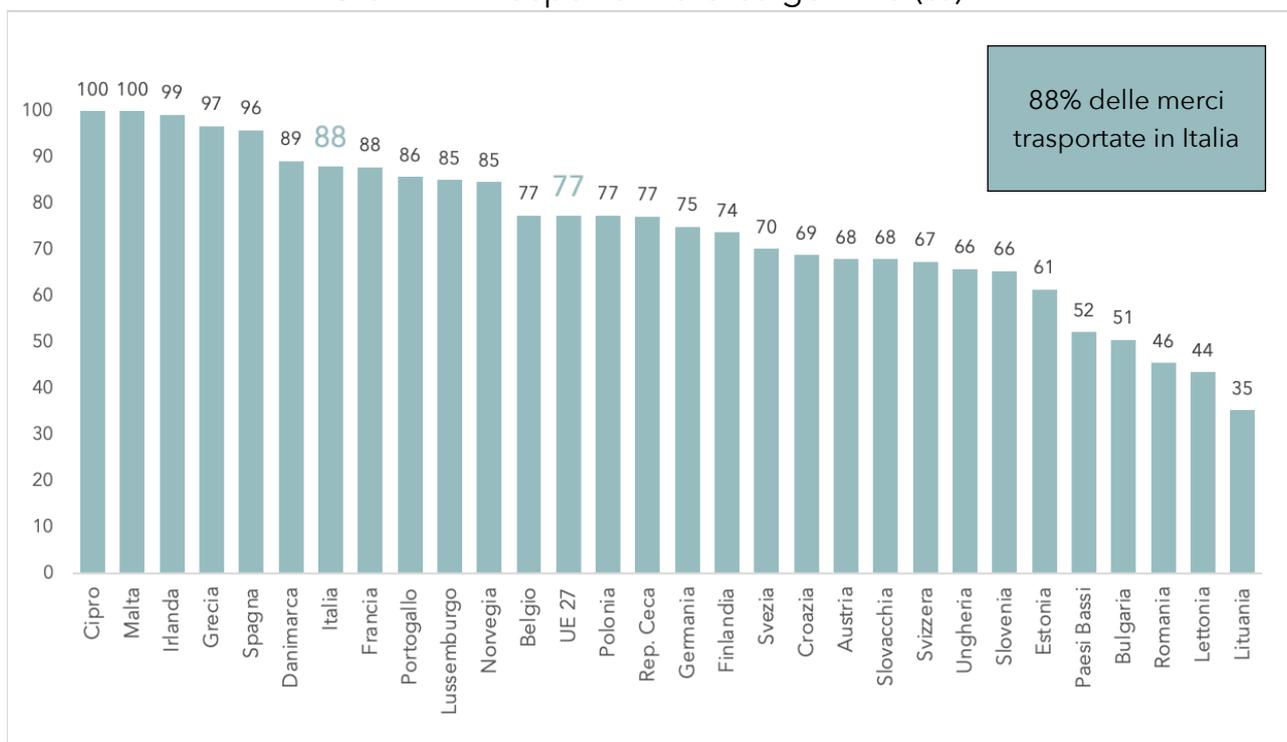
2.



2. Ancora tanta strada da fare

L'Italia si conferma tra i paesi europei che ricorrono con maggiore intensità al trasporto su gomma con un'incidenza significativa dell'88% delle merci movimentate, superiore alla media Ue del 77%. Escludendo dall'analisi Cipro, Malta, Irlanda, Grecia e Danimarca per ragioni di conformazioni territoriali e dimensionali, l'Italia occupa il secondo posto in Europa per trasporto di merci su strada, preceduta solo dalla Spagna. Sebbene la conformazione orografica della Penisola risulti un elemento determinante nelle infrastrutture di trasporto, con l'Italia che sconta un ritardo fisiologico rispetto ad altri Paesi europei con geografie più pianeggianti, il modello logistico interno risulta ampiamente sbilanciato con un contributo ancora troppo limitato delle altre modalità di spostamento delle merci, rete ferroviaria in primis.

Graf. 2.1: Trasporto merci su gomma (%)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat

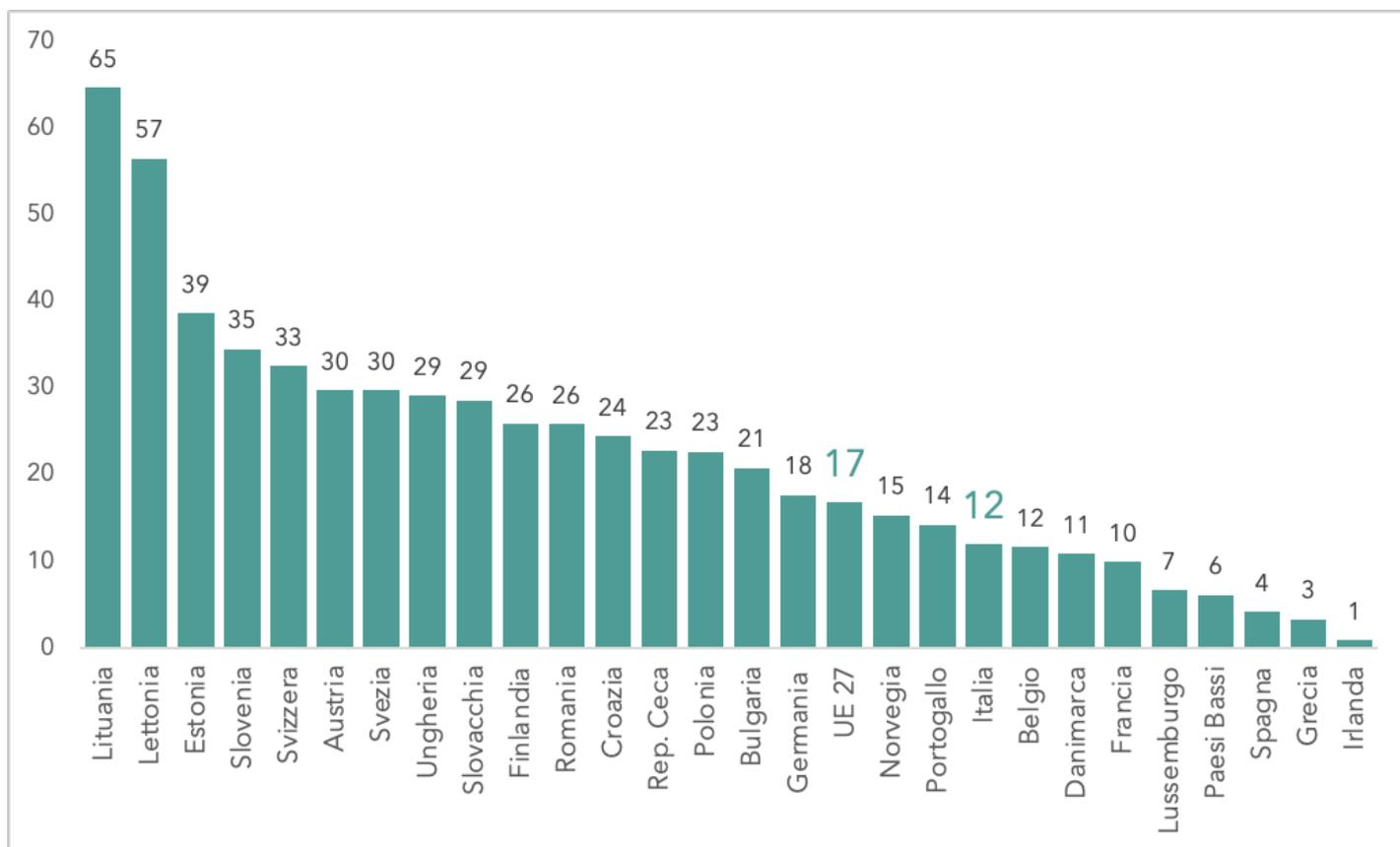
A questo primato relativo all'intensità del trasporto su gomma non corrisponde una corrispettiva preminenza in termini di qualità delle infrastrutture viarie. L'analisi dell'indice relativo alla qualità delle strade colloca, infatti, l'Italia nella parte bassa della classifica (17° posto) con una situazione peggiore solo per Romania, Lettonia, Ungheria, Polonia, Malta, Repubblica Ceca, Slovacchia, Bulgaria e al pari con Belgio Irlanda. Altri paesi considerati nell'analisi fondano il loro modello logistico anche su sistemi alternativi alla gomma come la rete ferroviaria. L'utilizzo del trasporto merci su rotaia è molto intenso nelle tre repubbliche

baltiche e in Slovenia, ma anche in altri paesi dell'Europa orientale. Circa due terzi delle merci trasportate in Lituania, infatti, si sposta su treni (65%), in Lettonia più della metà (57%) e per oltre un terzo sia in Estonia (39%) che in Slovenia (35%).

L'Italia si ferma solo al 12%, al di sotto della media Ue (17%), ma meglio di Francia (10%), Paesi Bassi (6%) e Spagna (4%) (b).

Lo scarso potenziale espresso in Italia dal trasporto ferroviario si manifesta in particolare nella sua ancora limitata integrazione con il trasporto stradale e marittimo (il cosiddetto concetto di 'intermodalità').

Graf. 2.2: Trasporto merci ferroviario (%)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat

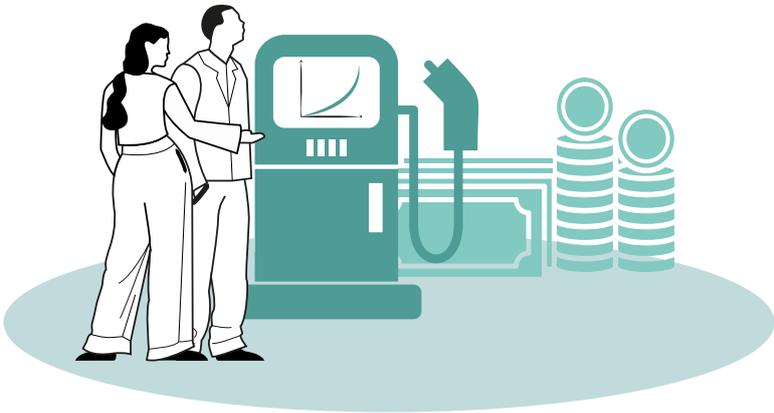
Se consideriamo invece la combinazione logistica ferrovie e rete fluviale interna, interessanti appaiono le esperienze di alcuni paesi dell'Europa, tra cui la Germania, che movimentata circa un quarto del volume delle merci attraverso una capillare logistica ferroviaria e di navigazione interna. O ancora i Paesi Bassi che grazie alla loro particolare conformazione idrografica, movimentano il 42% delle merci attraverso collegamenti fluviali.

Tra i ritardi infrastrutturali italiani sicuramente una rete ferroviaria spesso priva di doppi binari (presenti solo nel 46% delle linee), mentre tra i punti di forza una rete

elettrificata dislocata su circa 3/4 delle linee ferroviarie ma con un leggero deficit nelle regioni del Mezzogiorno (58%) (b).

Il giusto equilibrio tra le varie modalità di trasporto delle merci, oltre ad avere un peso rilevante nell'efficienza delle catene di fornitura, riveste un ruolo di primo piano anche sul fronte della 'competitività' del tessuto produttivo nazionale. In particolar modo in un momento storico come quello attuale in cui la combinazione dirompente di guerra e pandemia ha determinato un marcato incremento dei costi energetici, dei carburanti e della logistica.

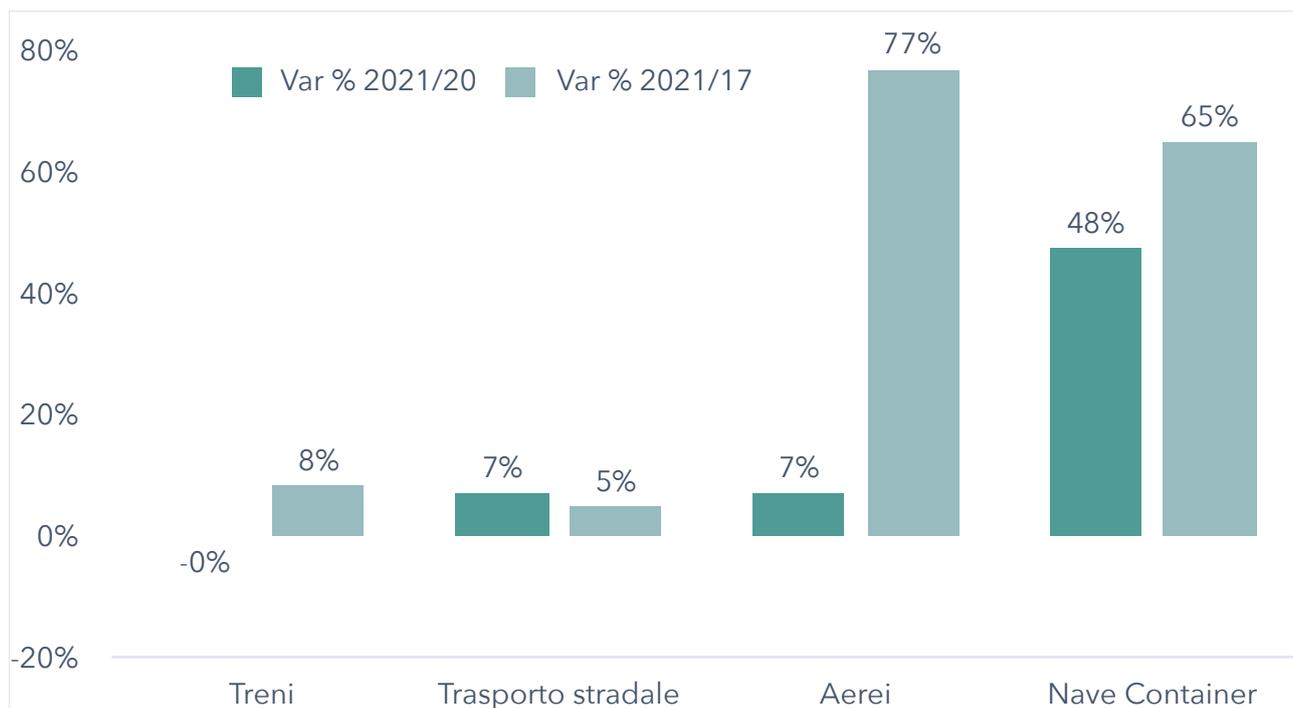
3.



3. Tra guerra e pandemia

Secondo gli ultimi dati della Banca d'Italia l'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate dall'Italia è salita per il secondo anno consecutivo (3). L'incremento nei trasporti marittimi è dovuto principalmente all'innalzamento dei costi dei container, mentre i trasporti terrestri hanno subito aumenti soprattutto nel comparto stradale riconducibili alla crescita dei prezzi del carburante e alla carenza di autisti. Infine, i noli del settore aereo sono rimasti su livelli storicamente elevati a causa della contrazione dell'offerta di voli di linea.

Graf. 3.1: Variazione % costi medi per export suddivisi per modalità di trasporto

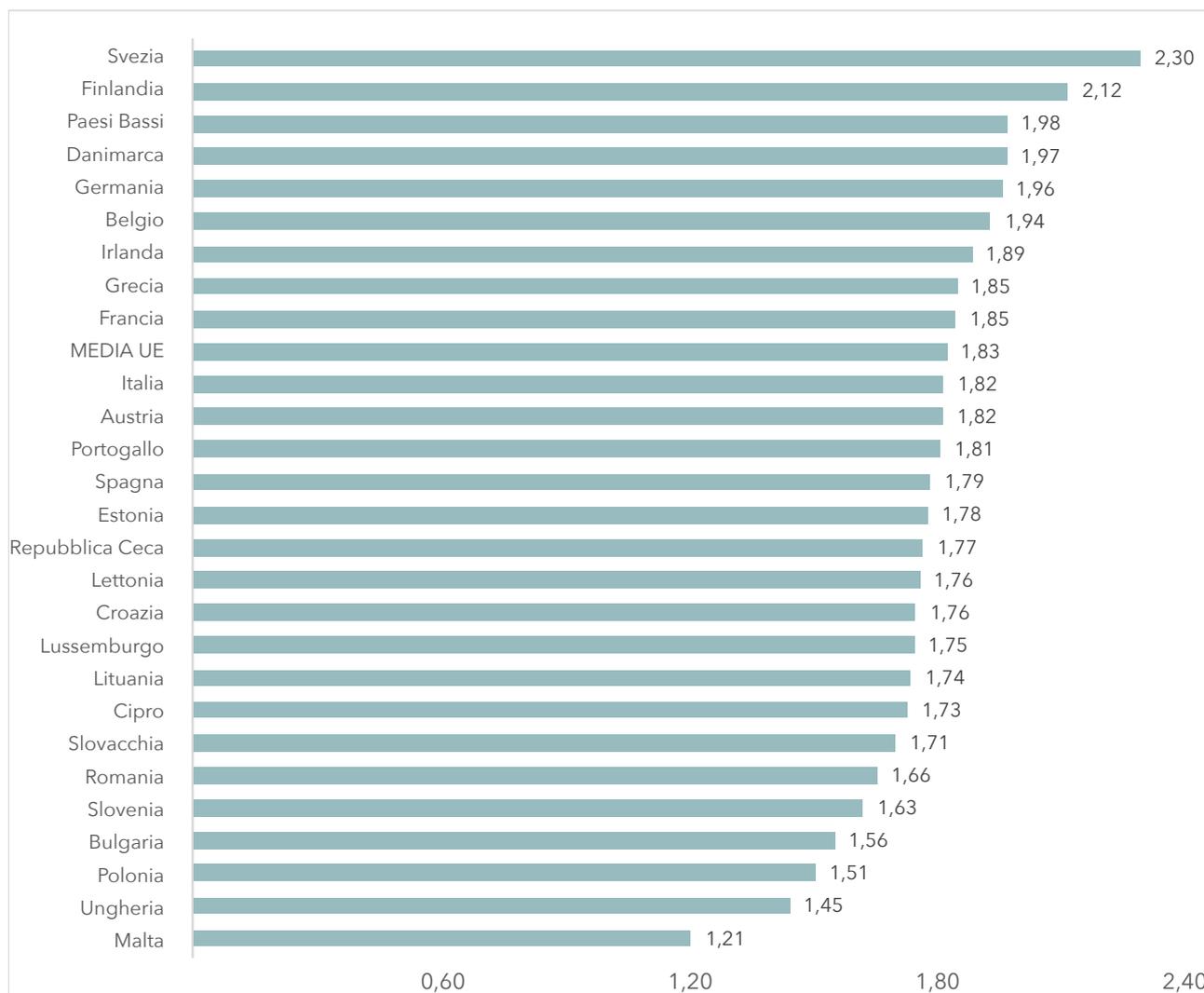


Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Banca d'Italia

3.1 Trasporti stradali

Gli incrementi dei prezzi del carburante rilevati in questi ultimi mesi hanno spinto in alto i costi dei trasporti stradali. L'Italia nonostante le misure introdotte dal Governo in questi ultimi mesi, atte a contenere il prezzo finale del carburante (c), si colloca tra i paesi europei con i costi più alti del gasolio. A guidare la classifica i paesi del Nord Europa tra cui Svezia in prima posizione (2,30 euro/litro), Finlandia (2,12 euro/litro), Paesi Bassi (1,98 euro/litro) e Danimarca (1,97 euro/litro). L'Italia con una media di 1,82 euro/litro si posiziona al decimo posto tra i 27 Paesi Ue, con valori decisamente più alti di Ungheria 1,45 euro/litro (-20%); Polonia 1,51 euro/litro (-17%); Bulgaria 1,56 euro/litro (-15%); Slovenia 1,63 euro/litro (-11%) e Romania 1,66 euro/litro (-9%) (d).

Graf. 3.2: Costo medio del gasolio per Paese Ue (Media 2022 fino al mese di ottobre)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Commissione Europea, "Oil price Ue Bulletin"

Negli ultimi mesi il prezzo del carburante ha subito notevoli incrementi dovuti anche al clima di instabilità generata dal perdurare del conflitto in Ucraina. Rispetto a gennaio 2020, e dunque prima dello scoppio della pandemia, il prezzo del gasolio al netto delle tasse è raddoppiato (+95%) con riflessi evidenti anche sui costi della logistica merci. Da gennaio 2022, dunque il mese precedente l'invasione dell'Ucraina, ad oggi, il prezzo del gasolio ha registrato un incremento del 72%.

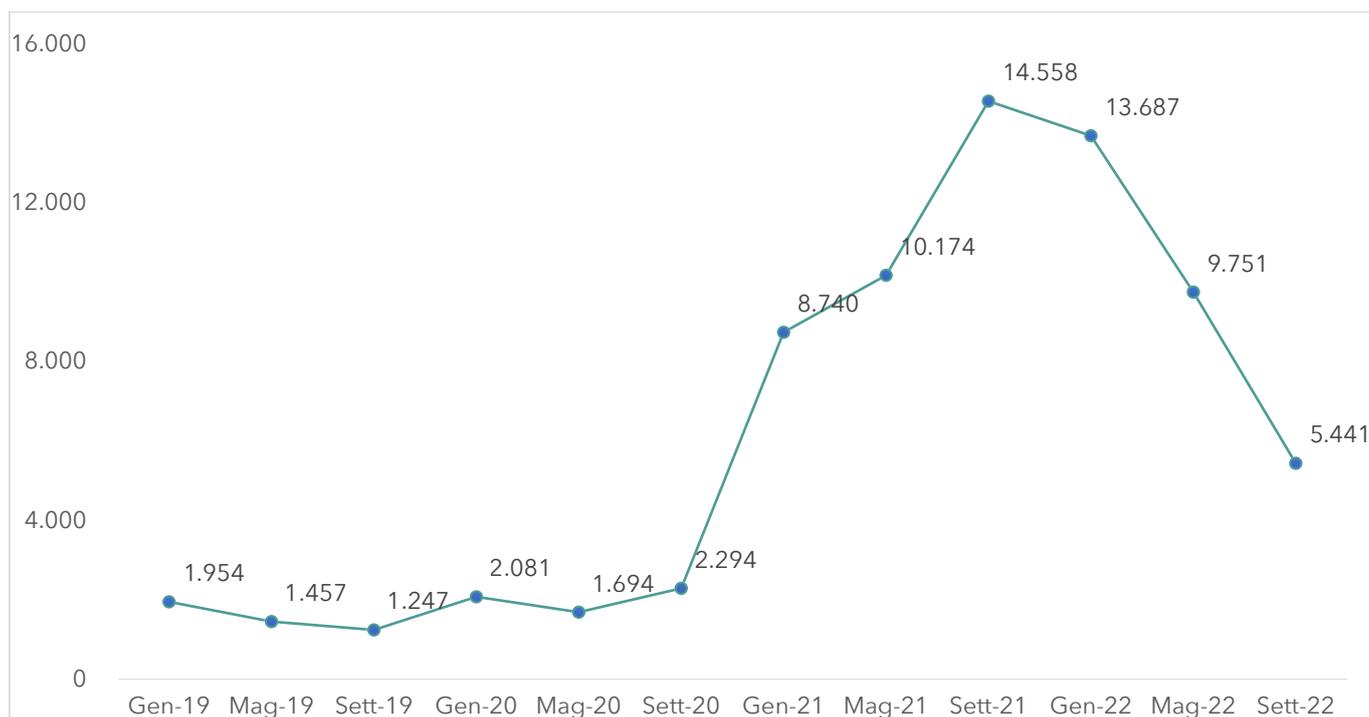
Questa escalation dei costi del trasporto è stata comunemente tracciata dai principali economisti come una delle cause che stanno spingendo in alto l'inflazione con le stime dell'Ocse che confermano il possibile perdurare di queste condizioni anche nei prossimi mesi (4).

3.2 Trasporti marittimi: la crisi dei container

I costi medi dei trasporti navali sono cresciuti del 65% negli ultimi 5 anni e del 48% su base tendenziale con una crescita che si è concentrata soprattutto nell'ultimo triennio (e). In questo periodo, infatti, ampi stravolgimenti hanno influenzato l'andamento dei flussi del commercio mondiale, fortemente caratterizzato dalla cosiddetta "crisi del container", una definizione che raccoglie diversi effetti derivanti sostanzialmente dalla pandemia. Tra questi, i notevoli rincari dei noleggi marittimi, la congestione delle aree portuali (compresi i retroporti), i forti ritardi registrati nei tempi di consegna delle merci e conseguentemente anche nell'intera catena di approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati, oltre

che in quella dei prodotti finiti. A partire dall'ultimo trimestre del 2019 si registra un forte incremento dei costi di navigazione delle merci, con valori che sono aumentati fin quasi a sette volte a seconda della tipologia di merce e rotta. In termini assoluti, solo per dare un'idea, un container da 40piedi carico di merce, imbarcato a Shanghai e destinato a Rotterdam, è passato nel biennio da un costo viaggio inferiore ai 2mila dollari agli oltre 14mila di fine 2021. Solo nell'anno in corso è stato possibile registrare una graduale inversione di tendenza con un valore prossimo ai 5,5mila dollari a settembre 2022 e comunque pari al doppio rispetto ai valori pre-crisi.

Graf. 3.3: Costo viaggio container per la rotta Shanghai/Rotterdam (\$ per container 40 piedi)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Drewry, MacroMicro

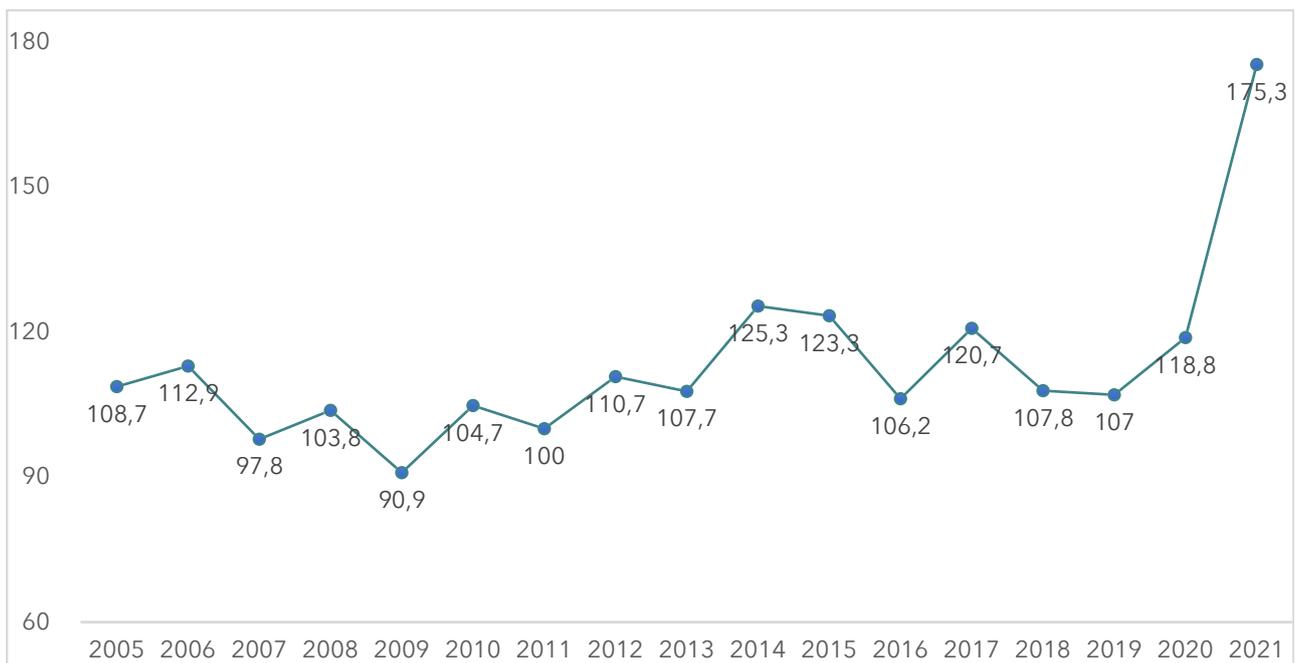
Il lockdown che il Governo cinese ha imposto nei propri porti seguiti a distanza di qualche mese da quelli introdotti nei paesi di destinazione delle merci, hanno alimentato gli squilibri del comparto logistico. Ma alcuni eventi avevano già introdotto i sommovimenti poi registrati nel comparto. Una prima causa può essere individuata nelle dichiarazioni dell'allora Presidente Trump del giugno 2019, con l'annuncio dell'introduzione, a partire dal mese di ottobre dello stesso anno, di dazi di elevato livello su tutte le merci provenienti dalla Cina. Ne è derivata, negli Usa, una sorta di "corsa all'oro" per l'accaparramento di scorte, il nolo di container, la prenotazione di consegne, la ricerca di magazzini adeguati allo stoccaggio, con un conseguente innalzamento del valore

del trasporto marittimo e una contrazione delle destinazioni europee e quindi consegne ritardate e difficoltose, con costi ovviamente in rialzo. Non si arriva al Natale che già il Covid-19 si palesa al mercato di Wuhan (f), una delle tante città cinesi in forte crescita. Hanno quindi inizio i blocchi da lockdown delle attività cinesi, coprifuoco che interesseranno, anche se in periodi sfasati, i maggiori porti della Cina e quindi del Mondo. Nell'estate del 2021 entrano infatti in lockdown i porti di Yantian e Ningbo-Zhoushan, il terzo porto per importanza nella classifica globale. Anche il 2022 non è privo di chiusure, come quelle più recenti che hanno interessato Shanghai e Shenzhen, i cui porti superano abbondantemente e singolarmente l'intera attività "marittima" del nostro Paese.

Nel contempo altri accadimenti convogliavano verso la "crisi dei container". Il 2020 è, ad esempio, l'anno di transizione della Brexit con le regole concernenti l'attività lavorativa nel territorio inglese e i blocchi Covid che conducono a una forte carenza di camionisti (mancano all'appello circa 100mila conducenti che sono rapidamente rientrati nei paesi di origine). L'effetto è la congestione del porto di Felixstowe che ha portato ad una distribuzione su altri scali nordeuropei con riflessi sull'intera Europa. Situazioni straordinarie si accaniscono peraltro sulla stessa ferita: nel marzo 2021, ad esempio, una gigantesca portacontainer della lunghezza di 400 metri (la Ever Given) si pianta di traverso nel Canale di Suez ostruendolo per una settimana. Può

sembrare poca cosa, ma il Mar Mediterraneo pur essendo soltanto l'1% delle globali acque salate è frequentato da circa un quarto del commercio mondiale, per cui i ritardi che ne sono conseguiti hanno generato ulteriori congestioni nei porti e nei retroporti, nonché un aumento del cosiddetto blank-sailing, ovvero il salto dello scalo già congestionato con conseguente dirottamento delle merci rispetto alla loro originaria destinazione. Blocchi e ritardi che hanno inevitabilmente accentuato l'effetto inflattivo. Un ulteriore salto nei costi viaggio è atteso presumibilmente nel 2023, considerato il già deciso incremento del costo di pedaggio previsto per il transito nel Canale di Suez.

Graf. 3.4: Costi medi trasporto nave (euro/ton) - container



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Banca d'Italia



Box 1: I porti italiani, un patrimonio da tutelare

Pur considerando la complessità delle variabili illustrate va detto che i porti italiani continuano a svolgere con buon dinamismo la propria attività. Alla luce del contesto appena descritto, hanno mostrato risultati soddisfacenti, ma l'impressione è che sia necessario operare in fretta e nella giusta direzione. Ai fini della modernizzazione degli scali e di un loro efficientamento, buone opportunità possono derivare dalle norme introdotte con il cosiddetto D.L. Aiuti 3 che prevedono la possibilità di creare la centrale di una comunità energetica nello scalo. Ciò potrebbe senza dubbio agevolare un percorso di crescita più efficiente e di sviluppo sostenibile in termini ambientali, ovviamente a patto che si continui a perseguire la digitalizzazione integrata del cosiddetto primo/ultimo miglio (a seconda che si faccia riferimento all'imbarco o allo sbarco) così da efficientare i collegamenti.

Questa forte spinta, in special modo per gli approdi del Meridione, può derivare dalla recente istituzione delle 8 Zone Economiche Speciali (Zes) previste per il Mezzogiorno per le quali il Pnrr ha stanziato 630 milioni di euro di investimenti da attivare con procedure amministrative molto più snelle e sburocratizzate di quelle ordinarie. Diversi investimenti di progettualità infrastrutturale riguardano proprio l'integrazione delle reti di collegamento portuali (porti, retroporti/terminal, vie di collegamento e transito) anche per potenziare le Autostrade del Mare con lo sviluppo del traffico Roll on/Roll off (Ro-Ro) ovvero il traghettamento degli autotreni in altro porto evitando lo scarico e ricarico della merce. E per un paese come il nostro ciò consentirebbe un forte contenimento del trasporto gommatato. Parallelamente alle Zes, per il Centro-Nord sono state introdotte le Zls (Zone Logistiche Semplificate) che dovrebbero operare in via semplificata in modo molto simile a quanto previsto per le Zes.

3.3 L'invasione dell'Ucraina, la strategicità degli approvvigionamenti e le filiere meno lunghe

A rendere la situazione ancora più caotica soprattutto dal lato delle catene di fornitura, l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. La guerra ha comportato il blocco di importanti approvvigionamenti, un blocco imposto dal conflitto e anche dalle conseguenti sanzioni contro la Russia. Ne sono conseguiti maggiori costi che sono andati ad aggiungersi a quelli dovuti alla diretta caduta dell'offerta di prodotto, come nel comparto dei prodotti agricoli e alimentari per il venir meno, ad esempio, dei fertilizzanti o del grano, mais e olio di girasole prodotti dai paesi interessati dal conflitto. O anche in quello dei minerali e metalli non più messi in commercio per l'isolamento russo, come il nickel, titanio, palladio, e alluminio. Ne sono derivate ulteriori rivalutazioni dei rischi in merito a percorsi e a connessioni produttive che si erano consolidati durante il processo di globalizzazione, per cui il barometro delle delocalizzazioni e delle dipendenze economiche degli approvvigionamenti sta, specie in settori ritenuti/divenuti strategici, spingendo verso riorganizzazioni indirizzate al reshoring (rientro in patria delle catene produttive).



Box 2: Oligopoli delle flotte e delle rotte

È evidente che il settore marittimo del trasporto e della logistica ha provveduto nel corso dell'ultimo triennio a reagire agli effetti destabilizzanti finora descritti e lo ha fatto cercando un forte ulteriore accentramento e una maggiore integrazione verticale. Comprendere in modo rapido il livello di concentrazione del settore è abbastanza semplice analizzando il peso del commercio via mare. Circa il 46% delle navi portacontainer è costituito dalla flotta di tre sole Compagnie di navigazione: la Msc, la Maersk e la Cosco, la maggiore compagnia cinese. Considerato il numero di mega navi di cui dispongono c'è da ritenere che la capacità di carico dia luogo ad una quota anche superiore al 60% del totale globale. Il gigantismo societario mercantile non si esaurisce qui dal momento che, in reazione ai blocchi di traffico di cui si è parlato, le compagnie hanno reagito con fusioni e aggregazioni così da condividere costi e rischi lavorando sull'efficientamento dei carichi, dei viaggi, degli scali e delle rotte da servire. Dal processo sono nate tre grandi alleanze commerciali: la 2M, la Ocean Alliance e la The Alliance. I risultati della concentrazione e del maggior potere esercitato sulla determinazione del prezzo dei viaggi di trasporto (ivi compresi i valori dei noli container) hanno condotto a fatturati anche triplicati nel triennio. Il potente oligopolio, che oggi controlla la quasi totalità del traffico marittimo, ha operato ottimizzando le capacità di carico dei cargo più capienti e riducendo i tragitti ove possibile, ridisegnando le rotte e la numerosità dei porti serviti, a detrimento di quelli più congestionati e meno efficienti. In alcuni casi si è assistito a strategie ancora più sofisticate, laddove alla riorganizzazione societaria si è accompagnata anche una rivoluzione del modello di business indirizzandolo verso un'integrazione verticale dell'intero comparto terminal-logistico. È in un contesto di questo tipo che va considerata il recente ingresso del gruppo cinese Cosco nel Porto di Amburgo, primo porto tedesco per traffico containerizzato, attraverso l'acquisizione di circa il 25% (quota approvata dal Governo federale) della società che gestisce il terminal Tollerort del porto.

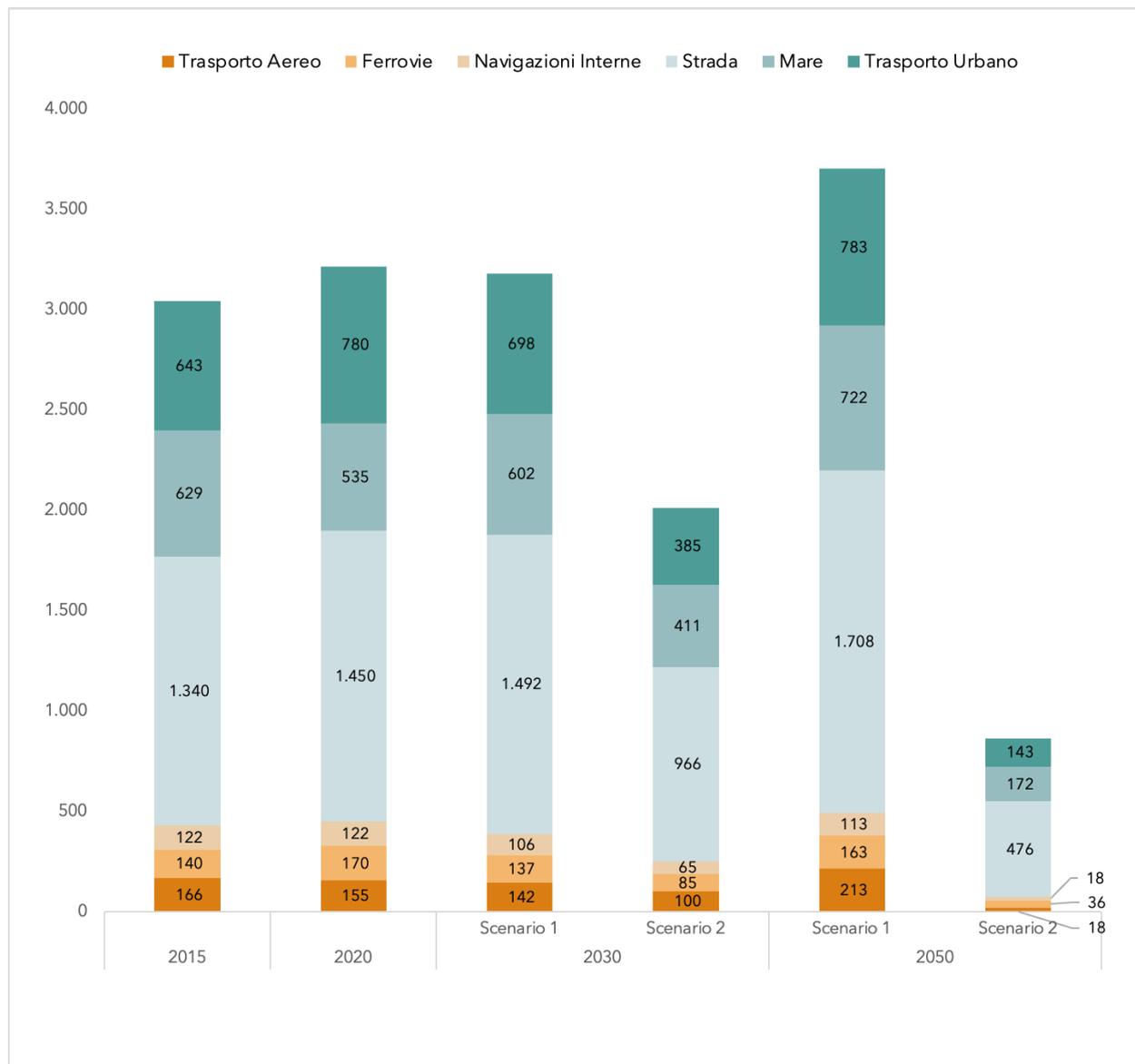
4.



4. La logistica agroalimentare

Le peculiari caratteristiche dei prodotti agricoli ed agroalimentari, congiuntamente alla loro alta deperibilità, sollecitano soluzioni sempre più performanti ed 'integrate'. Allo stesso modo, gli obiettivi tracciati nella strategia del Green Deal Europeo pongono al centro di questo sviluppo la questione ambientale spingendo verso modelli logistici sempre meno impattanti. Il trasporto merci su gomma genera infatti poco meno del 30% delle emissioni a cui si aggiunge un altro 45% per il trasporto passeggeri. Nel confronto, la logistica ferroviaria (merci e passeggeri) ha un impatto praticamente residuale (0,08 Gt; 1%), mentre trasporto aereo e navigazione generano rispettivamente circa l'11% del totale (5).

Graf. 4.1: Emissioni trasporto merci suddivise per modalità al 2050
(milioni di tonnellate di CO₂, emissioni dirette)

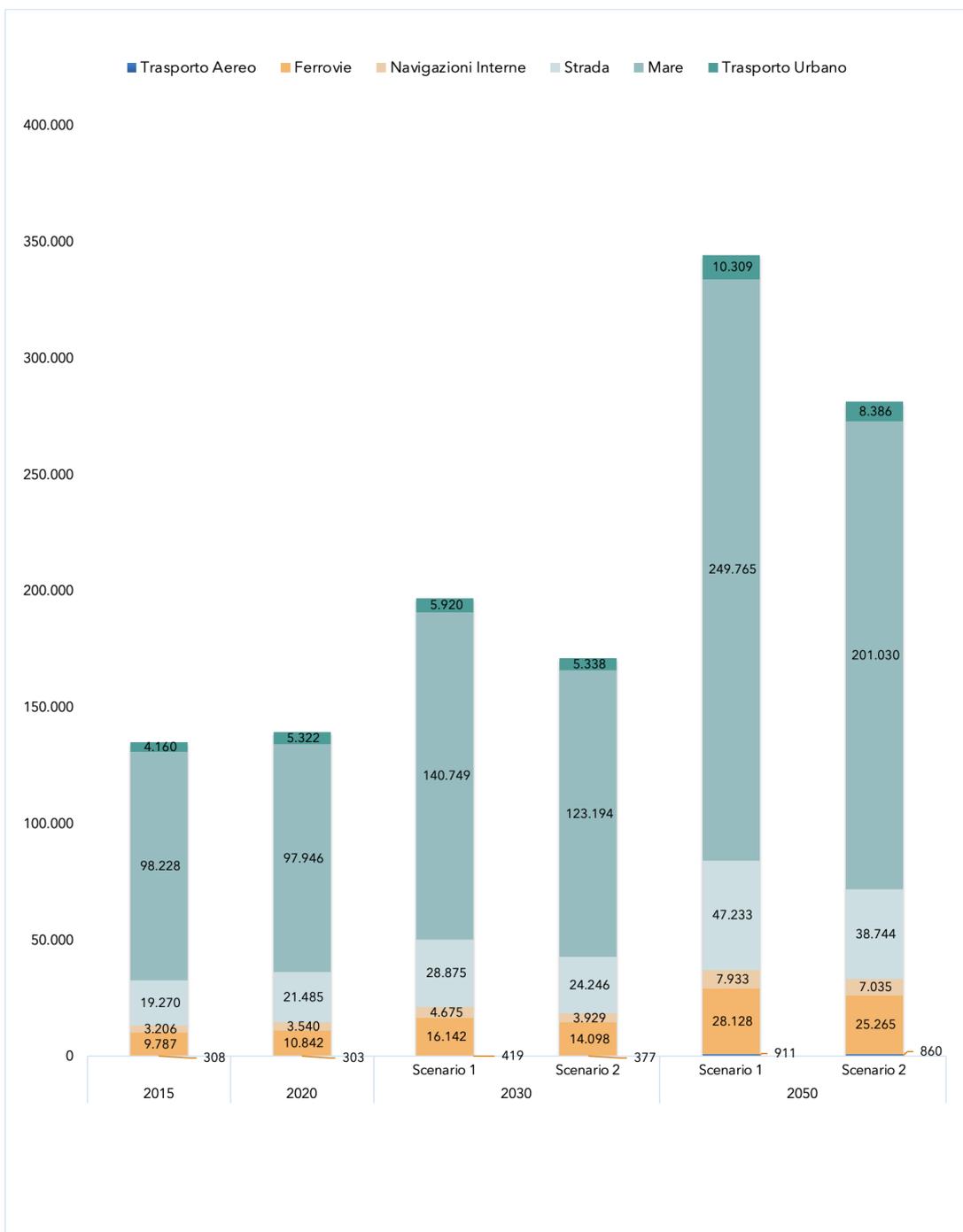


Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati OCSE, Transport Outlook 2021

Sebbene al trasporto merci su strada sia attribuito un ruolo decisivo nella decarbonizzazione del settore, secondo le stime dell'Ocse esso continuerà nei prossimi decenni a rivestire un ruolo di peso nelle emissioni complessive rappresentando circa il 65-70% di CO₂ tra tutte le tipologie di spostamento merci. Il trasporto su strada a lunga percorrenza, che rappresenta il 15% dell'attività totale, produce il 44% delle emissioni, mentre quello urbano (il cosiddetto "ultimo miglio" o "door delivery") che ha un peso di poco superiore al 3% in termini di volumi rappresenta il 20% delle emissioni di CO₂ (6).

Secondo le recenti proiezioni dell'Ocse, al 2050 il trasporto marittimo continuerà a rappresentare la principale modalità di movimentazione merci su scala mondiale con oltre il 70% degli spostamenti, seguita dal trasporto stradale (15%) e da quello ferroviario (8%).

Graf. 4.2: Modalità di trasporto al 2050 (miliardi di ton-km)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati OCSE, Transport Outlook 2021

5.



5. Investimenti: ieri, oggi e domani

Secondo i dati dell'Oxford Economics, nell'ultimo decennio gli investimenti in infrastrutture in Italia hanno subito una battuta di arresto media annua del 2,8%, con un calo ben 5 volte superiore alla decrescita del Pil nello stesso periodo.

La quota di risorse dedicate agli investimenti infrastrutturali è passata dagli oltre 65 miliardi di euro a 45 miliardi, con la perdita di circa un terzo del valore di spesa annua.

La contrazione per gli investimenti infrastrutturali italiani risulta superiore anche al calo registrato nei paesi dell'eurozona del -1,8%.

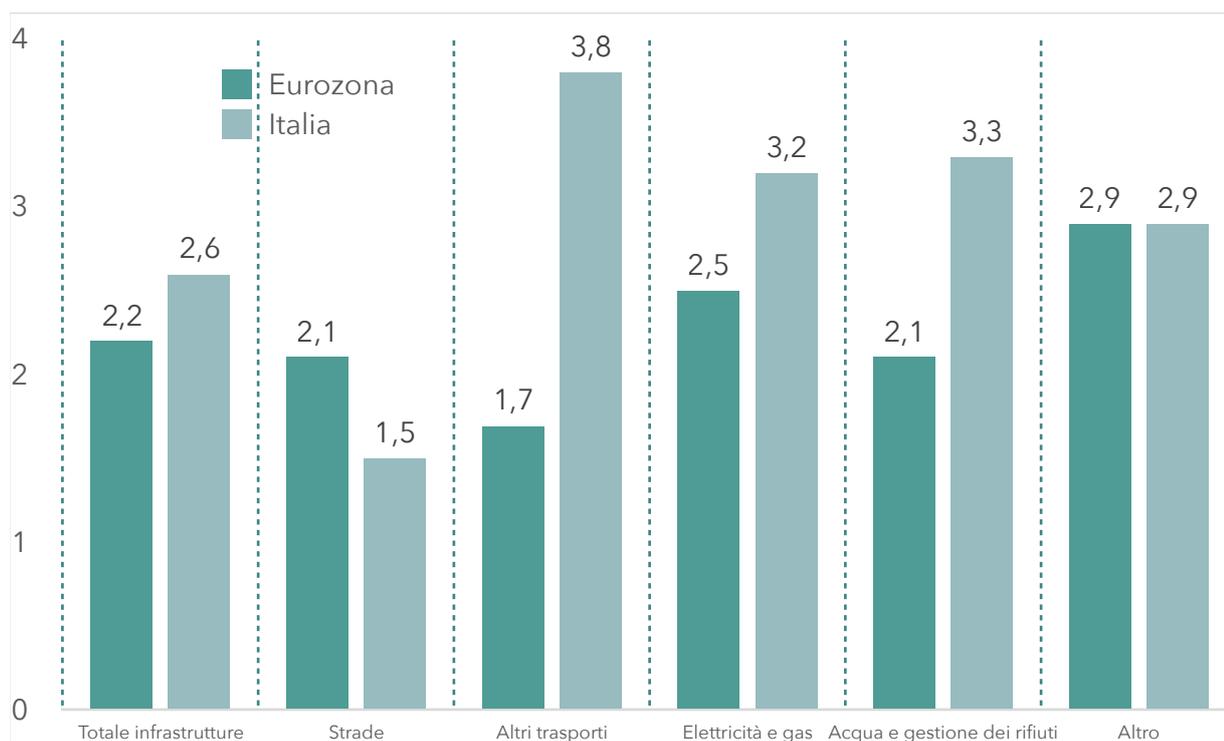
Fig. 5.1: Le variazioni del Pil e degli investimenti infrastrutturali in Italia e nei principali peer europei 2008-2021 (Cagr %)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Oxford Economics

Grazie agli ingenti fondi stanziati in questo particolare frangente storico, si stima un incremento medio annuo del 2,6% degli investimenti in infrastrutture fino al 2026, con valori superiori alla media dell'eurozona (+2,2%) e maggiori anche rispetto agli altri principali paesi Ue come Francia (+2,1%) e Germania (1,1%). Gli investimenti nel trasporto stradale cresceranno del +1,5% con un tasso inferiore rispetto agli altri comparti infrastrutturali per i quali si prevede un aumento del 3,8%. Un'inversione di tendenza rispetto al passato, quando per molti decenni la logistica stradale ha rappresentato la principale voce di spesa.

Graf. 5.2: Crescita delle componenti di spesa per infrastrutture
(Cagr 2021-2026, Var. %)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Oxford Economics



Box 3: Il Pnrr come volano di sviluppo

Il Pnrr è destinato a diventare l'elemento di rottura di una dinamica involutiva degli investimenti rilevata negli ultimi anni (7). Degli oltre 190 miliardi di euro allocati all'Italia per l'attuazione del Pnrr, il 20% (40,5 miliardi) saranno utilizzati per la realizzazione di opere infrastrutturali da parte del Ministero delle infrastrutture. A questi si aggiungono ulteriori 21 miliardi di euro di stanziamenti nazionali, per un ammontare complessivo di oltre 61,5 miliardi di euro. Tra i principali obiettivi: la spinta verso la transizione ecologica e la contrazione del gap infrastrutturale tra aree del Paese.

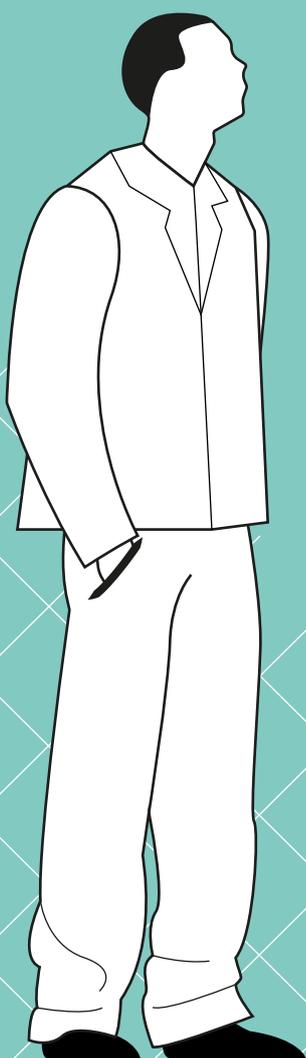
Inoltre, con la Legge di Bilancio 2021, sono stati stanziati ulteriori 36 miliardi di euro per potenziare e modernizzare le infrastrutture e i sistemi di mobilità nazionali, in coerenza con i principi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (8). Questi ulteriori investimenti sono orientati per 20,6 miliardi al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, del trasporto rapido di massa e della mobilità locale; per 10,8 miliardi alla manutenzione e realizzazione di infrastrutture stradali, ponti e viadotti; per 2 miliardi di euro allo sviluppo della mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione del sistema dei trasporti e per 700 milioni al rafforzamento delle infrastrutture idriche e al completamento di opere pubbliche. L'utilizzo 'sinergico' di queste risorse potrà fornire un forte impulso allo sviluppo infrastrutturale dell'Italia nei prossimi anni con un piano di investimenti programmati dal Ministero che potrà contare su 100 miliardi di euro, di cui tre quarti da spendere entro il 2026.

Fig. 5.3: Risorse suddivise per settore di investimento (Pnrr e Pc)



Fonte: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dati espressi in miliardi di euro

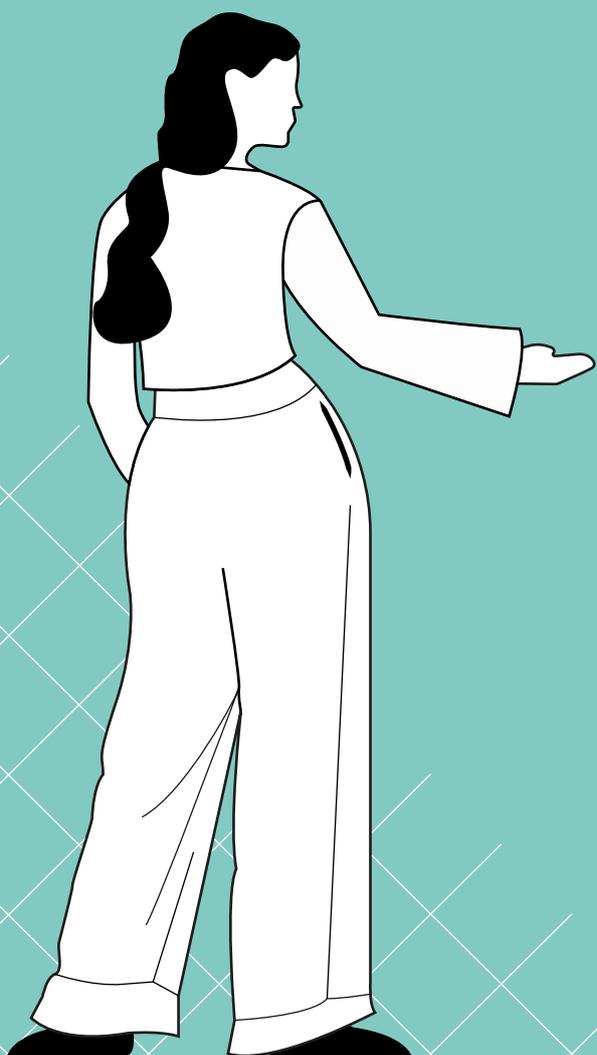
n.



Note

- a. Stime Centro Studi Divulga su dati Sace.
- b. Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat.
- c. Taglio di 0,30 euro/litro per le accise sui carburanti. Il Provvedimento è stato oggetto di diverse proroghe che si sono susseguite negli ultimi mesi.
- d. Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Commissione europea.
- e. Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Banca d'Italia (2021).
- f. Nel 2010 la città censiva circa 6,5 milioni di abitanti, nel 2020 si stima invece una popolazione di circa 11 milioni. Nel decennio Wuhan è divenuta una dei più importanti poli siderurgici cinesi, nel suo aeroporto transitano circa 27 milioni di passeggeri. E' dalla sua stazione commerciale che parte, più di una volta al mese, il treno porta-container che in 15 giorni raggiunge con la sua merce Lione, in Francia, la nuova via della seta ferroviaria che rispetto al viaggio nave fa risparmiare 40 giorni per la consegna.

b.



Bibliografia

- [1] Oecd Economic Outlook. Interim Report September 2022 - *"Paying the Price of War"* (<https://www.oecd.org/economic-outlook/september-2022/>)
- [2] Banca d'Italia. Questioni di Economia e Finanza. I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso. M. Bucci, E. Gennari, G. Ivaldi, G. Messina e L. Moller (2021) (https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2021-0635/QEF_635_21.pdf)
- [3] Banca d'Italia. "Indagine sui trasporti internazionali di merci" (Giugno 2022) (https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche_ITM_08062022.pdf)
- [4] Oecd Economic Outlook. Interim Report September 2022 - *"Paying the Price of War"* (<https://www.oecd.org/economic-outlook/september-2022/>)
- [5] E., Global CO₂ emissions from transport by sub-sector in the Net Zero Scenario, 2000-2030, IEA, Paris (<https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-co2-emissions-from-transport-by-sub-sector-in-the-net-zero-scenario-2000-2030>), IEA
- [6] Ocse. "ITF-Transport Outlook 2021"
- [7] Sace. Focus "Ieri, oggi e domani: le infrastrutture in Italia" (<https://www.sace.it/studi/dettaglio/focus-on-leri-oggi-e-domani-le-infrastrutture-in-Italia>)
- [8] Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/gli-investimenti-per-infrastrutture-e-mobilita-sostenibili-previsti-dalla-legge>)

ISBN 978-88-946868-9-0



9 788894 686890

