

● L'ANALISI DEL CENTRO STUDI «DIVULGA» SUL SISTEMA INFRASTRUTTURALE NAZIONALE

I ritardi logistici penalizzano l'export di prodotti italiani

Il basso indice di competitività del nostro sistema di trasporto e logistica ha effetti pesanti sulle esportazioni, valutabili nel solo 2022 in oltre 77 miliardi di euro, di cui 7,8 miliardi nell'agroalimentare

di **Riccardo Fargione, Dario Vivani**

Il livello di sviluppo infrastrutturale di un Paese rappresenta indiscutibilmente un fattore cruciale per il suo potenziale di crescita economica, per la competitività del suo tessuto produttivo e per il 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, in alcuni casi, un sensibile ritardo rispetto ai principali competitor internazionali.

L'indice di competitività del sistema di trasporto e logistica generale, in base all'elaborazione del Centro studi Divulga sui dati del World Economic Forum, colloca l'Italia al 17° posto a livello mondiale, ben distante da Singapore, Paesi Bassi e Hong Kong che guidano la classifica, ma anche dai principali competitor dell'Unione europea, come Germania, Spagna e Francia, o ancora dagli Stati Uniti e dal Giappone.

Le performance peggiori si registrano sul trasporto marittimo dove l'Italia si posiziona al 24° posto. Migliore la situazione per il trasporto aereo (19° posto) e per la rete ferroviaria (15° posto).

Se spostiamo la lente d'ingrandimento 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.

Il costo per il Paese

Secondo i dati elaborati nel recente studio del Centro studi Divulga, il ritardo infrastrutturale dell'Italia è costato nel 2022 oltre 77 miliardi di euro di mancate esportazioni, pari al 15% del valore complessivo dell'export nazionale.

Tra i settori più colpiti troviamo le punte di eccellenza del made in Italy, dalla moda all'agroalimentare, con perdite di export stimate rispettivamente in 8,23 e 7,8 miliardi di euro (grafico 1). Condizioni peggiori si rilevano solo per il settore dei macchinari e degli apparecchi meccanici (-20 miliardi di euro), dei prodotti chimici e materie plastiche (-13 miliardi) e dei metalli (-9,26 miliardi). Dati che evidenziano chiaramente un «potenziale



inespresso» causato dal ritardo infrastrutturale del Paese rispetto ai principali competitor mondiali, che penalizza le performance delle eccellenze made in Italy, apprezzate in tutto il mondo.

L'analisi effettuata, partendo dall'elaborazione dei dati dei più autorevoli istituti di ricerca nazionali e internazionali, ha avuto proprio l'obiettivo di quantificare la perdita generata dal gap logistico e dei trasporti sull'economia italiana.

I risultati appena descritti, se da un lato esprimono rammarico per il potenziale perso, dall'altro aprono varchi di estremo ottimismo per policy future che consentano di recuperare quanto fino a oggi non adeguatamente valorizzato.

Ancora tanta strada da fare

Il modello logistico italiano risulta ampiamente sbilanciato verso il trasporto su gomma con l'88% delle merci movimentate, superiore anche alla media UE del 77%. Escludendo dall'analisi Cipro, Malta, Irlanda, Grecia e Danimarca (per dimensione e conformazione territoriale), l'Italia è al 2° posto in Europa dopo la Spagna in questa classifica.

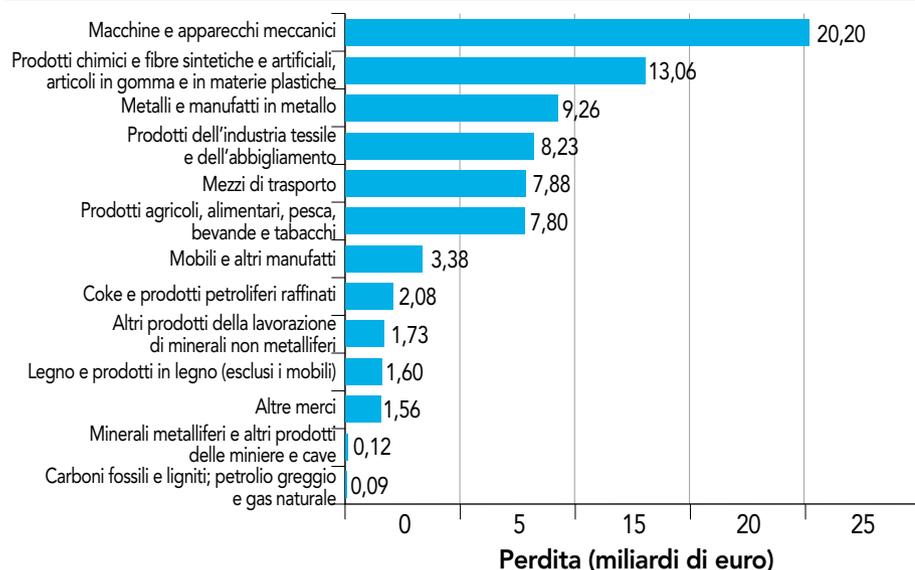
All'opposto, però, l'indice di qualità viaria colloca l'Italia nella parte bassa della classifica (17° posto), con una situazione peggiore solo per Romania, Lettonia, Ungheria, Polonia, Malta, Repubblica Ceca, Slovacchia, Bulgaria e al pari con Belgio e Irlanda.

Ancora limitato risulta il trasporto su rotaia (12% in Italia), al di sotto della media europea (17%).

Tra i ritardi infrastrutturali in questo ambito: una rete priva di doppi binari (presenti solo nel 46% delle linee); tra i punti di forza, invece, l'elettrificazione, ben articolata sul territorio nazionale, seppure con un leggero deficit nelle regioni del Mezzogiorno.

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).

GRAFICO 1 - Perdita per gap logistico-infrastrutturale delle esportazioni italiane suddivise per settore (miliardi di euro)



Fonte: stime Centro studi Divulga.

Il giusto equilibrio tra le varie modalità di trasporto delle merci oltre a garantire 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 della guerra in Ucraina e della pandemia ha determinato un marcato incremento dei costi energetici, dei carburanti e della logistica.

Pandemia e guerra aumentano costi e preoccupazioni

Secondo gli ultimi dati della Banca d'Italia, l'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate dall'Italia (grafico 2) è salita per il secondo anno consecutivo, alimentando la spirale inflazionistica che secondo le previsioni Ocse ci accompagnerà anche nei prossimi mesi.

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. Solo per citare qualche dato, **i costi medi dei trasporti navali sono cresciuti del 65% negli ultimi 5 anni e del 48% su base tendenziale con un aumento che si è concentrato soprattutto nell'ultimo triennio.**

Per quanto concerne invece il prezzo del carburante per il trasporto strada-

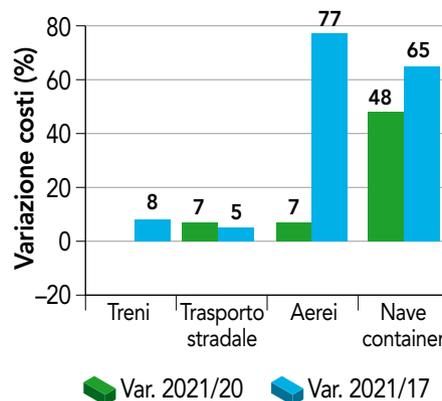
le, rispetto a gennaio 2020, e dunque prima dello scoppio della pandemia, **il prezzo del gasolio al netto delle tasse è raddoppiato (+95%) con riflessi evidenti anche sui costi della logistica merci.**

Investimenti

Negli ultimi 10 anni, secondo l'analisi del Centro studi Divulga su dati dell'Oxford Economics, gli investimenti in infrastrutture in Italia hanno subito una battuta di arresto media annua del 2,8% (superiore ai Paesi dell'Eurozona del -1,8%) che ha portato a un calo di oltre un terzo della spesa annua.

Per i prossimi anni, anche grazie agli ingenti fondi stanziati in risposta alla crisi pandemica e alle conseguenze del conflitto, si stima un'inversione di tendenza con un incremento medio annuo del 2,6% degli investimenti in infrastrut-

GRAFICO 2 - Variazione (%) dei costi medi per export suddivisi per modalità di trasporto



Fonte: elaborazione Centro studi Divulga su dati Banca d'Italia.

ture fino al 2026. Una spinta più ampia rispetto a quanto rilevato nei Paesi dell'Eurozona (+2,2%) e maggiore degli altri principali competitor UE, come Francia (+2,1%) e Germania (+1,1%).

Buona parte di queste risorse provengono dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Degli oltre 190 miliardi stanziati dal Piano, infatti, il 20% è destinato proprio alla realizzazione di opere infrastrutturali, come quelle relative ai collegamenti portuali e al potenziamento delle autostrade di collegamento nell'ambito delle Zes (Zone economiche speciali) al Sud e ZIs (Zone logistiche semplificate) al Centro-Nord, fondate su procedure amministrative molto più snelle e sburocratizzate di quelle ordinarie.

Queste risorse, integrate con altre di diversa natura, potranno fornire un forte impulso per lo sviluppo infrastrutturale del Paese nei prossimi anni, con un piano di investimenti di oltre 100 miliardi di euro, di cui tre quarti da spendere entro il 2026.

Prospettive

L'auspicato obiettivo di ridimensionare lo squilibrio logistico del Paese richiede inderogabilmente «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 competitor UE.

Il cibo made in Italy ha conquistato negli ultimi anni una posizione di indiscutibile rilievo sui mercati esteri, raggiungendo il valore record di 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% e che dovrebbe proseguire, secondo le prime proiezioni, anche nel 2022 appena terminato.

In conclusione, dunque, l'incremento dei costi energetici, la rinnovata sensibilità sul fronte ambientale sotto l'egida del New Green Deal e la peculiarità dei prodotti agroalimentari in termini di deperibilità e qualità, sollecitano il potenziamento di modelli logistici innovativi e integrati che rappresentano ormai una soluzione non più prorogabile. Un'occasione da non perdere per il futuro del nostro Paese.

Riccardo Fargione, Dario Vivani

Centro studi Divulga

L'INFORMATORE AGRARIO

www.informatoreagrario.it



Edizioni L'Informatore Agrario

Tutti i diritti riservati, a norma della Legge sul Diritto d'Autore e le sue successive modificazioni. Ogni utilizzo di quest'opera per usi diversi da quello personale e privato è tassativamente vietato. Edizioni L'Informatore Agrario S.r.l. non potrà comunque essere ritenuta responsabile per eventuali malfunzionamenti e/o danni di qualsiasi natura connessi all'uso dell'opera.