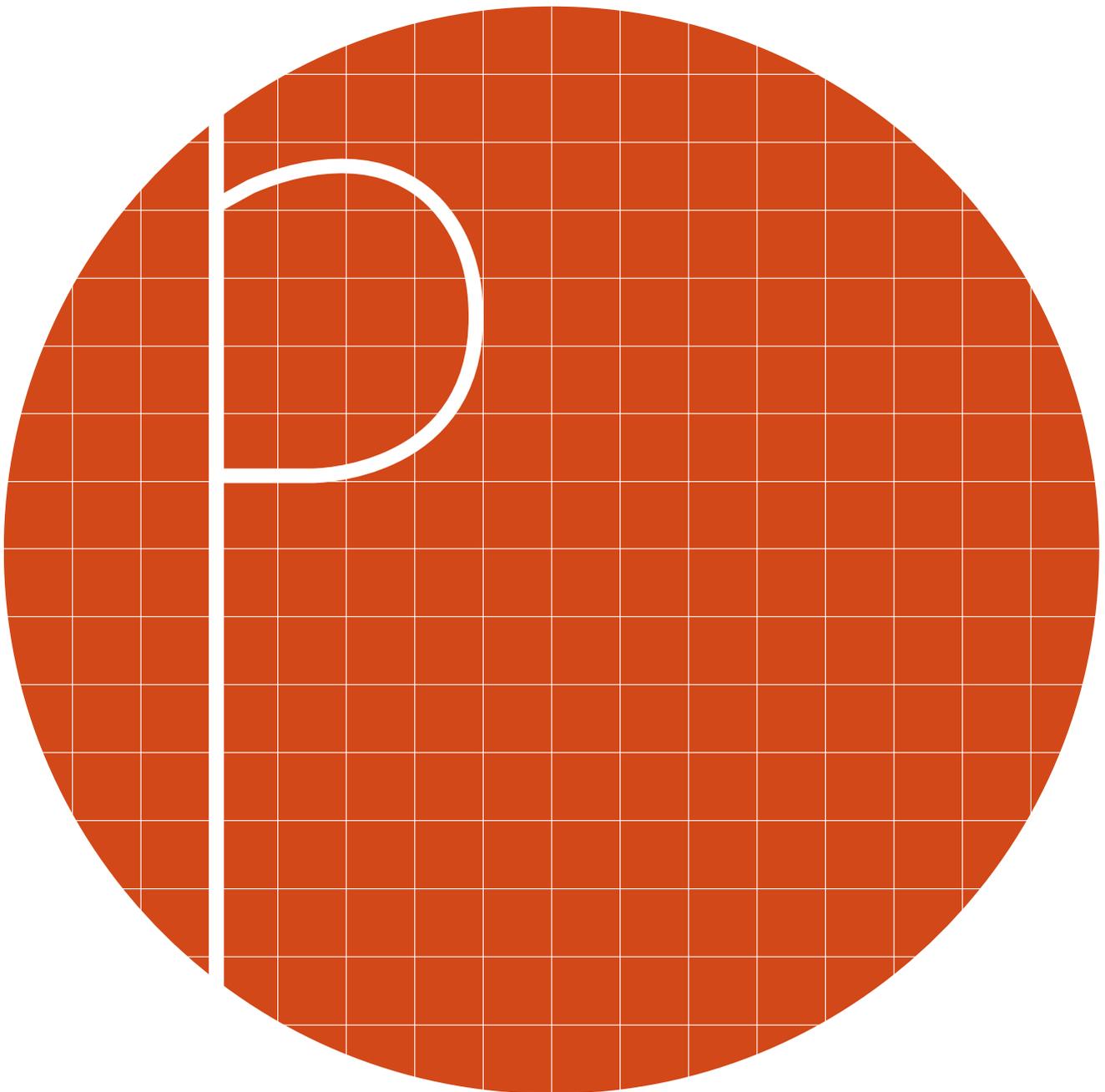
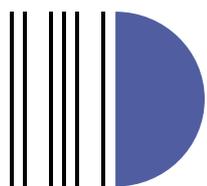


/14

Paper: Infrastrutture, intermodalità e innovazione

Il costo per l'Italia del gap logistico, verso un nuovo paradigma intermodale e digitale





DIVULGA

Autori

Felice Adinolfi

Riccardo Fargione

Dario Vivani

Yari Vecchio

Carmela Riccio

Illustrazioni

Matilde Masi

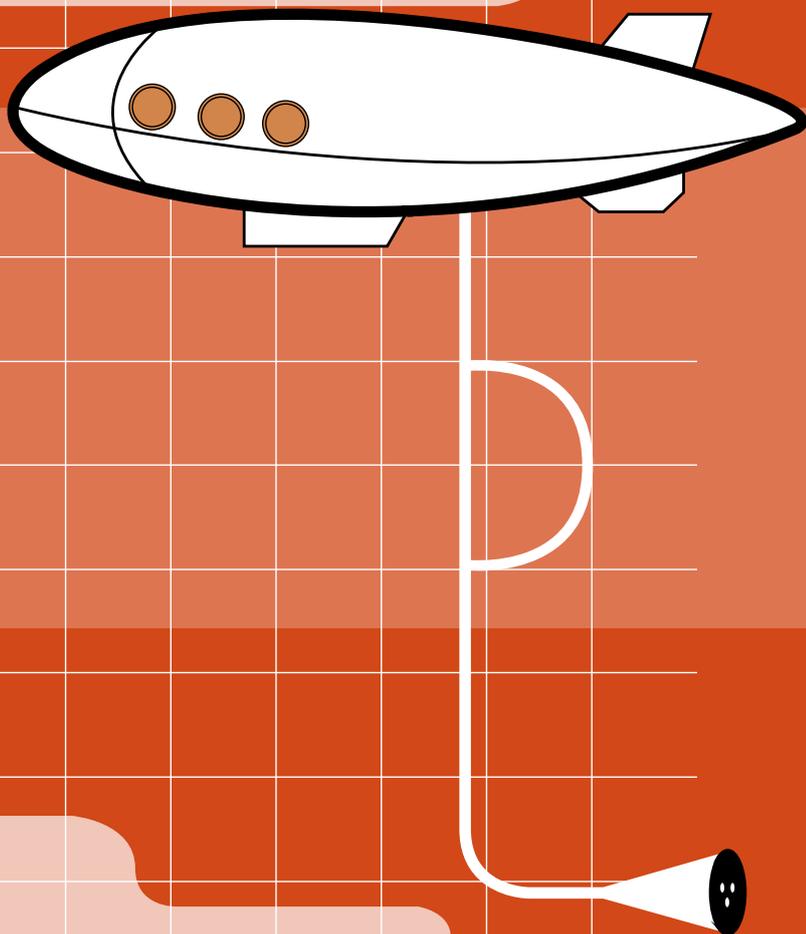
Contatti

info@divulgastudi.it

Mese di pubblicazione

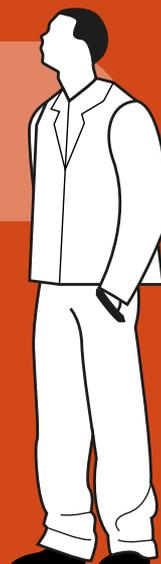
Ottobre 2023

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



È proprio così, l'Italia sconta un ritardo logistico che vincola le performance rilevate sul commercio estero. Un gap che incide in particolare su alcuni settori come l'agroalimentare e su alcuni territori come il Mezzogiorno. Ma cerchiamo di capirne di più.

Sentiamo spesso parlare di gap logistico del nostro Paese. Di cosa si tratta? E quali sono i possibili rimedi?



Abstract

- Nonostante l'aumento esponenziale dell'export agroalimentare sui mercati esteri con il valore record di 61 miliardi di euro raggiunto nel 2022, l'analisi dei dati sullo sviluppo logistico del paese traccia ancora un ampio potenziale inespresso.
- Secondo le stime elaborate su dati Istat e Sace, il ritardo logistico dell'Italia è costato oltre 93 miliardi di euro di mancate esportazioni nel 2022, pari al 15% del valore complessivo dell'export nazionale. Il settore agroalimentare è tra i più colpiti con 9 miliardi di euro di perdite.
- In Italia l'87% delle merci movimentate viaggia su gomma con valori che collocano il nostro Paese nei primi posti in Europa. L'incidenza del trasporto su gomma dell'Italia risulta superiore anche alla media Ue pari al 77%.
- Benché la conformazione orografica dell'Italia mostri una chiara penalizzazione rispetto ad altri Paesi europei, il modello logistico risulta ancora ampiamente sbilanciato, con la rete ferroviaria, ad esempio, che si ferma ad appena il 13% di merci movimentate. L'assenza di doppi binari, presenti solo nel 46% delle linee, rappresenta solo un esempio di alcuni deficit che caratterizzano il sistema infrastrutturale italiano.
- Interessanti sono inoltre le considerazioni che emergono dalla segmentazione settoriale e territoriale. Nel primo caso l'agroalimentare è tra i settori produttivi che più di altri risente del ritardo logistico del Paese a causa, tra l'altro, dell'alta deperibilità dei prodotti e dell'elevata capillarità del tessuto produttivo agricolo. Nel secondo caso non va, inoltre, dimenticato il grande gap tra aree del Paese con il Mezzogiorno che risente di un ritardo logistico perfino superiore al Settentrione.
- Per poter ridimensionare lo squilibrio logistico del nostro Paese è cruciale avviare strategie immediate sfruttando le opportunità che si sono aperte anche grazie al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). Queste nuove progettualità, congiuntamente ad ulteriori strategie che potranno essere messe in campo, potranno supportare uno sviluppo sinergico delle diverse alternative in un'ottica di 'intermodalità' valorizzando i vantaggi offerti dalla 'digitalizzazione'.

i



Indice

1. Gap logistico, persi 93 miliardi di cui 9 per il solo agroalimentare - pag. 9

2. Tanta strada da fare, l'87% dei prodotti movimentati viaggia ancora su gomma - pag. 13

Box - I costi del carburante - pag. 16

3. Il peso della logistica per l'agroalimentare - pag. 21

Box - I corridoi con l'Europa, dal Monte Bianco al Fréjus - pag. 23

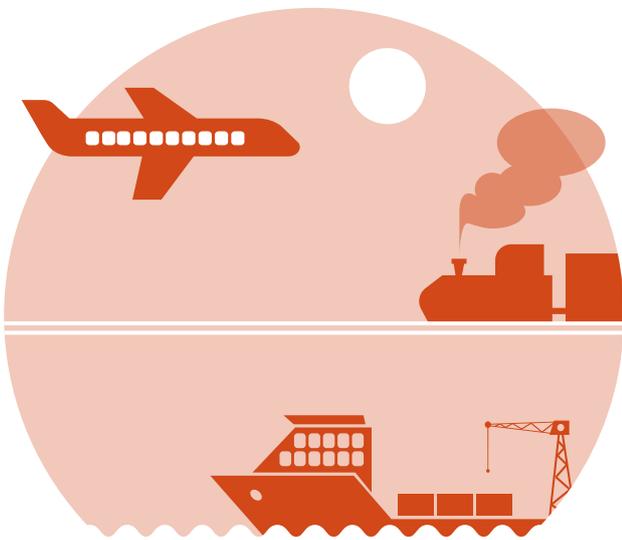
4. La fiammata dei costi - pag. 27

5. La logistica del futuro tra intermodalità ed innovazione - pag. 31

Note - pag. 33

Bibliografia - pag. 35

1.



1. Gap logistico, persi 93 miliardi di cui 9 per il solo agroalimentare

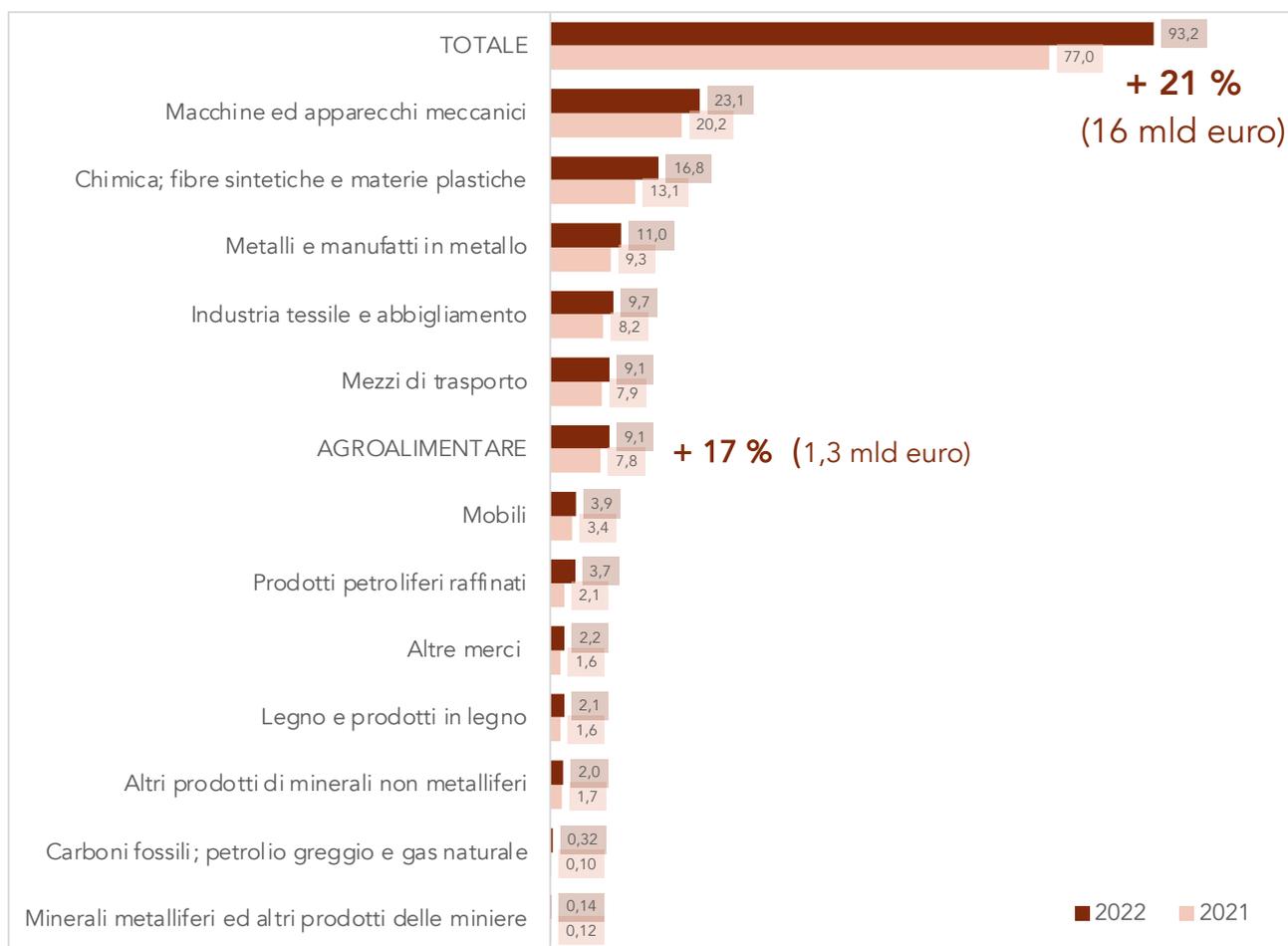
L'Italia vanta un'elevata propensione al commercio internazionale che affonda le proprie radici proprio nella qualità e nell'apprezzamento dei prodotti italiani sui mercati globali. Negli ultimi anni il cibo Made in Italy ha conquistato una posizione di rilievo sui mercati esteri, raggiungendo il valore record dei 60,7 miliardi di euro di export nel 2022. Il risultato di una crescita ininterrotta che negli ultimi 10 anni ha visto aumentare il valore dei prodotti italiani sui mercati esteri di oltre l'80% e che dovrebbe proseguire, secondo le prime proiezioni, anche nel 2023.

Ma il Paese sconta al contempo un sensibile ritardo rispetto ai principali competitors internazionali a causa di un gap logistico che si traduce in un costo per il Paese di 93 miliardi di euro di "export perduto" pari al 15%

del valore complessivo delle esportazioni nazionali (a). Tra i settori più colpiti c'è quello agroalimentare, per il quale la logistica risulta cruciale anche a causa dell'alta deperibilità dei prodotti e dell'elevata capillarità del tessuto produttivo agricolo. Il settore si colloca nella parte alta della classifica delle perdite con 9 miliardi di euro pari al 10% della perdita complessiva stimata per il Paese.

L'agroalimentare ricopre la 5ª posizione insieme ai mezzi di trasporto che subiscono un danno annuo di 9,1 miliardi. Effetti peggiori si rilevano solo per i prodotti tessili e abbigliamento con 9,7 miliardi di euro, per metalli e manufatti con 11 miliardi di euro, prodotti chimici 16,8 miliardi di euro ed al primo posto per il settore delle macchine ed apparecchi meccanici che registrano un danno stimato di 23,1 miliardi di euro.

Grafico 1.1: Export perduto 2022 per settori (miliardi di euro)



Fonte: Stime Centro Studi Divulga

2.



2. Tanta strada da fare, l'87% dei prodotti viaggia ancora su gomma

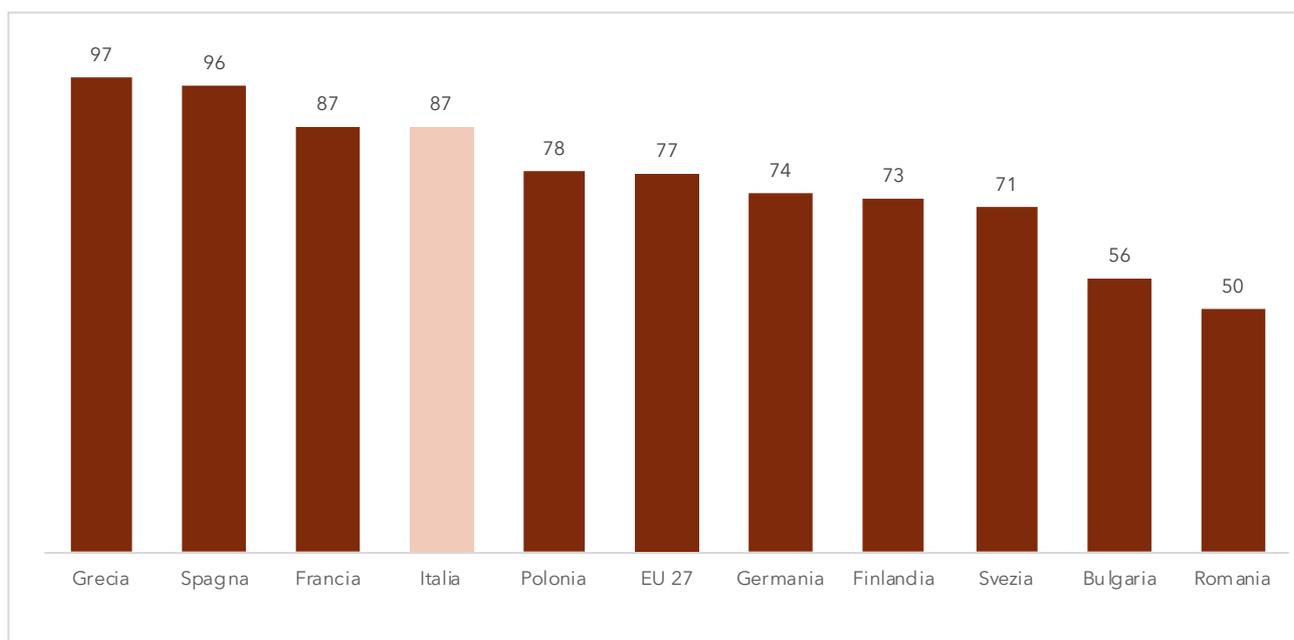
L'Italia si conferma tra i paesi europei che ricorrono con maggiore intensità al trasporto su gomma con un'incidenza significativa dell'87% delle merci movimentate, superiore alla media Ue del 77%. Escludendo dall'analisi i paesi che presentano una superficie ridotta (b), ovvero inferiore ai 100mila km², l'Italia si colloca tra i primi posti in Europa dopo Grecia, Spagna e Francia, ma avanti Polonia, Germania, Finlandia, Svezia, Bulgaria e Romania.

Sebbene la conformazione orografica della Penisola risulti un elemento centrale nell'operatività gestionale delle principali infrastrutture di

trasporto, con l'Italia che sconta un ritardo fisiologico rispetto ad altri Paesi europei con geografie più pianeggianti, il modello logistico nazionale risulta ampiamente sbilanciato con un contributo ancora troppo limitato delle altre modalità di spostamento delle merci, rete ferroviaria in primis.

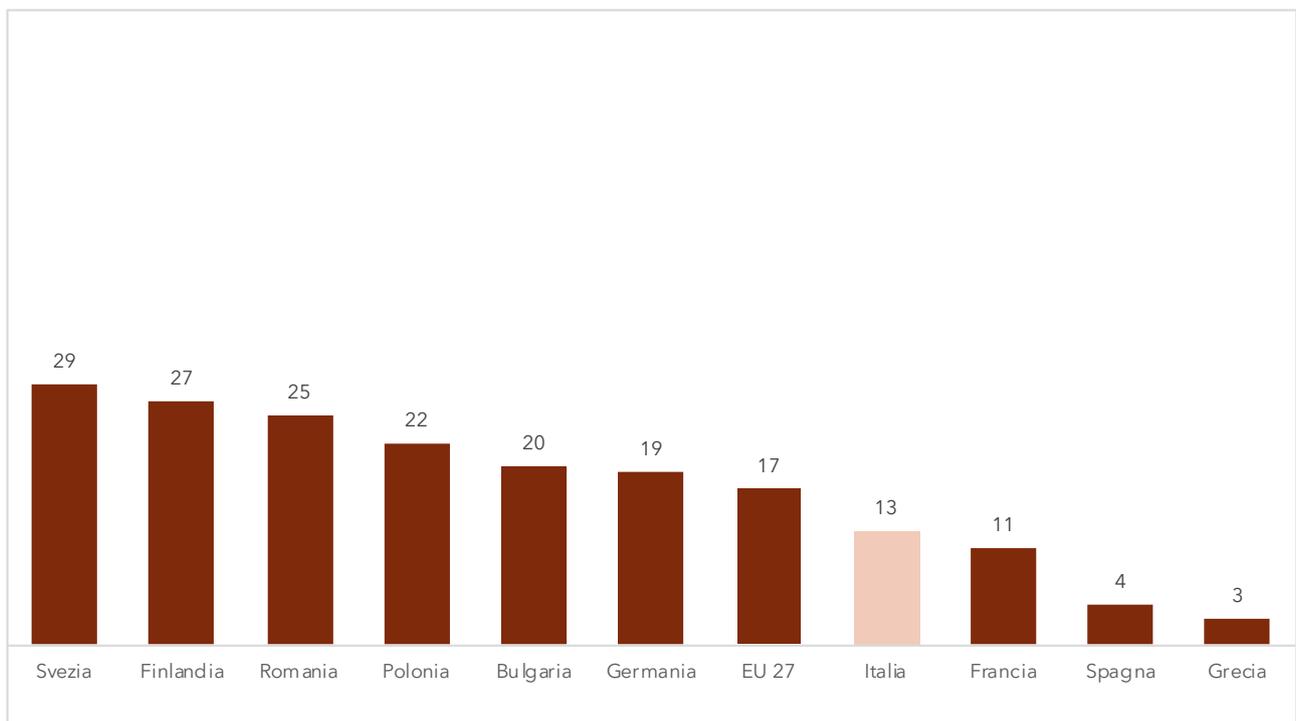
I numeri mostrano ancora uno scarso potenziale di integrazione del trasporto stradale con quello ferroviario e marittimo (il cosiddetto concetto di 'intermodalità') e nel complesso l'Italia si ferma ad appena il 13% di merci movimentate con i treni, al di sotto della media europea del 17%.

Grafico 2.1: Trasporto merci su gomma (%)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat

Grafico 2.2: Trasporto merci ferroviario (%)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat



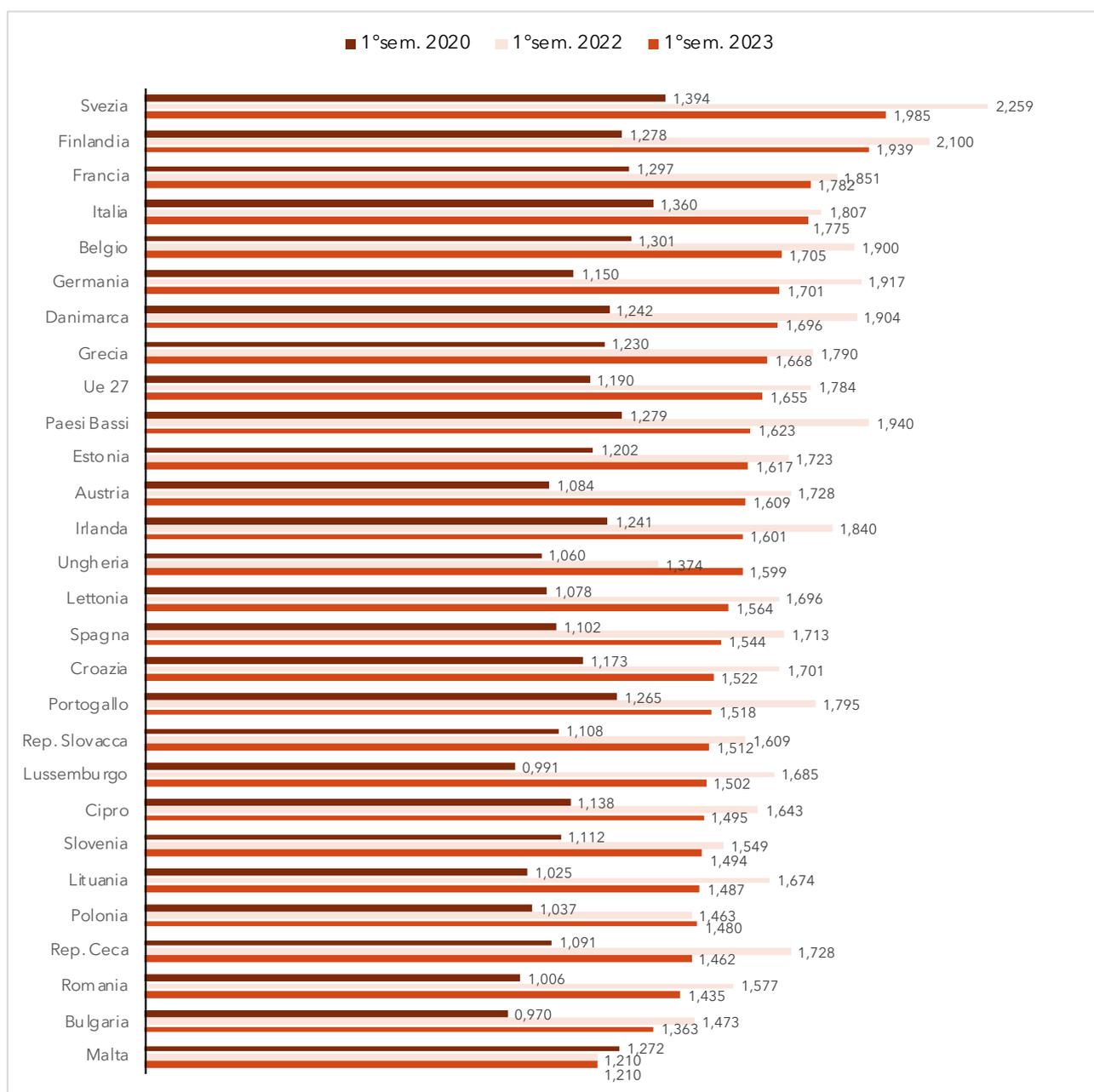
Box - I costi del carburante

Con una media semestrale del prezzo praticato alla pompa di 1,755 euro/litro, l'Italia è passata dalla nona alla quarta posizione per costi del carburante, registrando valori decisamente più alti rispetto al 2020 (+31%) ma in linea con lo scorso anno (-2%), quando erano in vigore le agevolazioni su accise e tasse da parte del governo (Grafico 2.3) (1).

A guidare la classifica dei paesi con costi maggiori del carburante, i paesi del Nord Europa tra cui Svezia in prima posizione (1,985 euro/litro, -12% rispetto al 1° semestre del 2022) e Finlandia (1,939 €/Lt., -8%) seguiti dalla Francia in terza posizione (1,782 euro/litro, -4%) subito prima dell'Italia.

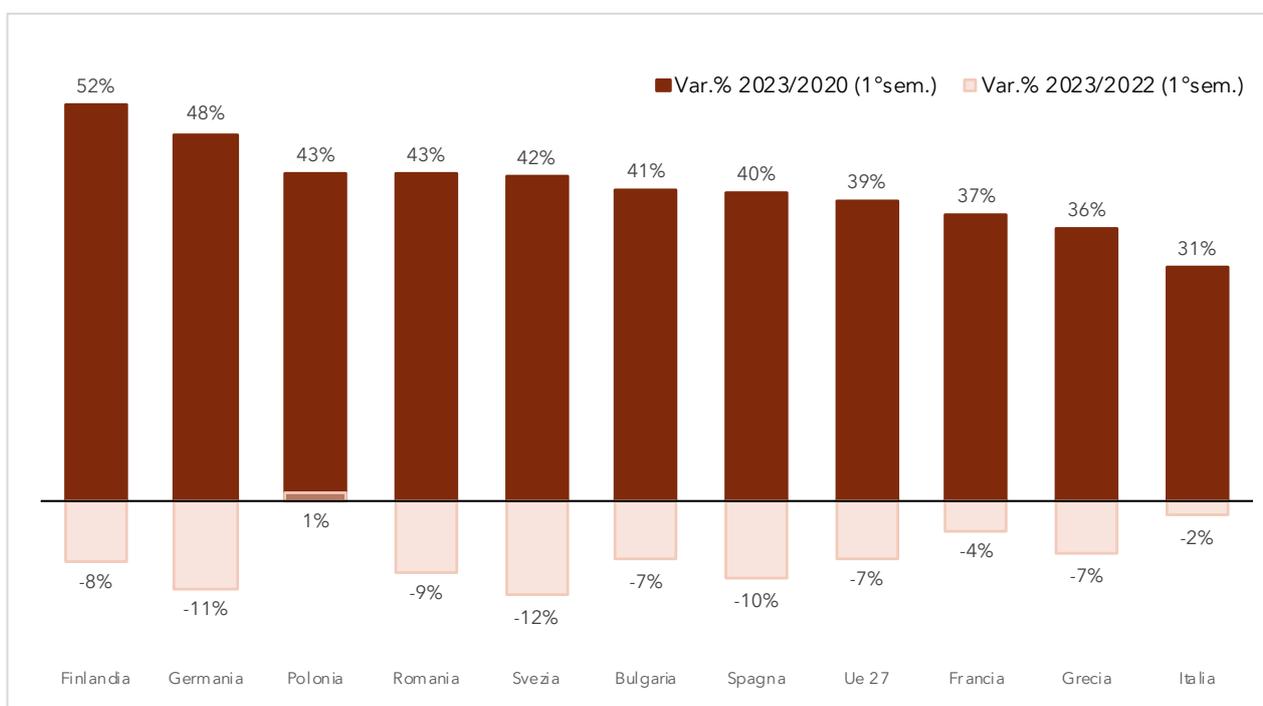
Nel complesso, i prezzi rilevati dalla Commissione europea illustrano un contenimento generalizzato delle quotazioni rispetto al 2022 con valori che risultano tuttavia decisamente più alti del periodo pandemico. La quotazione media europea del gasolio è cresciuta del 39% dal 2020 ad oggi, raggiungendo 1,655 euro al litro nel primo semestre 2023 sebbene si rilevi un calo del 7% sullo stesso periodo dello scorso anno.

Grafico 2.3: Quotazioni prezzo gasolio



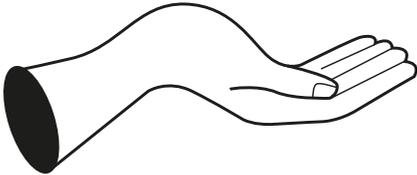
Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Commissione Ue

Grafico 2.4: Variazione prezzo gasolio al distributore



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Commissione Ue

3.

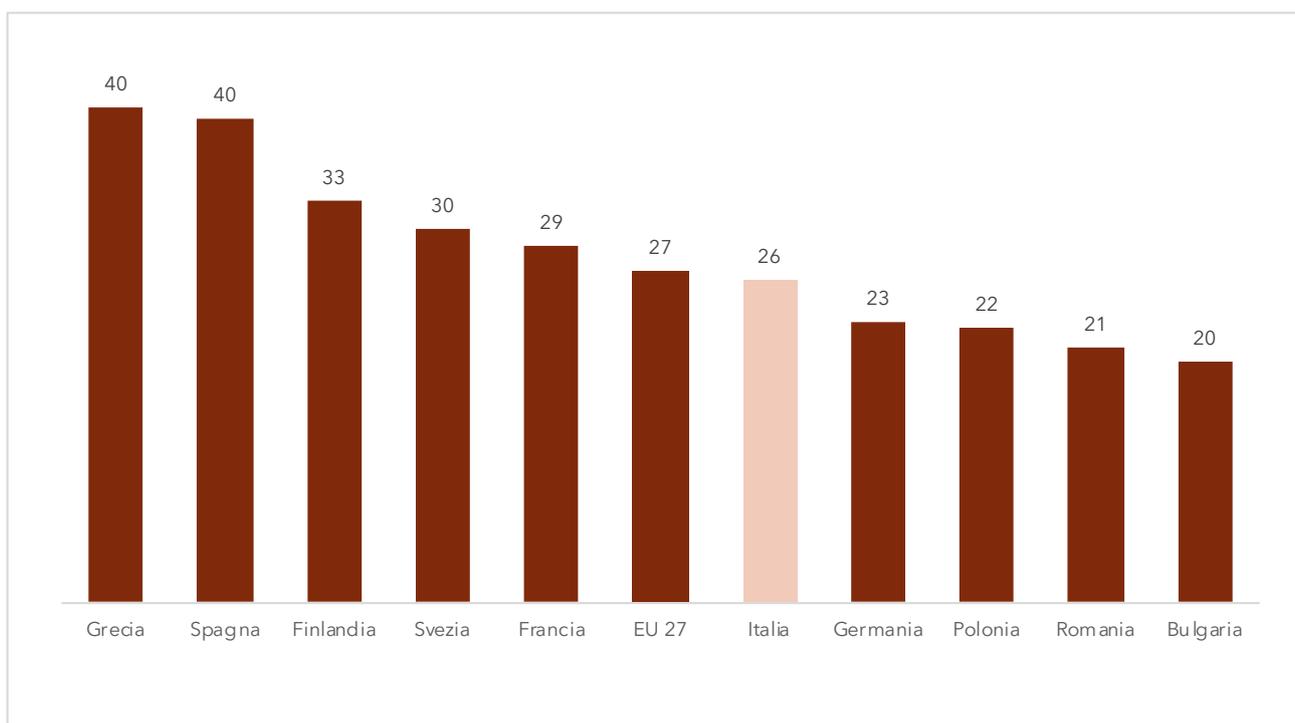


3. Il peso della logistica per l'agroalimentare

Per quanto concerne il settore agroalimentare possiamo notare come le infrastrutture logistiche vadano ad incidere in modo rilevante sulla competitività delle imprese.

In volume, infatti, oltre un quarto dei prodotti movimentati è cibo e bevande in linea con la media europea del 27%.

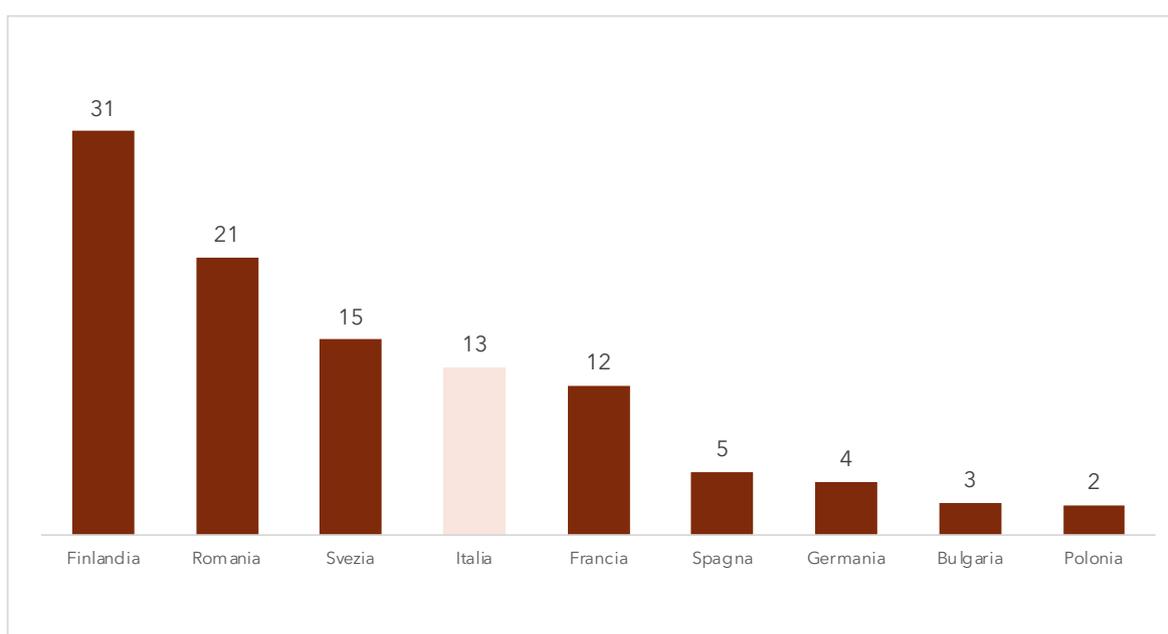
Grafico 3.1: Incidenza % trasporto beni agroalimentari su strada (Ton-km) (2)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, i prodotti agroalimentari rappresentano il 13% del complessivo delle merci movimentate su rotaia. Valori che confermano la necessità di investimenti in un sistema logistico intermodale veloce ed efficiente per il trasporto di prodotti ad alta deperibilità.

Grafico 3.2: Incidenza % trasporto beni agroalimentari su ferrovia (Ton-km)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat (dati non disponibili per Ue)



Box - I corridoi con l'Europa, dal Monte Bianco Fréjus

L'Italia può contare su alcuni corridoi per lo spostamento di persone e merci verso il resto d'Europa. Tra questi Ventimiglia, Mont Cenis/Fréjus, Sempione, San Gottardo, Brennero, Tauri, Monte Bianco e San Bernardino.

I primi sei collegamenti consentono anche l'intermodalità (combinazione trasporto ferroviario e stradale) mentre gli ultimi due possono contare solo sul trasporto stradale.

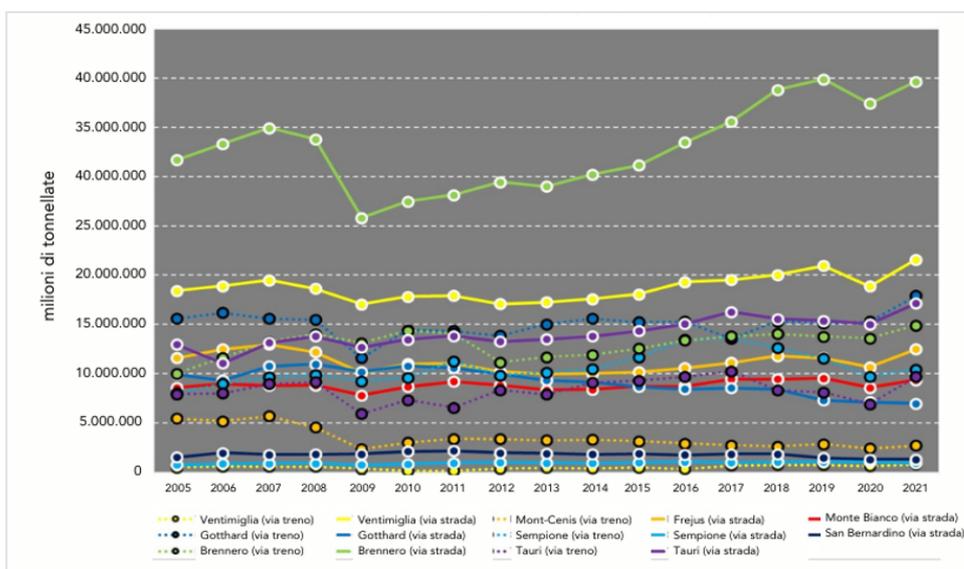
Complessivamente, grazie a questi corridoi con l'Europa sono state trasportate oltre 166 milioni di tonnellate di prodotti di cui il 66% su strada (109,5 milioni di ton) e 34% su rotaia (56,4 milioni di ton).

Numeri che risultano in crescita rispetto al periodo pre-pandemico (+4%) e dell'11% rispetto al 2020, primo anno di Covid.

Questo incremento ha riguardato sia il trasporto stradale che ferroviario, con una crescita media del 9% e 16% rispettivamente su tutti i corridoi.

Nel 2021 i mezzi pesanti transitati ogni giorno attraverso i principali corridoi transalpini sono stati oltre 23.700 (3)

Grafico 3.3: Tonnellate trasportate via treno e strada per anno (2005-2021)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati iMonitraf

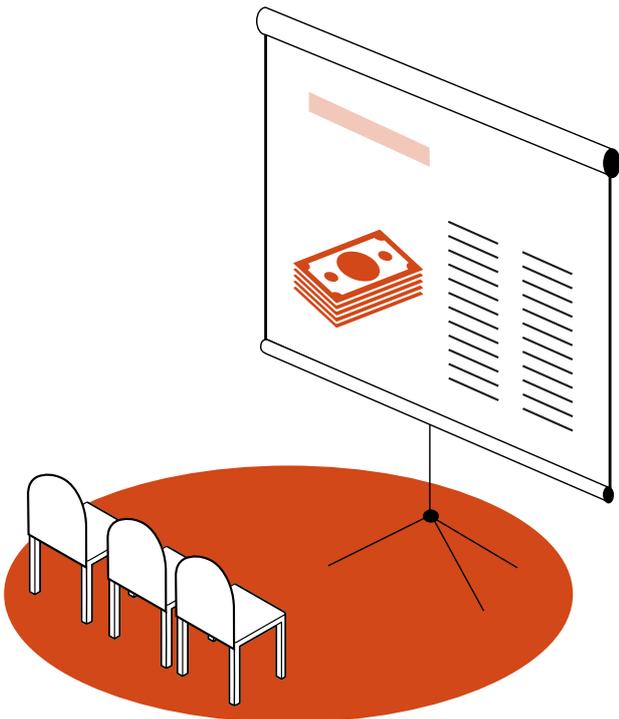


Tabella 3: Merci transitate (milioni di tonnellate)

Corridoio	2020	2021	Var.% 21/20
BRENNERO			
Totale	51	54,6	+7
- Ferrovie	13,6	14,9	+10
- Stradale	37,4	39,7	+6
TAURI			
Totale	21,9	26,7	+22
- Ferrovie	6,9	9,6	+40
- Stradale	15	17,1	+14
VENTIMIGLIA			
Totale	-	22,4	-
- Ferrovie	0,8	0,8	+1
- Stradale	-	21,6	-
FRÉJUS			
Totale	-	15,2	-
- Ferrovie	2,7	2,7	0
- Stradale	-	12,5	-
SEMPIONE			
Totale	10,7	11,3	+3
- Ferrovie	9,7	10,4	+7
- Stradale	1	0,9	-12
MONTE BIANCO			
- Totale (stradale)	8,6	9,4	+9

Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati iMonitraf

4.



4. La fiammata dei costi

Secondo i dati di Banca d'Italia, l'incidenza dei costi dei trasporti internazionali di merci sul valore delle merci esportate dall'Italia è salita per il terzo anno consecutivo (4). Tra le principali cause, l'aumento dei costi del carburante e l'espansione degli scambi post-pandemia che ha caratterizzato quasi tutti i comparti. A queste tendenze generali si sono aggiunti fattori specifici ai singoli settori, quali ad esempio l'impatto delle tensioni geopolitiche e le limitazioni dal lato dell'offerta nella movimentazione navale, particolarmente acute nella prima metà del 2022. I costi del trasporto aereo, navale e stradale si sono attestati su livelli vicini ai massimi storici. Nel grafico seguente (Grafico 4.1) possiamo osservare come il trasporto stradale sia tra i più penalizzati dall'aumento dei costi nell'ultimo anno (+18,1%) con

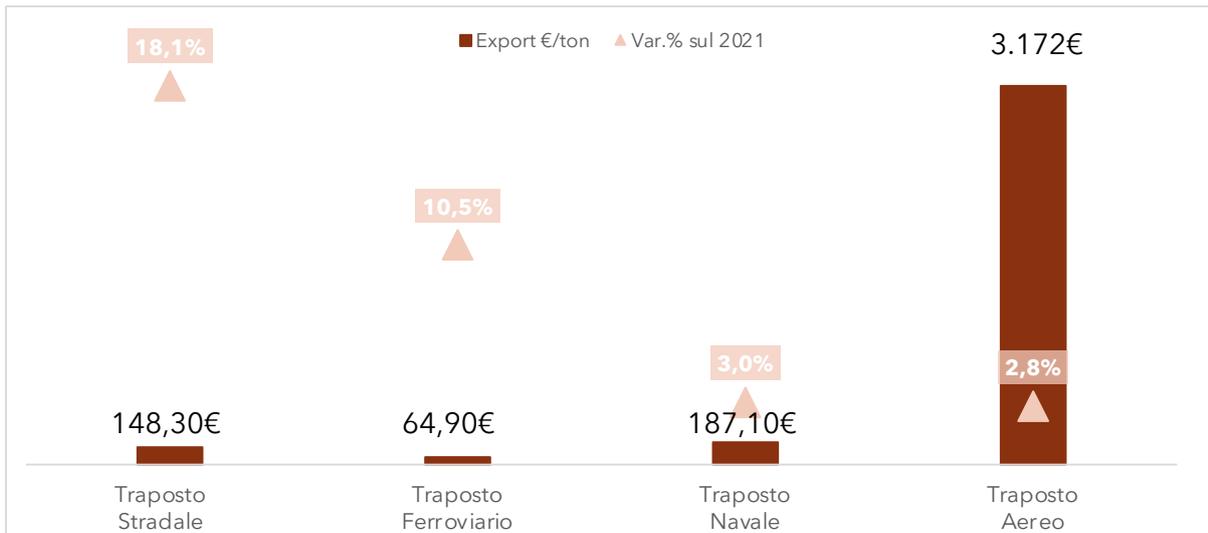
incrementi maggiori anche di quanto rilevato per il trasporto ferroviario (+10,5%).

Analizzando invece i valori unitari per modalità di trasporto, è il trasporto ferroviario a vantare il minor costo per tonnellata con 65 euro/ton, seguito dal trasporto stradale con 148 euro/ton e dalle movimentazioni via nave, 187 euro/ton. Valori decisamente maggiori per quanto concerne il trasporto aereo con oltre 3mila euro per ton.

Confrontando questi valori con quelli Istat relativi al commercio estero, emerge chiaramente come il settore agroalimentare sia tra i più colpiti con l'incidenza del costo dei trasporti per l'export di prodotti agroalimentari che si conferma in tutti i casi sopra la media generale. L'incidenza nel trasporto stradale e navale di prodotti agroalimentari è circa il doppio rispetto a quanto pagato complessivamente in media, mentre è pari al triplo per la logistica ferroviaria e oltre cinque volte quella dei trasporti aerei.

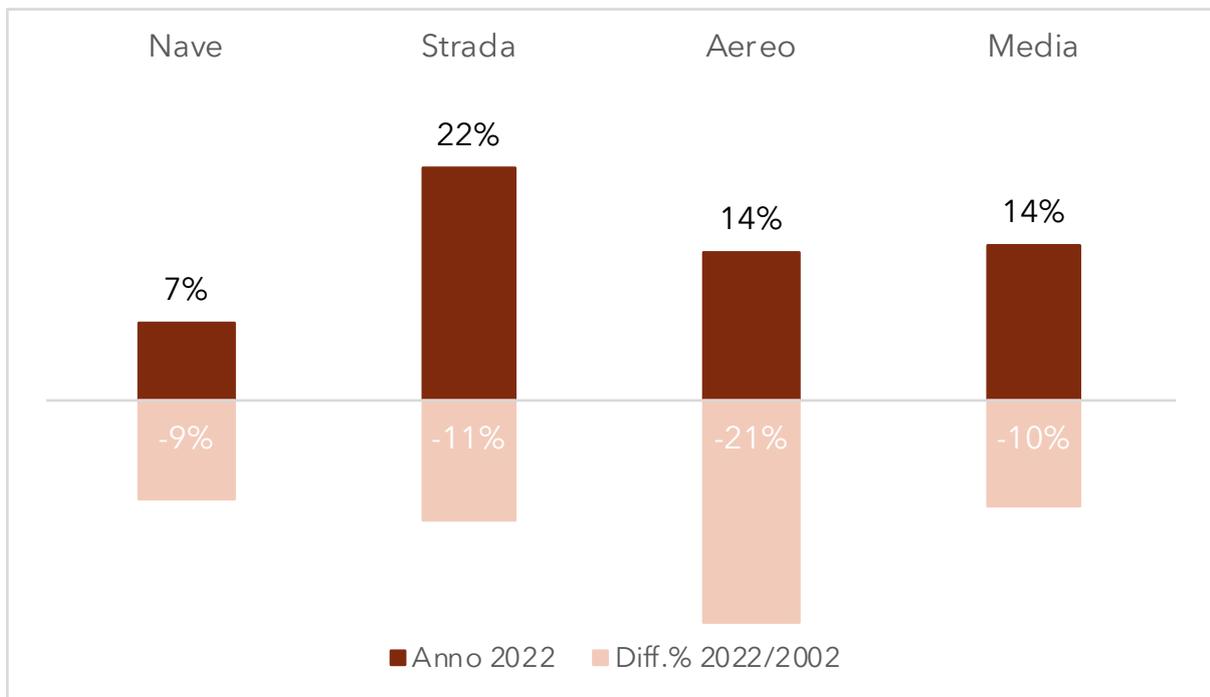
A penalizzare la capacità logistica e la competitività infrastrutturale del sistema Paese il progressivo calo nella presenza di quote di mercato dei vettori italiani, nonostante la forte vocazione del Paese verso l'export.

Grafico 4.1: Costi medi trasporti 2022 e Variazione % 22/21



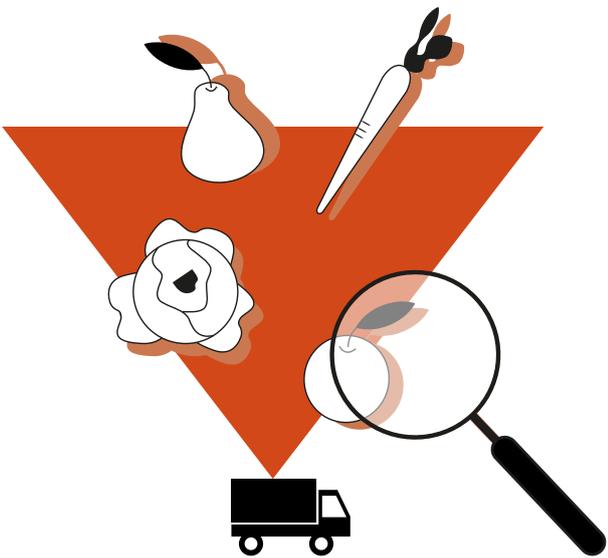
Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Banca d'Italia

Grafico 4.2: Quote di mercato dei vettori italiani sui flussi commerciali in Italia



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

5.



5. La logistica del futuro tra intermodalità ed innovazione

Le opportunità che si sono aperte anche grazie al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) rappresentano indiscutibilmente un'occasione importante per poter ridimensionare lo squilibrio logistico del nostro Paese. Queste nuove progettualità, congiuntamente ad ulteriori strategie che saranno messe in campo, potranno fornire un contributo rilevante per uno sviluppo sinergico delle diverse alternative in un'ottica di 'intermodalità' valorizzando inoltre le opportunità offerte dalla 'digitalizzazione'.

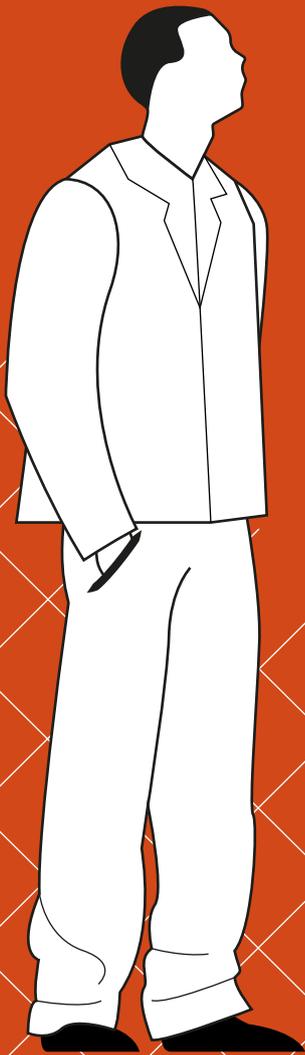
L'adozione di un approccio intermodale permetterebbe infatti di favorire una migliore integrazione delle varie modalità di spostamento delle merci con evidenti riflessi sul fronte della sostenibilità economica ed ambientale. Spesso proprio su quest'ultimo aspetto, infatti, il trasporto di merci su gomma genera poco meno del 30% delle emissioni a

cui si aggiunge un altro 45% per lo spostamento di passeggeri, mentre la logistica ferroviaria (merci e passeggeri) ha un impatto praticamente residuale (0,08 Gt; 1%). Il restante 11% è riconducibile al trasporto aereo e navigazione (5).

La necessità di un approccio intermodale ben si coniuga con le nuove opportunità che derivano dalla digitalizzazione. Siamo davanti a una logistica sempre più complessa per l'aumento della gamma, la frammentazione degli ordini, la disomogeneità delle richieste dei consumatori (6). Le nuove tecnologie rappresentano un elemento cardine per migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi valorizzando la centralità dei dati e delle informazioni.

Un percorso imprescindibile per recuperare il gap logistico dell'Italia e ridurre lo squilibrio tra Nord e Sud del Paese.

n.

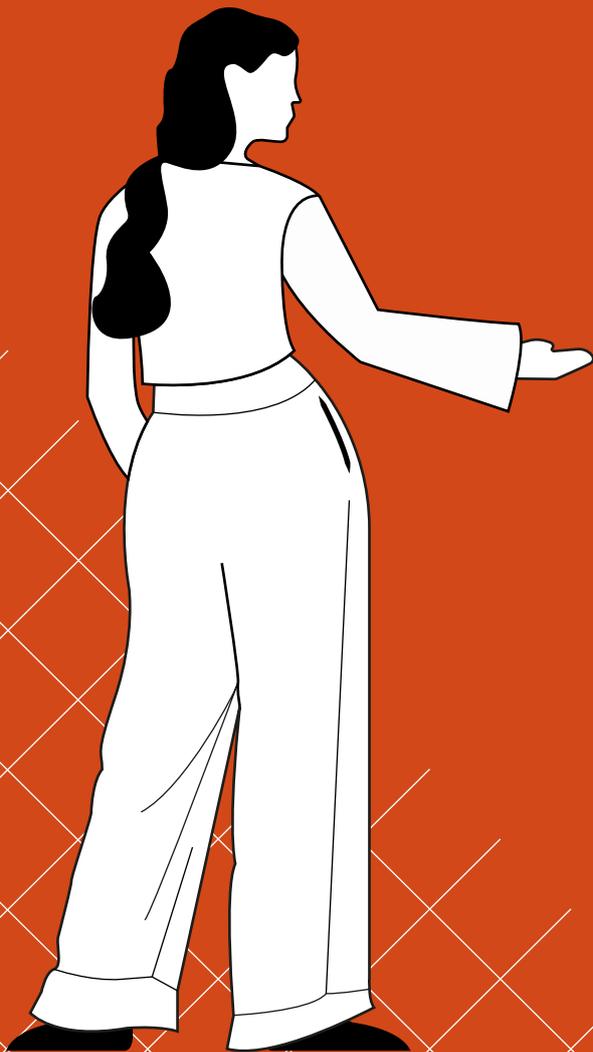


Note

(a) Stime Centro Studi Divulga su dati
Sace e Istat

(b) Austria, Belgio, Cipro, Croazia,
Danimarca, Estonia, Grecia, Irlanda,
Lettonia, Lituania, Lussemburgo,
Malta, Paesi Bassi, Portogallo,
Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia,
Ungheria.

b.



Bibliografia

- (1) Commissione europea. Weekly oil bulletin
[https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en]
- (2) Eurostat. Trasporto di una tonnellata di merci per un Km di strada
- (3) iMONITRAF. "Annual Report 2022 - Strengthening the fact-based approach: A new set of target indicators to support the policy pathway"
[<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=AYzHjjK/xrl=>]
- (4) Banca d'Italia. "Indagine sui trasporti internazionali di merci"
[<https://www.bancaditalia.it/media/notizia/indagine-sui-transporti-internazionali-di-merci-2022/>]
- (5) IEA. Global CO₂ emissions from transport by sub-sector in the Net Zero Scenario, 2000-2030, Paris
[<https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-co2-emissions-from-transport-by-sub-sector-in-the-net-zero-scenario-2000-2030>]
- (6) Politecnico di Milano. Osservatorio Digital Innovation. "Innovazione nella Logistica: le tecnologie digitali più smart".
[https://blog.osservatori.net/it_it/innovazione-logistica]

ISBN 979-12-81249-14-1



9 791281 249141

