

# Logistica, crolla l'intermodalità L'azienda predilige la gomma

**Sondaggio Srm-Contship su 400 realtà manifatturiere in Lombardia, Emilia Romagna e Veneto**  
**Lo studio**

Nel tragitto tra imprese e porti nel 2022 ha prevalso la scelta della strada

La decisione di abbandonare le rotaie anche per i costi della trazione elettrica

**Raoul de Forcade**

È crollato, nel 2022, il trasporto delle merci in container tra aziende e porti italiani (e viceversa) col sistema intermodale, rispetto ai tre anni precedenti; a causare questa caduta sembra contribuire, in larga parte, il rincaro dell'energia, che ha reso meno conveniente la movimentazione su ferro, conseguente alla guerra tra Russia e Ucraina. Un evento che ha anche determinato un forte impatto sulla *supply chain*, al quale molte imprese non hanno trovato ancora una soluzione.

È quanto emerge dalla *survey* annuale di Contship e Srm (centro studi collegato a Intesa Sanpaolo) intitolata *Corridoi ed efficienza logistica dei territori*, la cui quinta edizione viene presentata oggi a Milano. L'indagine ha interessato 400 aziende manifatturiere, localizzate in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto, che esportano e importano via mare utilizzando i container. Le tre regioni rappresentano circa il 40% del Pil e il 53% del commercio estero italiano e una rilevante quota del loro commercio avviene via mare: 31% per la Lombardia, 38% per il Veneto e 39% per l'Emilia Romagna.

In tema di corridoi logistici portuali dallo studio emerge, tra l'altro,

che il trasporto intermodale (con cui si intende la movimentazione di merce ferrovia-strada o solo ferrovia) ha registrato una notevolissima contrazione nel 2022. In export, solo il 2% delle imprese del campione utilizza la modalità strada-ferro (13% è il dato della media 2019-2022); mentre si attesta al 5% il dato relativo all'import (16% la media 2019-2022). Nel 2019 il dato in export era pari al 19%, quello in import era al 15%. Nel 2020, anno del massimo picco di Covid, le aziende che usavano l'intermodalità in export erano scese al 10% e quelle in import all'11%. Nel 2021, però, le imprese che esportavano con servizi intermodali sono salite al 20% e quelle che importavano al 34%. Dunque colpisce la caduta al 2% e al 5% dell'anno scorso, periodo in cui, evidentemente, il trasporto su gomma ha prevalso grandemente rispetto a quello combinato o solo su ferro. Eppure la situazione non sorprende del tutto.

«Il 2022 - afferma Alessandro Panaro, Responsabile dell'Area Trasporti marittimi e logistica di Srm - è stato un anno davvero complicato sul versante energetico, per il rialzo delle tariffe. La bolletta dell'energia, quindi, incidendo in modo significativo sui costi del trasporto su ferro, potrebbe aver spinto le aziende a utilizzare in maniera molto più contenuta degli anni precedenti quel tipo di modalità». Del resto, anche l'Uirr (*International union for road-rail combined transport*), nei giorni scorsi, ha registrato come il trasporto combinato, condizionato appunto dal rincaro dell'elettricità di trazione, sia diminuito del 6,46% nell'ultimo trimestre del 2022, rispetto allo stesso periodo del 2021. Interessante anche constatare che nella *survey* Srm-Contship del 2021 le imprese avevano chiarito che il fattore determinante per spingerle a scegliere l'opzione del trasporto combinato strada-ferro, al posto della sola opzione strada, è quello dei costi. Il 90% del campione, infatti, aveva indi-

cato la convenienza del servizio come principale motivazione. Evidentemente, nel 2022 questa convenienza, nelle tratte aziende-porti, si è sensibilmente ridotta.

Tra le imprese intervistate, ammonta al 42% la percentuale di quelle che dichiarano di aver avuto criticità nella catena logistica, a causa della guerra tra Russia e Ucraina: il 26% in tutte le fasi della *supply chain*, l'11% solo in import e il 5% solo in export. Sempre il 42% del campione, peraltro, dichiara di non aver ancora trovato una soluzione adatta. Il 21% si sta adoperando a trovare una copertura assicurativa; il 19% si sta indirizzando verso operatori logistici strutturati per affrontare il problema; e il 16% sta optando per una diversificazione delle materie prime in import e dei prodotti in export. Un altro elemento che desta qualche preoccupazione è il fatto che l'indagine confermi un eccessivo utilizzo in export della *reshipping*, che attribuisce tutti i costi e i rischi dell'operazione di trasporto al compratore. Le imprese, secondo quanto rilevato anche in indagini precedenti, considerano questo incoerente un modo efficace per mantenere bassi i prezzi. Al 2022, registra la *survey*, il 55% delle imprese ha optato per questo sistema, con la conseguenza che l'importatore spesso si rivolge a un fornitore logistico non italiano; e il risultato è che si crea meno lavoro e ci sono meno potenzialità di sviluppo per gli operatori italiani.

Il sondaggio Srm-Contship ha anche interrogato le aziende in merito a quali siano i due principali porti (per questo la somma delle percentuali non dà 100%) utilizzati nelle operazioni di import. Genova è l'opzione scelta dal 66% delle imprese nell'area, Ravenna ha ottenuto il 38% delle preferenze, Venezia si posiziona al terzo posto, con il 24% delle imprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 32 %

**PREVISIONI 2023**

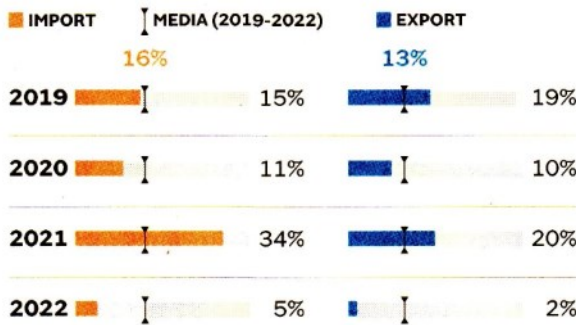
00131 **Fs punta sulla crescita** 00131

Nonostante i dati rilevati sulle imprese per il trasporto combinato di ultimo miglio nel 2022, secondo i dati previsionali del Polo Logistica del gruppo Fs, il 2023 sarà un anno di crescita per l'intermodale strada-ferro. Durante l'anno in corso, secondo la previsione, la quota merci intermodale che attraverserà l'Italia, da e verso l'Europa, aumenterà del 10%. L'incremento del traffico intermodale è confermato dall'andamento nel mese di gennaio, che segna un +13,4% su scala nazionale e un +10,3% a livello internazionale.

**L'approccio delle aziende alla movimentazione su ferro**

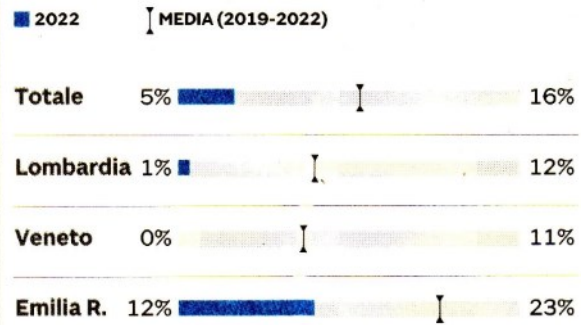
**L'ANDAMENTO DEL TRASPORTO INTERMODALE IN ITALIA**

Quota % rispetto al campione intervistato



**LE AZIENDE CHE UTILIZZANO L'INTERMODALE DIVISE PER REGIONE**

Per "intermodale" si intende ferro-strada o solo ferro. In %



Fonte: SRM/Contship

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 131 - L.1878 - T.1619