

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il franco destino costa caro all'Italia e alla sua bilancia dei pagamenti nel trasporto merci

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 20th, 2024

I problemi e le prospettive dei nuovi assetti logistici e infrastrutturali in Europa e in Italia passano anche attraverso alcuni fattori chiave come “il sempre più necessario coinvolgimento della committenza» nella gestione delle catene logistiche e “le rendicontazioni delle emissioni”.

A sottolinearlo, durante l’assemblea di Confetra appena andata in scena a Roma, è stato il prof. Oliviero Baccelli, direttore del Master in economia e management dei trasporti, delle infrastrutture e della supply chain – Università Bocconi.

I numeri già di per sé parlano chiaro secondo quanto riportato nella sua relazione: “Le importazioni di beni in Italia sono passate da 263,5 a 588,3 miliardi di euro fra il 2001 e il 2023, con una crescita di 324,8 miliardi pari al 123%. Il ruolo del trasporto marittimo pur avendo aumentato dell’88,6% i valori movimentati, passati da 102,3 a 193 miliardi, ha ridotto la propria quota di mercato fra le diverse modalità di trasporto, passando dal 39% al 33%. La strada è aumentata dal 35 al 39%”. Di particolare rilievo anche il dato per cui “le esportazioni dall’Italia sono aumentate del 131% fra il 2001 e il 2023 passando da 266,6 a 615,1 miliardi di euro. In questo contesto, il trasporto marittimo ha ridotto la propria quota fra le diverse modalità di trasporto nel periodo fra il 2001 e il 2023 di due punti percentuali, passando dal 32% al 30%, pur aumentando il valore delle merci da 84,7 a 185,6 miliardi. Il trasporto aereo è passato dal 9 al 13% e il ruolo della strada si è ridotto dal 45 al 43%”.

Il dato che colpisce forse di più è però un altro: “La bilancia dei pagamenti nel settore del trasporto merci è negativa per 9,9 miliardi di euro nel 2023 (+4 mld rispetto al 2019)”.

Quindi l’Italia, nonostante abbia significativamente aumentato le proprie esportazioni, ha speso di più rispetto a quanto ha incassato per la logistica della propria produzione e questo sembra voler dire che il mercato dei trasporti il nostro Paese lo lascia sempre di più in mano ad altri player stranieri.

“Un chiaro sintomo dell’effetto perverso del franco fabbrica o ex works che non solo diminuisce efficacia e presenza internazionale delle aziende italiane all’estero ma penalizza al contempo lo Stato con quasi 2 miliardi in meno di entrate per Erario e le aziende di Albo Autotrasporto e Assologistica che riscontrano mancati incassi per quasi 10 miliardi (nell’ipotesi di pareggio dei

servizi di logistica fra aziende italiane e straniere). La priorità quindi è lavorare sul franco destino” sottolinea Massimo Marciani, presidente dell’associazione Freight Leaders Council.

Bacelli durante il suo intervento ha sottolineato il concetto per cui “il coinvolgimento dei caricatori nelle scelte degli operatori del settore dei trasporti e della logistica è reso possibile dalla maggior trasparenza delle attività in termini di impatto, ottenibile sia attraverso modalità di certificazione (dell’operatore e delle operazioni) sia attraverso una rendicontazione complessiva delle strategie dell’operatore di trasporto”. Oltre a ciò “l’individuazione di fornitori in grado di offrire una certificazione del best effort rispetto ai temi della sostenibilità dell’organizzazione dei trasporti e della logistica può essere una soluzione strategica ed operativa per i caricatori”.

Fra le certificazioni disponibili già oggi in questo ambito vi sono quello del Lloyd Register promosso dalla associazione italiana SosLogistica con quattro livelli di Sustainable Logistics o quella “Lean&Green” sostenuta dall’associazione italiana Freight Leaders Council.

Il docente della Bocconi a questo proposito ha anche aggiunto che “la politica dei trasporti è una politica industriale e di sviluppo economico, soprattutto per l’Italia dove il livello di apertura ai mercati internazionali è molto elevato (imp+exp di beni equivalgono al 56,6% del Pil nel 2023 rispetto al 38,9% del 2001) e il disavanzo della bilancia dei pagamenti nei trasporti è in continua crescita.

Le soluzioni per la decarbonizzazione devono tener conto, secondo Bacelli, “anche dei trend relativi alla sostenibilità economica (in un settore con asset ammortizzati in molti anni) e sociale (e.g. disponibilità di autisti e qualità del rapporto vita sociale-lavoro), oltre a ipotizzare soluzioni del tutto innovative frutto di collaborazioni pubblico-private (verso automazione e digitalizzazione)”. Anche perché il settore dei trasporti sarà sempre più oggetto di nuove tassazioni sulla base del principio ‘chi inquina paga’ ma “potrà contare anche su nuove fonti di finanziamento per ricerca e innovazione (ad esempio Innovation Fund europeo e nazionale finanziato dai ricavi da Ets e Social Climate Fund), che andranno valorizzate al meglio per rafforzare l’introduzione di nuove tecnologie e nuovi modelli organizzativi (ad esempio, la filiera del Carbon Capture, Utilization and Storage – CCUS)”.

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

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Oliviero Baccelli

This entry was posted on Wednesday, November 20th, 2024 at 5:23 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#)

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