

Il ruolo strategico del trasporto e della logistica nel sistema economico globale

Luglio 2023

ALIS

A stylized graphic of the Italian flag, consisting of three horizontal, curved stripes in green, white, and red, positioned below the word 'ALIS' and above the text 'ITALIA IN MOVIMENTO'.

**ITALIA
IN MOVIMENTO**

Indice

Introduzione	p.1
1. L'analisi economica dello scenario	
Le principali variabili in Europa e negli Stati Uniti	p. 4
Lo scenario economico italiano	p. 6
I COSTI DELLE VACANZE PER L'ESTATE 2023	P. 10
2. Gli impatti dell'intermodalità	
Il contributo all'ambiente di ALIS In Italia	p. 12
Il contributo all'ambiente di ALIS attraverso le direttrici intermodali marittime e ferroviarie europee	p. 15
3. Gli scenari geopolitici: aggiornamento statistico sul reshoring	
I numeri del reshoring nel Mondo e in Europa	p. 21
I numeri del reshoring in Italia	p. 25
4. Analisi del fenomeno	
Opportunità e criticità del reshoring per le aziende italiane	p. 29
I driver che possono incrementare il reshoring	p. 30
Il Ro-Ro in Italia: trend del traffico, distribuzione nelle macro-aree e ruolo dell'Italia in Europa	p. 33

Introduzione

Le evoluzioni degli eventi di portata globale che ci hanno interessato negli ultimi anni hanno influito sugli equilibri socio-economici. **Pandemia e guerra**, in particolare, favoriscono l'aumento del fenomeno di **reshoring**, ovvero la tendenza a ricollocare le produzioni di alcune forniture strategiche delle aziende nel Paese di origine, oppure a collocarle in Paesi vicini geograficamente, nel qual caso si parla di **nearshoring** oppure a riallocarle in Paesi amici, ed in quest'ultimo caso si parlerà di **friendshoring**.

La volontà delle aziende di "avvicinare" le forniture e le produzioni si è manifestata a seguito dell'interruzione delle catene di approvvigionamento che si è spesso verificata durante la pandemia da Covid-19 a causa dei ripetuti lockdown attuati nelle varie aree del mondo colpite in momenti diversi dall'emergenza sanitaria. Durante la fase successiva ai lockdown, con la repentina ripresa di domanda, abbiamo assistito a numerose congestioni portuali ed interruzioni di attività vere e proprie come quella causata, ad esempio, dal blocco della nave Evergiven nel canale di Suez.

In ultimo, è intervenuto **l'attacco russo in Ucraina**, tuttora in corso, che è stato causa delle sospensioni delle attività sul Mar Nero, incidendo principalmente su due elementi: la **reperibilità delle materie prime alimentari** come i cereali, di cui l'Ucraina è storicamente un grande esportatore, tanto da meritarsi l'appellativo di "granaio d'Europa", e la conseguente **impennata dei prezzi delle materie prime energetiche**, essendo la Russia un importante fornitore di gas e petrolio per l'Europa. Questi fattori hanno a loro volta contribuito a determinare la crescita dell'inflazione.

I fenomeni menzionati stanno tuttora mettendo a dura prova le catene logistiche facendo emergere la consapevolezza della necessità di un "accorciamento" delle stesse, ove possibile.

Secondo quanto evidenziato dall'UNCTAD, la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo [1], i recenti cambiamenti seguono **tre direttrici - reshoring, regionalizzazione e replication** - e sono tra loro connesse.

Il **reshoring** è volto a ridurre i rischi di un blocco conseguenti a supply chain troppo lunghe che, pertanto, sono soggette a frammentazione e necessitano della riduzione [2].

La **regionalizzazione della globalizzazione** è un aspetto geopolitico che tiene conto del grado di concentrazione geografica della produzione, ma anche dell'area di influenza economica e politica di appartenenza.

Infine, la **replication** prevede la sostituzione di importazioni o parte di esse mediante la realizzazione in patria o nell'area di appartenenza di quelle produzioni che possono sostituire le importazioni.

E' importante sottolineare che **la realizzazione delle diverse forme di reshoring è legata allo sviluppo della tecnologia e della digitalizzazione** e rappresenta l'effetto più rilevante dell'automazione sulla produzione internazionale, che rende possibile trasferire un'attività nelle diverse aree geografiche.

La digitalizzazione consente di fatto uno **scambio di conoscenza più rapido tra i differenti anelli dei processi industriali**. La robotica, tecnologia industriale avanzata, in particolare, consente di eseguire operazioni complesse e di concentrare più produzioni, contribuendo a ristabilire una concentrazione di valore in un determinato territorio.

Le **catene di approvvigionamento mondiali** che vivono e si muovono attraverso scambi internazionali marittimi si stanno modificando e si "accorciano" per effetto di eventi economici e geopolitici di alto impatto e progressivamente gli scambi internazionali divengono sempre più di corto raggio (**Short Sea Shipping**).

Ed è proprio **l'impiego prevalente del trasporto marittimo a corto raggio** che consentirà di ridurre l'impatto ambientale, soprattutto se accompagnato da una intermodalità sostenibile.

[1] UNCTAD, 2021, World Investment report 2020

[2] V. anche Confindustria, 2022, "Processi di reshoring nella manifattura italiana", Rivista di Politica Economica

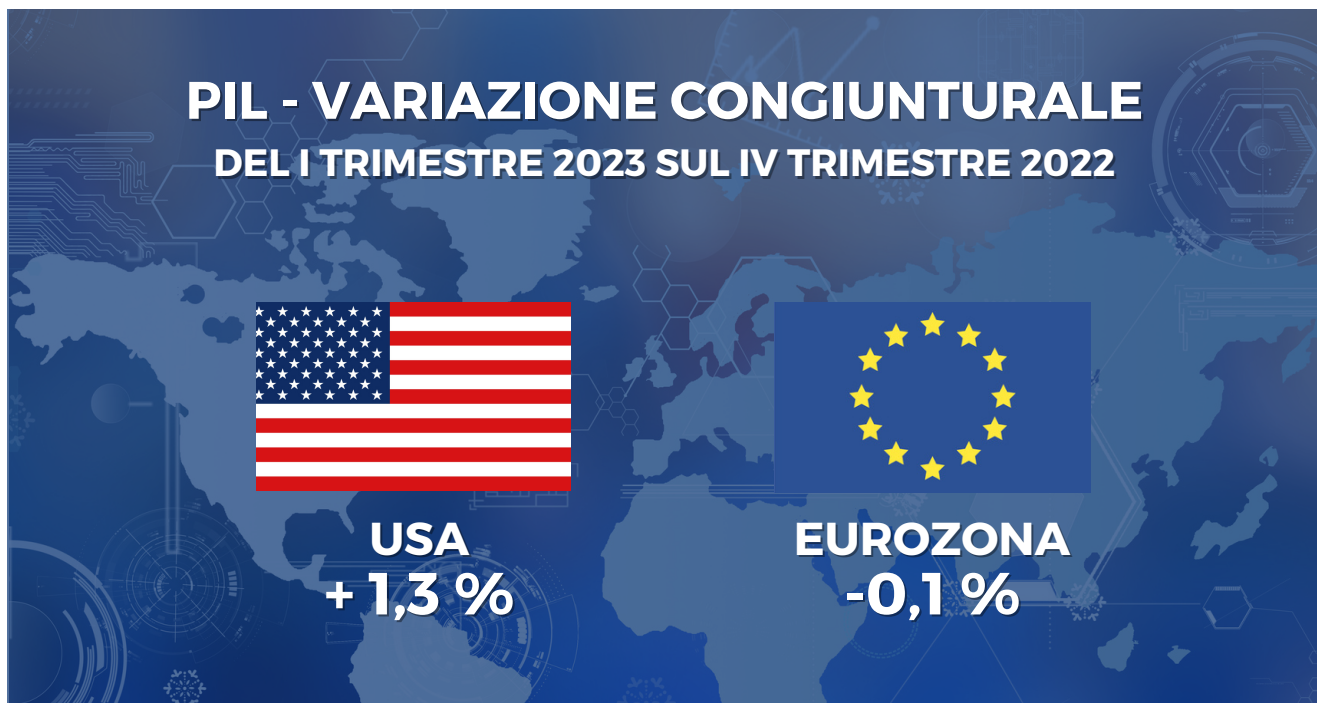
1

L'analisi dello scenario
economico

Le principali variabili in Europa e negli Stati Uniti

Analizzando il valore complessivo della produzione di beni e servizi emerge un **rallentamento del PIL statunitense**, che nel primo trimestre dell'anno in corso si attesta al **+1,3%** e segna una flessione sia rispetto alle previsioni degli analisti (+2%), sia rispetto al **+2,6%** registrato nel precedente trimestre.

Anche il **PIL dell'Eurozona** segna un rallentamento facendo registrare un **-0,1%** e attesta una **variazione nulla dell'ultimo trimestre 2022**.



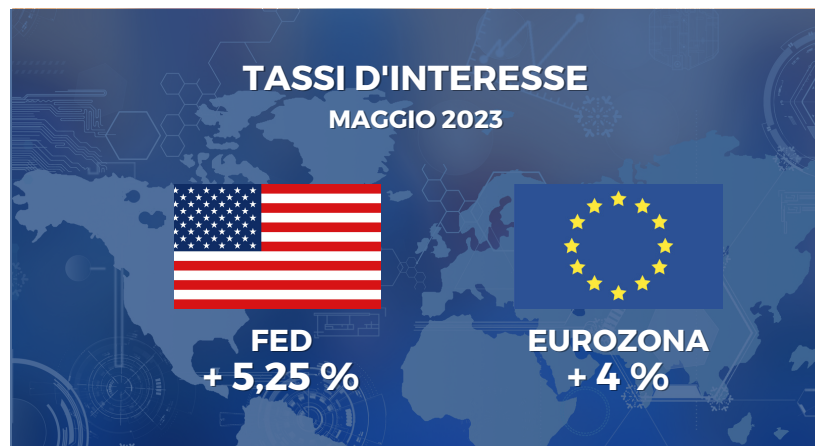
Fonti: Trading Economics, EUROSTAT

L'Eurozona è in recessione tecnica
poiché per due trimestri consecutivi si è registrata una contrazione del PIL

I prezzi al consumo negli Stati Uniti seguono la tendenza dei mesi precedenti, attestandosi al **+4%**. Si tratta dell'undicesimo calo mensile consecutivo dell'inflazione americana, scesa ai minimi da maggio 2021 su base annuale.

Nell'Eurozona l'inflazione è al +5,5%, in diminuzione se raffrontato al 6,1% di maggio, al +7,4% di aprile 2022 ed al picco del +10,6% dello scorso ottobre.

La manovra di rialzo dei tassi d'interesse, portata avanti negli ultimi 15 mesi con 10 rialzi consecutivi, è stata momentaneamente interrotta dalla **Banca centrale statunitense**, come da decisione del FOMC [1] del 14 giugno scorso. Il giorno successivo, invece, la **Banca Centrale Europea**, proseguendo la politica monetaria restrittiva, **interviene con un ulteriore aumento dei tassi d'interesse di 25 punti base** e il 27 giugno ha annunciato che proseguirà con un **ulteriore aumento a luglio**.



Fonti: Trading Economics, EUROSTAT, FED, BCE

[1] Federal Open Market Committee. Comitato esecutivo FED

Lo scenario economico italiano

L'economia italiana nel primo trimestre del 2023 è cresciuta dello 0,6%. La variazione è pari al +1,9% se prendiamo in esame l'arco temporale annuale.

Secondo le previsioni della Banca d'Italia il PIL aumenterà dell'1,3% nell'anno in corso, dell'1% nel 2024 e dell'1,1% nel 2025; una **crescita al rialzo nel 2023**, rispetto alle stime di gennaio scorso, visto l'andamento migliore delle attese del primo trimestre, **al ribasso**, invece, **per il biennio 2024-25** a causa del deterioramento delle condizioni finanziarie. [2]

L'inflazione, a giugno 2023, si attesta al +6,4%, confermando il percorso di decrescita, che aveva assistito ad un'unica interruzione lo scorso aprile. La netta decelerazione del tasso di inflazione è dovuta all'andamento dei prezzi dei beni energetici non regolamentati, sensibilmente in calo rispetto al mese precedente.



Fonte: ISTAT

[2] Bollettino Economico n. 2 - 2023 Bankitalia

INDICI DEI PREZZI AL CONSUMO NIC

Gennaio 2018 – giugno 2023, variazioni percentuali congiunturali e tendenziali (base 2015=100)

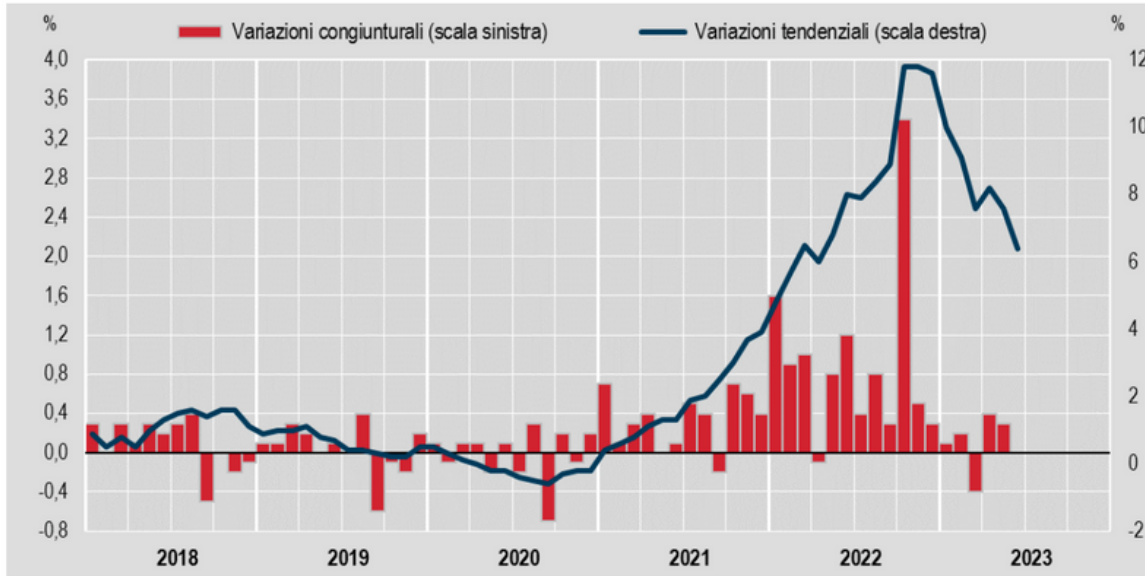


Figura 1 Fonte: ISTAT

INDICE DEI PREZZI AL CONSUMO NIC, CONTRIBUTI ALLA VARIAZIONE PERCENTUALE TENDENZIALE PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO

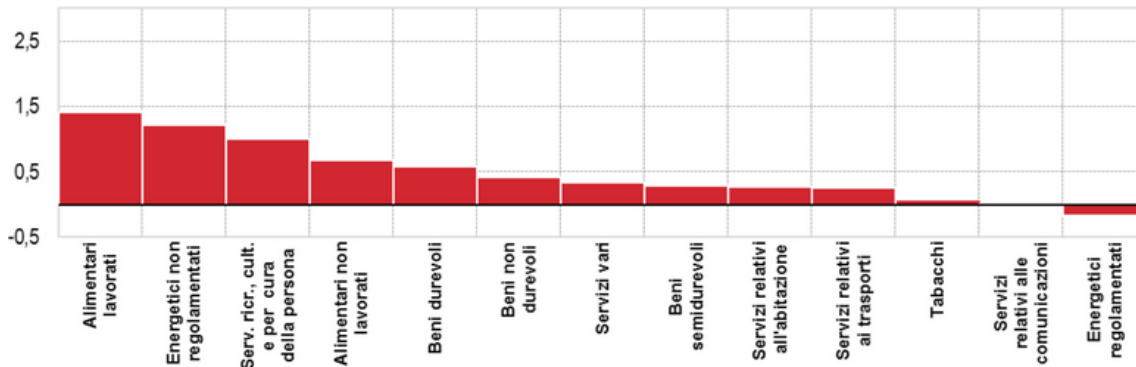


Figura 2 Fonte: ISTAT

LE DINAMICHE DEI PREZZI DEI SERVIZI RELATIVI AI TRASPORTI
- che passano da +5,6% a +3,8% del mese precedente -
HANNO INFLUITO SULLA DECELERAZIONE DEI PREZZI DEI SERVIZI

Il tasso di occupazione italiano a maggio 2023 cresce e si attesta al **+61,2%**. Il numero di occupati supera quello di maggio 2022 del **+1,7%**, con 383mila unità in più, coinvolgendo principalmente gli uomini, gli autonomi, i 25-34enni e gli ultracinquantenni. Diminuisce, invece, tra le donne, i dipendenti a termine, i più giovani 15-24 anni e i 35-49enni.

All'aumento degli occupati si associa la diminuzione dei disoccupati.

Il tasso di disoccupazione diminuisce, difatti, **al +7,6%**, sale, però, di 0,9 punti percentuali quello **giovanile**, raggiungendo il **+21,7%**.

Il tasso di disoccupazione rilevato dall'ISTAT del 2022 nel Mezzogiorno è risultato pari al +14,3%, tre volte superiore a quello registrato nel nord del paese, pari al 5,1%

IN CRESCITA LA CARENZA DI AUTISTI IN EUROPA

Secondo l'IRU nel settore del trasporto su strada in Europa

mancano circa 600.000

autisti di autobus e camion,

Secondo le previsioni potrebbero raggiungere quasi i

2 milioni entro il 2026

se le tendenze attuali continueranno.

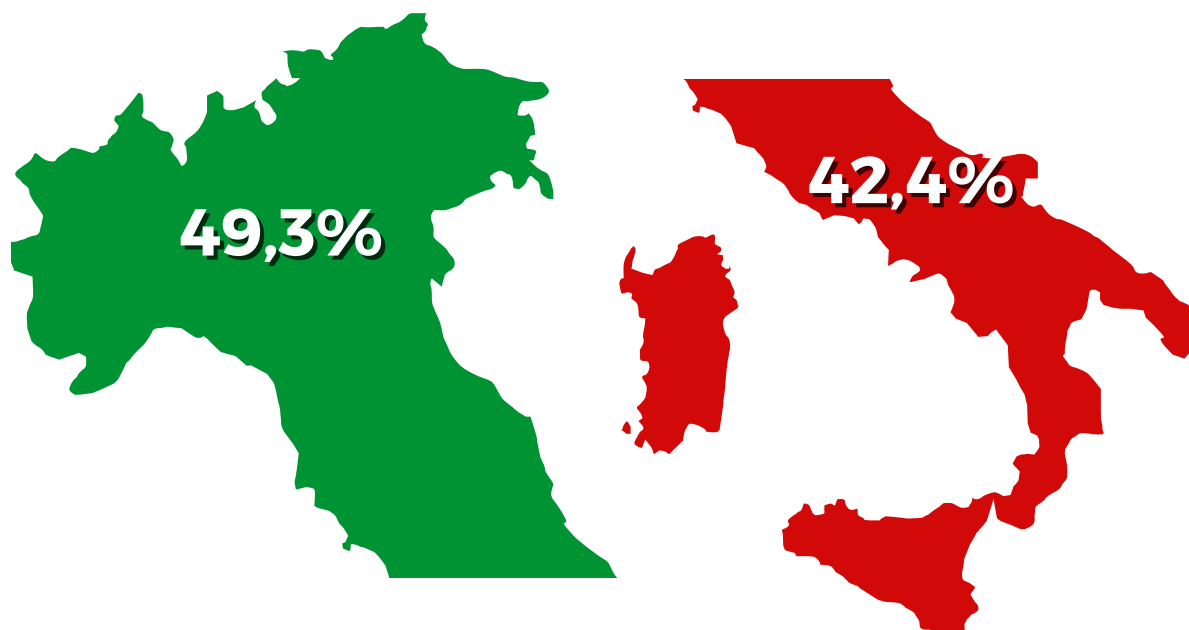
In questo scenario l'Italia, dopo aver assistito a maggio alla registrazione di un lieve calo, registra la **ripresa della tendenza di crescita dell'indice di fiducia dei consumatori**, con un valore che si attesta a 108,6 da 105,1 del mese precedente.

Diminuisce per il secondo mese consecutivo l'indice di fiducia delle imprese che passa da 108,7 a 108,3[3], attestandosi sul valore più basso dallo scorso dicembre. Un calo dovuto in particolar modo al peggioramento del comparto manifatturiero e del commercio al dettaglio.

Dati che segnano una variazione di tendenza. Ad aprile, infatti, risultava in crescita anche la **soddisfazione dei cittadini per la propria condizione di vita**, rilevando la soddisfazione per la vita nel suo complesso e per la valutazione del benessere soggettivo degli individui.[4]

I giovani rappresentavano la fascia di popolazione maggiormente soddisfatta, con particolare riferimento al tempo libero e alle relazioni amicali.

Per la fascia di popolazione composta da persone dai 65 anni in su è cresciuta leggermente anche la soddisfazione per le relazioni familiari.



[3] ISTAT "Fiducia dei consumatori e delle imprese" aprile 2023

[4] Gli ambiti della vita quotidiana indagati riguardano le relazioni familiari e amicali, la salute, il tempo libero, il lavoro e la situazione economica.



I COSTI DELLE VACANZE PER L'ESTATE 2023

"L'estate che verrà sembra essere segnata dalla triade *inflazione, speculazione e forte ripresa della domanda*, che contribuisce a sostenere i prezzi." Alexis Paparo - Il Sole24ore, 15 maggio 2023

Le previsioni sugli andamenti delle voci di spesa tipiche della stagione estiva sono caratterizzate perlopiù da aumenti.

Federconsumatori dichiara che una vacanza di una settimana di un nucleo familiare al mare, in montagna o in crociera costerà dal 17% al 21% in più rispetto al 2022. In aumento anche i viaggi in treno (+11-13%) e le tasse di soggiorno che aumentano fin al 20% e saranno adottate per la prima volta da altri 23 Comuni italiani.

Particolare attenzione è rivolta all'**aumento dei prezzi dei voli nazionali ed internazionali.**

Infatti, secondo un'analisi condotta dal Corriere della Sera, emerge che nei primi sei mesi dell'anno in corso **le tariffe dei voli nazionali e per l'Europa sono aumentate del 47,5%, toccando una punta del 52%** rispetto allo stesso mese del 2022. Parallelamente, però, **diminuiscono i costi del carburante con picchi del -40% e -45%** tra aprile e maggio e una riduzione del 22% sul prezzo del cherosene nello stesso periodo.

Proprio alla luce di questa anomalia il Garante per la sorveglianza dei prezzi, su indicazione del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ha convocato i rappresentanti delle principali compagnie aeree che effettuano voli sulle tratte nazionali interessate dai maggiori rincari; un incontro propedeutico alla convocazione di una Commissione di allerta rapida sul caro voli, che riunirà anche associazioni di categoria, sindacati e Antitrust.

In questo scenario caratterizzato da forti rincari **le uniche voci in calo riguardano i viaggi in auto, che costeranno il 24% in meno** rispetto al 2022, ed i viaggi in nave, dove registriamo per il cluster ALIS una riduzione del 2% nei primi sei mesi del 2023.



+52%



+13%



-24%



-2%

Secondo l'Osservatorio EY Future Travel Behaviours le abitudini di viaggio potrebbero cambiare proprio da questa estate a causa della riduzione del potere d'acquisto, che potrebbe intervenire riducendo soprattutto la durata e la frequenza delle vacanze. Per quanto riguarda la tipologia di viaggio, **l'accoppiata nave-auto potrebbe risultare una scelta vincente.**

2

**Gli impatti
dell'intermodalità**

Il contributo all'ambiente di ALIS in Italia

Dall'ultima analisi svolta dal Centro Studi ALIS, con la collaborazione di SRM - Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo -, emerge **il contributo che per l'intero 2023 generano le aziende associate ad ALIS attraverso l'utilizzo dell'intermodalità.**

Nello specifico, dalla ricerca emerge che **in Italia grazie all'intermodalità marittima ALIS eliminerà dalla strada circa 2,2 milioni di camion e mezzi pesanti per un totale di 58 milioni di tonnellate di merci, abbattendo così 2,4 milioni di tonnellate di CO2.**

Analogamente viene rilevato che, attraverso l'**intermodalità ferroviaria**, le aziende associate ad ALIS trasferiranno dalla strada al ferro circa **2,2 milioni di camion e mezzi pesanti**, quindi **49 milioni di tonnellate di merci** saranno spostate dalla rete stradale a quella ferroviaria, **abbattendo le emissioni di CO2 per 1,7 milioni di tonnellate.**



VALUTAZIONE ECONOMICA DEL RISPARMIO DI ESTERNALITÀ DELL'ATTIVITÀ DI ALIS IN ITALIA

Traffico di ALIS - stima anno 2023

STRADA - MARE



**24,5 euro/
1.000 tkm** Esternalità
ambientali
eliminate

58 mln Tonnellate di
merce
traferite dalla
strada al mare

**1.420.089
euro/km** Esternalità
ambientali
risparmiate

STRADA - FERRO



**18 euro/
1.000 tkm** Esternalità
ambientali
eliminate

49 mln Tonnellate di
merce
traferite dalla
strada al ferro

**883.318
euro/km** Esternalità
ambientali
risparmiate

**Risparmio totale euro/km generato da
ALIS in termini di esternalità ambientali
eliminate**

Su un percorso di 800km medi coperti il
risparmio di costo - in termini di esternalità - in
un anno è di circa

1,8 miliardi di euro.


**-2,3 mln
euro/km**

Dal grafico della pagina precedente si evince che il **risparmio di costo complessivo per l'ambiente** (inteso non solo come eliminazione di CO2) legato al trasferimento in termini di esternalità **ammonta ad oltre 1,4 milioni di euro a km in relazione al trasferimento dalla strada al mare e a circa 900mila euro a km in riferimento al trasferimento dalla strada al ferro.**

Pertanto, attraverso l'utilizzo dell'intermodalità mare-ferro, l'attività delle aziende di ALIS consentirà **nel 2023 un vantaggio economico tangibile di risparmio di costo di esternalità pari a circa 2,3 milioni di euro/km.**

Nel complesso, dunque, **nel 2023 saranno spostati in Italia dalla strada su altro mezzo (mare-ferro) circa 4,4 milioni di camion, per oltre 107 milioni di tonnellate di merci, abbattendo così le emissioni di CO2 per oltre 4 milioni di tonnellate.**



STIMA COMPLESSIVA ANNO 2023



-4,4 mln

Camion tolti dalle strade



-4,1 mln

Tonnellate di CO2 abbattute



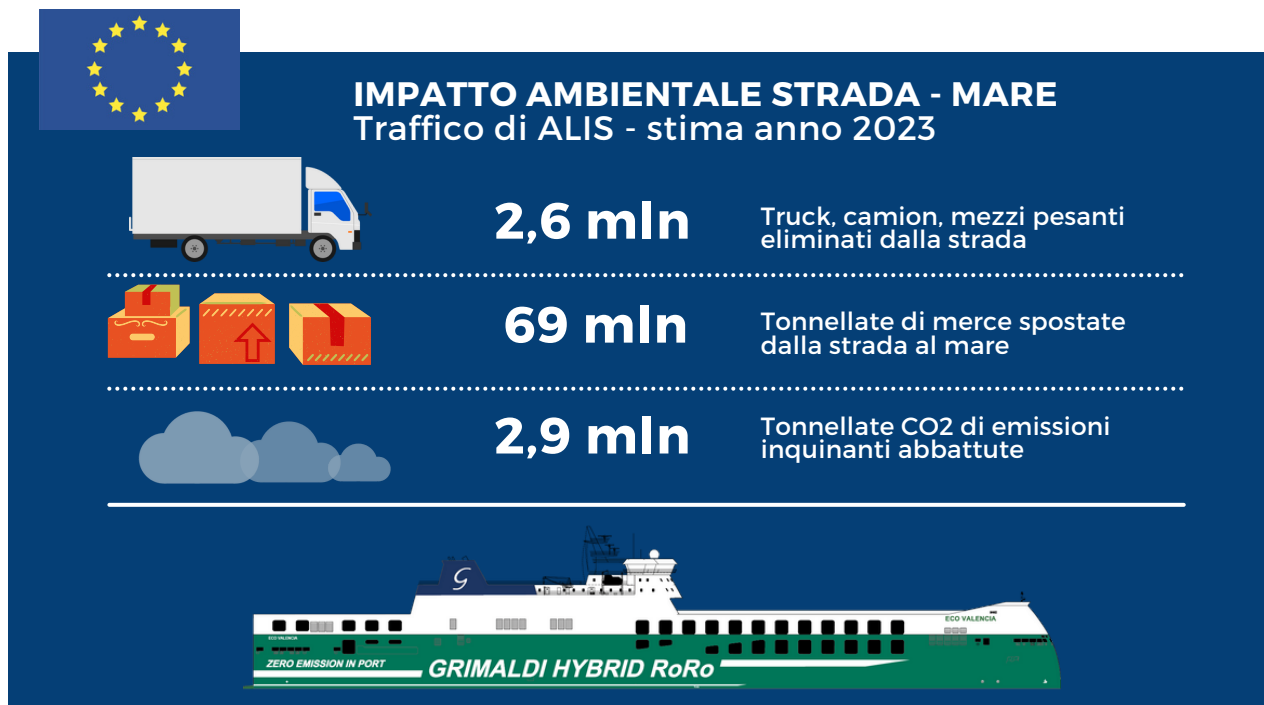
-1,8 mld di €

Esternalità ambientali risparmiate in un anno

Il contributo all'ambiente di ALIS attraverso le direttrici intermodali marittime e ferroviarie europee

Le aziende ALIS sono accomunate da una forte sensibilità verso l'impegno per la sostenibilità. Hanno, infatti, già effettuato ingenti investimenti, oltre a quelli programmati per il rinnovo delle flotte impegnate nel trasporto marittimo. Proprio questi ultimi hanno portato al **riconoscimento da parte del RINA per le performance di abbattimento di emissioni di CO2, che passano dai 6,4 kg di CO2 per trailer/miglio marino (con navi costruite nel 1999) agli 0,9 kg di CO2 per trailer/miglio marino (con navi di ultima generazione)**. Si tratta di uno straordinario traguardo che **certifica oggi il trasporto marittimo come sette volte più sostenibile** rispetto ai risultati raggiunti con l'impiego di navi di precedenti generazioni.

La flotta delle aziende associate ad ALIS ha raggiunto già nel 2020 i target fissati per il 2050, ben trent'anni prima, ovvero una generazione avanti rispetto a tutti gli altri. **Nel 2023**, grazie anche alla diffusione dei servizi di Autostrade del Mare per tratte superiori a 800km, **saranno eliminati dalle strade oltre 2,6 mln di mezzi pesanti**, quindi **69 mln di tonnellate di merci saranno spostate dalla rete stradale alle rotte marittime, abbattendo le emissioni di CO2 per 2,9 mln di tonnellate**.



Le aziende di ALIS trasferiscono dalla strada al ferro circa **3,4 mln di mezzi pesanti**, quindi **74 mln di tonnellate di merci** saranno spostate dalla rete stradale a quella ferroviaria, **abbattendo le emissioni di CO2 per 2,6 milioni di tonnellate**.

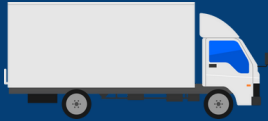


Nel complesso dunque **6 milioni di mezzi pesanti saranno spostati dalla strada su altro mezzo**, (ferro-mare) per **oltre 143 mln di tonnellate di merci movimentate**, contribuendo all'**abbattimento di circa 5,4 mln di tonnellate di emissioni di CO2**.



IMPATTO AMBIENTALE STRADA - FERRO - MARE

Traffico di ALIS - stima anno 2023



6 mln

Truck, camion, mezzi pesanti
eliminati dalla strada



143 mln

Tonnellate di merce spostate
dalla strada al mare



5,4 mln

Tonnellate CO2 di emissioni
inquinanti abbattute

Valutazione economica del risparmio in termini di esternalità

I dati esposti ci consentono di poter svolgere una valutazione economica del risparmio di costo per l'ambiente legato al trasferimento dalla strada al mare e al ferro.

Considerando il costo dell'inquinamento ambientale della strada al netto di quello marittimo e di quello ferroviario, il trasferimento dei 69 milioni di tonnellate spostate dalla strada al mare e di 74 milioni di tonnellate trasferite al ferro determinano un **risparmio di costo per l'ambiente di circa 3 milioni di euro a km.**

Tale importo è determinato moltiplicando i minori costi in termini di esternalità del trasporto marittimo e ferroviario ai volumi movimentati dal cluster in Europa.

VALUTAZIONE ECONOMICA DEL RISPARMIO DI ESTERNALITÀ DELL'ATTIVITÀ DI ALIS IN EUROPA

Traffico di ALIS - stima anno 2023

STRADA - MARE



**24,5 euro/
1.000 tkm** Esternalità
ambientali
eliminate

69 mln Tonnellate di
merce
traferite dalla
strada al mare

**1.690.584
euro/km** Esternalità
ambientali
risparmiate

STRADA - FERRO



**18 euro/
1.000 tkm** Esternalità
ambientali
eliminate

74 mln Tonnellate di
merce
traferite dalla
strada al ferro

**1.340.469
euro/km** Esternalità
ambientali
risparmiate

**Risparmio totale euro/km generato da
ALIS in termini di esternalità ambientali
eliminate**

Su un percorso di 800km medi coperti il
risparmio di costo - in termini di esternalità - in
un anno è di circa

2,4 miliardi di euro.



**-3 mln
euro/km**



NEL COMPLESSO



-6 mln

Camion tolti dalle strade



-5,4 mln

Tonnellate di CO2 abbattute



-2,4 mld di €

Esternalità ambientali risparmiate in un anno

Su un percorso di 800 km medi coperti il risparmio di costo - in termini di esternalità - in un anno risparmieremo circa 2,4 miliardi di euro. Questa è la misura dell'effetto concreto del vantaggio economico e di sostenibilità fornito all'ambiente.

”

Un risparmio complessivo per i cittadini italiani pari a oltre 7 miliardi di euro.



3

**Gli scenari geopolitici:
aggiornamento statistico
sul reshoring**

I numeri del reshoring nel Mondo e in Europa

Secondo il Report in Transition 2023 [5] - l'indagine internazionale svolta su oltre 3.000 aziende localizzate tra Nord America, Sud America, Europa, Middle East, Africa e Asia Pacifico realizzata dalla European Bank of Reconstruction and Development - i fenomeni di reshoring e regionalizzazione hanno acquisito rilevanza nel 2021, continuando a crescere nel 2022 e saranno protagonisti nei prossimi anni. I risultati della ricerca confermano che il 96% degli intervistati sta introducendo variazioni nei propri flussi di attività per effetto dei rischi geopolitici percepiti.

L'indagine rivela inoltre che a livello mondiale aumenta l'attenzione verso scelte di nearshoring, che in un anno passa dal 12% al 20% e l'attenzione verso il reshoring, che passa dal 5% al 15%. Anche la scelta di diversificare i mercati risulta essere vincente, ma a questo si aggiunge la tendenza alla riduzione del numero di fornitori e solo l'8% degli intervistati non modifica la propria pianificazione.

La diversificazione, dunque, è ancora la strategia principale di azione sui mercati, ma c'è uno shift crescente verso la regionalizzazione e il reshoring.

COME CAMBIA L'ATTIVITÀ DI IMPRESA SUI MERCATI MONDIALI NEL 2022

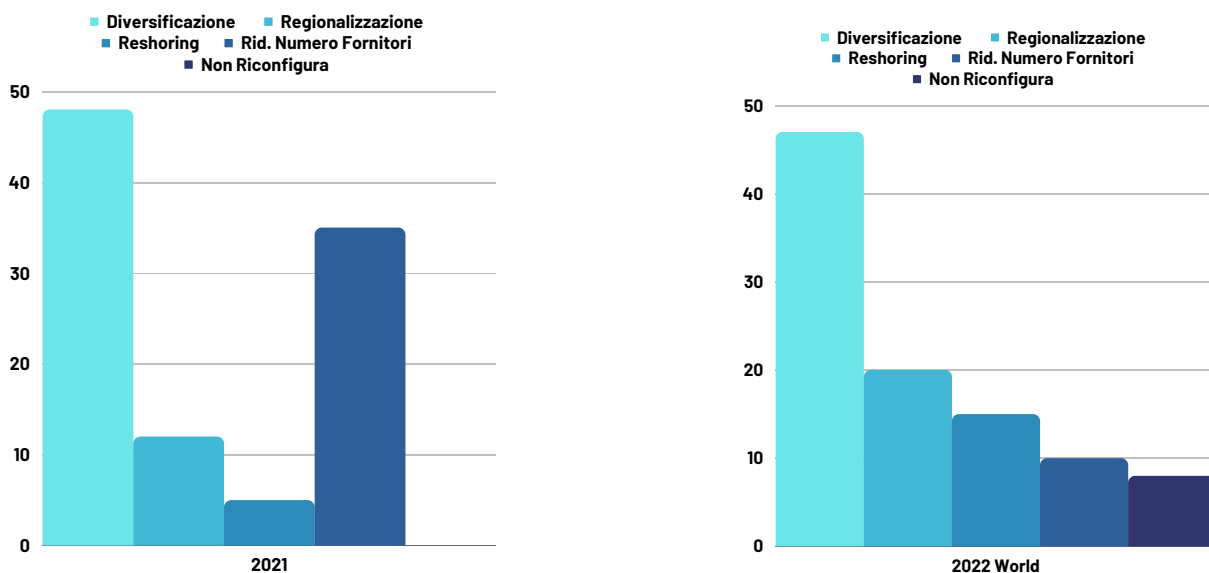


Figura 1 - Fonte: Economist Impact, Trade in Transition Survey 2023

[5] <https://impact.economist.com/projects/trade-in-transition/key-findings-06/>

L'adozione delle strategie di reshoring, nearshoring e friendshoring vengono adottate dalle filiere di diverse aree del mondo autonomamente. In tale contesto, **USA e UE mirano all'autonomia nel reperimento delle risorse strategiche fondamentali per la transizione verso la nuova industria e la green-economy.**

Tutti gli elementi fondamentali per le principali filiere strategiche europee, quali elettronica, automotive, aerospazio e telefonia mobile, sono presenti però solo in alcune regioni del mondo. Anche un recente documento pubblicato dal Parlamento Europeo [6] evidenzia la volontà dell'Unione Europea di favorire il rientro nel territorio europeo di supply chain attive in settori strategici e high-tech (quali prodotti medicali, farmaceutica, energia solare e semiconduttori).

In linea con questa tendenza è l'approvazione del **“Chip and science act”** [7], che il governo USA ha recentemente ottenuto; una legge che stanziava oltre 50 miliardi di dollari per promuovere la manifattura statunitense dei semiconduttori ed è parte di un piano complessivo finalizzato al reshoring, tanto che si calcolano già 350 mila posti di lavoro riportati negli USA nei primi 6 mesi del 2022. Un esempio concreto di friendshoring è il caso Apple che ha deciso di spostare buona parte della produzione dalla Cina all'India, (paese amico) in sintonia con le tendenze recenti.

Va detto, inoltre, che mentre il commercio funziona come un sistema globale, la **vicinanza geografica agli shock**, quale il conflitto Russia Ucraina, conta ancora molto negli scambi e nel mantenere l'integrità delle supply chain che divengono sempre più regionali. **L'impatto sull'Europa è stato dunque maggiore di quello avvertito a livello mondo.**

Difatti, **la percentuale di aziende europee che effettua reshoring è il 16% rispetto al 15% mondiale e quella che si orienta al nearshoring e al friendshoring è il 22,2%, rispetto al 20% mondiale.** Noti anche i casi di rientro di produzione di colossi produttivi quali Ikea o dell'italiana Benetton che hanno riportato dalla Cina in area mediterranea parte delle loro produzioni.

[6] European Parliament, March 2021, Post Covid-19 value chains: options for reshoring production back to Europe in a globalised economy.

[7] The Creating Helpful Incentives to Produce Semiconductors and Science Act of 2022 (CHIPS Act), divenuta legge il 9 Agosto 2022, è stata progettata per aumentare la competitività, l'innovazione e la sicurezza nazionale degli Stati Uniti.

RICONFIGURAZIONE GEOGRAFICA DELLA SUPPLY CHAIN ADOTTATO DALLE AZIENDE CONFRONTO EUROPA MONDO - 2022

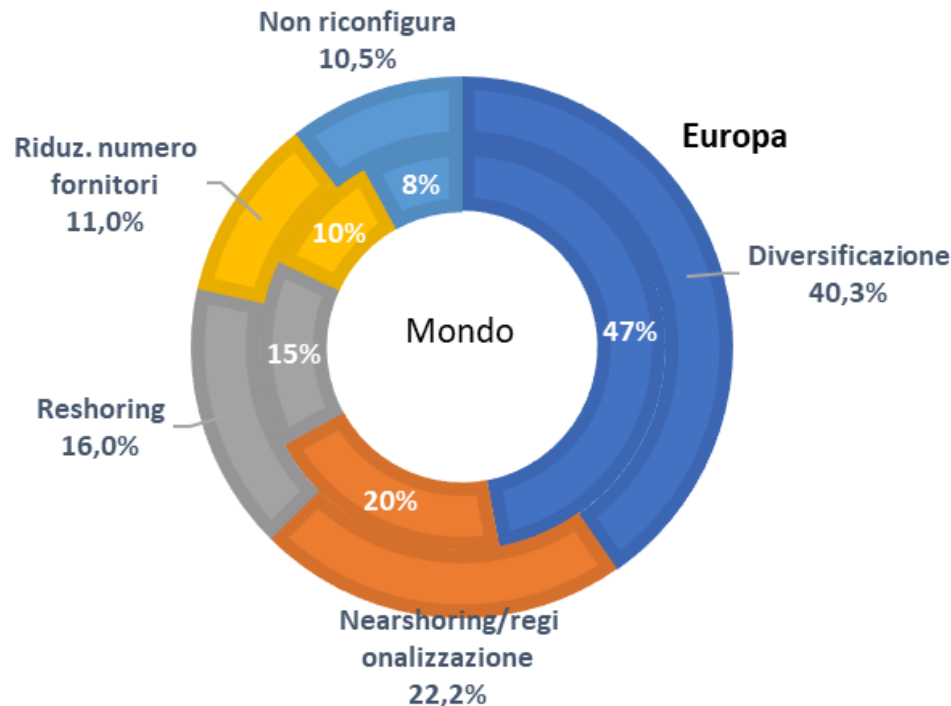


Figura 2 - Fonte: SRM su Economist Impact, Trade in Transition Survey 2023

Inoltre, le aziende europee adottano una minore diversificazione dei mercati (40,3% contro il 47% del mondo) rispetto al resto del pianeta.

Questo può dipendere dalla tipologia di attività maggiormente concentrata su settori ad alta tecnologia o anche ad un'attività di supply chain rivolta a pochi fornitori.

Difatti, tutte le macroaree mostrano una significativa propensione delle proprie aziende ad esternalizzare l'attività dei servizi per mantenerla all'interno della propria regione. In particolare, questo avviene in **Europa** che **concentra l'attività di servizio e quindi anche di trasporto per oltre il 50% all'interno del proprio continente**. Vi è una tendenza delle economie sviluppate a "guardare all'interno". Il fenomeno è intrinsecamente legato alle catene globali del valore, in quanto è attraverso l'impiego di servizi che queste operano e sono proprio questi che stanno ridefinendo il modo in cui le aziende producono valore.

Ciò implica che una parte maggiore della crescita rimarrà probabilmente in queste regioni, fornendo una **relazione ciclica di valore** all'interno di queste economie.

AREA DI ORIGINE E LOCALIZZAZIONE DI OUTSOURCING DEI SERVIZI

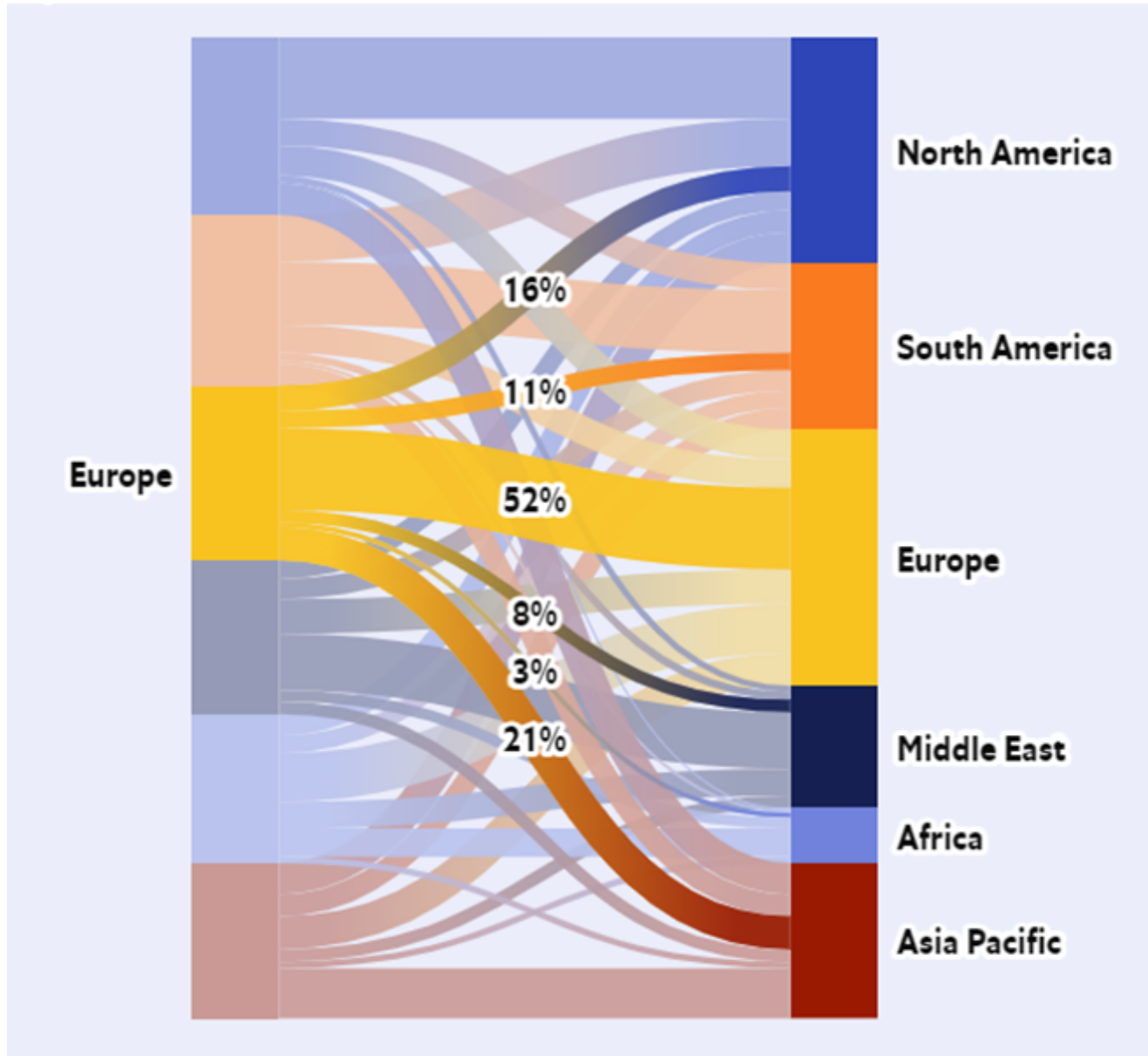


Figura 3 - Fonte: Economist Impact, Trade in Transition Survey 2023

I numeri del reshoring in Italia

Secondo una prima analisi del 2021 [8] l'Italia risulta essere il secondo paese europeo dopo la Francia per numero di casi di rientro di imprese nel paese di origine. Inoltre, viene evidenziato che il 43% del reshoring in Italia proviene da imprese localizzate nel Far East su cui la Cina rappresenta il 33%.

CASI DI RESHORING IN EUROPA E IN ITALIA E LE AREE DI PROVENIENZA

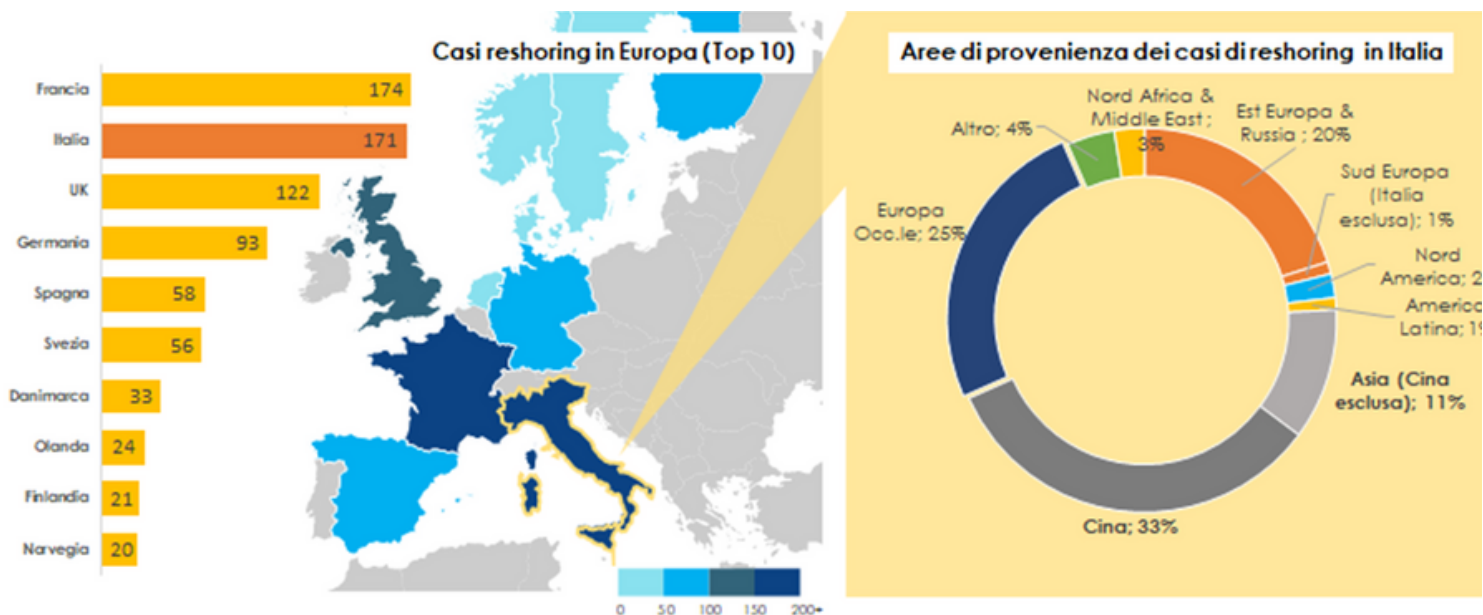


Figura 4 -Fonte: SRM su Polimi - I dati di numerosità si riferiscono al 2020

Secondo una indagine campionaria [9] svolta in Italia al 2022, **circa l'8% delle imprese manifatturiere italiane ha realizzato reshoring, nearshoring o friendshoring o è in procinto di farlo**. Difatti su un totale campionario di 762 aziende manifatturiere il 16%, corrispondente a 121 aziende, hanno realizzato offshoring (hanno cioè delocalizzato) e di queste quasi la metà ha cambiato o è in procinto di cambiare la propria strategia localizzativa (44,6%).

Il 30% circa ha dichiarato di aver già modificato la propria strategia di localizzazione tra reshoring o nearshoring, further-offshoring, rispettivamente 16,5% e il 14% e oltre il 14% prevede di farlo in futuro; in particolare, il 12% ha dichiarato di aver programmato di rientro in Italia della produzione attualmente localizzata all'estero nel medio-lungo termine, mentre il 2% prevede nearshoring nei prossimi 4-5 anni.

[8] Polimi, 2021, Scenari del commercio mondiale e il ruolo dell'Italia: trend in atto, catene globali del valore e potenziale dell'e-commerce

[9] Si tratta di un'indagine recente avviata a giugno 2021 e completata a febbraio 2022 con il coinvolgimento del Sistema Confindustria in Polimi, 2022, Processi di reshoring nella manifattura italiana. [10] In linea anche con le indagini Banca d'Italia v. Polimi, 2021, Scenari del commercio mondiale e il ruolo dell'Italia: trend in atto, catene globali del valore e potenziale dell'e-commerce pag.34.

IL RESHORING/NEARSHORING/FRIENDSHORING SUL TOTALE BACKSHORING IN ITALIA

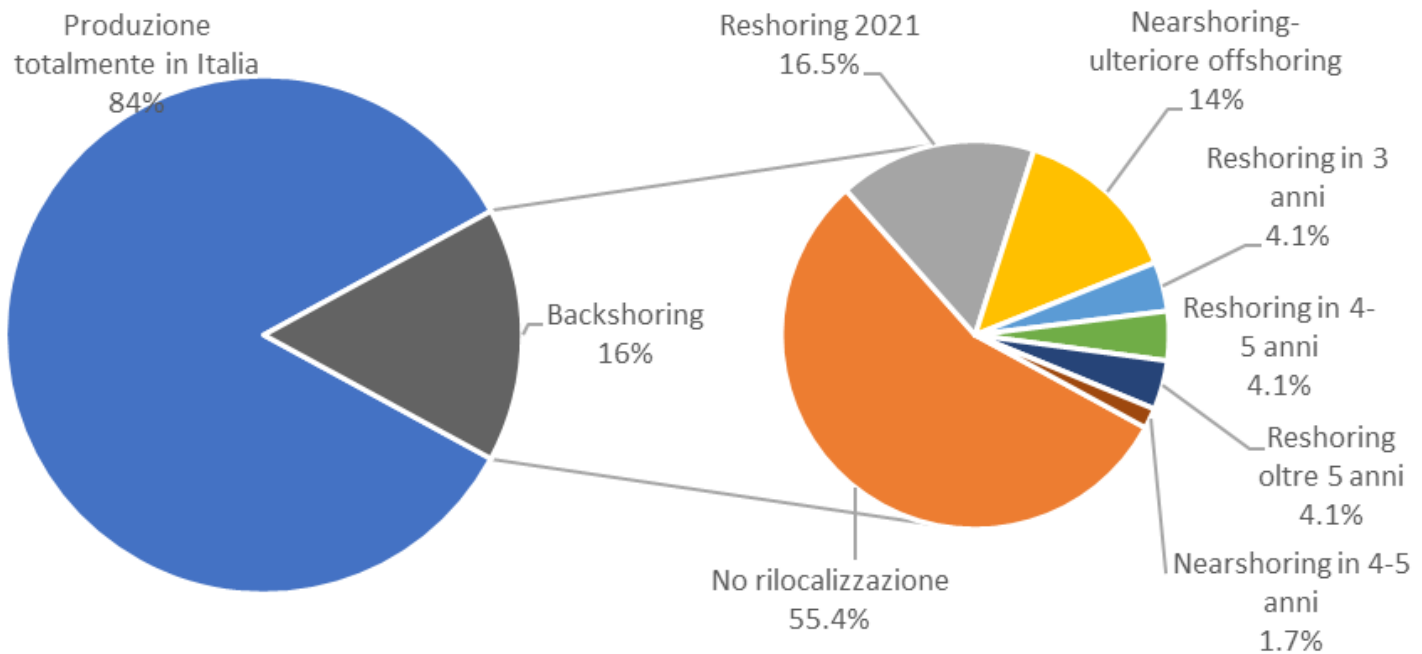


Figura 5 - Fonte: SRM su Polimi

I **principali settori** a cui afferiscono le aziende che hanno adottato strategie di reshoring sono quelli tipici del **manifatturiero italiano** e del **Made in Italy**.

In particolare, si tratta dei macchinari, che coprono il 25% del totale delle imprese in rientro (il c.d. backshoring di produzione), di tessile e abbigliamento per il 20% e di prodotti in metallo per il 15%.

Tali settori sono anche quelli con la maggiore propensione all'export.

In particolare, il settore dei macchinari copre il 17% dell'export italiano, seguito dal settore dei prodotti in metallo che copre il 13% e del tessile e abbigliamento che copre il 13%.

PRINCIPALI SETTORI DI APPARTENENZA DELLE AZIENDE EXPORT MANIFATTURIERO
I primi 3 settori che hanno effettuato backshoring di produzione



Figura 6 a e b - Fonte: SRM su Polimi e Coeweb Istat (dato al 2021)



4

Analisi del fenomeno

Opportunità e criticità del reshoring per le aziende italiane

La necessità di migliorare il servizio alla clientela favorendo la riduzione dei tempi di consegna e una risposta più pronta alle richieste del mercato (rallentata durante il periodo della pandemia da Covid-19) **insieme alla necessità di garantire un processo logistico più efficiente rappresentano le principali motivazioni della strategia di rilocalizzazione complessiva.** Va considerato che **il reshoring comporta dei costi elevati per le imprese che lo realizzano [10]** in termini di investimenti effettuati e ciò rende ancora più rilevanti le motivazioni delle aziende che hanno scelto di rientrare o trasferire tutta la produzione o soltanto parte di essa.

VANTAGGI E SVANTAGGI DEL RESHORING



Figura 7 - Fonte:SRM su Polimi

L'analisi delle criticità è particolarmente utile per comprendere la propensione verso una scelta di reshoring. In particolare, le maggiori problematiche a rientrare sono riscontrabili prevalentemente nella **difficoltà di reperire dipendenti e terzisti qualificati** alle stesse condizioni di quelli che sono già stati formati all'estero. Inoltre, ulteriori problematiche sono presenti anche nella complessità logistico-organizzativa di ristrutturazione delle catene di approvvigionamento [11].

[10] V. anche Confindustria, 2022, "Processi di reshoring nella manifattura italiana", in Rivista di Politica Economica 1/ 2022.

[11] Ibidem nota precedente

I fattori che possono incrementare il reshoring

I processi di rientro dall'estero delle imprese, spinti dall'onda della pandemia e della guerra, **vanno di pari passo con il potenziamento dell'attività marittima di corto raggio**. Alle imprese che fanno **backshoring di produzione** vanno difatti aggiunte quelle che fanno **backshoring di fornitura**; ovvero quelle imprese che si sono rivolte a fornitori di beni o parti di essi territorialmente più vicini sempre per ridurre i rischi di interruzione o ritardo.

Le ragioni addotte dalle aziende a riportare nel territorio domestico le proprie catene di fornitura sono legate in primo luogo alla **disponibilità di fornitori idonei in Italia dotati appunto di adeguato know-how**; elemento che rappresenta e rappresenterà in futuro il principale valore aggiunto delle filiere locali.

A seguire, le aziende hanno segnalato dei **ritardi delle consegne**, anche legati a congestione portuale e slow steaming. Inoltre, **l'aumento dei costi di fornitura all'estero e dei costi logistici**, legati soprattutto all'impennata dei noli ora rientrata, ha riportato e sta riportando le forniture in area di prossimità. Sul totale del campione di imprese manifatturiere analizzato [12] il 16% ha realizzato un backshoring delle proprie forniture negli ultimi cinque anni [13] e il 2% dei rispondenti è rientrato in Italia.

Pertanto, **molteplici sono le imprese che per varie ragioni hanno deciso di aumentare i collegamenti all'interno del bacino mediterraneo, incrementandone la connettività marittima e di tutti i servizi di trasporto intermodale e di logistica correlati**. Ricordiamo che per quanto riguarda il corto raggio, **l'Italia è leader in Europa nel trasporto via mare in SSS nel bacino del Mediterraneo, con una quota di mercato del 40%, ed è leader mondiale per flotta Ro-Ro**, particolarmente adeguata a questo tipo di navigazione. Nel corso dell'ultimo decennio, dunque, il Paese ha chiaramente assunto un ruolo decisivo nel Ro-Ro e viceversa.

Durante il 2022 circa 121 milioni di tonnellate di merce attribuibile al segmento Ro-Ro sono transitate nei porti italiani. Si stima che il 64% provenga da altri porti italiani, mentre il restante 36% da o verso altri porti del Mediterraneo.

L'andamento del traffico Ro-Ro dal 2013 al 2022 è migliorato rispetto ai volumi complessivi di traffico, che invece sono rimasti grossomodo stabili nel periodo.

[12] 762 imprese. V. Confindustria, 2022, "Processi di reshoring nella manifattura italiana", in Rivista di Politica Economica 1/2022.

[13] Purtroppo, però, non è possibile individuare i paesi di destinazione

TREND TRAFFICO RO-RO E TOTALE MERCI IN ITALIA 2013-2022 (2012=100) E RO-RO IN MILIONI DI TONN

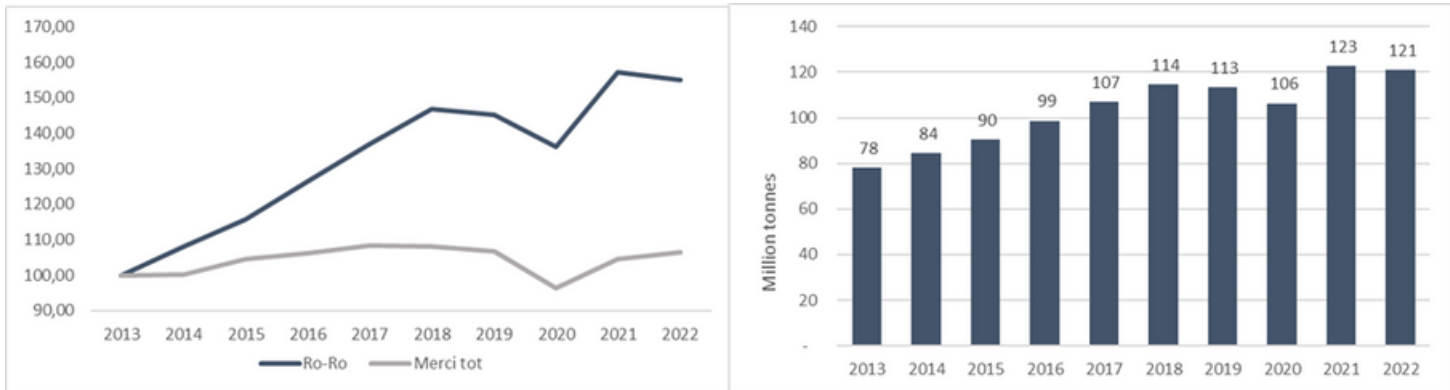


Figura 8 a e b - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ALIS

Trattandosi di traffico che viaggia su camion dai porti verso l'entroterra italiano e viceversa per poi spostarsi sul mare, l'efficiamento dei processi logistici e l'implementazione della digitalizzazione sono fondamentali per migliorare la fluidità dei traffici.

La presenza di un sistema marittimo a corto raggio di eccellenza supportato da una logistica sempre più adeguata e da un sistema di porti efficienti può incrementare ulteriormente il ruolo dell'Italia.

Nonostante i lusinghieri risultati maturati dal nostro Paese nel 2022, restano ancora da superare alcune criticità persistenti.

I nostri scali soffrono di problemi infrastrutturali, lato mare e lato terra, e di limitata una capacità intermodale.

Anche a livello di infrastrutture immateriali persistono delle difficoltà legate ai tempi ed alle procedure burocratiche che all'interno dei nostri porti sono ancora complessi.

Per i controlli merce sono necessari 177 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni, che si traducono in 20 mila ore di lavoro all'anno.

Tale inefficienza logistica comporta, secondo Cassa Depositi e Prestiti [14], l'11% di costi extra per le imprese italiane della logistica rispetto alla media europea, e perdite per 70 miliardi di euro l'anno, di cui 30 imputabili a oneri burocratici e ritardi digitali.

Per superare le difficoltà esistenti, a favore dei porti, tra PNRR-PNC, decreto porti e altri fondi sono previsti oltre 9 miliardi di euro di investimenti [15], distribuiti tra: potenziamento dei porti, cold ironing, efficientamento energetico, ultimo miglio ferroviario, digitalizzazione della catena logistica.

Le opere devono essere terminate entro il 2026, quindi occorre una celere attuazione basata su una forte semplificazione normativa e burocratica, per evitare sovrapposizioni e agire tempestivamente.

È in questo contesto di mutata realtà competitiva che si muove l'Italia.

E la mutata competitività è lo scopo per il quale in Italia sono state istituite le ZES (Zone economiche speciali) nel Mezzogiorno e le ZLS (zone logistiche semplificate) nel Centro Nord, aree dove concentrare potenzialmente gli scambi e gli investimenti esteri.

Anche le ZES e le ZLS mirano difatti a favorire il reshoring e a creare un clima di impresa maggiormente denso e strutturato capace di attrarre anche capitali esteri. Un tale sviluppo potrebbe infatti connettersi ad una rete più fitta di collegamenti dove il corto raggio e il Ro-Ro potrebbero ulteriormente fornire il loro supporto; un potenziamento dell'Italia che rappresenta una piattaforma logistica naturale.

[14] Cassa Depositi e Prestiti, I porti italiani possono ancora essere strategici, 2020.

[15] MIMS, 2022, Investimenti e riforme per la portualità pag. 28.

Il RO-RO in Italia: trend del traffico, distribuzione nelle macro-aree e ruolo dell'Italia in Europa

L'Italia ha assunto un ruolo decisivo nel settore RO-RO, che si concentra in particolare sul versante tirrenico, che assorbe la quota di traffico maggiore, seguito dalle isole e poi dalla dorsale adriatica. Nel corso del 2022 si evidenzia un lieve calo (-1,5%) risultante da andamento differenziato per area. L'area tirrenica su base annua mantiene stabili i suoi traffici, Sardegna e Sicilia mostrano un calo (-8%) mentre l'adriatico è in crescita (+7%).

Nonostante il conflitto, si distinguono le buone performance di Trieste, Bari, Ravenna, Venezia e Monfalcone sull'Adriatico, probabile segnale di un cambiamento dei pattern commerciali. Ad esempio, per quanto riguarda i trailer di Ravenna (che tra i porti citati ha registrato la performance migliore: +25,7%) **il 2022 si chiude con l'ottimo risultato della linea Ravenna - Brindisi - Catania dove il gruppo Grimaldi ha inserito sulla rotta le nuove ro-ro Eco Catania ed Eco Livorno. Si tratta di navi di ultima generazione, progettate per ridurre le emissioni inquinanti ed azzerarle nei porti; utilizzano per le attività di bordo l'energia elettrica fornita da mega batterie al litio che si ricaricano durante la navigazione grazie anche ai pannelli solari presenti a bordo.**



TOP 15 PORTI ITALIANI PER MOVIMENTAZIONE MERCI IN RO-RO (DATI IN TONNELLATE)

RANK	PORTI	RO-RO tonn.	Var.% sul 2021
1	Livorno	14.820.863	-4.9%
2	Genova	9.542.862	0.6%
3	Trieste	8.804.152	7.7%
4	Salerno	7.568.923	-13.8%
5	Catania	7.004.137	-1.8%
6	Palermo	6.828.800	-4.5%
7	Messina - Tremestieri	6.554.607	-8.10%
8	Olbia	5.888.917	-12.10%
9	Villa San Giovanni	5.435.880	-9.80%
10	Civitavecchia	5.364.642	-1.30%
11	Ancona - Falconara	5.320.585	-6%
12	Bari	5.317.501	14%
13	Napoli	4.643.188	2.20%
14	Cagliari - Sarroch	4.363.880	4.363.880
15	Savona - Vado	3.634.120	3.634.120
TOT ITALIA		120.850.121	-1.5%

Tab. 1 Fonte: SRM su Assoport

La necessità di mantenere collegate le due principali isole del Paese (Sicilia e Sardegna) ha da sempre alimentato un traffico rilevante di camion e di rotabili soprattutto nel bacino tirrenico, incrementato da importanti linee internazionali di collegamento con la Grecia, i Paesi balcanici e la Turchia attraverso i porti adriatici, cui si sono aggiunte linee mediterranee di connessione con la Spagna ed il Maghreb.

TONNELLATE DI MERCI MOVIMENTATE IN ITALIA NEL 2022 PER AREA

	2022	2013	
Arco ligure	15.122.903	9.783.500	55%
Arco tirrenico	51.582.699	27.628.713	87%
Arco adriatico	26.997.458	15.769.050	71%
Isole	27.147.061	24.852.522	9%
ITALIA	120.850.121	78.033.785	55%

Tab. 2 Fonte: SRM su Assoporti

Da un confronto con il 2013 emerge la crescita notevole del comparto in Italia con l'arco tirrenico e adriatico quasi raddoppiati e l'arco ligure che è cresciuto in linea con la media nazionale.

Il mercato dei servizi di trasporto intermodale tramite navi RO-RO in ambito intra-mediterraneo presenta potenzialità di crescita in termini di dimensione economica e grado di redditività.



In questo contesto **uno dei principali driver di sviluppo del mercato è rappresentato dalle Autostrade del Mare**, con la creazione di una fitta rete di cabotaggio dedicata ai traffici RO-RO di merci, sia in ambito nazionale che nel bacino mediterraneo.

L'integrazione di tali servizi di Short Sea Shipping nella catena logistica, per offrire agli operatori soluzioni competitive sotto il profilo dei costi e dei tempi, richiede certamente la promozione di efficienti collegamenti marittimi, ma non va disgiunta dalla realizzazione di connessioni adeguate, in termini di capacità e livello di servizio, con il sistema di trasporto terrestre sia stradale sia ferroviario.

Il RO-RO si distribuisce su un numero ampio di porti. Ciò perché l'integrazione nave-camion ha una diffusione capillare che rifornisce imprese e soprattutto famiglie in particolare dopo l'esplosione dell'e-commerce ed è pertanto più diffusa sul territorio nazionale. Trattandosi di merce che viaggia su camion dai porti verso l'entroterra e viceversa necessita di un'infrastruttura meno complessa di quella dei container, pertanto molti porti possono offrire il servizio. Inoltre anche la differenza di pochi chilometri di tragitto su strada può far scegliere un porto piuttosto che un altro.

Il RO-RO appare, pertanto, il vettore più funzionale e logicamente collegato ai processi di rientro di produzioni (backshoring) che di recente stanno caratterizzando le tendenze economiche, pertanto il Roll on-Roll off potrebbe ulteriormente aumentare.

Centro Studi
ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO

In collaborazione con

