

LOGISTICA, LE DIFFICOLTÀ SPINGONO A INNOVARE

I TRAFFICI MERCI GLOBALI RISENTONO DELLE TENSIONI GEOPOLITICHE E DEGLI SCENARI DI GUERRA. TUTTAVIA IL COMMERCIO CONTINUA A CRESCERE E L'ITALIA HA UN RUOLO CENTRALE SULLE DIRETTRICI EUROPEE NORD-SUD ED EST-OVEST. IN ATTESA DI VERIFICARE L'IMPATTO DEI DAZI AMERICANI, LA RETE DEI TRASPORTI E I SERVIZI CONNESSI RICHIAMANO INVESTIMENTI E PUNTANO SU DIGITALE E SOSTENIBILITÀ

di Maria Moro



© DSCimage - iStock

Questione strategica per l'economia di ogni paese, la logistica è oggi tra i comparti più sensibili ai cambiamenti globali e più aperti all'innovazione.

Il contesto globale è noto. Nel 2020 la pandemia di Covid-19 ha provocato uno shock nel sistema commerciale mondiale, con i porti cinesi chiusi al traffico e, a cascata, ripercussioni sugli approvvigionamenti in tutto il pianeta. In quel momento i traffici globali erano in espansione, soprattutto sulle rotte tra l'Asia orientale, l'Europa e gli Stati Uniti, tanto che si stava ampliando il fenomeno del gigantismo navale, con la costruzione di portacontainer di oltre 400 metri di lunghezza.

La ripresa post pandemica è coincisa con una crescita delle tensioni geopolitiche e delle controversie commerciali: le con-

seguenze economiche, energetiche e logistiche della guerra in Ucraina, i riflessi del conflitto in Medio Oriente, gli attriti economici tra Cina e Stati Uniti, fino ad arrivare alle politiche dei dazi *made in Usa* che turbano l'attualità dell'economia mondiale e, da ultimo, all'imprevedibile evoluzione della recente crisi in Iran. Questi elementi di perturbazione influiscono sui commerci globalizzati, che tuttavia lo scorso anno sono cresciuti del 3,2%, a fronte di un Pil globale a +3,3%, e che hanno visto ampliarsi il ruolo di paesi emergenti e non allineati alle grandi potenze. Nel quadro complessivo, la situazione europea non è delle migliori. La crisi dell'automotive ha rallentato l'economia tedesca, traino di quella europea e fondamentale per il sistema produttivo italiano. Il ruolo dell'Unione

Europea nel commercio mondiale si è indebolito, ma rimane per ora buona la tenuta dei consumi interni, in attesa di capire l'impatto dei dazi statunitensi.

CROCEVIA TRA MEDITERRANEO ED EUROPA

In questa panoramica, l'Italia continua ad avere un ruolo di discreto rilievo nella rete dei trasporti che sostengono il commercio globale, grazie alla posizione centrale nel Mediterraneo che incrocia le rotte marittime e terrestri che collegano il nord Europa con il sud, e l'est del mondo con l'ovest. Nel nostro paese passano quattro dei corridoi europei merci codificati dalla Ue: il corridoio *Scandinavo-mediterraneo* (3.053 km in Italia), il corridoio *Mediterraneo* (1.368 km), il *Baltico-Adriatico* (718 km) e il *Reno-Alpi* (409 km). Si tratta di percorsi intermodali che interessano i sistemi marittimo, ferroviario e stradale, spina dorsale di un sistema logistico che si ramifica su tutto il territorio, alimentando le economie locali, e si intreccia con le reti dei servizi. Secondo il *Logistics market report* di PwC, il mix che costituisce l'intermodalità delle merci italiane è composto da un 51% di trasporto su strada, un 17% su ferrovia, il 31% via mare e l'1% aereo. Le tensioni geopolitiche ed economiche internazionali colpiscono in maniera particolare proprio la via marittima: le interruzioni nel Mar Rosso e a Suez costano 9.000 tonnellate di merci deviate per il Capo di Buona Speranza (evitando il passaggio nel bacino del Mediterraneo e con maggiori costi) e l'attesa guerra dei dazi avrà un impatto sul volume dei traffici import-export.

I COSTI CRESCENTI IMPATTANO SUL SISTEMA

Il sistema portuale italiano ha movimentato lo scorso anno un totale di 480 milioni di tonnellate di merci, in aumento dell'1,3% sul '23. Il principale scalo italiano per volumi è Trieste (59,5 milioni di tonnellate), seguito da Genova (47,4) e Gioia Tauro (44,7), approdo in crescita nella sua funzione di *transhipment*. Trieste, Livorno e Piombino sono i porti in cui maggiormente si concentra il traffico con gli Stati Uniti e potrebbero risentire più di altri dell'introduzione dei dazi. Qualunque sia l'origine, una flessione dei volumi non incide solo sui ricavi portuali, ma a cascata sugli investimenti, sulle strutture logistiche e sull'economia locale. Va poi considerata la questione costi: dal 2021 non sono aumentate solo le tariffe marittime, ma anche i costi operativi dei trasporti su strada e

su rotaia, in relazione al prezzo dell'energia e del carburante. Oltre alle grandi direttive dei trasporti, la logistica include una vasta parte di servizi identificabili nella distribuzione locale e nell'*ultimo miglio*, un aspetto del settore in pieno sviluppo, spinto dalla digitalizzazione e con un impatto significativo sul territorio.

INVESTIMENTI IN SUPERFICI E DIGITALIZZAZIONE

Il settore logistico è considerato tra le opportunità più interessanti per gli investitori e ha attratto nel 2024 il 17% del volume complessivo degli investimenti per un totale di 1,65 miliardi di euro. Nello stesso anno, la domanda di spazio logistico (volumi di assorbimento) ha raggiunto i 2,2 milioni di metri quadrati di superfici dedicate. Investimenti e crescita dei volumi di assorbimento aprono al tema della sostenibilità, un'opportunità per il settore e, nel contempo, per il territorio. PwC suggerisce la riconversione dei siti industriali dismessi, che oggi coprono il 3% della superficie italiana: una risposta alla costante perdita di suolo, che Ispra ha calcolato per il solo 2023 in 72,5 km², +7,2% rispetto all'anno precedente. L'opzione potrebbe in alcuni casi comportare costi maggiori rispetto alle costruzioni a nuovo, ma rappresenterebbe l'occasione per riqualificare aree urbane, salvaguardare il territorio e, in definitiva, una scelta di sostenibilità. La via della sostenibilità passa inoltre per l'adozione di soluzioni come il passaggio all'utilizzo di carburanti a basso impatto e la compensazione delle emissioni di carbonio.

UN TEMA CRUCIALE PER LA LOGISTICA: LA DIGITALIZZAZIONE

In termini di investimenti, si è assistito a un forte balzo in avanti a partire dal 2020, a seguito della pandemia, mentre dal 2023 l'incertezza della situazione globale ha indotto le imprese a contenere le esposizioni finanziarie. La valenza strategica del settore lo ha fatto inserire tra quelli interessati dalla direttiva Nis2, con impatti importanti in termini di compliance e gestione del rischio: le imprese sono tenute ad adottare misure per proteggere le proprie infrastrutture digitali e garantire la continuità del servizio, i processi interni vanno adeguati a standard di sicurezza più elevati, vanno sviluppate misure di *disaster recovery* e *business continuity*. Aspetti che si fanno tanto più importanti in una fase in cui l'AI e l'automazione dei mezzi di trasporto prendono piede nel comparto.