

“Gli scenari dei trasporti e della logistica: analisi dei fenomeni recenti” è il titolo del webinar organizzato da ANITA, l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica, in collaborazione con SRM - Centro Studi e Ricerche (collegato a Intesa Sanpaolo) per misurare l'impatto che le scelte geopolitiche, a partire dall'introduzione dei dazi statunitensi sul commercio, stanno avendo sugli assetti del trasporto internazionale e nazionale. L'analisi, presentata da Alessandro Panaro, Head of Maritime and Energy Department - SRM, muove dall'evoluzione dei fattori che oggi influenzano la competitività del sistema economico nazionale: il perdurare di due conflitti bellici e l'ipotesi di un terzo, questa volta di carattere commerciale, rappresentano elementi di instabilità destinati a segnare il comportamento strategico delle imprese e delle Istituzioni, le uniche in grado di creare le condizioni per recuperare l'efficienza logistica del Paese, garantendo nuova centralità nei traffici globali e mediterranei.

Prendendo le mosse dal commercio marittimo, timone degli scambi mondiali, l'analisi pone l'accento sulle prospettive di crescita del trasporto container via mare, sottolineando come nel contesto europeo il bacino del Mediterraneo sia quello destinato ad aumentare maggiormente i suoi volumi di traffico tra il 2023 e il 2028: + 18% per i quadranti West Med e East Med, superando il tasso di espansione del Nord Europa. Un'indicazione che evidenzia il ruolo nevralgico dei porti dell'Europa Meridionale, suggerendo la necessità di investimenti in infrastrutture, logistica e digitalizzazione per intercettare questi flussi, anche in funzione delle opportunità sorte nell'area MENA e dell'Asia.

In questa cornice, gli Stati Uniti si collocano come primo importatore e secondo esportatore mondiale dopo la Cina, ma anche come primo partner marittimo dell'Italia. Tra gennaio e settembre del 2024, il 53% degli scambi di import-export tra Italia e USA si sono svolti via mare, per un controvalore di 35,8 miliardi di euro; il 42% via aereo, pari a 27,9 miliardi di euro; il 3% via strada, pari a 2,3 miliardi di euro e il restante 2%, quello imputato ad altre modalità di trasporto, che ha raggiunto il miliardo di euro. In linea generale, il mercato più colpito dalle gabelle americane risulta essere quello cinese. Uno scenario che accompagna le due potenze verso un progressivo “allontanamento commerciale”. Per effetto dei dazi fra Stati Uniti e Cina, infatti, è stato cancellato il 42% dei viaggi di navi portacontainer attraverso il Pacifico e la movimentazione portuale prevista nel 2025 in America è in calo di oltre il 5%. Evidenze che hanno la forza di modificare l'assetto della supply chain globale, valorizzando l'approccio virtuoso del sistema portuale italiano che nel 2024 ha movimentato complessivamente 480,7 milioni di tonnellate di merci, con un incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente. Risultati capaci di riformare la missione dell'Italia e del suo trasporto marittimo nel contesto globale grazie alle caratteristiche multipurpose e alla forza nello Short Sea Shipping, il trasporto marittimo di corto raggio, che ha visto il Paese in cima

al podio europeo e mediterraneo, rispettivamente con 305 milioni di tonnellate trasportate e 239 milioni di tonnellate transitate per i nodi portuali italiani.

Anche l'autotrasporto merci, nel 2024, continua a rappresentare un pilastro strategico per la logistica nazionale. In termini di valore, il 38% dell'import-export del Paese ha viaggiato su strada, confermando la rilevanza del segmento gommato per i trasporti interni e, soprattutto, l'apporto funzionale per l'accesso ai porti. In Italia il trasporto stradale è stato responsabile di movimentazioni pari a 981,4 milioni di merci in uscita, che hanno cioè origine in Italia, con le prime 3 categorie di beni caricati che incidono per il 74% sul totale dei beni trasportati e che si sostanziano in: minerali metalliferi e manufatti in metallo (362,7 mln tonn di merci), prodotti agricoli alimentari e bevande (209,1 mln tonn di merci), materie prime secondarie e rifiuti (153 mln tonn di merci). Le prime 3 regioni di carico sono Lombardia (217,9 mln tonn di merci), Veneto (150,8 mln tonn di merci) e Emilia Romagna (127,3 mln tonn di merci).

Allo stesso modo, attraverso il sistema viario nazionale sono stati trasferiti 979,1 milioni di tonnellate di merci destinate all'Italia, con le medesime regioni che si sono aggiudicate il podio per lo scarico: Lombardia (222,2 mln tonn di merci), Veneto (145,7 mln tonn di merci); Emilia Romagna (125,2 mln tonn di merci). Nonostante la sua espansione, il trasporto delle merci su gomma mostra ancora ampi margini di sviluppo che possono essere conseguiti orientando le imprese a realizzare la propria transizione ecologica e digitale e guidando la committenza verso lo switch modale. Basti pensare che in Italia, secondo le stime SRM, solo il 12-15% delle aziende manifatturiere si avvale del trasporto intermodale. Una serie di adeguamenti, che, combinati al potenziamento dell'offerta infrastrutturale nazionale, dalla rete stradale a quella ferroviaria, passando per i porti gli interporti e gli aeroporti, aiuterebbero a colmare il gap di efficienza logistica.

*“Le trattative sui dazi troveranno un punto di svolta e, sin d'ora, le Istituzioni hanno il compito di preparare il terreno che consentirà alle imprese italiane di cogliere l'occasione di una supply chain globale confermata o rinnovata - Lo afferma il Presidente di ANITA, **Riccardo Morelli**, introducendo l'iniziativa -. La posizione privilegiata nel Mediterraneo, il ruolo strategico e la resilienza dimostrata dalle imprese di autotrasporto e logistica che operano sul territorio nazionale ci suggeriscono che l'Italia ha davanti a sé l'opportunità di recuperare centralità nel processo di evoluzione delle rotte globali. In questo senso, le attività promosse dal Governo e ricomprese nell'orbita del Piano Mattei e del piano d'azione per l'export possono fare la differenza nell'aprire alle relazioni con i mercati extra-UE ad alto potenziale. Tuttavia la rilevanza del nostro Paese sarà direttamente proporzionale alla capacità dell'Esecutivo di sfruttare la naturale vocazione logistica italiana, creando le condizioni necessarie per colmare il gap di efficienza del sistema logistico, favorendo la*

Lo scenario dei trasporti in Italia: recuperare l'efficienza logistica per superare l'instabilità dei dazi e guadagnare la leadership dei traffici nel Mediterraneo | 3

digitalizzazione dell'intera catena e adeguando l'offerta infrastrutturale: dalla capacità dei porti, allo sviluppo della rete ferroviaria, passando per l'ampliamento dei terminali e la manutenzione del sistema viario e la cura dei valichi alpini. Un processo di trasformazione che porterà anche il comparto a beneficiare di una nuova stabilità”.