



# NOTA UFFICIO STUDI CONFETRA

N. 2 – LUGLIO 2023

## **RISULTATI E TENDENZE DELL'ECONOMIA ITALIANA, DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA**

### **ABSTRACT**

Da inizio 2023 si susseguono continui cambiamenti dei dati congiunturali e previsionali sull'andamento economico del paese non privi di contraddizioni, tra provvisori risultati positivi, spesso interpretati come se fossero strutturalmente acquisiti, e tendenze poco rassicuranti. Su queste premesse, la Nota vuole cercare di fare il punto di metà anno sull'andamento e le prospettive dell'economia italiana, con particolare riferimento, laddove consentito dalle informazioni disponibili, al comparto del trasporto e della logistica.

### ***1. La congiuntura in Italia: un'economia in fase di assestamento***

In Italia il PIL, dopo il crollo del 2020 (-9,0%) dovuto alla pandemia, è rimbalzato al +7,0 % nel 2021 e poi ancora al +3,7 % nel 2022. Nel 2023 e 2024, contrariamente alle previsioni meno favorevoli di fine 2022, per l'Istat (e i principali osservatori europei e internazionali) è atteso ancora in crescita, ma in rallentamento, rispettivamente a +1,2% e +1,1%.

Il tasso di disoccupazione è in lento e positivo calo dal 2022 (8% rispetto al 9,3% del 2021) e si prevede che possa scendere al 7,9% quest'anno e al 7,7% l'anno successivo. Ma ancor più significativa è la dinamica espansiva dell'occupazione (in ULA) dal 2021, che si prevede ancora in crescita nel 2023 (+1,2%) e nel 2024 (+1%), sostanzialmente in linea con l'andamento del PIL; l'aspetto più rilevante, secondo le ultime rilevazioni sul mercato del lavoro (pubblicate a maggio), è che la crescita occupazionale è positiva sia sul piano quantitativo (+513 mila e + 2,3% tra il 1° trimestre 2022 e il 1° trimestre 2023) sia qualitativo (con un aumento del 3,7% dei dipendenti a tempo indeterminato e un calo del 2,7% dei dipendenti a termine). La post-

pandemia, grazie al supporto di misure incentivanti, ha prodotto una decisa trasformazione del mercato del lavoro, fortemente orientata alla stabilizzazione, anche nelle attività di trasporto e logistica; resta da capire se questa dinamica persisterà anche a seguito delle misure del recente DL 48/2023 Lavoro che, tra le altre, ha reintrodotto misure di semplificazione sul lavoro a termine (motivazioni) e quello occasionale (*voucher*).

Variabili macroeconomiche	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Prodotto interno lordo ai prezzi di mercato	+0,9	+0,4	-9,0	+7,0	+3,7	+1,2	+1,1
Importazioni	+3,5	-0,6	-12,1	+15,2	+11,8	+0,8	+2,0
Esportazioni	+2,2	+1,6	-13,5	+14,0	+9,4	+1,5	+2,5
Investimenti fissi lordi	+3,1	+0,7	-8,0	+18,6	+9,4	+3,0	+2,0
Spesa delle famiglie e delle ISP	+0,9	+0,2	-10,4	+4,7	+4,6	+0,5	+1,1
Spesa delle AP	+0,2	-0,5	0,0	+1,5	0,0	+0,4	-0,7
Inflazione	+1,2	+0,6	-0,2	+1,9	+8,1	+5,7	+2,6
Tasso di disoccupazione (%)	10,6	10,0	9,2	9,3	8,0	7,9	7,7
Occupazione (ULA)	+0,7	0,0	-11,1	+7,6	+3,5	+1,2	+1,0

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Gli investimenti fissi lordi sono previsti in calo dal +9,4% del 2022 al +3% del 2023 e al +2% del 2024. Su di essi pesa però l'incognita della componente degli investimenti pubblici, in particolare del PNRR, su cui si registra un sensibile rallentamento degli impieghi delle risorse proprio nel 2023 e incertezze su una più volte annunciata riprogrammazione, mentre sugli investimenti privati pesano gli effetti restrittivi degli aumenti del tasso di interesse.

La spesa delle famiglie dovrebbe risultare quasi stagnante nel 2023 (+0,5%) e in lieve ripresa nel 2024 (+1,1%), mentre quella delle AP è destinata anch'essa a crescere poco nel 2023 (+0,4%), ma a ridursi nel 2024 (-0,7%). Sui consumi pesa l'inflazione, la cui dinamica, grazie alla riduzione dei prezzi dei beni energetici e alle (finora poco efficaci) politiche attuate dalla Banca centrale europea (BCE) di aumento dei tassi di interesse, dovrebbe lentamente rientrare e potrebbe scendere (dal +8,1% del 2022) al +5,7% nel 2023 e al +2,6% nel 2024, ma le

rilevazioni più recenti sembrano prefigurare una discesa molto più lenta del previsto.

Gli scambi commerciali sono in sensibile ridimensionamento. Le importazioni dovrebbero subire una notevole discesa dal +11,8% del 2022 al +0,8% del 2023, come pure le esportazioni, dal +9,4% del 2022 al +1,5% del 2023; per entrambe è prevista una lieve ripresa nel 2024 (rispettivamente +2% e +2,5%).

In sintesi, da questi dati emerge un quadro sostanzialmente ancora apprezzabile di crescita nel 2023, ma anche sensibilmente declinante rispetto al 2022 (e ancor più rispetto al 2021) per tutti gli altri aggregati macroeconomici e in faticosa tenuta nel 2024, grazie a lievi positive variazioni nei consumi privati e negli scambi commerciali. L'andamento dovrebbe essere ancora in positivo per tutte le variabili macroeconomiche, ma sono le tendenze a destare preoccupazione: se si confrontano gli andamenti pre-pandemia con quelli previsti nel biennio 2023-2024, sembra profilarsi un ritorno alle dinamiche economiche asfittiche che hanno caratterizzato per anni il nostro paese rispetto a quelle delle altre principali economie.

## 2. Il confronto con l'andamento delle principali economie UE e degli USA

Le prospettive della situazione economica in Italia appaiono, quindi, complessivamente meno ottimistiche di quanto riportato nei commenti diffusamente positivi sulla congiuntura e sulle previsioni a breve termine, che si concentrano molto sul confronto con Germania, Francia, Spagna e USA, ma limitatamente al 2023.

Per quanto riguarda il PIL, il 2022 è stato caratterizzato da un generale effetto inerziale della spinta post-Covid, migliore per Spagna (+5,5%) e Italia (+3,7%) rispetto a Stati Uniti (+2,1%), Francia (+2,6%) e Germania (+1,8%), ma per tutti con livelli molto elevati di inflazione.

Paesi	PIL (%)			Inflazione (%)			Debito pubblico (% del PIL)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Italia</b>	+3,7	+1,2	+1,1	+8,7	+6,1	+2,9	144,4	140,4	140,3
<b>Francia</b>	+2,6	+0,7	+1,4	+5,9	+5,5	+2,5	111,6	109,6	109,5
<b>Germania</b>	+1,8	+0,2	+1,4	+8,7	+6,8	+2,7	66,3	65,2	64,1
<b>Spagna</b>	+5,5	+1,9	+2,0	+8,3	+4,0	+2,7	113,2	110,6	109,1
<b>USA</b>	+2,1	+1,6	+1,1	+8,0	+4,5	+2,3	121,7	122,2	125,8

Fonte: Elaborazione su dati della Commissione europea e IMF

Riguardo alle previsioni, i principali indicatori macroeconomici elaborati della Commissione europea e, per gli USA, dall'International Monetary Fund (IMF), mostrano per il 2023 una crescita del PIL dell'Italia (+1,2%) migliore di Francia (+0,7%) e Germania (+0,2%) e un

po' più bassa rispetto alla Spagna (+1,9%) e agli USA (+1,6%). Il quadro muta nel 2024, anno in cui la crescita del PIL dell'Italia (+1,1%) sarebbe identica a quella degli USA, inferiore di poco a quella di Germania e Francia (+1,4%) e più nettamente di quella della Spagna (+2%). Il fatto che nel 2023, in un contesto globale in difficoltà, l'Italia potrebbe conseguire una crescita relativamente migliore di quasi tutte le principali economie europee e vicina a quella degli USA ha molto influenzato i diffusi giudizi positivi espressi nel dibattito pubblico, ma senza prestare dovuta attenzione alle previsioni per il 2024 e alle dinamiche in atto, che per il nostro paese sono condizionate da una bassa domanda interna (consumi e investimenti), da un sensibile ridimensionamento degli scambi e da una ancora sostenuta dinamica, nazionale ed internazionale, dei prezzi.

L'inflazione nel 2023 resterebbe, infatti, ancora elevata in Italia (+6,1%) rispetto a Francia (+5,5%), Spagna (+4%) e USA (+4,5%), ma più bassa della Germania (+6,8%). Nel 2024 dovrebbe verificarsi un sensibile miglioramento, con valori previsti tra il +2% e il +3% per tutti e cinque i paesi. Ma per l'Italia resta il condizionamento di una domanda interna stagnante e di una domanda estera relativamente migliore (in termini monetari, non di volumi), ma ancora incerta nei suoi impatti sulla crescita.

Nel 2024 dovrebbe tornare a svolgere i suoi effetti anche l'elemento di debolezza strutturale del nostro paese, anche a causa dell'entrata in funzione della nuova disciplina europea di bilancio: il debito pubblico; seppure previsto in lenta discesa, nel 2024 resterebbe superiore del 29,4% a quello della Francia, del 27,6% della Spagna, del 117,8% di quello tedesco e del 18,6% di quello statunitense. A questo si aggiunge la maggiore esposizione del nostro paese alle restrizioni di politica monetaria della BCE, che ha aumentato i tassi di interesse del 4% rispetto a luglio 2022, con l'annuncio di aumentarli ulteriormente entro il corrente mese e a settembre, in controtendenza con la politica attuata dalla FED, che sembra per ora aver interrotto le manovre di aumento dei tassi negli Stati Uniti, ma avendo già raggiunto un livello ben più elevato (5,25%) di quello europeo.

Non sembra che la politica degli aumenti dei tassi di interesse sia stata finora realmente in grado di invertire la dinamica inflattiva, anche perché, per stessa ammissione della BCE, l'aumento dei prezzi sarebbe determinato almeno per la metà dall'incremento dei profitti delle imprese e dalla conservazione dei margini (anche se in via di parziale riassorbimento) nonostante la riduzione dei prezzi energetici; in ogni caso, l'incremento continuo del tasso di interesse della BCE sta svolgendo un ruolo decisivo nel deprimere investimenti e consumi (per gli impatti evidenti sul potere d'acquisto, nonostante una variazione lievemente positiva dei salari, ma ben lontana dal ridurre i divari strutturali del nostro paese) e quindi la produzione e, indirettamente,

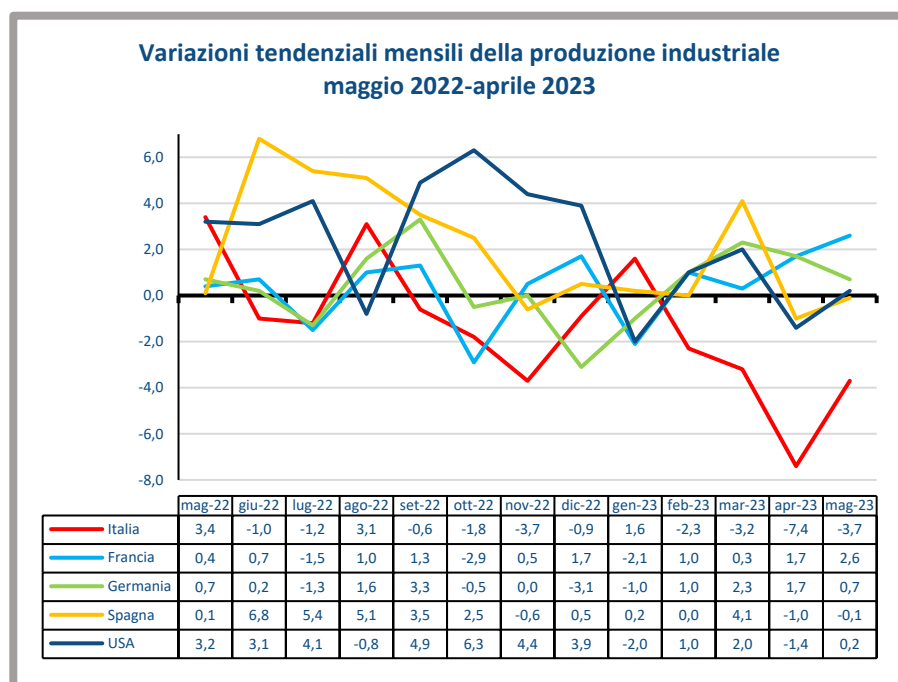
ad aumentare la tensione sui conti pubblici, in termini di deficit e debito pubblico: una vera e propria “gabbia finanziaria e sociale”.

### 3. La preoccupante discesa della produzione industriale in Italia e non solo

A livello di contributo settoriale alla crescita nel nostro paese, l'industria, soprattutto manifatturiera, appare in evidente difficoltà.

L'indice destagionalizzato della produzione industriale in Italia è risultato in diminuzione dell'1,8% nella media del periodo febbraio-aprile rispetto ai tre mesi precedenti; rispetto ad aprile, a maggio 2023 si registra una variazione congiunturale del +1,6%, con aumenti, anche se insufficienti e compensare il calo registrato il mese precedente, in tutti i comparti: beni intermedi (+1,2%), beni strumentali (+1,4%), beni di consumo (+1,1%) ed energia (+0,1%). Resta da vedere se il dato di maggio 2023 sia temporaneo o il segnale di inversione di una dinamica declinante, come emerge dalle rilevazioni precedenti.

In ogni caso, che la produzione industriale stia attraversando una fase critica è evidenziato anche dalle variazioni tendenziali mensili dell'ultimo anno (maggio 2022-maggio 2023) a livello europeo e USA. In questo periodo, l'Italia ha registrato tre soli dati in territorio positivo (+3,4% a maggio 2022, +3,1% ad agosto 2022 e +1,6% a gennaio 2023). Il dato peggiore si è registrato ad aprile 2023, con una riduzione del 7,4% rispetto allo stesso mese del 2022, ridottasi della metà (-3,7%) a maggio 2023.



Fonte: Elaborazioni su dati Trading Economics

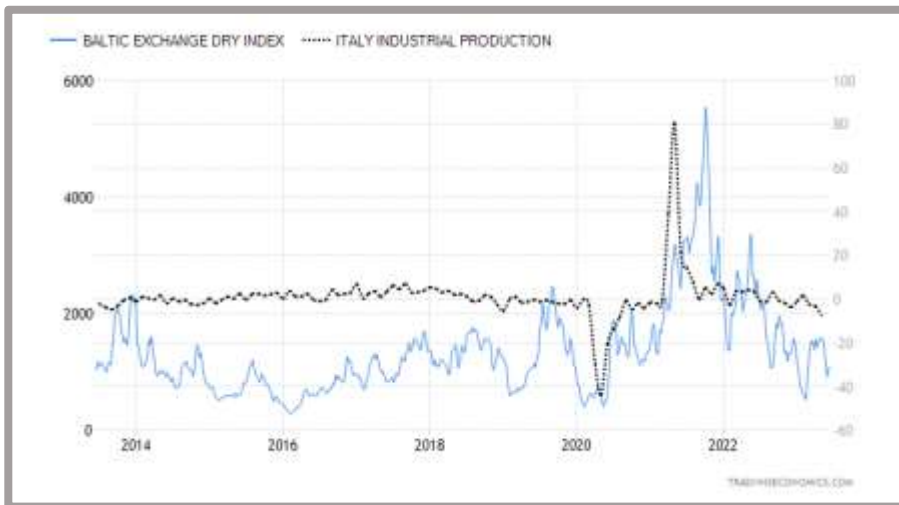
Anche negli altri principali paesi UE (Francia, Germania e Spagna) e negli USA la produzione industriale ha mostrato continue oscillazioni tendenziali, ma in modo speculare a quelle dell'Italia, cioè più numerose quelle positive di quelle negative; le oscillazioni sono state più accentuate per Spagna e USA ma, a parte l'Italia, in tutti gli altri paesi in esame è da fine 2022 che la produzione industriale sembra appiattirsi su variazioni (positive o negative) più contenute.

I settori industriali delle principali economie occidentali stanno quindi mostrando preoccupanti segnali di debolezza, anche degli USA, secondo mercato dell'export nazionale, e soprattutto della Germania, da sempre l'economia-guida del Continente e in particolare dell'Italia.

Proprio in Germania, con la crisi energetica scoppiata a causa (non solo) dell'invasione russa in Ucraina, si è venuto a delineare un nuovo scenario che vede il paese già in recessione tecnica (ultimi due trimestri consecutivi negativi), con una previsione di variazione annua del PIL nel 2023 del -0,1% secondo l'IMF. Non è quindi un caso se i segnali più negativi della produzione industriale dei paesi occidentali riguardino proprio l'Italia, da sempre fortemente integrata con l'economia tedesca proprio nel manifatturiero.

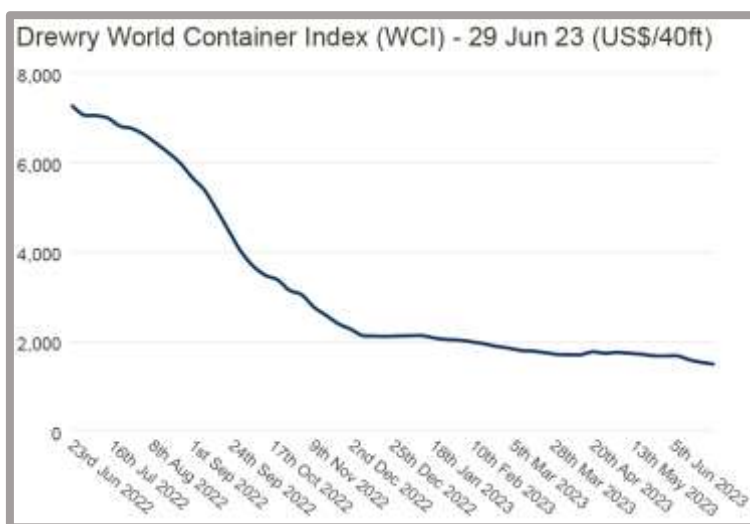
Questa contrazione della produzione industriale in Italia, in atto soprattutto dalla seconda metà del 2022, non appare un fenomeno transitorio, viste le incertezze sul clima di fiducia delle imprese manifatturiere, confermate dall'andamento degli indicatori di base, sia nei giudizi sugli andamenti pregressi, tutti in progressivo deterioramento riguardo gli ordini interni e quelli esteri, sia nelle aspettative, ancora positive, ma in rapido calo.

Con riferimento specifico alla produzione industriale, analizzando la dinamica del *Baltic Exchange Dry Index* (BDI), l'indice dell'andamento dei costi del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie delle navi *dry bulk cargo* (essenzialmente le materie prime), si osserva una tendenza alla riduzione che potrebbe anticipare un'ulteriore contrazione della produzione industriale già in atto, come si evince anche dal grafico che segue.



Fonte: Dati Trading Economics

Anche l'andamento complessivo degli scambi commerciali desta preoccupazioni, a causa del rallentamento dell'economia globale, come emerge da diversi segnali sempre legati alla mobilità delle merci. L'andamento dei noli marittimi, dopo una lunga stagione di continui e progressivi rincari, è ormai ritornato quasi ai livelli pre-pandemia: Il *Drewry World Container Index (WCI)* del 29 giugno 2023 registra una quotazione ponderata di 1.494 dollari per container da 40 piedi, a fronte dei 7.286 dollari di un anno prima (-79,5%).

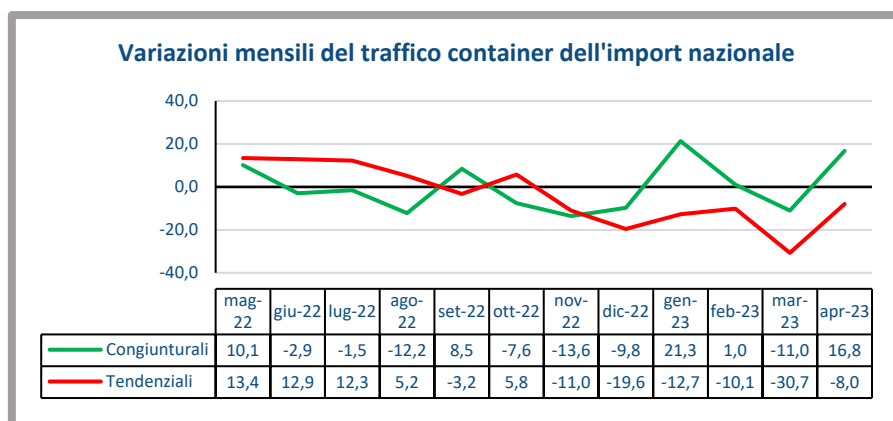


Fonte: Drewry

Se la debolezza della domanda globale e le forti incertezze macroeconomiche e geopolitiche, che stanno generando anche un eccesso di stiva, non cambieranno, il fenomeno del calo dei noli container sembra destinato a non esaurirsi; non si tratterebbe però di un dato positivo frutto del confronto competitivo in un'economia globale in piena crescita.



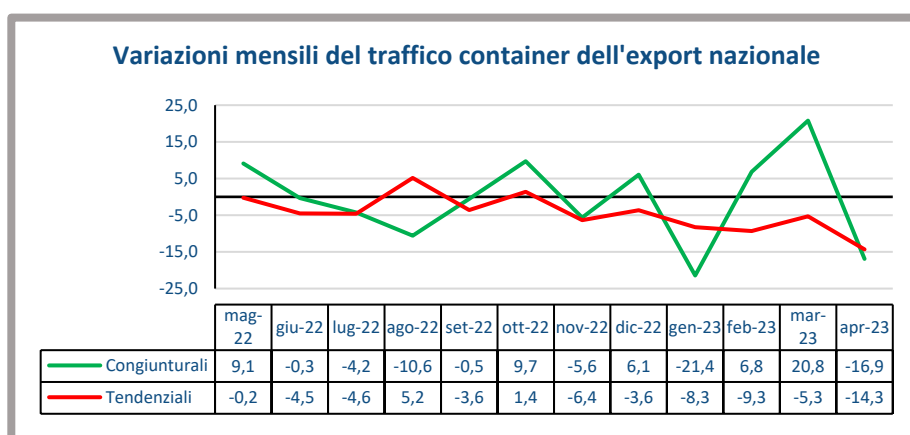
Proprio nel traffico container per l'import e l'export nazionale dell'ultimo anno (maggio 2022-aprile 2023) prevalgono le variazioni tendenziali negative, con variazioni congiunturali in continua oscillazione tra valori positivi e negativi.



Fonte: Elaborazioni su dati Seabury Maritime

Ad aprile 2023, a fronte di un sensibile aumento dei container in importazione (+16,8% su marzo), si registra una variazione tendenziale negativa (-8%), anche se su livelli meno rilevanti rispetto all'andamento di tutto l'ultimo semestre di rilevazione.

La dinamica dei container in esportazione risulta simile, ma con qualche eccezione; ad aprile 2023 ha registrato una riduzione del -16,9% sul mese precedente e del -14,3% rispetto allo stesso mese del 2022, confermando l'andamento tendenziale negativo degli ultimi sei mesi del periodo, anche se su valori meno rilevanti di quelli dell'export.



Fonte: Elaborazioni su dati Seabury Maritime

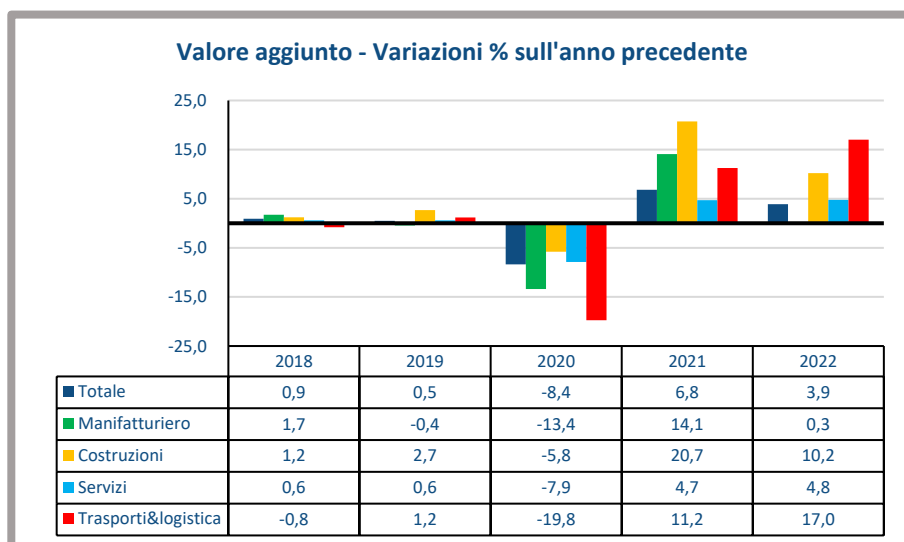
#### 4. Le dinamiche in atto nel trasporto e nella logistica merci

L'andamento fortemente discendente del BDI e del WCI e, per il nostro paese, un traffico container per l'import-export declinante, sono segnali evidenti della fase incerta della domanda estera a livello globale e nazionale, non immune anche da processi di aggiustamento

geoeconomico post-Covid e dall'invasione russa dell'Ucraina, che non hanno ancora espresso appieno i loro effetti, in termini di rilocalizzazioni produttive (*reshoring, friendshoring, nearshoring, ...*) e di riposizionamenti indotti dalla dinamica espansiva di alcune economie (India, Africa, ...). Associando questi fenomeni ad una domanda interna tendenzialmente declinante, non sembra prefigurarsi per la fine del 2023 e il 2024 una dinamica vivace per l'attività di trasporto e logistica nazionale delle merci.

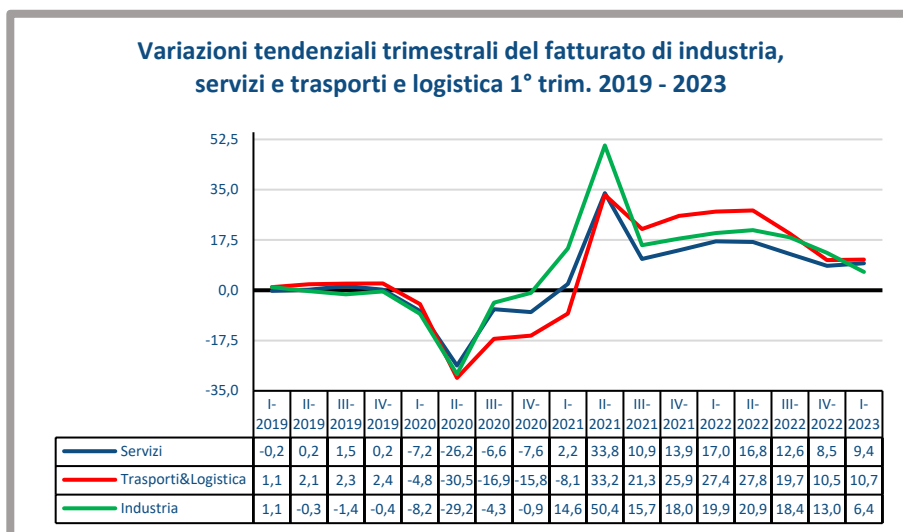
Questo scenario contrasta con il consuntivo del 2021-2022, che ha invece registrato risultati molto positivi per il comparto, dopo aver superato un andamento stagnante del valore aggiunto (valori concatenati 2015) del 2018 (-0,8%) e del 2019 (+1,2%), per poi subire un tracollo nel 2020, anno del lockdown (-19,8%), molto più profondo di quello totale (-8,4%) e degli altri settori produttivi, anche dell'industria manifatturiera (-13,4%).

La trascinate ripresa post-Covid del 2021, spinta anche dal manifatturiero (+14,1%) e dalle costruzioni (+20,7%), queste ultime a loro volta sostenute dai rilevanti bonus investimenti, ha visto una netta ripresa anche del valore aggiunto di trasporto e logistica (+11,2%), che è diventata ancor più significativa nel 2022 (+17%), pur a fronte di un forte ridimensionamento delle costruzioni (+10,2%), dovuto alla stretta sui bonus investimenti e alle criticità del circuito creditizio sottostante, ma soprattutto del manifatturiero (+0,3%).



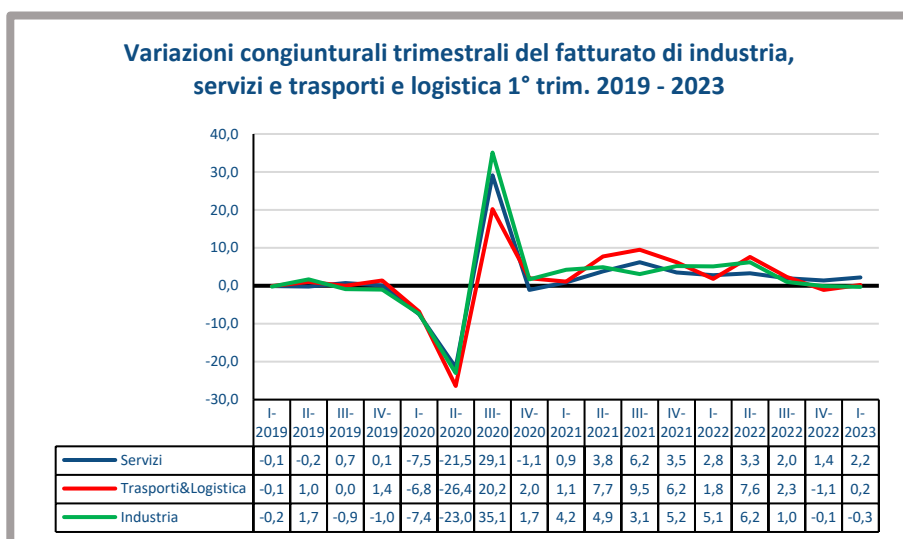
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Dinamiche più recenti sul fatturato mostrano un andamento tendenziale ancora positivo, ma discendente; i dati sul 1° trimestre 2023 rispetto a quello dell'anno precedente mostrano una variazione del +10,7% per trasporti e logistica, rispetto a +9,4% dei servizi e a +6,4% del manifatturiero; rispetto ad un anno prima (1° trimestre 2022 rispetto a quello del 2021) le variazioni tendenziali erano rispettivamente +27,4%, +17% e +19,9%).



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Il rallentamento risulta ancor più evidente nelle variazioni congiunturali trimestrali (sul trimestre precedente), dalle quali emerge un andamento praticamente stagnante o negativo del fatturato negli ultimi due trimestri per trasporti e logistica (-1,1% e +0,2%) e industria (-0,1% e -0,3%), rispetto ad una variazione costantemente positiva (in atto dal 1° trimestre 2021) del fatturato dei servizi (+1,4% e +2,2% negli ultimi due trimestri).



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

## 5. Alcune considerazioni di sintesi

Le analisi congiunturali e previsionali sono per loro natura provvisorie e valide soprattutto nel momento in cui vengono elaborate. Allo stesso tempo offrono però la possibilità di individuare tendenze, sulle quali è opportuno riflettere più che su singole e momentanee performance

positive. Con queste premesse, si possono esprimere, in attesa dei prossimi aggiornamenti statistici, alcune considerazioni.

Al netto dei servizi (grazie alla forte ripresa turistica e in particolare dei servizi di alloggio e ristorazione), la spinta post-Covid sull'economia del nostro paese sembra in via di esaurimento, sia per il complesso dell'economia sia per i trasporti e la logistica merci. Su questa dinamica hanno pesato sensibilmente lo *shock* energetico aggravato dall'invasione russa dell'Ucraina, che però ha amplificato alcune precedenti tendenze di fondo, come la ridotta disponibilità di materie prime e le difficoltà di approvvigionamento sui relativi mercati.

Nel complesso, si sta delineando una progressiva contrazione della domanda aggregata, segnata da una fase di declino della produzione industriale e da un sistemico aumento dei prezzi in tutte le attività economiche, trasporto e logistica merci compresi, che attualmente stanno però vivendo una più decisa contrazione dei prezzi proprio nelle attività (marittimo e aereo) più caratterizzate dalla componente internazionale del trasferimento delle merci, altro segnale evidente delle incertezze che gravano anche sull'andamento dell'economia globale.

In attesa di cambiamenti significativi, soprattutto a livello europeo e nazionale, di alcune variabili fondamentali (tassi di interesse, inflazione, consumi, investimenti e transizioni tecnologiche) la domanda aggregata (e con essa la mobilità delle merci) sembra più destinata a "galleggiare" su livelli di sopravvivenza che a sostenere un percorso di crescita stabile.



**confetra**

Confederazione Generale Italiana  
dei Trasporti e della Logistica

Via Panama 62 - 00198 Roma

tel. 06 8559151 – 3337909556

fax 06 8415576

[confetra@confetra.com](mailto:confetra@confetra.com)

[www.confetra.com](http://www.confetra.com)