

LO SCENARIO

DS6901

DS6901

La logistica italiana resiste agli shock globali

Il settore regge tra crisi e aumento dei costi, ma ha perso 35 mila imprese e ora chiede una visione industriale chiara. Tecnologia, sostenibilità e digitalizzazione le leve del rilancio

Vito de Ceglia

Un settore resiliente, capace di autoregolarsi e di reagire alle trasformazioni che hanno colpito il trasporto merci su scala globale negli ultimi anni. È questa la fotografia della logistica italiana che emerge dal primo studio firmato dall'Osservatorio Freight Insights del Centro nazionale per la mobilità sostenibile (Most), realizzato in collaborazione con la Fondazione centro studi economia della logistica e delle infrastrutture ("Deep uncertainty e cambiamenti strutturali di sistema: analisi della trasformazione delle supply chains").

Una fotografia nitida di un comparto resiliente, che chiede politiche pubbliche chiare e maggiore centralità nel dibattito europeo. La logistica vale oggi l'8,9% del Pil italiano, in costante crescita rispetto al 7,2% registrato pochi anni fa. Un dato che conferma il ruolo cruciale della logistica per la competitività del sistema produttivo.

Ma dietro questa resilienza si nasconde una realtà complessa. Il settore ha attraversato ondate successive di disruption globale, dalla pandemia alla guerra in Ucraina, fino alle crisi dei canali logistici internazionali come Suez e Panama. E ha dovuto fare i conti con un aumento generalizzato dei costi: energia (31%), immobili (26%), manodopera (13%) e credito (182%) negli ultimi cinque anni.

Questa pressione ha prodotto un riassetto drastico: circa 35.000

imprese hanno cessato l'attività, soprattutto tra i piccoli autotrasportatori e i gestori di magazzino. A reggere sono state le imprese più strutturate, quelle che hanno investito su tre leve fondamentali: tecnologia, sostenibilità e integrazione. La tecnologia ha permesso di gestire meglio l'intera catena del valore: tracciabilità digitale, data-driven planning, ottimizzazione predittiva dei flussi. In questa direzione si inserisce anche il nuovo bando 'LogIN Business', pubblicato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si tratta di una misura strategica da 157 milioni di euro prevista dal Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) per sostenere la transizione digitale delle imprese di trasporto merci e logistica. L'iniziativa punta a modernizzare il settore attraverso l'adozione di tecnologie interoperabili con la piattaforma logistica nazionale, la dematerializzazione dei documenti, la pianificazione dei carichi e l'ottimizzazione dei flussi intermodali.

Tuttavia, le imprese lamentano un deficit di strategia europea. La nuova proposta di bilancio Ue 2028-2034 per il Connecting Europe Facility (Cef) ha infatti destinato oltre il 30% dei fondi alla mobilità militare, lasciando in secondo piano le esigenze infrastrutturali e logistiche civili. Una scelta che ha suscitato forti perplessità tra le associazioni di settore. «Siamo preoccupati - afferma Confetra - perché così si depotenzia uno dei pilastri della competitività industriale euro-

pea. La logistica non può essere trattata come una variabile tecnica: è una leva strategica che richiede visione e investimenti».

Anche Unrae, Alis, Assologistica e Fermerci hanno chiesto un cambio di rotta, affinché il Green Deal non resti un obiettivo teorico, ma trovi applicazione concreta nelle reti ferroviarie, nei nodi intermodali e nei porti.

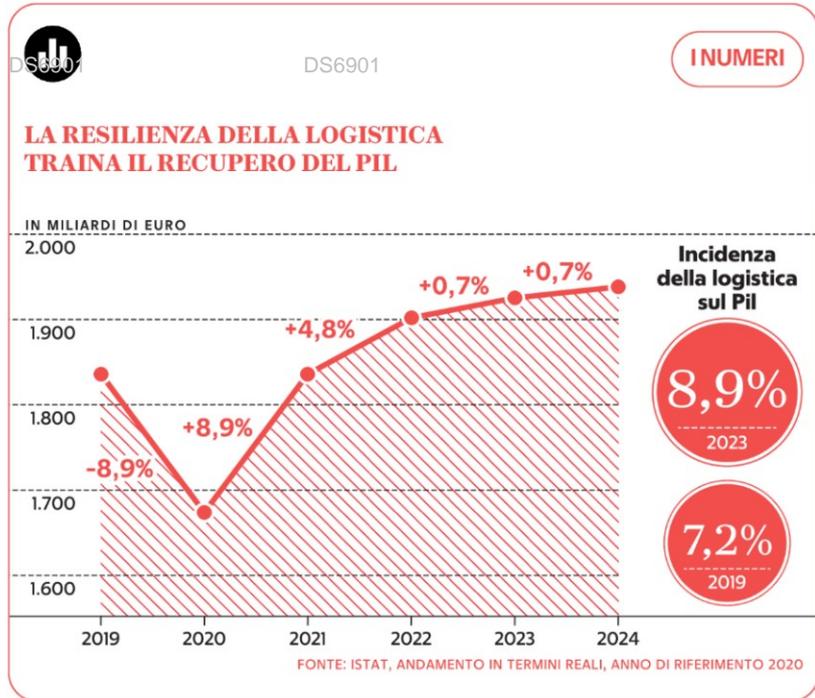
Per comprendere lo stato dell'arte del settore, sempre l'Osservatorio Freight Insights, in un secondo studio, offre una fotografia dettagliata del sistema. Il trasporto stradale resta la spina dorsale della logistica italiana, con un traffico merci stimato tra 30 e 37 miliardi di veicoli/km annui - un dato molto più alto rispetto alle statistiche ufficiali, che secondo l'Osservatorio andrebbero riviste. Tuttavia, la congestione resta un freno: quasi il 10% delle imprese segnala tempi di accesso troppo lunghi a porti e terminal ferroviari. L'Osservatorio conferma però una vivacità del settore, con una crescita del fatturato delle imprese medio-grandi, individuando ampi margini di miglioramento in termini di riempimento



dei veicoli e ottimizzazione dei viaggi di ritorno: l'indice di riempimento dei camion si attesta infatti all'80% per l'andata, e solo al 60% per il ritorno

Il trasporto marittimo resta centrale (12,9% del traffico Ue): calano le rinfuse, crescono container del 9,7%) e Ro-Ro del 7,8%. Resta però il tema della connettività logistica: i porti sono sempre più attrezzati, ma mancano collegamenti ferroviari e stradali efficienti e omogenei sul territorio. Sul fronte ferroviario, i dati mostrano un apparente aumento delle tonnellate-km, dovuto però all'allungamento delle percorrenze. Il numero delle tonnellate trasportate è in calo. A incidere sono i numerosi cantieri aperti per il Pnrr, che rallentano la circolazione ma dovrebbero portare a una rete più efficiente entro il 2026. Infine, il trasporto aereo cargo, pur con una crescita del 14,9% nel 2024, resta marginale rispetto agli altri comparti e fortemente dipendente da triangolazioni su scali esteri, soprattutto in Belgio e Germania.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



① Sul fronte ferroviario, i dati mostrano un calo del numero di tonnellate trasportate