

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Persi 93 miliardi di euro di export per colpa dei ritardi della logistica italiana

Nicola Capuzzo · Monday, November 27th, 2023

I ritardi italiani nel settore logistico e nella realizzazione delle infrastrutture rappresentano un freno allo sviluppo del Paese. Per capire il peso economico di questo ritardo – e capirne le cause – sull'export italiano, partitaiva.it ha pubblicato un'analisi prendendo come riferimento i dati del 2022.

Da stime elaborate da Istat e Sace emerge che l'Italia a causa dei gravi ritardi sul fronte delle infrastrutture legate ai trasporti ha perso 93 miliardi di euro in mancate esportazioni che corrisponde al 15% dell'export nazionale. A risentirne in particolare è stato il settore dell'agroalimentare. Secondo lo studio "Infrastrutture, intermodalità e innovazione" realizzato dal Centro Studi Divulga 1, l'industria del cibo ha perso infatti circa 9 miliardi di euro nel 2022.

Da notare che la logistica costituisce, indubbiamente, un anello molto importante per il settore industriale e che il nostro paese vanta una propensione al commercio internazionale particolarmente elevata grazie alla qualità e all'apprezzamento a livello internazionale dei prodotti italiani.

In particolare negli ultimi anni il cibo Made in Italy è riuscito a conquistare una posizione di rilievo all'interno dei mercati esteri raggiungendo nel 2022 il valore record di 60,7 miliardi di euro di export dopo una crescita che, in dieci anni, ha visto aumentare il valore dei prodotti italiani sui mercati esteri dell'80%. Secondo alcune stime e proiezioni, questo trend dovrebbe continuare anche nel corso del 2023.

A pesare, però, è un pesante gap della logistica, per colpa del quale il nostro Paese è sostanzialmente in ritardo rispetto ai principali competitor ed è per questo non essere al passo con i concorrenti che l'Italia ha avuto le importanti riduzioni nell'export. Avere delle infrastrutture all'avanguardia è cruciale – sottolinea lo studio – sia per l'alta deperibilità dei prodotti ma anche per l'elevata capillarità del tessuto produttivo agricolo.

Per colpa della logistica il settore dell'agroalimentare perde 9 miliardi di euro, che corrispondono al 10% della perdita complessiva stimata per l'Italia. L'agroalimentare ricopre la quinta posizione insieme ai mezzi di trasporto, che registrano un danno annuo di 9,1 miliardi di euro.

Conseguenze peggiori sono poi state registrate da prodotti tessili e abbigliamento: 9,7 miliardi di euro; metalli e manufatti: 11 miliardi di euro; prodotti chimici: 16,8 miliardi di euro: settore delle macchine ed apparecchi meccanici: 23,1 miliardi di euro.

Per trasportare le merci, il nostro paese fa largo uso del trasporto su gomma, che viene impiegato per movimentare l'87% delle merci. Una percentuale superiore a quella dell'Unione europea che si attesta al 77%. Fatta eccezione per i paesi che hanno una superficie ridotta, inferiore ai 100.000 chilometri quadrati, l'Italia si colloca tra i primi posti in Europa, subito dopo a: Grecia; Spagna; Francia. Ma è davanti a: Polonia; Germania; Finlandia; Svezia; Bulgaria; Romania.

Ovviamente la conformazione geografica dell'Italia costituisce un elemento centrale per determinare l'operatività gestionale della logistica e delle principali infrastrutture di trasporto. Detto questo, il nostro paese sconta un ritardo fisiologico rispetto al resto dell'Unione europea con delle geografie più pianeggianti.

La logistica, in Italia, è in ritardo per quanto riguarda le altre modalità di trasporto delle merci, prima di tutto per la rete ferroviaria, ma anche per quella marittima. A mostrare uno scarso potenziale di integrazione tra il trasporto ferroviario e marittimo con quello stradale sono i numeri. Le merci trasportate con i treni sono solo il 13%, ben al di sotto della media europea del 17%.

A pesare, nel suo complesso, sui costi della logistica è il carburante. Il prezzo praticato alla pompa – se prendiamo una media semestrale – è pari a 1,755 euro al litro. L'Italia, sostanzialmente, è passata dalla nona alla quarta posizione per i costi del gasolio. Quindi l'intermodalità è ancora troppo poco sfruttata.

I valori sono senza dubbio molto più alti rispetto a quelli del 2020, infatti sono aumentati del 31%, ma in linea con quelli dello scorso anno, rispetto ai quali è stata registrata una flessione del 2%.

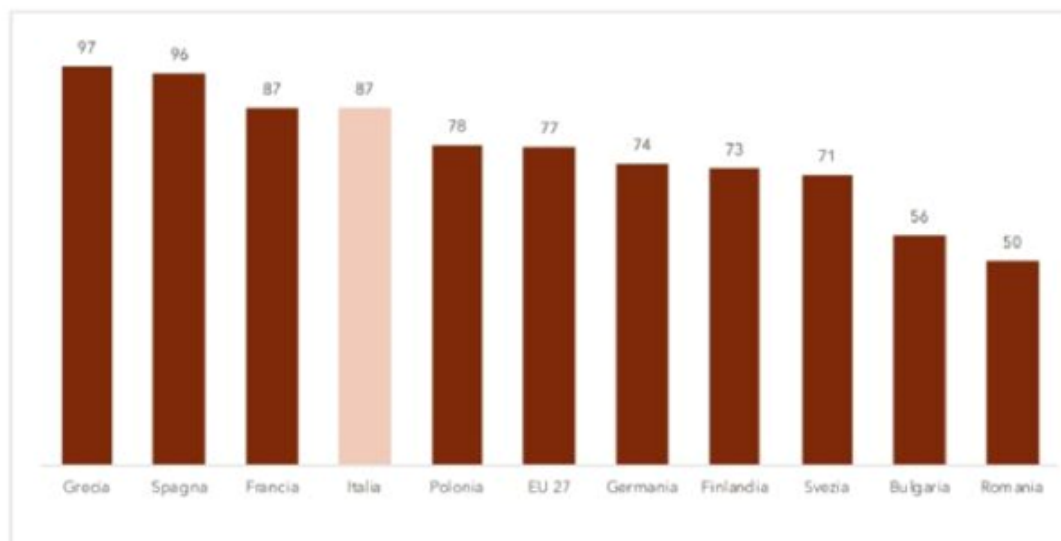
La classifica dei paesi nei quali sono stati registrati i maggiori costi del carburante vede in testa i paesi del Nord Europa, a cui seguono Francia e Italia: Svezia: 1,985 euro al litro, -12%; Finlandia: 1,939 euro al litro, -8%; Francia: 1,782 euro/litro, -4%; Italia: 1,755 euro/litro, -2%.

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. L'incidenza dei costi dei trasporti internazionali sul valore delle merci è cresciuta per il terzo anno consecutivo. A metterlo in evidenza è la Banca d'Italia. A determinare questi aumenti è principalmente il costo del carburante, oltre all'espansione degli scambi avvenuti subito dopo la pandemia. Il paper mette in evidenza che vicino alle tendenze generali si sono registrate criticità specifiche, ad esempio come conseguenze delle tensioni geopolitiche.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

Grafico 2.1: Trasporto merci su gomma (%)



Fonte: Elaborazione Centro Studi Divulga su dati Eurostat

This entry was posted on Monday, November 27th, 2023 at 7:08 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.