



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia

2a edizione

OTTOBRE 2019

25 anni



COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITÀ
ISFORT



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia

2a edizione

OTTOBRE 2019



Il testo è stato redatto da Andrea Appetecchia – Isfort. L’elaborazione del contributo è stata condivisa con un gruppo di lavoro composto da: Enrico Zavi – Confcommercio, Pasquale Russo – Conftrasporto, Andrea Manfron – FAI, Luigi Merlo e Giovanni Pignatiello – Federlogistica.

Editing a cura di Francesco Rossi – *Direzione Centrale Comunicazione e Immagine Confcommercio.*

© 2019 Confcommercio-Imprese per l’Italia

INDICE

EXECUTIVE SUMMARY	3
1. QUADRO DI RIFERIMENTO	9
1.1 La scelta dell'approccio	9
1.2 Il nuovo impulso del commercio internazionale	10
1.3 Il "ritorno" del Mediterraneo	13
2. LA POSIZIONE ITALIANA	15
2.1 Nel cuore della crescita degli scambi	15
2.2 Il posizionamento vantaggioso non basta	17
3. PERCHÉ L'ITALIA NON COGLIE LE OPPORTUNITÀ?	21
3.1 Il nodo infrastrutturale	21
<i>Il disegno strategico: rete TEN-T (Europa) e rete SNIT (Italia)</i>	24
<i>Lo sforzo programmatico e l'incertezza realizzativa</i>	28
3.2 La debolezza delle imprese di trasporti e di logistica	31
<i>Le quote di mercato dei vettori di trasporto</i>	32
<i>La bilancia commerciale</i>	33
<i>Il dumping interno all'Unione Europea: il caso dell'autotrasporto</i>	33
3.3 La qualità del lavoro	36
4. IPOTESI PER UN RILANCIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO: FOCUS SUL LAVORO PORTUALE	39
4.1 Gli addetti e l'evoluzione del ciclo portuale	39
4.2 Perché il lavoro portuale è strategico per il rilancio dell'industria dei trasporti	42
5. QUANTO VALE ACQUISIRE TRAFFICO	45
5.1 Qualche considerazione metodologica	45
5.2 Impatti economici degli investimenti infrastrutturali	46
5.3 Impatti economici nei servizi di trasporto	47
BIBLIOGRAFIA	51

EXECUTIVE SUMMARY

I titoli dei principali quotidiani nazionali negli ultimi mesi hanno richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica a proposito di un provvedimento di urgenza che rientra tra le misure previste dal Governo italiano per contenere la temuta invasione dei migranti con una frase sintetica, ma che ha molto colpito: **Porti italiani chiusi.**

La lettura dei dati di traffico commerciale (container, rotabili, rinfuse liquide e solide) dei porti italiani – di beni dunque e non di essere umani –, non solo degli ultimi mesi, ma per lo meno dell'ultimo decennio, consente di cogliere un andamento della portualità nazionale piuttosto fiacco e non certo per l'intralcio dovuto all'arrivo dei migranti. **I porti del nostro Paese** se, da una parte, sono recentemente divenuti "indisponibili" per quanti dalle coste meridionali del Mediterraneo cercano maggiori fortune in Europa, dall'altra, ma questo ahimè da molto più tempo, **sono anche poco interessati al crescente traffico commerciale che attraversa il Mediterraneo.**

Il commercio estero planetario aumenta a un ritmo sostenuto e nuovamente costante (negli ultimi dieci anni gli scambi tra le aree continentali sono praticamente raddoppiati), **il Mar Mediterraneo torna a essere un bacino strategico** nelle relazioni commerciali tra le principali aree del Pianeta (nel 2008 i porti del Mediterraneo gestivano il 28% del traffico portuale europeo, nel 2018 tale quota è salita al 35%), ma **il sistema portuale del nostro Paese non sembra accorgersene** (Cap. 1 – Quadro di riferimento).

L'Italia è in netta controtendenza rispetto al complesso della portualità Mediterranea. Negli ultimi 10 anni mentre gli altri porti del Mediterraneo "rosicchiavano" ai porti del Nord Europa circa il 7% delle quote di mercato continentale, il sistema portuale italiano ne perdeva il 2%. Inoltre, mentre la crescita tumultuosa dell'emisfero orientale (Estremo e Medio oriente e Sub continente indiano) "gonfiava" il volume degli attraversamenti del Canale di Suez (tra il 2011 e il 2018 le tonnellate in transito sono cresciute del 42%), **il sistema portuale nazionale è rimasto indifferente facendo registrare nel medesimo periodo un leggero sobbalzo in avanti del solo 2%.**

Anche nel segmento di traffico dei contenitori, quello più dinamico e dove si concentra buona parte del valore aggiunto generato dalle attività marittime e portuali, tra il 2005 e il 2017 la crescita del traffico del complesso dei porti del Mediterraneo è stata del 46%, mentre

quella del sistema portuale italiano solo della metà (23%) (Cap. 2 – La posizione competitiva italiana).

I porti e quanti vi lavorano non sono svogliati, ma è piuttosto la rete infrastrutturale che si trova alle loro spalle che ne limita l'operatività. Anche se è riduttivo attribuire tutta la responsabilità al vuoto di infrastrutture. Ogni qual volta si enunciano i problemi di mobilità delle merci e delle persone in Italia infatti si è soliti recitare il "mantra" del "gap infrastrutturale", ma purtroppo non sono solo le lacune infrastrutturali, o i cosiddetti "missing link", i freni che impediscono al Paese di cogliere le opportunità che gli "passano sotto il naso".

L'analisi della rete infrastrutturale nazionale e il suo confronto con gli altri Paesi europei non segnalano un particolare *deficit* infrastrutturale. **L'Italia** non riesce a cogliere le opportunità non tanto – o almeno non solo – a causa della sottodotazione quantitativa delle reti, quanto piuttosto per la **modesta capacità del sistema di assicurare collegamenti rapidi a territori, mercati di sbocco, grandi metropoli all'interno e verso l'Europa** (Cap. 3 – Perché l'Italia non coglie le opportunità?).

Non mancano i programmi, né tanto meno l'ordinamento in priorità strategiche degli interventi (dal Piano dei trasporti del 2001 fino al recente Connettere l'Italia del 2017) e, nonostante le note difficoltà di bilancio e di posizione debitoria del Paese, neanche le risorse. Ogni anno nell'ultimo decennio, secondo i dati di bilancio delle amministrazioni centrali dello Stato, l'Italia ha mediamente "pagato" 30 miliardi per la costruzione di opere infrastrutturali per la mobilità, che si sono però dispersi, da una parte, in tanti micro interventi e, dall'altra, in grandi opere che hanno richiesto decenni per la loro realizzazione. **Ciò che manca è la capacità di spendere le risorse appostate** soprattutto per le cosiddette grandi opere (gli stessi dati di Bilancio ci segnalano che di anno in anno i residui degli anni precedenti sono più elevati delle risorse impegnate per la costruzione di nuove opere pubbliche) e, quando finalmente si avvia il processo realizzativo, **la dilatazione dei tempi di conclusione dei lavori è impressionante** (4,5 anni in media, che arrivano fino a oltre 14 per le opere di maggior valore economico) (Par. 3.1. – Il nodo infrastrutturale).

Il completamento dello SNIT, oltre a migliorare la posizione competitiva del sistema portuale dell'offerta trasportistica, sarebbe in grado di incidere, grazie alla realizzazione effettiva delle opere (investimenti + indotto), in modo non secondario sull'andamento del Prodotto interno lordo (PIL). Secondo gli esperti della RAM¹ **il completamento nei tempi previsti (10 anni) del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) programmato nel 2001 e aggiorna-**

1 RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, società *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, oltre all'obiettivo di attuare il cosiddetto "Programma Nazionale delle Autostrade del Mare", supporta tecnicamente l'elaborazione, l'attuazione e la gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica, previste nei documenti di pianificazione e programmazione del Ministero nonché in coerenza con i documenti di programmazione europea.

to nel 2016 contribuirebbe a un incremento del PIL del 2,5% e sarebbe in grado complessivamente di creare circa 300.000 posti di lavoro l'anno (Par. 5.2. Impatti economici degli investimenti infrastrutturali).

Terminato il "calvario" della costruzione/completamento della rete infrastrutturale sarebbe lecito chiedersi se, oltre all'effetto positivo sulla crescita del Paese determinato nella costruzione delle opere, fosse possibile riuscire a "guadagnare" qualcosa (in termini di contributo al PIL e di creazione di posti di lavoro) anche dall'utilizzazione di tali opere, grazie alle attività economiche della branca dei servizi di trasporto e logistica.

Ma purtroppo anche questa è una delle ragioni della fiacca *performance*, oltre che dei porti, dell'intera offerta trasportistica nazionale. La debole capacità del Paese di cogliere le opportunità che interessano il bacino del Mediterraneo poc'anzi richiamate è dovuta anche **all'estrema debolezza del tessuto imprenditoriale nazionale che anima il comparto dei servizi di trasporto e di logistica**. Efficacia delle infrastrutture e debolezza imprenditoriale sono infatti i due corni del medesimo problema.

La spiccata vocazione internazionale della manifattura e la rinnovata centralità del nostro bacino marittimo di riferimento non sembrano aver determinato un cambio di passo dell'"industria" del trasporto e della logistica nazionale. Il *made in Italy* che sostiene il saldo positivo tra il valore delle esportazioni e quello delle importazioni del Paese non riesce a dare impulso con la propria vocazione internazionale al rilancio dei servizi di trasporto. Il saldo positivo dell'import/export nazionale tra il 2018 e il 2016 è più che triplicato lievitando da 10 a 33 miliardi. Per riuscire a rendere sostenibile la crescita sospinta dalle proiezioni internazionali del *made in Italy* – ha di recente sostenuto l'editorialista del Corriere della Sera Dario Di Vico² – si rende opportuno, oltre a una adeguata infrastrutturazione, un più deciso sostegno da parte del comparto dei servizi di trasporto e logistica.

Il *made in Italy* per sostenere la propria proiezione internazionale acquista i servizi di trasporto presso imprese straniere, il saldo della bilancia commerciale di tali servizi è da molti anni negativo (nel 2018 il passivo era di 5,5 miliardi). Il solo autotrasporto dal 2000 al 2018 ha dimezzato la propria quota di mercato passando dal 40% al 20% (Par. 3.2. – La debolezza delle imprese di trasporti e di logistica).

I servizi di trasporto e logistica nazionale, se vogliono recuperare le posizioni perse in questi ultimi anni dovrebbero innalzare il proprio livello di competitività. Per farlo serve un impegno meno generico e più incisivo da parte delle Istituzioni, soprattutto a livello europeo, cui si deve aggiungere una maggiore disponibilità da parte delle imprese ad avviare un processo di modernizzazione e di innovazione tecnologica al loro interno.

2 Corriere della Sera, 7 agosto 2019 "Crescita zero, il terziario aiuta. Ma come sta?".

La questione del *dumping* sociale legato in particolare all'enorme disparità delle condizioni di lavoro e di composizione della "busta paga" dei conducenti di camion adibiti al trasporto internazionale sta stravolgendo il mercato europeo di questi servizi. La mancanza tra i Paesi membri dell'UE di una armonizzazione della composizione dei salari (salario, oneri sociali e parte variabile non soggetta a tassazione) determina squilibri rilevanti all'interno di un mercato privo di elementi di protezione nazionali. L'estrema apertura dell'accesso al mercato, non adeguatamente sostenuta da un allineamento delle regole relative ai costi del lavoro comporta, ad esempio, che **la stessa ora di guida, sullo stesso camion, sulla stessa strada, con le stesse merci può costare € 8 l'ora o € 33 l'ora a seconda che il conducente sia impiegato da una società bulgara o da una società belga.**

Gli effetti di questa concorrenza al ribasso non provocano una contrazione del mercato dei servizi di trasporto merci, logistica e spedizione italiano, che invece non è marginale (si attesta attorno a 100 Miliardi di fatturato annui), ma influiscono sui **modelli organizzativi e sistemi tecnologici che ancora oggi sono ancora poco avanzati, limitando le performance delle quasi 100mila imprese di settore** in cui lavorano poco meno di 900mila persone con **qualifiche professionali molto basse e livelli retributivi prossimi, se non inferiori, agli "standard del reddito di cittadinanza"** (Par. 3.3. – La qualità del lavoro).

Sebbene il settore del lavoro portuale rappresenti una piccola porzione del vasto mondo della logistica, esso però **occupa una posizione strategica all'interno delle catene logistiche di trasporto** e inoltre **si è già da tempo misurato con la crescita professionale dei propri addetti e l'innovazione dei modelli organizzativi e tecnologici delle imprese.** Non a caso il **valore economico generato da ogni singolo addetto del sub-comparto è il più elevato di tutto il settore logistico** (valore aggiunto per addetto logistica portuale, 80.149 €; valore aggiunto per addetto movimentazione merci logistica terrestre, 28.836 €).

Il settore fin dal 1994 ha vissuto una mutazione genetica dell'assetto giuridico, economico e organizzativo delle condizioni di lavoro, cui si è sovrapposto l'ingresso di nuove tecnologie che hanno in buona parte sostituito il lavoro umano, ridefinendo ruoli funzioni e status delle imprese e degli addetti che operano in porto.

La flessibilità unita al rispetto della dignità e della qualità del lavoro sono già da tempo un patrimonio consolidato del mondo portuale nazionale, che potrebbe essere positivamente messo a disposizione per il complesso dei servizi di trasporto al fine di recuperare quella competitività che al momento sembra essere lontana.

La recente riforma del 2016 (DI 169/2016), pur non avendo stravolto l'impianto della riforma del '94, **ha definito una serie di iniziative volte a incrementare le qualifiche professionali degli addetti** al fine di allinearli alle nuove sfide tecnologiche e imprenditoriali che

stanno interessando il settore (Cap. 4 – Ipotesi per un rilancio dei servizi di trasporto: focus sul lavoro portuale).

Si tratta di sfide importanti, **poiché l'incremento del traffico gestito nei porti italiani, oltre ad aumentare il gettito generato dalle tasse portuali, determina un impatto economico e occupazionale rilevante**, sia nell'ambito portuale, sia nel resto delle attività direttamente connesse alla filiera logistico portuale, ma anche ad altre che beneficiano dell'indotto di tali attività.

L'impatto potenziale complessivo dell'**incremento di solo il 5% del traffico portuale potrebbe infatti determinare un innalzamento del fatturato del complesso delle attività economiche che gravano attorno al porto (logistica portuale, logistica terrestre e cluster marittimo) di oltre 2 miliardi, generando 775 milioni di valore aggiunto e circa 7.600 posti di lavoro.**

Per meglio apprezzare ciò che i porti sono in grado di "offrire" al Paese, potrebbe essere utile ricordare che la Banca d'Italia nel 2008 – quindi prima della crisi dei mercati – aveva stimato che la produzione dell'ILVA di Taranto con i suoi 12.000 dipendenti (allora in piena attività) generava un contributo al PIL (valore aggiunto) di solo un miliardo. Anche se si tratta di attività difficilmente comparabili, tuttavia potrebbe essere utile, anche in considerazione di quanto si è fatto e si continuerà a fare (e a spendere) per rilanciare il settore siderurgico a Taranto, dedicare maggiore attenzione (e risorse) ai porti e alla loro armatura infrastrutturale di collegamento con il resto del Paese e del Continente (Par. 5.3. – Impatti economici dei servizi di trasporto).

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Il V Forum internazionale del trasporto e della logistica di Confcommercio-Conftrasporto ha scelto di affrontare le prossime sfide con cui le imprese di settore italiane e europee dovranno confrontarsi nei prossimi anni, come di consueto, attraverso un confronto aperto e schietto con esperti, rappresentanti delle istituzioni e *stakeholders* che a vario titolo partecipano alla vita del comparto dei trasporti e della logistica italiana e internazionale.

Per attrezzarsi ad affrontare tali sfide è necessario, da una parte, liberarsi da condizionamenti ideologici o di parte, dall'altra, leggere con spirito critico e obiettivo la recente evoluzione dei mercati e le conseguenti prospettive di sviluppo, sia a livello globale, che locale.

1.1 La scelta dell'approccio

La querelle sviluppatasi attorno alla necessità o meno di portare a termine la costruzione dell'asse ferroviario ad alta velocità Torino-Lione, ampliata recentemente anche alla costruzione della cosiddetta Gronda di Genova, ha avuto, da una parte, il merito di attirare l'attenzione mediatica sui temi dello sviluppo infrastrutturale del Paese e delle connessioni trasportistiche, dall'altra, il limite di aver esasperato i toni del confronto facendo prevalere considerazioni di carattere politico, se non ideologico, piuttosto che valutazioni tecniche e di tipo scientifico.

In un mondo sempre più globalizzato e interconnesso, le politiche infrastrutturali vanno oltre gli interessi nazionali e fanno riferimento a principi universali di convivenza tra Stati sovrani e che riguardano gli scambi internazionali e la libera circolazione delle merci.

La delicatezza degli argomenti in ballo, il peso degli investimenti pubblici e gli interessi economici toccati richiedono scelte condivise in materia di infrastrutture di trasporto a partire da una seria valutazione di carattere politico e tecnico degli impatti economici, ambientali e sociali.

Per giungere a scelte efficaci è importante che ciascun attore giochi fino in fondo la sua parte:

- la politica assumendosi la responsabilità delle decisioni senza cercare di piegare le analisi scientifiche al proprio fine;
- la scienza attenendosi al metodo, per l'appunto, scientifico e alle evidenze che emergono dall'applicazione di tale metodo, libera da condizionamenti di parte e/o schieramenti ideologici che rischiano di far prevalere soluzioni a-priori.

Senza tornare su vicende su cui si è detto molto, e a dir la verità ancora si è concluso poco, sarebbe invece opportuno guardare ai temi della mobilità degli uomini e delle merci senza lenti ideologiche, tenendo conto dei fenomeni in corso e delle evidenze empiriche che emergono dall'analisi dell'andamento dei traffici, delle dinamiche di mercato e dei punti di vista, oltre che dell'opinione pubblica, anche di quanti si occupano a vario titolo di questo comparto del mondo dei servizi.

1.2 Il nuovo impulso del commercio internazionale

Gli scambi di merce a livello internazionale hanno subito un brusco rallentamento a partire dal 2009, scontando gli effetti della crisi finanziaria globale, dopo un lungo periodo di crescita costante che dalla fine del secolo scorso aveva caratterizzato l'andamento dei commerci internazionali. Alcuni osservatori avevano pronosticato che tale crescita – sia in termini di valore, che di volumi delle merci scambiate – non avrebbe più ripreso (al termine della congiuntura negativa internazionale) i ritmi pre-crisi anche in ragione della necessità di contenere il consumo energetico necessario per alimentare tali ritmi di crescita e i conseguenti impatti ambientali (effetto *decoupling*).

La faticosa ripresa delle economie mondiali nel corso del primo quinquennio della seconda decade del nuovo millennio per certi versi giustificava questi timori, anche perché era associata a un innalzamento del costo del carburante. Tuttavia, a partire dal secondo lustro gli scambi commerciali hanno fatto registrare importanti incrementi, sia sul versante degli scambi che degli spostamenti di merce.

A partire dal 2016 il differenziale tra crescita del Commercio internazionale e del PIL mondiale è tornato ad aumentare e con esso volumi e i valori degli scambi commerciali. Emerge chiaramente dal confronto dell'evoluzione dei due insiemi (PIL e Scambi commerciali) l'andamento proporzionale, con gli scambi internazionali che sostanzialmente amplificano gli andamenti del PIL. Tra il 2014 e il 2016 si è assistito a una consistente frenata degli scambi, cui ha corrisposto una modesta riduzione della crescita PIL (tab. 1.1).

Tra la fine dello scorso millennio e l'inizio del nuovo millennio il volume delle merci trasportate via mare è più che raddoppiate passando da 4,7 Mld di tonnellate (1995) alle attuali 10,7 Mld di tonnellate (2017).

Si tratta di un mutamento ben più ampio che non si limita ad aumento indiscriminato dei volumi, ma si sostanzia anche in una redistribuzione dei volumi trasportati tra i vari segmenti di traffico, nonché del peso delle regioni di origine e di destinazione degli scambi.

Tab. 1.1 – Evoluzione PIL mondiale e commercio mondiale

Anno	PIL Mondiale in Triloni di US\$	Variazione % anno su anno	Valore degli scambi in Triloni di US\$	Variazione % anno su anno
2009	63.327		12,6	
2010	66.037	4,3	15,3	21,4
2011	68.101	3,1	18,3	19,6
2012	69.811	2,5	18,5	1,1
2013	71.662	2,7	18,9	2,2
2014	73.698	2,8	19	0,5
2015	75.803	2,9	16,5	-13,2
2016	77.752	2,6	16	-3,0
2017	80.209	3,2	17,7	10,6
2018	82.643	3,0	19,5	10,2

Fonte: Elaborazione ISFORT su dati World Bank e SRM, 2019

In particolare contengono il ritmo di crescita le rinfuse liquide (+53%), mentre accelerano le rinfuse solide (+156%) ed “esplode” il traffico contenitori che è quasi quadruplicato nel periodo considerato (+394%). La diversa intensità di crescita delle varie componenti del traffico ridisegna anche le specializzazioni dell’armamento e delle infrastrutture portuali, che – come indicano le più accreditate società di previsione – dovranno attrezzarsi per i prossimi anni ad accogliere una decisa crescita del traffico con importanti impatti commerciali, economici e occupazionali sulle sedi portuali e sui territori che li ospitano.

Tali investimenti riguardano in particolare il traffico container (il cui peso percentuale è più che raddoppiato nel periodo osservato passando dall’8 al 17%) e rinfuse (cresciuto del 6% nel medesimo arco di tempo), ponendo meno attenzione al trasporto delle rinfuse liquide (che invece nell’arco di tempo in questione ha ridotto il proprio peso percentuale sul totale dei traffici del 15%) (tab. 1.2).

La nuova configurazione del trasporto marittimo non riguarda solo i segmenti di traffico ma anche, come già anticipato precedentemente, la localizzazione degli scambi commerciali. Nell’arco di tempo considerato si rileva, infatti, una maggiore crescita dei cosiddetti Paesi emergenti, e un innalzamento dei transiti lungo il Mar Mediterraneo, grazie al rinnovato slancio del passaggio del canale di Suez.

Tab. 1.2 – Ripartizione traffico marittimo mondiale
1995-2017

	Traffico (Mln di tonn.)			Ripartizione traffico		
	Val assoluto		Var. %	Distribuzione %		Var. %
	1995	2017		1995	2017	
Container	371	1.834	394,3	8	17	9
Rinfuse solide	2.230	5.722	156,6	48	54	6
Rinfuse liquide	2.050	3.146	53,5	44	29	-15
Totale	4.651	10.502	130,0	100	100	0

Fonte: SRM, 2019

Lo scambio di contenitori tra le principali aree commerciali del Pianeta (Americhe, Europa e Asia), al netto dunque degli scambi interni, si è attestato nel corso del 2018 attorno ai 100 milioni di TEU (104,9), mentre nel 2023 dovrebbe attestarsi a 130 milioni di TEU.

Il mercato Europeo rimane il primo, anche se perde poco più di 1 punto percentuale in termini di quota di traffico, in favore soprattutto degli scambi tra Paesi dell'Estremo oriente che guadagnano sia in termini di valore assoluto del traffico che di peso specifico (tab. 1.3).

Tab. 1.3 – Stime di crescita degli scambi internazionali
2018-2023

	2018		2023	
	Mln di TEU	Val. %	Mln di TEU	Val. %
Scambi interni Estremo oriente	29,8	28,4	38,6	29,7
Scambi con l'Europa (America, Africa e Asia)	39,6	37,8	47,7	36,7
Scambi America (Nord e Sud America e Asia)	35,5	33,8	43,7	33,6
Totale	104,9	100,0	130,0	100,0

Fonte: Elaborazioni su dati IHS Global Insight, 2019

Le aree di maggior scambio e anche di crescita più intensa sono collocate nel versante orientale del Mediterraneo (Estremo e medio oriente) e in particolare in Cina, tuttavia la posizione centrale dell'economie mature dell'Europa e del continente americano (in particolare degli Stati Uniti) rimane ancora solida assorbendo più di 2/3 del traffico delle principali rotte del Pianeta.

1.3 Il "ritorno" del Mediterraneo

La crescita del quadrante orientale del Pianeta trainato per lo più dalla Cina non è il solo fenomeno che sta collocando al centro degli scambi internazionali di merce il bacino del Mediterraneo.

In primo luogo la "guerra" commerciale tra Stati Uniti e Cina sta indebolendo gli scambi lungo le linee transpacifiche (Estremo oriente-Nord America), in favore di quelli Asia-Europa. Tuttavia si tratta di un fenomeno recente che però spinge un trend già attivo da tempo legato a un riequilibrio dei traffici tra Stati Uniti, Europa e Cina. In passato infatti il traffico era fortemente polarizzato all'interno delle linee di collegamento tra Estremo oriente e costa occidentale degli Stati Uniti, mentre oggi i volumi generati da quelle tra Asia e Europa sono sostanzialmente equivalenti a quelle Transpacifiche. Nel 1995 le rotte transpacifiche valevano il 53% dei transiti globali e quelle di Asia Europa il 27%, oggi tale quota si è sostanzialmente riavvicinata con una ripartizione rispettivamente del 45% e del 42%.

Il principale indicatore della crescita di rango del bacino del Mediterraneo all'interno degli scambi internazionali di merce è l'incremento tumultuoso dei transiti lungo il Canale di Suez divenuto ormai il principale termometro dei commerci Est-Ovest.

Tra il 2011 e il 2018 non è tanto il numero di navi a crescere (circa del 2,2%), ma sono soprattutto i volumi di merce (42%) (tab. 1.4).

Tab. 1.4 – Attraversamento Canale di Suez

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Numero di navi (migliaia)	17,8	17,2	16,6	17,1	17,5	16,8	17,6	18,2
Tonnellate di merce (milioni)	692	740	754	822	823	819	909	983

Fonte: SRM, 2019

La centralità del Canale di Suez e del Mediterraneo si rileva anche dall'evoluzione della ripartizione dei movimenti complessivi della portualità europea, che nell'ultimo decennio hanno fatto registrare una riduzione del peso percentuale dei porti del nord Europa in favore di quelli collocati nella sponda meridionale (cfr. cap. 2.2. pag. 15).

2. LA POSIZIONE ITALIANA

Quanto riportato nel precedente capitolo indica chiaramente che la temuta recessione degli scambi commerciali non ci sia stata, ma al contrario la movimentazione delle merci a livello internazionale, oltre a essere ripresa, continuerà a crescere in modo sostenuto, nonostante l'attuale fase di stagnazione che sta attraversando le economie più mature, soprattutto in Europa, e il rallentamento della crescita di quelle emergenti, in particolare in Cina.

Andando oltre l'attuale fase congiunturale e guardando all'orizzonte del medio e lungo termine, le nuove vie di collegamento e di modalità di trasporto confermano la rinnovata centralità del Mediterraneo, rispetto alla quale sarebbe lecito attendersi impatti coerenti sul sistema portuale italiano e sulla rete logistica nazionale.

2.1 Nel cuore della crescita degli scambi

Gli elementi che concorrono al rilancio dell'economia mondiale, degli scambi internazionali e del traffico marittimo sono molteplici e richiamati da molti e autorevoli osservatori.

Le aree di traino sono sicuramente collocate sul versante orientale, sia estremo che medio, ma anche dall'area del sub continente indiano.

Nonostante ciò, come già sottolineato in precedenza, le economie più mature (Europa e Nord America), pur facendo registrare tassi di crescita annui decisamente più contenuti e riducendo il loro peso percentuale, rimangono poli centrali all'interno delle geometrie internazionali di scambio di merce.

Non a caso il più importante piano di sviluppo infrastrutturale della Repubblica Popolare Cinese meglio noto con l'acronimo BRI (*Belt & Road Initiatives*) o più "enfaticamente" con il richiamo alla "nuova via della seta", ha al centro il consolidamento delle relazioni commerciali tra Estremo oriente ed Europa.

La centralità del Piano cinese è stata ulteriormente confermata dalla "decisa" politica dei dazi commerciali portata avanti nei confronti degli scambi con la Cina dal terzo pilastro del commercio internazionale, ovvero gli Stati Uniti.

L'incremento del peso dei dazi negli scambi commerciali tra Stati Uniti e Cina ha avuto effetti immediati sul dimensionamento dei traffici nella costa pacifica con previsioni ben più

pessimistiche se le parti non porranno fine a quella che a tutti gli effetti si configura come una guerra commerciale senza esclusione di colpi.

L'intensa integrazione dei mercati e il peso commerciale dei contendenti non consente di circoscrivere il confronto a Cina e Stati Uniti ma incide sull'intero sistema e quindi anche sugli scambi europei che rappresentano insieme ai due contendenti buona parte degli scambi commerciali mondiali. La recente flessione registrata negli scambi commerciali internazionali della Germania è da molti analisti considerata come un effetto dell'irrigidimento delle politiche doganali degli Stati Uniti.

Detto questo, l'Europa potrebbe far valere la propria posizione terza, anche se in più occasioni, in particolare gli Stati Uniti, hanno sollecitato l'Europa a prendere posizione.

Non è questa la sede per ritornare sul vivace dibattito che ha preceduto e successivamente animato la recente visita in Italia del Presidente della Repubblica Popolare cinese³ circa il significato da dare alla via della seta (un accordo commerciale o una dichiarazione di alleanza con un partner scomodo da tanti altri punti di vista), quanto piuttosto porre l'attenzione sullo stato di salute del sistema di trasporto nazionale, a partire dai porti e dal loro livello di competitività rispetto alle esigenze di un mercato dei trasporti marittimi fatto di operatori globali pubblici (per l'appunto i grandi colossi cinesi) o multinazionali private (*global carrier*) che oggi trasportano buona parte degli scambi commerciali planetari, con i quali – se si vogliono far funzionare i porti – bisogna confrontarsi, per poi proseguire sul resto delle infrastrutture di trasporto collocato alle spalle dei porti, fino ad arrivare all'accessibilità e l'efficienza di attraversamento dei valichi alpini.

Per trarre vantaggio dalle opportunità dalle dinamiche commerciali che il complesso dei fenomeni fin qui descritti alimenteranno, non sarà sufficiente poter disporre di infrastrutture, sarà indispensabile disporre di conoscenza e sistemi tecnologici avanzati e innovativi in grado di rendere efficace ed efficiente l'uso della rete infrastrutturale disponibile.

Lo sviluppo di *software* specializzati nell'ottimizzazione dei processi, l'avanzamento dei sistemi di automazione nella gestione dei magazzini, l'innovazione tecnologica nei processi di guida dei mezzi di trasporto, così come la crescente quantità di dati e di informazioni, che sia i mezzi, sia le merci in movimento sono in grado di trasmettere, stanno sostanzialmente modificando il contenuto del lavoro nella logistica e nei trasporti, da lavoro fisico a lavoro intellettuale, in cui la conoscenza teorica sta ponendo in secondo piano il valore dell'esperienza diretta.

La portata delle trasformazioni indotte dalle innovazioni tecnologiche e operative legate all'utilizzazione di *Big data*, dell'intelligenza artificiale, della digitalizzazione e dell'automazione

3 Lo scorso 23 marzo si è svolta in Italia una missione istituzionale del Presidente della Repubblica Popolare cinese Xi Jinping nel corso della quale sono stati siglati 29 accordi, di cui 19 istituzionali e 10 commerciali. Intese dal fisco alla salute, dall'innovazione alla cultura, fino all'agroalimentare. Gli accordi dipendono da un *Memorandum of Understanding* le cui parole chiave sono cooperazione e sviluppo e nel quale si citano progetti per strade, ferrovie, ponti, aviazione civile, porti, energia e telecomunicazioni.

è simile se non superiore a quella del motore a scoppio che trainò la rivoluzione industriale all'inizio del secolo scorso.

Gli effetti sul mercato sono potenzialmente molto elevati, ad esempio in ambito marittimo si è stimato che l'introduzione di sistemi digitali per lo sdoganamento dei container potrebbe consentire un risparmio di circa 300 € di costi, con un risparmio potenziale di 5,4 milioni di € per una nave portacontainer di 18.000 TEU⁴.

2.2 Il posizionamento vantaggioso non basta

Nel primo capitolo si è fatto riferimento a una redistribuzione del traffico portuale nel corso degli ultimi dieci anni, che ha visto in buona sostanza una contrazione di circa 7 punti percentuali del peso dei porti del cosiddetto Northern Range, in favore degli scali collocati nella costa orientale (+6%) e nella costa occidentale (+1%) del Mar Mediterraneo. Il sistema portuale italiano si pone in netta contro tendenza rispetto all'andamento generale continentale, in quanto pur essendo collocato nel bacino i cui trend di traffico sono in crescita, nel medesimo periodo ha perso parte della propria quota (-2%) (tab. 2.1).

**Tab. 2.1 – Dinamiche evolutive della portualità europea
2008-2018**

Porti	Quota percentuale del traffico portuale europeo		Perdita/Acquisizione quote di mercato
	2008	2018	
Nord Europa (da Le Havre ad Amburgo)	46	39	-7
Mediterraneo meridionale	8	8	0
Mediterraneo Occidentale	12	13	1
Mediterraneo Orientale	8	14	6
Mar Nero	6	6	0
Gran Bretagna	7	7	0
Costa Atlantica	2	3	1
Mar Baltico	3	4	1
Italia	8	6	-2

Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati SRM, 2019

4 L'interesse delle compagnie di *shipping* per la questione dello sviluppo di sistemi e protocolli digitali in grado di migliorare tecniche e capacità di immagazzinamento e trasmissione delle informazioni e dei documenti relativi ai carichi trasportati è in costante crescita. Al punto che le principali compagnie mondiali hanno deciso di unire gli sforzi costituendo la *Digital Container Shipping Association* (DGSA) che ha lo scopo di alimentare lo sviluppo di modelli e sistemi di ICT per agevolare e ottimizzare le varie fasi della *supply chain* (Fonte, SRM, 2019).

Qual è la ragione della scarsa attrattività della portualità italiana?

Nei precedenti paragrafi si è fatto cenno all'intensificarsi delle relazioni tra le tre principali aree commerciali del Pianeta (Stati Uniti, Oriente e Europa), tuttavia è bene ricordare che buona parte del commercio estero italiano riguarda il mercato interno europeo e il bacino del Mediterraneo, che rappresenta poco meno della metà delle importazioni (47%) e quasi $\frac{3}{4}$ delle esportazioni (72,4%).

I *gate* di ingresso ed egresso di prodotti finiti, di semi lavorati e di materie prime sono i porti e i valichi alpini attraverso cui passano circa 430 milioni di tonnellate di merce (240 nei porti e 190 lungo i valichi)⁵.

Per quel che riguarda il trasporto marittimo i porti che hanno fatto registrare le *performance* migliori sono quelli collocati sul versante orientale e meridionale del Mar Mediterraneo.

I porti italiani rimangono sempre con livelli di traffico complessivi costanti. Vi sono importanti rimodulazioni sui segmenti di traffico (crescita del traffico container e di Rotabili, stabilità delle rinfuse solide e diminuzione di quelle liquide) (tab. 2.2) ma l'incremento dei traffici orientali non sembrerebbe interessare l'offerta trasportistica italiana.

**Tab. 2.2 – Tonnellate di merci gestite dal sistema portuale italiano
2005-2018**

	2005		2018		Variazione 05/18	
	Tonn.	Rip. %	Tonn.	Rip. %	Tonn.	Rip. %
Rinfuse Liquide	203.308,15	41,25	184.007,46	37,45	-19.300,69	-3,80
Rinfuse solide	93.101,55	18,89	65.591,14	13,35	-27.510,41	-5,54
Container	88.920,87	18,04	111.070,47	22,60	22.149,60	4,56
Ro-Ro	74.787,42	15,17	109.102,60	22,20	34.315,18	7,03
Altre merci varie	32.796,06	6,65	21.618,67	4,40	-11.177,40	-2,25
Totale	492.914,05	100,00	491.390,34	100,00	-1.523,71	

Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati Assoport, vari anni

Non è solo la via della seta ma una nuova geometria degli scambi commerciali che si va consolidando e che cerca soluzioni logistiche complessive. In Italia solo alcuni rari casi di eccellenza si stanno misurando con questi fenomeni, i dati complessivi del Paese sembrano invece mostrare uno scarso interesse.

Tra il 2011 e il 2018 il volume delle merci che hanno attraversato il Canale di Suez è cresciuto del 42%, mentre quello del sistema portuale italiano solo del 2% (tab. 2.3).

⁵ V. Marzano, D. Aponte e M. Arena "Alta connettività: il treno merci europeo a sostegno dello sviluppo economico e produttivo dell'Italia" in E. Cascetta "Perché TAV", Sole 24Ore, 2019.

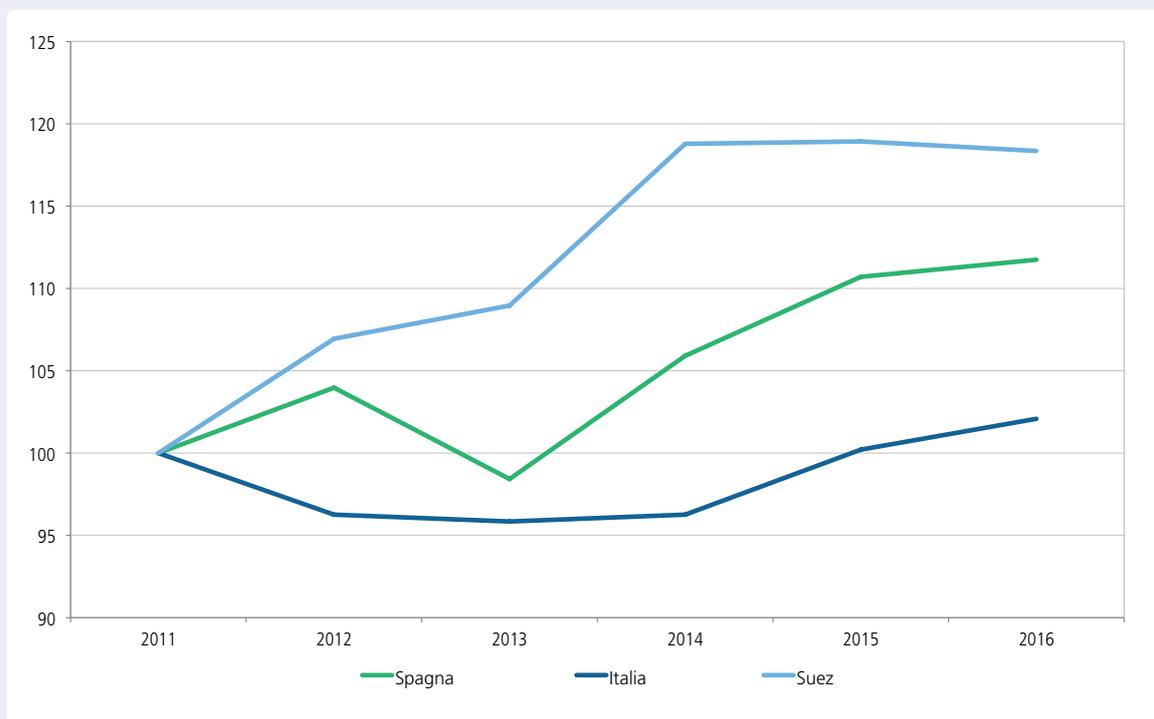
Tab. 2.3 – Attraversamento Canale di Suez e traffico sistema portuale italiano
milioni di tonnellate

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Italia	481	463	461	463	482	491	499	491
Suez	692	740	754	822	823	819	909	983

Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati SRM e Assoport, 2019

Come già ricordato nei precedenti paragrafi, buona parte del traffico aggiuntivo si è diretto verso gli scali collocati lungo le coste orientali del bacino del Mediterraneo. Tuttavia, guardando al sistema portuale spagnolo, si può notare che tra il 2011 e il 2016 il traffico complessivo dei porti iberici è cresciuto del 12%, quello del Canale di Suez del 18%, mentre quello italiano solo del 2% (fig. 2.1).

Fig. 2.1 – Evoluzione traffico Canale Suez, Sistemi portuali italiano e spagnolo
2011-2016 · Numero indice 2011=100



Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati SRM e Assoport, 2019

Anche l'Osservatorio congiunturale dell'Ufficio Studi di Confcommercio⁶ se da una parte rileva qualche difficoltà sul piano nazionale, d'altra parte pone in evidenza il fatto che per il Mezzogiorno si è in presenza di una riduzione patologica del traffico merci, con una riduzione di 9 punti percentuali del volume di merci movimentate rispetto al 2017 (anche al netto del *transshipment*), dopo una perdita di un punto e mezzo nel 2017 rispetto al 2016, tanto che gli estensori notano a margine di tali risultati che parlare di "Italia piattaforma logistica del Mediterraneo" con questi riscontri statistici non pare appropriato.

6 Ufficio Studi Confcommercio, Osservatorio Congiunturale trasporti, n. 3 Luglio, 2019.

3. PERCHÉ L'ITALIA NON COGLIE LE OPPORTUNITÀ?

Da più parti si sollevano perplessità circa la dotazione infrastrutturale, che sicuramente mostra alcuni limiti, soprattutto per quel che riguarda la capacità di realizzare quanto programmato. Tuttavia, il problema non è solo questo, ma riguarda anche la dimensione dei servizi di trasporto, sia dal punto di vista imprenditoriale, sia da quello della forza lavoro impegnata in tali servizi.

Le imprese e il lavoro del comparto della logistica e dei trasporti rappresentano due *asset* strategici, insieme alla rete infrastrutturale, per l'innalzamento del livello competitivo del sistema dei trasporti italiano, ma in entrambi i casi la situazione sembra essere ben più *deficitaria* rispetto al famoso *gap* infrastrutturale.

Il nostro commercio estero si sostiene per lo più grazie a servizi di trasporto esteri, la nostra bilancia commerciale del comparto trasporto non solo ha storicamente un saldo negativo, ma il peso delle imprese italiane è in costante discesa.

Sul versante del lavoro la situazione non è più positiva. Infatti, nonostante le imprese di trasporto coinvolgano un numero di addetti rilevante, è altresì doveroso segnalare che si tratta per lo più di forza lavoro scarsamente qualificata con livelli retributivi piuttosto bassi.

La qualificazione del personale addetto nel mondo dei trasporti e della logistica contrasta con l'evoluzione dei sistemi di movimentazione merci e di organizzazione logistica dei processi di produzione e distribuzione dei prodotti finiti.

3.1 Il nodo infrastrutturale

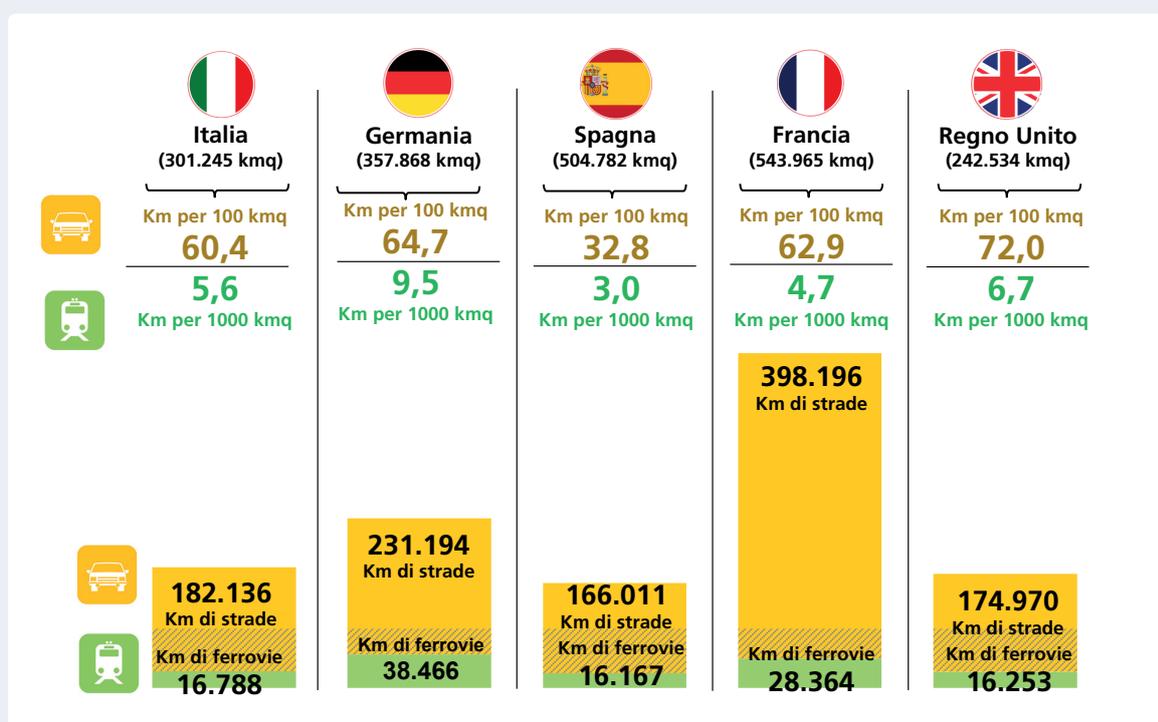
Perché dunque il sistema portuale nazionale non è in grado di attirare traffico aggiuntivo? Non è solo un problema legato alle strutture portuali, ma anche all'efficienza della rete trasportistica e logistica terrestre a servizio delle strutture portuali.

Il gap dei porti riguarda la connessione verso i mercati terzi, non a caso i porti italiani servono sostanzialmente le realtà produttive non solo nazionali, ma soprattutto collocate nelle immediate vicinanze del porto.

Guardando all'estensione complessiva della rete infrastrutturale nazionale (strade e ferrovie) e il numero dei nodi logistici (aeroporti, centri intermodali e interporti) per il trasporto delle merci non si nota una particolare sotto-dotazione del Paese.

Tale estensione infatti è di poco inferiore a quella dei principali paesi europei. Ad esempio, la lunghezza della rete ferroviaria, pari a quasi 17.000 km, se rapportata alla superficie territoriale è inferiore a quella di Germania e Regno Unito, ma superiore a quella di Francia e Spagna. Quanto alle strade, gli oltre 180.000 km della rete nazionale rappresentano una dotazione simile a quella di Francia e Germania – sempre in rapporto alla superficie territoriale –, e quasi doppia rispetto alla Spagna (fig. 3.1).

Fig. 3.1 – Dotazione stradale e ferroviaria principali Paesi europei*



* La rete stradale si riferisce a strade provinciali, regionali, di interesse nazionale e autostrade
 Fonte: Elaborazioni ISFORT su Istat ed Eurostat

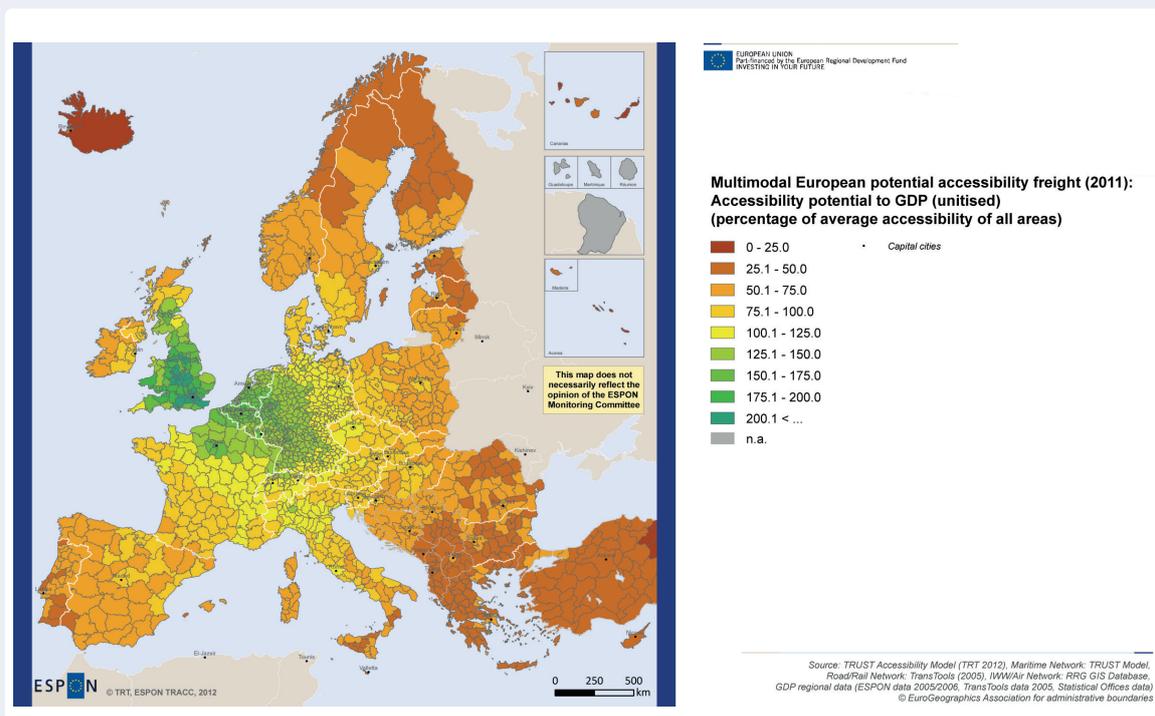
Il problema infrastrutturale dell'Italia quindi non sta tanto, o almeno non solo, nella sotto-dotazione quantitativa delle reti, quanto piuttosto nell'effettiva capacità del sistema di assicurare collegamenti rapidi a territori, mercati di sbocco, grandi metropoli all'interno del Paese e verso l'Europa. Infatti, se si prende in considerazione l'"accessibilità" (ovvero i tempi di percorrenza tra territori con i diversi modi di trasporto), come ormai si fa in letteratura, allora emergono divari molto ampi tra l'Italia e i maggiori Paesi europei, sia nei servizi di trasporto che nelle prestazioni della rete infrastrutturale.

Questo accade perché il Paese non ha una rete di infrastrutture di trasporto sufficientemente robusta, qualitativamente adeguata e soprattutto integrata e funzionale alla domanda di mobilità di imprese e cittadini. Mancano al Paese, o sono ancora troppo deboli, reti e nodi di rango superiore, in grado di assicurare le necessarie interconnessioni tra poli urbani, nodi logistici, territori e mercati (nazionali ed europei).

Nel Forum di Cernobbio del 2015⁷ in proposito si era ricordato il lavoro di osservazione del programma di analisi condotto dalla Commissione Europea dal titolo ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*).

L'Osservatorio, misurando l'indice di accessibilità multimodale⁸, mette chiaramente in evidenza la migliore accessibilità di Paesi quali la Germania e la Francia, mentre la posizione dell'Italia è sostanzialmente marginale rispetto al complesso dei Paesi Europei (fig. 3.2).

Fig. 3.2 – Accessibilità multimodale merci nei Paesi Europei



7 Confcommercio, Nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia, Ottobre 2015.

8 ESPON monitorizza nel tempo l'evoluzione dei livelli di accessibilità delle regioni che compongono l'Unione Europea alle principali modalità di trasporto. Tra le altre cose misura anche l'accessibilità multimodale che tiene in considerazione il complesso delle modalità di trasporto (strada, ferrovia e aereo). Per i dettagli analitici e metodologici si rimanda ad Atlas ESPON 2014 (<http://atlas.espon.eu/>).

Il disegno strategico: rete TEN-T (Europa) e rete SNIT (Italia)

Una rete di trasporto intelligente, sostenibile e pienamente interconnessa è un prerequisito fondamentale per il completamento e il buon funzionamento del mercato unico europeo e per collegare l'Europa ai mercati mondiali, contribuendo in tal modo all'agenda europea per la crescita economica, l'occupazione e la competitività. Gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto, come dimostrano molti studi, assicurano una rilevante spinta all'economia di un Paese, tanto più robusta quanto più essi si basano su una corretta pianificazione. Non è un caso se la decelerazione del PIL italiano degli ultimi anni, molto più forte che nel resto dell'Europa, si sia accompagnata a una fortissima decelerazione degli investimenti infrastrutturali; in questo circolo vizioso l'Italia è in compagnia di Paesi come la Spagna, l'Irlanda, il Portogallo e la Grecia, mentre quei Paesi che anche negli anni della crisi hanno assicurato un'adeguata spinta agli investimenti infrastrutturali, come Regno Unito, Svizzera, Svezia, Ungheria e Danimarca hanno congiuntamente registrato i più alti tassi di crescita del PIL.

L'Europa incoraggia si può dire da sempre, gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto, promuovendo in particolare un disegno della rete incardinato su grandi reti di collegamento (i c.d. "Corridoi europei") plurimodali (ferroviari, marittimi e, in misura minore, stradali). Attualmente la Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) si articola su due livelli:

- una rete globale (Comprehensive Network), da realizzarsi entro il 2050, che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni;
- una rete centrale a livello UE (Core Network), da realizzarsi entro il 2030, basata su un "approccio per Corridoi"; i 9 Corridoi principali devono includere almeno tre modalità differenti di trasporto, attraversare almeno tre Stati membri e prevedere l'accesso ai porti marittimi.

Essendo nel cuore del Mediterraneo e dell'Europa centro-meridionale l'Italia è attraversata da ben 4 Corridoi:

- il Corridoio 1 Baltico-Adriatico da Helsinki a Ravenna, (collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna);
- il Corridoio 3 Mediterraneo da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese (collegamenti ferroviari Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divaca);
- il Corridoio 5 Helsinki-La Valletta (tunnel di base del Brennero e collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta);
- il Corridoio 9 Genova-Rotterdam (collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, c.d. "terzo valico").

La piena realizzazione sia della rete globale che di quella centrale, il cui fabbisogno finanziario è stimato in 700 miliardi complessivi, è fondamentale per l'integrazione europea e per assicurare una piena accessibilità di imprese e cittadini ai territori e ai nodi logistici nell'area comunitaria. Le politiche infrastrutturali dell'Italia non possono quindi prescindere da questo disegno.

L'altro grande riferimento "di cornice" per le politiche infrastrutturali nel nostro Paese è rappresentato dal Sistema Nazionale Integrato dei trasporti (SNIT).

Lo SNIT era stato originariamente definito nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001 e contiene l'insieme delle infrastrutture di trasporto di preminente interesse nazionale e internazionale essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo.

Lo SNIT solo parzialmente è stato realizzato, anche perché la lista delle opere è molto lunga e non sono state individuate le priorità. Nel frattempo sono intervenute significative modifiche a livello europeo e nazionale, sia nei livelli e nella distribuzione dei flussi di domanda, sia nell'assetto programmatico dell'offerta di infrastrutture e servizi (nuovo disegno europeo TEN-T di cui si è detto). Lo SNIT è stato quindi riclassificato a partire dal 2016 prevedendo una rete di primo livello che contiene le opere prioritarie stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e per il trasporto rapido di massa (incluse tutte quelle che interessano i Corridoi europei).

Il processo di finanziamento delle opere non è il solo elemento di ritardo per il completamento e l'adeguamento della rete infrastrutturale nazionale. Una volta appostate le risorse si pone il problema della realizzazione delle opere finanziate.

Questa fase sconta in ogni caso i tempi lunghi di progettazione ed esecuzione che nel complesso delle opere pubbliche hanno un tempo medio di 4,5 anni che arriva fino a 14,5 anni per quelle opere che hanno un valore dei lavori superiore a 100 milioni di € (tab. 3.1).

La dimostrazione pratica della difficoltà dell'offerta trasportistica nazionale di tenere il passo dell'evoluzione della domanda di trasporto può essere fornita dall'analisi storica di due progetti di potenziamento della rete autostradale giunti recentemente a compimento (apertura al traffico). Si tratta del Passante di Mestre, finalizzato al superamento dell'attraversamento dell'ex tratto urbano dell'A4 e della Variante di valico finalizzato alla realizzazione di un attraversamento appenninico dell'A1 alternativo a quello esistente. Dall'inserimento dell'opera in un Piano programmatico istituzionale alla sua realizzazione sono passati 20 anni nel caso del Passante e 30 per la variante, che sono stati preceduti da almeno 10 anni nel primo caso e 15 nel secondo, per la trasformazione di una volontà politica (fondata sull'identificazione di un fabbisogno) in una proposta concreta da inserire all'interno di un documento programmatico (tab. 3.2).

Tab. 3.1 – Tempi di realizzazione delle opere pubbliche
in anni

Costo opera in milioni di €	Progettazione	Affidamento	Lavori	Totale
meno di 0,1	2,1	0,4	0,4	2,9
tra 0,1 e 0,2	2,3	0,4	0,9	3,6
tra 0,2 e 0,5	2,5	1,5	1,2	5,2
tra 0,5 e 1	3	0,6	1,7	5,3
tra 1 e 2	3	0,7	2,1	5,8
tra 2 e 5	3,3	0,7	2,6	6,6
tra 5 e 10	3,6	0,8	3,2	7,6
tra 10 e 20	4	1	3,7	8,7
tra 20 e 50	4,7	1,1	4,4	10,2
tra 50 e 100	5	1,2	5,4	11,6
oltre 100	6	1,3	7,2	14,5
Media Italia	2,6	0,5	1,4	4,5

Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati Data Room, Corriere della Sera, 2018

Tab. 3.2 – Tempi di realizzazione di due Grandi Opere autostradali recentemente aperte al traffico

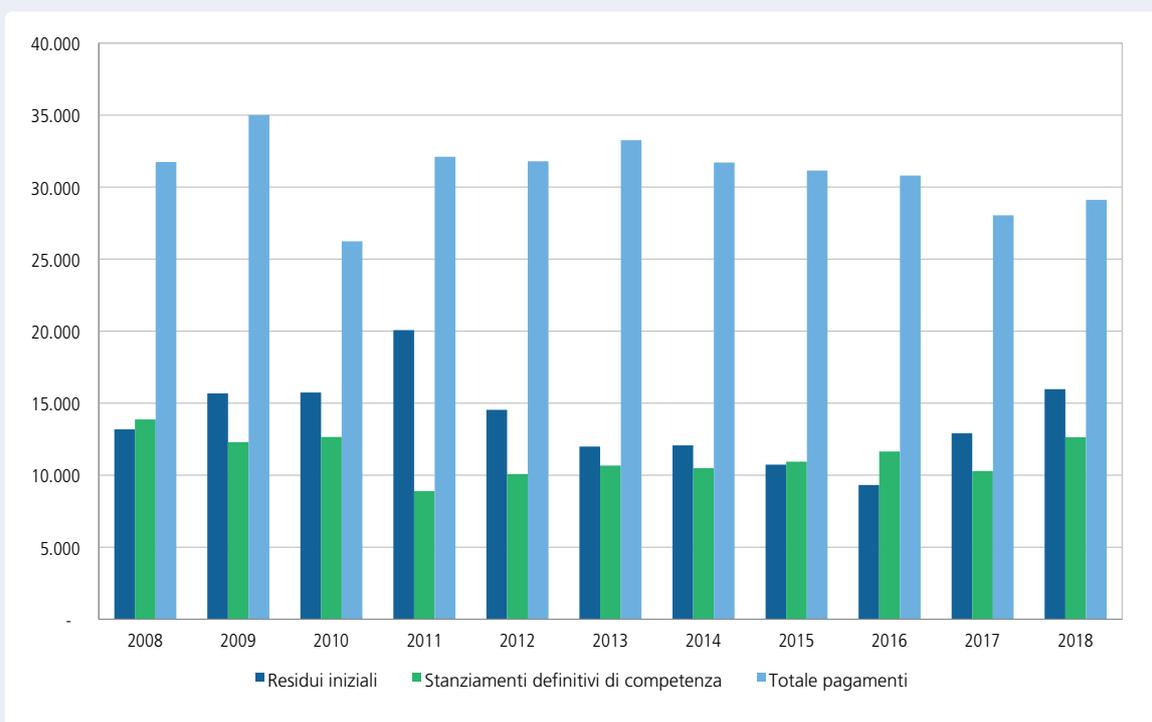
	Passante di Mestre	Variante di valico
Identificazione del fabbisogno e formulazione della volontà politica	Anni '80	Anni '70
Inserimento dell'Opera in un documento di Piano	1990	1985
Progetto preliminare	1997	(dal 1992 prima versione/2001 ultima revisione)
Progetto definitivo / completamento iter autorizzativo	2004	2006
Apertura al traffico	2009	2015
Lunghezza del tratto	32,3 Km	59 Km potenziati di cui il 50% in galleria (32 Km tracciato in variante)
Costo dell'opera	1 miliardo di €	4,1 miliardi di €

Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati Anas e Autostrade per l'Italia

L'armatura programmatica, il piano degli investimenti e, nonostante le note difficoltà di bilancio, anche le risorse disponibili sembrano essere effettivamente pronte per essere spese, ciò che manca in verità è l'effettiva capacità di farlo.

Prendendo in considerazione la spesa effettivamente sostenuta dalle Amministrazioni centrali dello Stato⁹ per la realizzazione di opere pubbliche nel settore dei trasporti e della logistica, si può notare che nell'ultimo decennio i pagamenti effettuati dall'Amministrazione sono stati pressoché costanti intorno ai 30 miliardi annui, che si sono concentrati soprattutto nel completamento della rete ferroviaria e metropolitana in ambito urbano, e ampliamenti della rete autostradale (variante di valico, Passante di Mestre, ecc.). Si tratta di progetti pianificati molti anni fa. La difficoltà di spendere le risorse impegnate si rileva dal confronto tra residui iniziali e stanziamenti definitivi, dal quale emerge che i primi sono stati quasi sempre superiori rispetto ai secondi (fig. 3.3).

Fig. 3.3 – Spesa amministrazioni centrali dello stato – missione opere pubbliche per i trasporti e logistica¹⁰
milioni di €



Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati Ragioneria generale dello Stato, 2019

⁹ La Ragioneria Generale dello Stato pubblica i dati sulla spesa delle Amministrazioni centrali dello Stato in serie storica a partire dal 2008 e in formato elaborabile. I dati consentono di seguire l'evoluzione delle risorse stanziare, impegnate e pagate dal bilancio dello Stato, distinte secondo la finalità delle politiche pubbliche (per missioni e programmi), la natura economica della spesa (per titolo e categoria economica), la natura dell'autorizzazione legislativa (per tipo di autorizzazione) e l'amministrazione responsabile dell'attuazione e della gestione (per amministrazione).

¹⁰ Le spese considerate fanno riferimento ai seguenti programmi e missioni delle Amministrazioni centrali dello Stato: Infrastrutture pubbliche e logistica; Opere pubbliche e infrastrutture; Opere strategiche, edilizia statale e interventi speciali e per pubbliche calamità; Sistemi stradali, autostradali e intermodali.

Anche su questo aspetto anche il cambio di Governo non ha mutato il *modus operandi* poiché il ministero delle Infrastrutture, nel 2018, non ha speso 5,7 miliardi di euro dei fondi in bilancio, il 60% della disponibilità di cassa.

Tale criticità è stata di recente confermata dalla Nota di aggiornamento al DEF pubblicata lo scorso mese di settembre. Nell'allegato relativo al monitoraggio dell'attuazione delle leggi pluriennali di spesa si segnala, infatti, che delle 32 missioni di spesa della Pubblica amministrazione quelle relative al "Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto" e alle "Infrastrutture pubbliche e logistica" sono quelle che registrano il maggior numero di interventi in ritardo o non avviati¹¹.

Lo sforzo programmatico e l'incertezza realizzativa

La strategia infrastrutturale contenuta nel programma "Connettere l'Italia" (Allegati al DEF 2017 e 2018) ha individuato i *deficit* di capacità infrastrutturale (la domanda di mobilità non soddisfatta) e di connesse prestazioni (scarsa sicurezza, eccessivo inquinamento ambientale ecc.) del Paese.

Alla luce di questa analisi sono state quindi individuate le opere ricomprese nello SNIT di primo livello necessarie per colmare tali *deficit* ed è stato quantificato il fabbisogno finanziario corrispondente. Questo fabbisogno ammonta a 133 miliardi di euro, di cui quasi 100 miliardi sono le risorse disponibili dai diversi canali di finanziamento e 33 miliardi le risorse da trovare. Il fabbisogno è ripartito in 65,5 miliardi per le ferrovie, 40,4 per strade e autostrade, 22,2 per le città metropolitane (trasporto rapido di massa), 2,4 per i porti e 3,4 per gli aeroporti. Il fabbisogno delle regioni del Mezzogiorno è pari al 30% del totale, escludendo gli interventi territorialmente trasversali (manutenzioni stradali, sicurezza ferroviaria ecc.).

Il cambio di governo e il più recente allegato al DEF infrastrutture 2019, non hanno stravolto l'impostazione del programma Connettere l'Italia, in quanto i principali assi di investimento sono stati sostanzialmente confermati, anzi soprattutto per quel che concerne ferrovie e autostrade decisamente incrementati (ferrovie +20,6 miliardi e autostrade + 16,8 miliardi), anche se buona parte di questo incremento non è dovuto all'aumento delle risorse disponibili, ma al fabbisogno residuo (tab. 3.3).

Gli elementi di principale novità riguardano:

- sul versante ferroviario, il blocco del progetto Torino-Lione che a seguito della valutazione Costi-Benefici svolta dalla Struttura Tecnica di Missione dovrà essere rivisto nella sostanza (tab. 3.4);

¹¹ Ministero dell'Economia e delle Finanze, Nota illustrativa sulle leggi pluriennali di spesa in conto capitale a carattere non permanente, Allegato alla Nota di Aggiornamento al DEF 2019, Roma 2019.

- sul versante stradale, si rileva l'effetto del crollo del ponte Morandi, con un importante incremento delle risorse destinate alla manutenzione della rete stradale (10,8 miliardi in più, anche se le risorse disponibili aggiuntive si limitano a 4,1 miliardi, con una lievitazione di oltre 6 miliardi del fabbisogno residuo su questa singola voce) (tab. 3.5);
- per quel che concerne gli investimenti nelle aree metropolitane l'allegato al DEF 2019 conferma sostanzialmente gli investimenti del 2018, con la sola aggiunta di 1,2 miliardi per il potenziamento della rete metropolitana di Milano (tab. 3.6).

Tab. 3.3 – Confronto Investimenti infrastrutturali programmati
allegato infrastrutture 2018-2019

	Costi totali			Risorse disponibili			Fabbisogno residuo		
	2018	2019	Var. 18/19	2018	2019	Var. 18/19	2018	2019	Var. 18/19
Strade e Autostrade	40.356	57.188	16.832	30.357	42.611	12.254	9.999	14.577	4.578
Ferrovie	64.536	85.188	20.652	41.993	43.406	1.413	22.543	41.782	19.239
Città metropolitane	22.259	23.494	1.235	19.662	20.945	1.283	2.597	2.547	-50
Porti	2.357	2.357	-	2.265	2.357	92	92	-	-92
Aeroporti	3.447	4.017	570	3.280	4.017	737	167	-	-167
Totale	132.955	172.244	39.289	97.557	113.336	15.779	35.398	58.906	23.508

Fonte: Elaborazione ISFORT su dati Allegato Infrastrutture DEF 2018-2019

Tab. 3.4 – Confronto Investimenti ferroviari
allegato infrastrutture DEF 2018-2019

	Costi totali			Risorse disponibili			Fabbisogno residuo		
	2018	2019	Var. 18/19	2018	2019	Var. 18/19	2018	2019	Var. 18/19
Direttrice Torino - Lione	8.378		-8.378	3.840		-3.840	4.538		-4.538
Direttrice Liguria - Alpi	9.126	10.393	1.267	9.126	7.722	-1.404	2.847	2.671	-176
Direttrice trasversale	8.057	8.691	634	5.335	4.389	-946	3.879	4.302	423
Direttrice Verona - Brennero	5.922	5.922	-	5.054	5.054	-	868	868	-
Direttrice Venezia - Trieste/Udine	2.365	2.365	-	360	360	-	2.005	2.005	-
Dir. centrale e dir. tirrenica Nord	550	873	323	550	873	323	-	-	-
Direttrice Adriatico-Ionica	1.349	1.349	-	1.349	1.349	-	-	-	-
Direttrice Napoli - Bari	5.807	5.807	-		5.091	5.091	4.415	716	-3.699
Direttrice Napoli - Palermo	6.411	6.411	-		4.733	4.733	5.485	1.678	-3.807
Rete Sarda	271	271	-		271	271	-	-	-
Totale	48.236	42.082	-6.154	25.614	29.842	4.228	24.037	12.240	-11.797

Fonte: Elaborazione ISFORT su dati Allegato Infrastrutture DEF 2018-2019

Tab. 3.5 – Confronto Investimenti stradali allegato infrastrutture DEF 2018-2019

	Costi totali			Risorse disponibili			Fabbisogno residuo		
	2018	2019	Var. 18/19	2018	2019	Var. 18/19	2018	2019	Var. 18/19
Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	8.056,55	12.052,97	3.996,42	5.335,18	10.369,27	5.034,09	2.721,37	1.683,70	-1.037,67
Potenziamento tecnologico e digitalizzazione	100,00	198,00	98,00	-	198,00	198,00	-	-	-
Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	400,00	11.256,42	10.856,42	400,00	4.514,90	4.114,90	-	6.741,52	6.741,52
Decongestionamento e fluificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	1.160,01	1.256,65	96,64	1.256,65	1.256,65	-	-	-	-
Decongestionamento delle aree metropolitane	8.367,92	7.370,87	-997,05	8.276,40	7.279,35	-997,05	91,53	91,53	-
Totale	18.084,48	32.134,91	14.050,43	15.268,23	23.618,17	8.349,94	2.812,90	8.516,75	5.703,85

Fonte: Elaborazione ISFORT su dati Allegato Infrastrutture DEF 2018-2019

Tab. 3.6 – Confronto Investimenti stradali allegato infrastrutture DEF 2018-2019

	Costi totali		
	2018	2019	Variazione 18/19
Torino	1.176,99	1.178,43	0
Milano	3.987,71	5.237,71	1.250,00
Genova	308,87	308,87	0
Venezia	248,71	248,71	0
Bologna	447,65	447,65	0
Firenze	1.426,97	1.426,97	0
Roma	3.272,45	3.272,45	0
Napoli	7.084,14	7.084,14	0
Bari	905,86	905,66	0
Reggio Calabria	38,00	38,00	0
Palermo	1.745,04	1.745,04	0
Catania	1.337,99	1.138,00	0
Messina	29,24	29,24	0
Cagliari	232,39	232,39	0

Fonte: Elaborazione ISFORT su dati Allegato Infrastrutture DEF 2018-2019

Anche il timore di blocco delle procedure attuative avviate con il precedente Governo (Ministro Delrio) sembra essere scongiurato dagli atti portati avanti dal Governo insediatosi successivamente (Ministro Toninelli):

- Il Fondo Investimenti e lo sviluppo infrastrutturale tra le amministrazioni centrali dello Stato è stato inserito nella Legge Finanziaria 2019, confermando nella sostanza, ma non negli importi, la distribuzione delle risorse programmate nelle precedenti legislature. Il Fondo in relazione ai vari settori di spesa, dispone di una dotazione di circa 36 miliardi di euro fino al 2033 (nella precedente legge di bilancio il Fondo aveva una dotazione di 47 miliardi).
- Il Contratto di Programma RFI (parte Investimenti) 2017-2021, esaminato nella seduta del 7 agosto 2017 dal CIPE, ha concluso il suo iter autorizzativo con la registrazione della Corte dei Conti del Decreto di approvazione MIT/MEF avvenuta in data 9 maggio 2019.
- il Fondo progettazione (triennio 2017-2019), strategico per consentire alle Amministrazioni di finanziare gli studi di fattibilità e i progetti esecutivi delle opere, è stato approvato e inserito nella legge di bilancio. Questo provvedimento finanzia "la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la *project review* delle infrastrutture già finanziate". In totale, le risorse ripartite ammontano a 109 milioni di euro a 'grandi amministrazioni' come Autorità portuali, città metropolitane, comuni capoluogo di città metropolitane e altri comuni capoluogo.

3.2 La debolezza delle imprese di trasporti e di logistica

Lo sviluppo della rete infrastrutturale sembrerebbe avere un piano di investimenti sufficientemente ampio e articolato secondo criteri di priorità definiti da una visione strategica elaborata dal precedente Governo e sostanzialmente confermata. Il nodo a questo punto è l'effettiva implementazione di quanto programmato, ovvero: capacità di spesa da parte della pubblica amministrazione e tempestività realizzativa da parte delle imprese. Purtroppo sono proprio queste ultime due che mancano, con residui di spesa crescenti nelle casse dello Stato (capacità di spesa) e tempi di esecuzione dei lavori che lievitano proporzionalmente con il valore economico delle opere da realizzare (costruzione materiale delle opere).

A ciò purtroppo si aggiunge un debole mercato dei servizi di trasporto che obbliga le imprese italiane esportatrici ad acquistare tali servizi da imprese estere, fiaccando così il contributo del saldo positivo commerciale del *made in Italy* manifatturiero (+33 miliardi) con la penalizzazione del saldo negativo del *made in Italy* trasportistico (-5,5 miliardi).

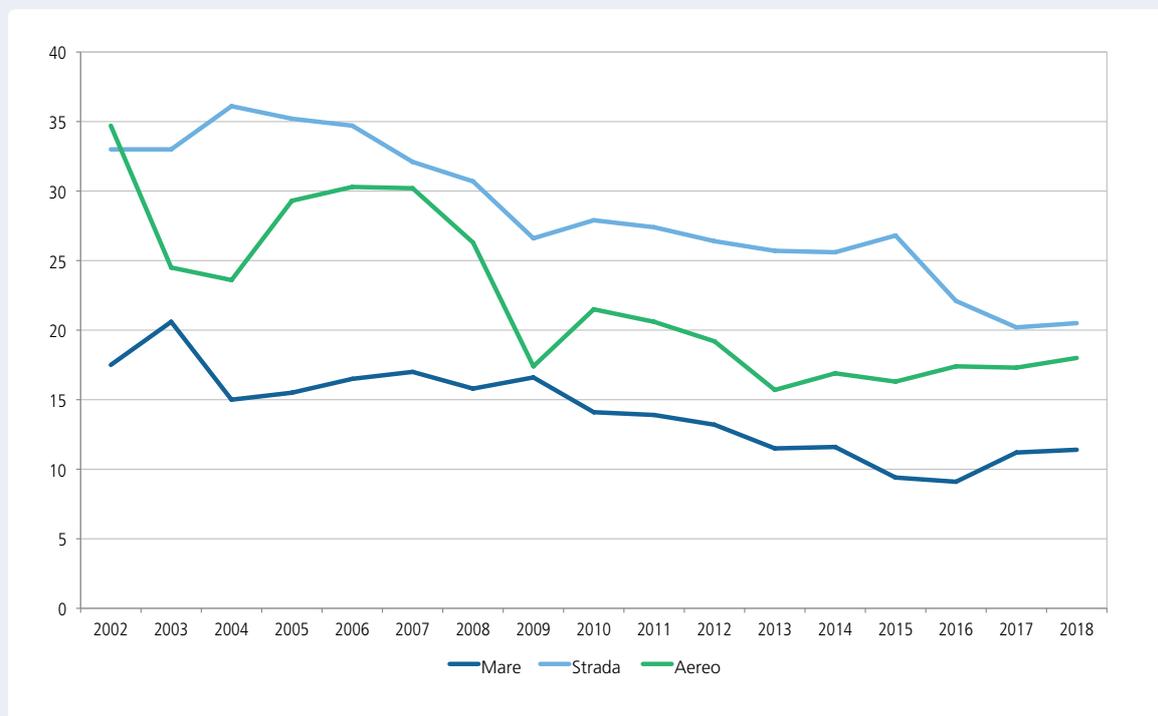
Le quote di mercato dei vettori di trasporto

Molti lamentano l'accessibilità dei servizi e delle infrastrutture logistiche, senza considerare che sebbene il nostro saldo tra beni importati ed esportati sia costantemente positivo, sul versante dei servizi di trasporto esso è invece negativo e di anno in anno il passivo accumulato aumenta.

Dal 2002 un'apposita sezione dell'indagine realizzata dalla Banca d'Italia sul trasporto merci internazionale è finalizzata alla stima della ripartizione del trasporto di merci da e per l'Italia tra vettori italiani ed esteri¹².

Per il secondo anno consecutivo la quota media dei vettori italiani nel settore marittimo è cresciuta, anche se marginalmente, toccando nel 2018 l'11,4%, circa due punti sopra il minimo storico del 2016. L'incremento ha riguardato quasi tutti i settori. Nel trasporto stradale il peso dei vettori italiani è lievemente cresciuto, al 20,5%, interrompendo una discesa decennale; anche nel comparto aereo la quota ha subito un modesto incremento, arrivando al 18,0% (fig. 3.4).

Fig. 3.4 – Evoluzione delle quote di mercato dei servizi di trasporto dei vettori italiani



Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati Banca d'Italia, 2019

¹² Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci, Roma, 2019.

La bilancia commerciale

La bilancia dei trasporti mercantili presenta, date le basse quote di mercato dei vettori italiani, un *deficit* strutturale che ha oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro tra il 2010 e il 2018, rappresentando in media circa il 63 per cento del disavanzo complessivo dei servizi di trasporto. Nel 2018 il *deficit* è stato di 5,5 miliardi, in lieve diminuzione rispetto al 2017; il calo è da attribuire alla riduzione del *deficit* nei trasporti navali, a sua volta derivante dal calo complessivo dei costi e dal lieve aumento della quota di mercato degli armatori italiani.

All'inizio del secolo la quota di mercato dei vettori italiani stradali si attestava poco al di sotto del 40%, nel 2018 tale quota si è pressoché dimezzata perché supera di poco il 20%.

La flessione è stata costante e apparentemente inarrestabile, con la sensazione che senza un deciso intervento di stimolo e supporto alle imprese di trasporto e logistica il comparto possa assottigliarsi nei prossimi anni fino a scomparire.

La congiuntura negativa è rilevata anche dall'Osservatorio sui trasporti Confcommercio-Conftrasporto che nel suo ultimo numero¹³ sottolinea il peggioramento dei giudizi e delle aspettative degli operatori del trasporto. Nell'ambito dell'autotrasporto le valutazioni sono al livello più basso degli ultimi tre anni, conseguenza di un brusco peggioramento nella prima parte dell'anno in corso rispetto all'ultimo semestre del 2018.

Il crollo in particolare dei servizi di autotrasporto dipende da molteplici fattori, non tutti legati alle caratteristiche del tessuto imprenditoriale di settore.

In estrema sintesi si potrebbe sostenere che le imprese del settore perdono quote di mercato per il combinato disposto di due strategie competitive opposte: la prima viene dal basso – fa leva dunque sulla convenienza economica – ed è esercitata dalle imprese di Paesi di nuova adesione all'Unione Europea; la seconda viene dall'alto – fa leva al contrario sulla qualità e sull'integrazione del servizio offerto – e riguarda i grandi operatori multinazionali.

Si tratta di due fenomeni convergenti che stanno schiacciando il settore assottigliandolo e che richiedono un duplice sforzo, sia delle imprese, sia delle istituzioni, per essere superati.

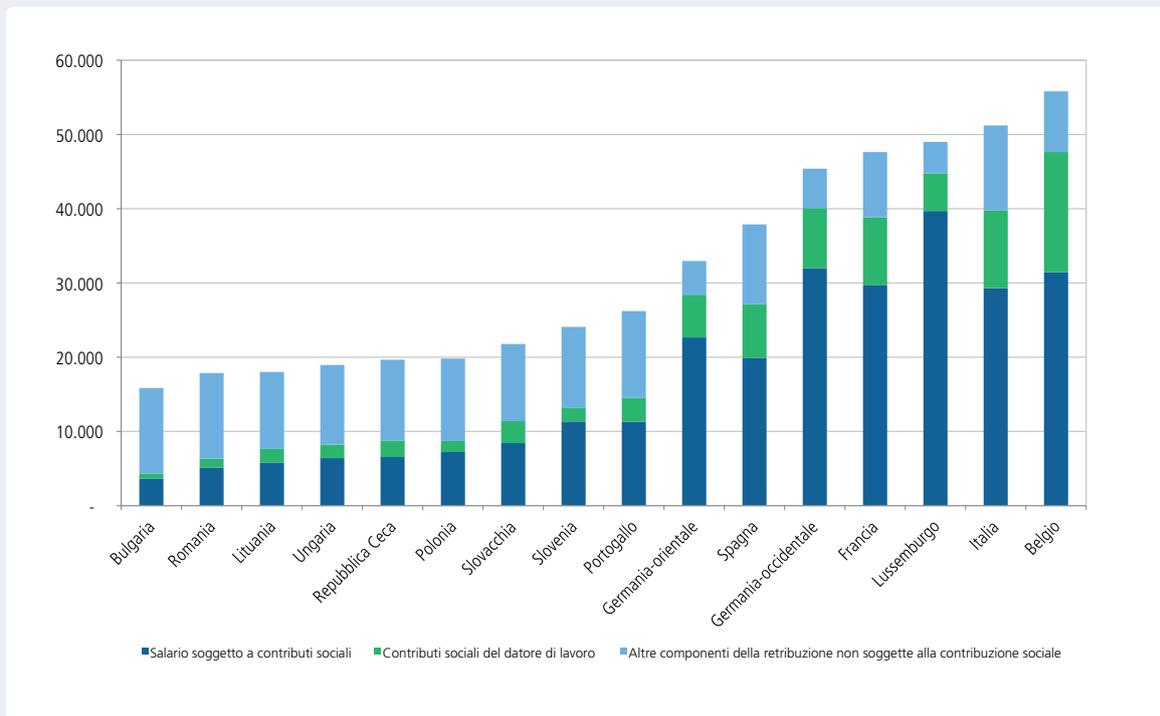
Il *dumping* interno all'Unione Europea: il caso dell'autotrasporto

Il dibattito tra i Paesi membri dell'Unione europea circa la necessità di ristabilire condizioni di mercato eque all'interno dei servizi di autotrasporto internazionale è da tempo una delle priorità dell'agenda politica del Commissario ai Trasporti dell'Unione.

In un mercato aperto e libero da vincoli nazionali come quello europeo, la disparità di condizioni di lavoro e di retribuzione dei camionisti impiegati in servizi di trasporto internazionale sta stravolgendo la configurazione del mercato (fig. 3.5).

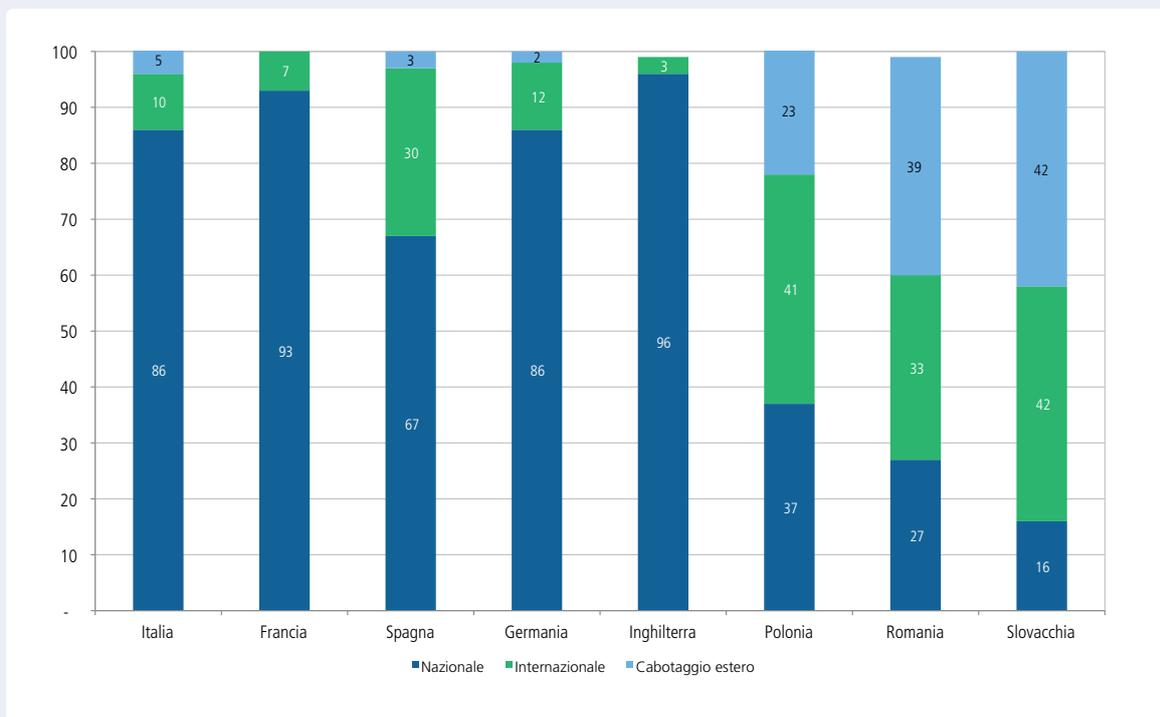
13 Ufficio Studi Confcommercio, Osservatorio Congiunturale Trasporti, n.3 Luglio 2019.

Fig. 3.5 – Benchmark europeo salario conducenti autotrasporto internazionale



Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati Comité Nationale Routier, 2016

Fig. 3.6 – Ripartizione trasporto merci su strada internazionale e nazionale anno 2016



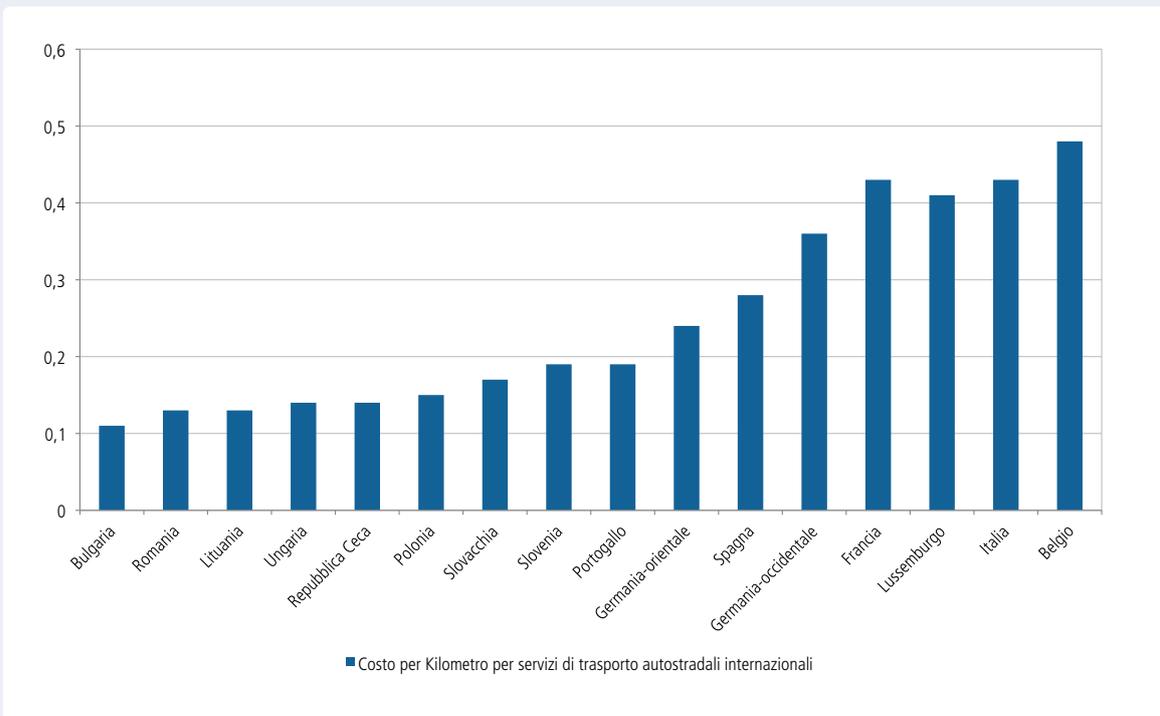
Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati UNRAE-GIPA Italia, 2017

Le imprese della Polonia oggi assorbono circa il 25% del mercato dei servizi di autotrasporto europeo, pur avendo alle spalle un Paese che produce solo il 3% del PIL dell'Unione e in cui risiede il 7% della popolazione europea.

Allo stesso modo, il 78% dei servizi di autotrasporto erogati dalle imprese polacche, il 72% di quelle romene, fino all'84% di quelle della Slovacchia avvengono al di fuori dei confini nazionali (fig. 3.6).

La mancanza di armonizzazione del peso percentuale delle varie componenti della retribuzione (salario, oneri sociali e parte variabile non soggetta a tassazione) determina squilibri rilevanti, tanto che in qualsiasi degli Stati membri, la stessa ora di guida, sullo stesso camion, sulla stessa strada, con le stesse merci può costare 8 € l'ora o 33 € l'ora, a seconda che il conducente sia impiegato da una società bulgara o da una società belga (fig. 3.7).

Fig. 3.7 – Costo per Km per servizi di trasporto autostradali internazionali



Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati Comité Nationale Routier, 2016

3.3 La qualità del lavoro¹⁴

La debolezza del peso imprenditoriale delle imprese di trasporto e logistica si riflette anche sulle caratteristiche della forza lavoro che sostiene questo comparto dei servizi.

Il mercato dei servizi di trasporto merci, logistica e spedizione non è marginale. Esso, al contrario, è imponente dal punto di vista delle attività sviluppate, ma poco efficace dal quello dei risultati economici ottenuti. Modelli organizzativi e sistemi tecnologici poco avanzati limitano le *performance* delle imprese di settore, mentre un sistema retributivo – appesantito da troppi balzelli che dilatano la distanza tra salario netto e costo aziendale del lavoro – stimola forme di lavoro irregolari, grigie e poco trasparenti che alimentano la polverizzazione del settore e deprimono la capacità del comparto di creare valore dalle attività di servizio.

Il settore nel suo complesso è popolato per lo più da attività imprenditoriali di piccola dimensione. La dominanza delle piccole imprese è in particolare sostenuta dal mondo dell'auto-transporto dove la presenza di aziende anche di piccola dimensione contribuisce in modo determinante alla polverizzazione del tessuto imprenditoriale. Circa il 90% delle imprese di autotrasporto ha meno di 10 dipendenti (91,7%).

Guardando invece al complesso mondo dei trasporti (sia di merci che di passeggeri), tutte quelle imprese di servizi che ruotano intorno allo spostamento di merci, alla loro manipolazione logistica e spedizione rappresentano il 70% di tale mondo, mentre gli addetti superano tale quota arrivando a raccogliere il 72% del comparto.

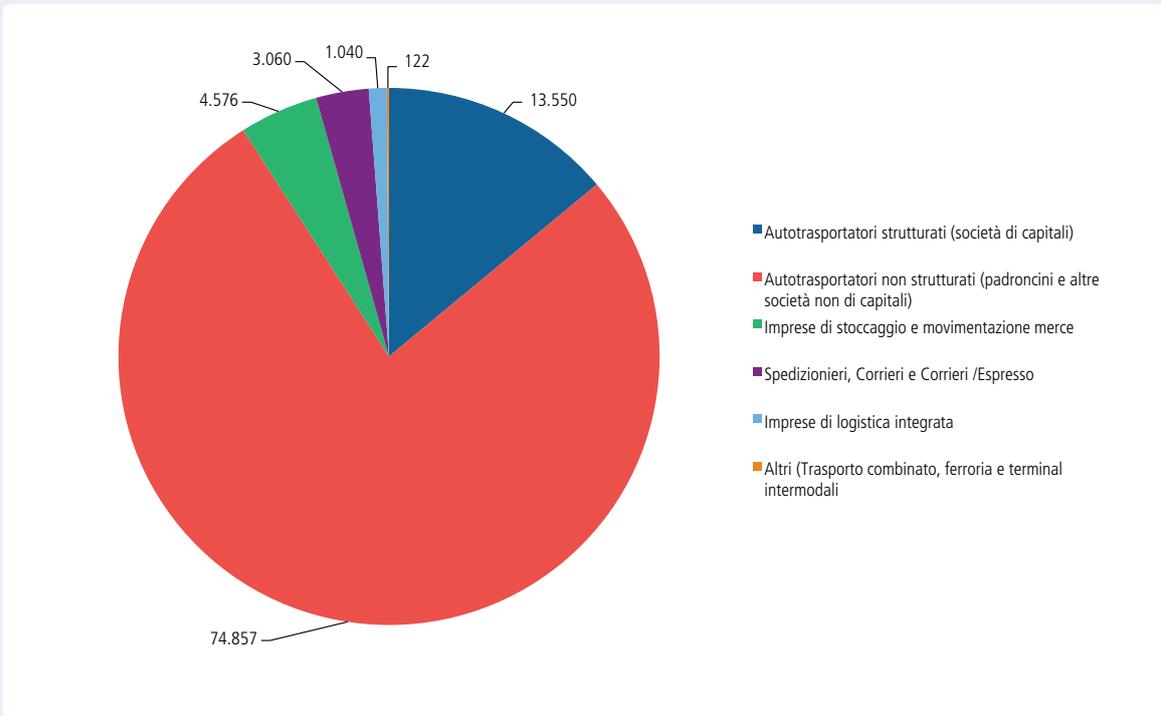
Il settore merci, logistica e spedizione è costituito da più di 97mila aziende (97.205) di cui quasi 75mila (74.857) sono singoli camionisti (padroncini) o piccole imprese di autotrasporto (fig. 3.8).

La modesta dimensione delle imprese si può apprezzare dalla media di occupati per azienda che non raggiunge le 10 unità, visto che le quasi 100mila aziende non arrivano a occupare 900.000 addetti (884.677). La debolezza del tessuto imprenditoriale non si limita solo al numero medio di addetti, ma riguarda anche il livello di specializzazione del personale addetto che per il 71% (fig. 3.9) è fatto da operai con livelli retributivi piuttosto contenuti con salari giornalieri medi¹⁵ di 80,7 € e di 75,3 € per il solo settore del magazzinaggio, mentre il valore complessivo (fatturato) supera abbondantemente i 100 miliardi di €, di cui oltre 66,6 sono costi interni per le aziende di domanda (*in-house*), mentre 45,2 miliardi di € sono affidati da queste ultime a imprese specializzate di trasporti e logistica (*out-sourcing*).

14 Le riflessioni riportate nel presente capitolo relative al lavoro portuale e a quello nella logistica terrestre sono condivise con un altro *paper* sempre a cura di Isfort presentato il 18 ottobre scorso a Milano nel corso del Convegno dal titolo "Un treno che viene dal mare" organizzato dalla Uiltrasporti.

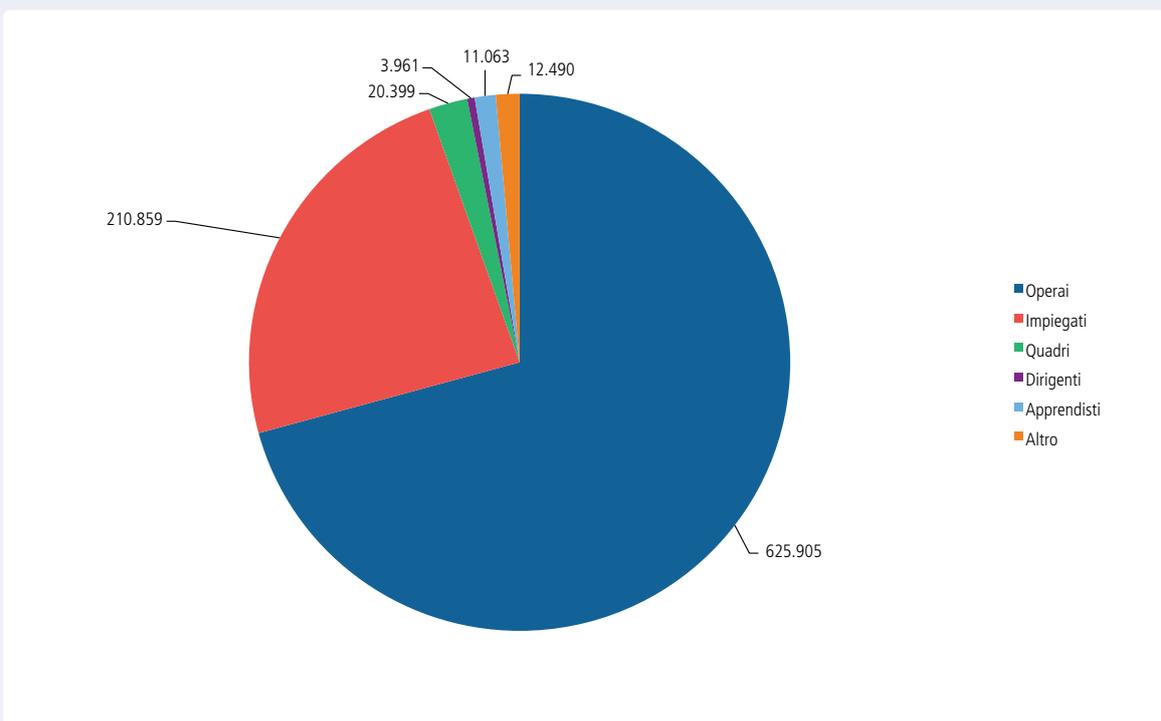
15 E' opportuno sottolineare che buona parte di queste posizioni lavorative sono a termine e nei casi in cui sono a tempo indeterminato molto di frequente si tratta di impegni *part-time*.

Fig. 3.8 – Distribuzione delle imprese di trasporto e logistica
2016



Fonte: Osservatorio Contract Logistics – Gino Marchet, 2019

Fig. 3.9 – Distribuzione occupati logistica terrestre
2019



Fonte: Elaborazioni Fondazione Brodolini su dati INPS, 2018

4. IPOTESI PER UN RILANCIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO: FOCUS SUL LAVORO PORTUALE

L'imponente crescita dei *global carriers* mondiali e il loro interesse per una gestione diretta, senza il ricorso a intermediari, dei percorsi logistici integrati che hanno come origine o destinazione l'Italia è oggi un dato di fatto. Di fronte a tale scenario, l'astuzia, la creatività, l'ingegno e il radicamento storico nei contesti portuali delle piccole imprese portuali nazionali potrebbero non bastare nel confronto con quelle globali. La galassia di imprese e di professionisti che oggi vivono delle attività del porto rischia di rimanere schiacciata dalla pressione esercitata dagli interessi in gioco. Il mondo portuale nazionale si trova dunque di fronte a una nuova congiuntura critica, per certi versi simile a quella che da cui nacque il progetto di riforma del 1994 e che, in fin dei conti, la recente riforma del 2016, non è riuscita a risolvere. Di fronte a questa prospettiva tale mondo ha ancora le capacità le competenze per gestire con intelligenza l'ingresso di *player* rilevanti nei porti senza essere spazzato via. Serve, oltre la volontà di farlo, anche la convinzione che i principali pezzi dell'attuale configurazione dei sistemi portuali (autorità di governo, imprese e lavoratori) sono necessari per superare l'attuale congiuntura.

4.1 Gli addetti e l'evoluzione del ciclo portuale

Il settore in tutto il mondo ha visto contrarsi la consistenza della forza lavoro. In Italia tra il 1983 e il 2001 oltre 20.000 lavoratori di quelle che allora venivano chiamate Compagnie portuali, Enti e Aziende Mezzi Meccanici, sono usciti dal lavoro attraverso provvedimenti di prepensionamento. La forza lavoro all'interno dei porti italiani è cambiata al punto che oggi l'età media degli addetti presenti nei porti è notevolmente diminuita rispetto a quella prima della riforma. Il dato interessante è che dal 1983 in poi la forza lavoro in porto si è prima contratta, per poi riassumere la consistenza degli anni passati. Gli operatori portuali prima dell'avvio degli esodi in forza nei porti italiani erano 21.824 (soci delle compagnie e dipendenti degli operatori). Nel 1997 tale forza non arrivava a 5.000 unità (4.812)¹⁶ per tornare nuovamente oggi poco al di sotto delle 19.000 unità (18.830).

In nessun settore produttivo si è assistito a un fenomeno tanto tumultuoso. Non si è trattato dunque solo di una ristrutturazione, ma di una vera e propria mutazione genetica dell'assetto giuridico, economico e organizzativo delle condizioni di lavoro, cui si è sovrapposto l'ingresso di nuove

16 G. Rossi e G. Vezzoso "Il lavoro portuale in Italia" in *Porti italiani e la sfida dei mercati* a cura di G. Sciotto, Sciro edizioni, 2002.

tecnologie che hanno in buona parte sostituito il lavoro umano, ridefinendo ruoli, funzioni e status degli addetti portuali. Gli Enti Portuali si sono ritirati da ogni funzione operativa, trasformandosi in Autorità Portuali (oggi Autorità di Sistema Portuale – AdSP) e le Compagnie Portuali, che operavano come organismi di natura pubblica, sono diventate imprese di diritto privato, mentre la gestione delle operazioni portuali è stata affidata a società private. E' difficile trovare nel contesto italiano un processo analogo di *devolution*, di privatizzazione e di apertura al mercato così radicale e contemporaneo. Si è trattato di un processo profondo, doloroso, oneroso e complesso¹⁷.

Oggi è il momento di valutare con serenità il rapporto tra competitività del porto e lavoro portuale e apprezzare il contributo dei lavoratori per il miglioramento dei servizi portuali e l'impatto sui sistemi economici e occupazionali locali e nazionali.

Un primo aspetto da valutare riguarda il dimensionamento della forza lavoro. Come già anticipato, prima della riforma i lavoratori riconosciuti in porto erano più di ventimila. Uno degli obiettivi della riforma portuale è stato anche quello di ridimensionare gli addetti presenti nelle compagnie portuali in relazione all'abbassamento della domanda di prestazioni di lavoro dovuto alla moderna organizzazione del ciclo operativo portuale. Tale risultato è stato pienamente raggiunto tanto che nel 1997 gli esodi corrispondevano a $\frac{3}{4}$ della forza lavoro presente prima della riforma.

Tuttavia concluso il processo di ristrutturazione, dal 1997 in poi, anche grazie alla crescita del volume di merce movimentata nei porti italiani, la forza lavoro presente nei porti è tornata a crescere, tanto che nel 2006 il totale degli addetti diretti ai servizi portuali si attestava nuovamente intorno a 20.000 (19.965)¹⁸, rimanendo sostanzialmente stabile fino ai giorni nostri (2017 -18.830)¹⁹.

Ciò che è mutato è l'organizzazione del lavoro. Infatti mentre nel 1983 dei 21.824 addetti, 20.831 erano soci delle Compagnie portuali e solo 993 dipendenti di altre imprese, nel 2017 dei 18.830 addetti censiti da Assoport solo 2.896 sono soci o dipendenti delle imprese di lavoro portuale temporaneo (imprese ex art.17) (tab. 4.1) .

La riconversione degli addetti in porto non è servita tanto a ridimensionare gli organici, quanto piuttosto a articolare diversamente la distribuzione di questi ultimi, tra addetti alle dirette dipendenze delle imprese e quelli avviati alle attività portuali con l'intermediazione dei pool di lavoro temporaneo.

Nessuno oggi segnala la necessità di un nuovo ridimensionamento. Infatti la forza lavoro attualmente presente, in relazione ai volumi di traffico gestiti complessivamente dai porti italiani, è assolutamente compatibile con quelle che sono le esigenze del traffico di oggi.

17 Ancip-Isfort "Opzione Mediterranea 2006, alla ricerca della competitività del sistema logistico italiano oltre l'alibi del gap infrastrutturale, Roma 2006.

18 Assoport/Censis "La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione" Roma, 2008.

19 Assoport "rilevazione sul lavoro portuale italiano", 2017.

Tab. 4.1 – Distribuzione del lavoro nei porti italiani
2017

Porto	Art. 16	Art. 17	Interinali	Art. 18	Totale
Ancona	173	5	3	34	215
Augusta	382	-		-	382
Bari	112	24	2	-	138
Barletta	26	13		-	39
Brindisi	215	18		74	307
Cagliari	240	57	8	219	524
Catania	179	-		112	291
Chioggia	-	32		-	32
Civitavecchia	841	238	4	277	1.360
Genova	151	926	38	1.549	2.664
Gioia Tauro	256	-		1.337	1.593
La Spezia	693	-		730	1.423
Livorno	570	55	41	904	1.570
Marina di Carrara	43	15		156	214
Messina	24	-		179	203
Napoli	113	83	4	536	736
Olbia-Golfo Aranci	182	-		-	182
Palermo	221	99		-	320
Piombino (*)	236	5	-	144	385
Ravenna	489	346	128	311	1.274
Salerno	126	122	23	335	606
Savona-Vado	196	183	15	268	662
Taranto	340	522	2	-	864
Trieste	586	136	5	607	1.334
Venezia	661	107	81	662	1.511
TOTALE	7.055	2.986	355	8.434	18.830

Fonte Assoport, 2018

Per meglio apprezzare la portata dei cambiamenti intervenuti nella portualità nazionale negli ultimi 40 anni, può essere utile richiamare qualche dato relativo alla realtà portuale di Ravenna. Nel porto di Ravenna, contrariamente all'esperienza di altri scali portuali, buona parte delle maestranze rimane concentrate nel pool di manodopera della Compagnia portuale. Tale particolarità permette di effettuare un'analisi diacronica coerente tra il periodo prima e dopo la riforma del 1994. Ebbene, tra il 1980 e il 2018 i soci lavoratori della Compagnia portuale sono passati da 1.200 a 400 (una riduzione del 66% della forza lavoro), a fronte di una triplicazione

del traffico gestito dal Porto (da 8 a 24 milioni di tonnellate) cui ha corrisposto una crescita dei mezzi coerente con lo sviluppo del traffico (tab. 4.2).

Tab. 4.2 – Rapporti di produttività del Porto di Ravenna

1980-2018

Anno	Soci lavoratori della Compagnia lavoratori Portuali di Ravenna			Mezzi per la movimentazione della merce in porto (muletti, reach stacker, ecc.)		Migliaia di tonnellate movimentate nel porto di Ravenna
	Num.	rapporto Soci/mezzi	rapporto Soci/traffico	Num.	rapporto Mezzi/traffico	
1980	1.200	9	7	140	57,1	8.000
2018	400	1	60	400	60	24.000

Fonte: CLP Ravenna, 2009

Si tratta di una mutazione importante che si misura con i nuovi ritmi del servizio al trasporto e con la riduzione del tempo a disposizione per caricare e scaricare una nave. I costi di gestione della medesima, sia in navigazione che in porto, sono notevolmente cresciuti, così come il valore economico dei danni subiti da merci e mezzi²⁰. L'innovazione tecnologica ha modificato qualità e intensità del lavoro in porto, ma non ha eliminato, né tanto meno ridotto all'osso, l'esigenza di addetti specializzati al trattamento delle merci in porto.

4.2 Perché il lavoro portuale è strategico per il rilancio dell'industria dei trasporti

Se guardiano ai numeri assoluti il lavoro portuale è residuale all'interno della catena logistica, sia per addetti, sia per ricchezza generata, anche se non può essere trascurato l'alto valore aggiunto generato da ogni singolo addetto del sub-comparto portuale (valore aggiunto per addetto) che lo pone ai vertici del settore dei trasporti (tab. 4.3).

Il lavoro portuale, al di là del valore economico generato, ha tuttavia un *valore strategico* all'interno della catena logistica perché presidia un *passaggio obbligato* richiede *competenze e specializzazioni* avanzate ed è responsabile di una fase (trasbordo e inoltro) fondamentale per *assicurare una performance di qualità al complesso della catena logistica*.

Allo stesso tempo non si deve trascurare che rimane *un'attività «rischiosa»*, come i recenti incidenti nei porti italiani dimostrano, e per tali ragioni il lavoro portuale è sempre stato considerato *«speciale»*, sia dalle istituzioni, sia dalle imprese.

²⁰ La logistica e il lavoro portuale, in Isfort – Federazione del Mare "Le risorse umane nel processo evolutivo del cluster marittimo" Franco Angeli, Roma 2007.

Tab. 4.3 – Il ranking dei lavori logistici

	Valore aggiunto (Milioni di €)	Occupati	Valore aggiunto per occupato (€)
Logistica portuale e ausiliarie trasporti marittimi	(posizione 5°) 2.213	(pos. 5°) 27.611	(pos. 1°) 80.149
Trasporto ferroviario di merci	69	1.213	56.884
Trasporto di merci su strada	10.571	309.153	34.193
Trasporto aereo di merci	40	696	57.471
Movimentazione merci	3.119	108.162	28.836
Altre attività di supporto connesse ai trasporti	4.015	88.043	45.603
Servizi postali e attività di corriere	7.625	161.240	47.290

Fonte: Federazione del Mare/Censis, e Isfort vari anni

Alcuni fenomeni recenti stanno mettendo in discussione tale specialità, da una parte, processi spinti di robotizzazione dei cicli portuali che riducono il contributo umano, dall'altra, la progressiva integrazione orizzontale, tra le principali compagnie di *shipping* mondiale, e verticale tra queste ultime e le più importanti imprese terminalistiche i cosiddetti *global terminal operator*.

Tali processi hanno contribuito a ridisegnare la scena portuale ridefinendo ruoli e competenze di ciascun attore coinvolto. L'aumento delle dimensioni delle navi ha determinato, ad esempio, oltre che una riduzione dei porti da scalare, anche una maggiore concentrazione dell'occupazione. Altrettanto avviene per i carichi grazie al consolidamento in un numero ristretto di alleanze delle principali imprese di *shipping* globali, che determina un incremento di picchi di traffico e di domanda di lavoro intermittenti all'interno dei porti. Ma non è solo il lavoro a essere messo sotto pressione da volumi di traffico ingenti e concentrati, ma anche gli enti di gestione delle aree portuali le cui fortune sono legate a un numero ristretto di operatori.

Di fronte alla robotizzazione dei processi e all'integrazione del mercato, più che di esclusione del lavoro portuale dovuta a un incremento dell'automazione, il rischio più acuto riguarda la potenziale banalizzazione dell'azione umana e una sua conseguente marginalizzazione (*from port of people to port of things*).

Per ovviare a questo come agli altri rilevanti rischi citati, è da diverso tempo che si auspica la definizione, a livello centrale, di una nuova politica del lavoro portuale in grado di preservarne la specialità e la grande strategicità per l'intero sistema logistico nazionale.

Punto di partenza per disegnare una nuova politica avrebbe in passato dovuto essere costituito dalla fotografia, elaborata da ciascuna AdSP, del Piano organico porto, come previsto dall'art. 5, lettere g) e h), del D.L. n. 232 del 2017 cd. "Correttivo Porti". Purtroppo tale fotografia non è stata scattata, o almeno l'immagine restituita non è esattamente "a fuoco", dal momento che i sistemi portuali non hanno seguito criteri omogenei per la raccolta delle informazioni. Così l'assenza

di un quadro leggibile a livello nazionale rischia di compromettere anche il secondo intento degli organici porto, che è quello di fornire gli elementi utili a definire, per ciascuno scalo, le prospettive occupazionali per ogni tipologia di traffico in base ai piani industriali e di innovazione tecnologica definiti dalle imprese concessionarie e ai progetti di sviluppo programmati dalle stesse AdSP.

Tali fenomeni di mercato ma anche altri legati, ad esempio, agli effetti del cambiamento climatico sui porti, avranno infatti impatti significativi sull'organizzazione portuale e sulle competenze professionali richieste agli addetti: ad esempio, mentre alcune professionalità potrebbero diventare tra non molto tempo poco pertinenti e nuove professionalità divenire invece determinanti, altre potrebbero nel frattempo modificarsi.

Per evitare quindi di dover tra qualche anno affrontare situazioni di crisi improvvise o tensioni sociali, è necessario prevedere oggi il mutamento dello scenario e adottare misure orientate ad ampliare e innovare le opportunità di qualificazione e di specializzazione professionale in ambito portuale al fine di far crescere qualità ed efficienza del lavoro.

A tal fine, una nuova politica del lavoro portuale dovrebbe in definitiva riallacciarsi al percorso avviato con i Piani organico porto, a partire però dall'applicazione di criteri uniformi e con un più determinato coordinamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Conferenza dei Presidenti delle AdSP.

5. QUANTO VALE ACQUISIRE TRAFFICO

L'assenza di un'adeguata attenzione per le potenzialità di sistema portuale e di una rete trasportistica più efficiente non ha solo effetti di carattere commerciale (meno traffico), ma anche economico e sociale (deficit nella bilancia dei pagamenti, ridotta contribuzione al PIL e perdita di posti di lavoro).

Al termine di questa sintetica dissertazione circa le ragioni della scarsa competitività del sistema trasportistico nazionale e l'indicazione di un possibile punto di partenza per il suo rilancio, si riporta una breve ipotesi del potenziale impatto economico di una implementazione del piano di opere programmate nello SNIT, e di un incremento dei traffici della portualità italiani con ritmi coerenti, non tanto del complesso della portualità mediterranea, ma con quelli di un competitor come la Spagna (5% medio annuo).

5.1 Qualche considerazione metodologica

Nell'ampia letteratura sugli investimenti nei settori delle infrastrutture e dei porti, uno degli aspetti maggiormente dibattuti e analizzati riguarda le ricadute macroeconomiche prodotte dalle attività sul territorio che ospita l'infrastruttura di trasporto o specificatamente portuale. Valutare tali ricadute costituisce tuttavia un'attività alquanto complessa. Come ampiamente evidenziato dalla letteratura, esistono, infatti, numerosi problemi di carattere sia teorico che metodologico che riguardano, in particolare, tre aspetti principali:

- innanzi tutto, la puntuale delimitazione del sistema economico, cioè delle attività che sono strettamente dipendenti dalla infrastruttura o dal porto e funzionalmente collegate a esso;
- secondariamente, la scelta della scala territoriale da considerare nelle analisi, visto che i traffici portuali, ma anche l'uso dell'infrastruttura, in genere producono ricadute economiche e occupazionali non solo sul territorio circostante, ma sono in grado di dispiegare i loro effetti su un ambito geografico molto più vasto;
- in terzo e ultimo luogo, il tipo di impatto economico o occupazionale che si vuole effettivamente misurare, considerato che – accanto agli effetti *diretti* che riguardano tutte quelle attività economiche che risultano strettamente connesse ai traffici marittimo-portuali o trasportistici – si potrebbero in linea di principio considerare anche gli effetti

indiretti (c.d. *effetti leonteviani*) legati alla domanda che ciascun comparto dell'economia rivolge agli altri settori d'attività e gli effetti *indotti* (c.d. *effetti keynesiani*) generati dalle maggiori spese in beni e/o servizi sostenute da tutti quei soggetti che beneficiano in maniera diretta e indiretta di un reddito aggiuntivo, grazie agli effetti descritti in precedenza.

Ovviamente in questa sede non è possibile poter realizzare tutte queste attività per poter elaborare una stima precisa e scientificamente solida.

Per elaborare le stime qui di seguito riportate, in considerazione del tempo e delle risorse disponibili, si è scelto di ridurre gli impatti alla sola scala nazionale e di utilizzare analisi di impatto già svolte per valutare l'impatto sia della costruzione di nuove opere infrastrutturali, sia dell'incremento dei traffici portuali.

Come sarà meglio specificato successivamente, si tratta pertanto un esercizio approssimativo che deduce le stime a partire da altre rilevazioni empiriche anche differenti per dimensioni del fenomeno da osservare, ma che tuttavia consentono di apprezzare, anche se in termini "grossolani", il dimensionamento dell'impatto in termini di valore aggiunto e occupazione.

5.2 Impatti economici degli investimenti infrastrutturali

Lo sforzo condotto negli ultimi anni per razionalizzare la programmazione del potenziamento delle rete nazionale di trasporto è stato piuttosto rilevante e contrariamente a quanto accaduto negli anni passati, né accantonato, né tanto meno sconfessato dal Governo rimasto in carica fino all'inizio del mese di agosto. E' auspicabile che tale approccio, indipendentemente dai cambi di Governo, possa essere mantenuto proprio per dar seguito a un orientamento strategico della politica infrastrutturale coerente con l'evoluzione dei mercati internazionali.

Nella speranza che ciò avvenga è utile considerare i risultati di uno studio condotto dalla società *in house* del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – Rete Autostrade Mediterranee (RAM) che si è proposto di stimare gli impatti economici e sociali determinati dal completamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Il metodo di stima dell'impatto occupazionale fa riferimento alla consolidata metodologia di analisi Input-Output e prende a riferimento i moltiplicatori della tabella italiana del World Input – Output Database, che consente di distribuire gli effetti degli investimenti necessari per la costruzione delle opere infrastrutturali nel resto dell'economia.

I lavori diretti si riferiscono al numero di posti di lavoro creati per eseguire un progetto (opere di cantiere), per occupazione indiretta si intendono, invece, i posti di lavoro creati grazie all'acquisto di forniture necessarie all'esecuzione di un progetto; i lavori indotti, infine, riguardano i posti di lavoro generati dall'apertura al traffico dell'opera.

Secondo l'applicazione del metodo fin qui esposto, i 137,9 miliardi di investimento necessari per la realizzazione delle opere programmate dallo SNIT nell'arco temporale di realizzazione previsto di circa 10 anni genererebbero un contributo al PIL di circa 50 miliardi annui (2,5%) e la creazione nel medesimo arco di tempo di circa 300mila posti di lavoro, tra diretti, indiretti e indotti.

5.3 Impatti economici nei servizi di trasporto

Per elaborare la stima degli impatti economici determinati dall'aumento del 5% del traffico si è fatto riferimento all'analisi di impatto economico e sociale del Porto di Genova e agli studi sull'Economia del Mare.

Nell'ambito delle attività di Pianificazione e sviluppo delle Autorità di Sistema Portuale vi è anche la definizione del Piano Regolatore Portuale, che rappresenta una sorta di *Masterplan* circa le traiettorie di sviluppo attese e le conseguenti opere di adeguamento infrastrutturale e ri-allineamento organizzativo che la struttura portuale si propone di realizzare per sfruttare al meglio le opportunità di mercato che si prevede possano animare il mondo dei trasporti marittimi.

Uno degli strumenti utilizzati per verificare gli effetti moltiplicatori degli investimenti nelle attività portuali è l'analisi di impatto economico e sociale, che consente di cogliere la distribuzione dei benefici sia all'interno dell'economia portuale sia nel resto della filiera economica attivata dal porto.

Nel 2016 proprio in relazione alla revisione del Piano regolatore del Porto di Genova, l'AdSP ha realizzato un approfondito studio di impatto della filiera logistico-portuale dello scalo ligure²¹.

Lo studio identifica, a partire dalla consolidata metodologia di analisi Input-Output e da una serie di consultazioni con autorevoli *stakeholders*, la distribuzione degli impatti in termini di valore aggiunto e occupati sia all'interno dell'area portuale, sia nel resto della filiera logistica collocata al di fuori della sede portuale, sia, infine, in quelle attività che non facendo parte della filiera vengono comunque sia attivate dalle attività portuali.

Oltre a questo si è fatto riferimento alle analisi condotte dalla Federazione del Mare circa il peso economico del *cluster* marittimo, e in particolare del sub-comparto della logistica portuale, per identificare gli impatti provocati dall'attività portuale sulle attività economiche legate al trasporto terrestre, magazzinaggio e logistica inland in genere²².

In base a tali informazioni si è proceduto alla stima dell'impatto potenziale dell'incremento del 5% del traffico gestito all'interno delle sedi portuali (cioè quindi circa il doppio dell'inc-

21 Autorità Portuale di Genova, Impatto economico-sociale del Porto di Genova, RTI Prometeia, Nomisma e Teorema, Maggio 2016.

22 Federazione del Mare/Censis, V Rapporto Economia del Mare, 2015.

mento medio degli ultimi cinque anni, ma simile a quello fatto registrare dal sistema portuale spagnolo).

L'incremento annuo del fatturato dalle attività portuali si attesterebbe attorno ai 300 milioni (288), il valore aggiunto diretto generato oltre i 100 milioni (117), mentre l'incremento occupazionale all'interno degli scali comporterebbe l'aggiunta di altri 950 addetti alla forza lavoro attualmente presente.

Ovviamente è necessario considerare che tali rapporti caratteristici fanno riferimento a dati economici rilevati nel 2013 (V rapporto Economica del Mare), e allo stesso tempo è opportuno non trascurare che il contributo della tecnologia potrebbe progressivamente abbassare la proporzione tra la crescita dei volumi in transito e gli addetti portuali, tuttavia l'esercizio è comunque utile per cogliere l'ordine di grandezza di quanto il sistema Italia abbia perso nel corso di questi ultimi anni.

Ma non è solo il porto che guadagna dall'incremento del traffico. Gli impatti per il mondo della logistica terrestre derivanti esclusivamente dalle attività portuali aggiuntive si attestano a 115 milioni di fatturato, a 38 milioni di valore aggiunto con un incremento dell'occupazione di 1.000 occupati, mentre l'impatto del complesso del cluster marittimo di fatturato è di 1,7 miliardi e di 619 milioni di valore aggiunto, mentre l'occupazione attivata arriva a 5.600 addetti (Tab. 18).

Riprendendo le considerazioni formulate nel capitolo 3.2. a proposito della debolezza del comparto dei servizi di trasporto, sarebbe dunque opportuno prestare maggiore attenzione al potenziamento dell'offerta portuale e delle sue connessioni con il resto della rete infrastrutturale nazionale ed europea.

I porti possono infatti diventare oltre che un volano prezioso per sostenere i flussi import ed export della manifattura nazionale, anche un'opportunità economica interessante per sospingere verso la crescita il PIL nazionale.

L'impatto potenziale complessivo (diretto, indiretto e indotto) dell'incremento di solo il 5% del traffico portuale potrebbe infatti determinare un incremento del fatturato del complesso delle attività economiche che gravano attorno al porto (logistica portuale, logistica terrestre e cluster marittimo) di oltre 2 miliardi generando 775 milioni di valore aggiunto e circa 7.600 posti di lavoro (7.588). Si tratta di un impatto non trascurabile se si considera che nel 2008, cioè prima della crisi del 2009, la Banca d'Italia aveva stimato che l'ILVA di Taranto con i suoi 12.000 addetti era in grado di generare un valore aggiunto di circa 1 miliardo.

In considerazione di quanto si è investito e si continuerà a investire per il rilancio dell'impresa tarantina, potrebbe essere utile allo stesso tempo guardare con maggiore fiducia alle opportunità che porti e rete infrastrutturale nazionale possono offrire, ritornando a investire sul potenziamento infrastrutturale della rete terrestre e sulla sistema dei porti nazionali.

Tab. 18 - Ipotesi impatto economico e occupazionale annuale

Condizioni (Investimento in opere infrastrutturali e attivazione dei servizi di trasporto) Arco temporale (2020-2030)	1) Implementazione SNIT (revisione del 2016) importo complessivo opere 137,9 Miliardi
	2) Incremento traffico complessivo nei porti italiani CAGR 5%
Stima degli impatti annuali	
SNIT (Impatto costruzione di opere)	
Valore aggiunto	50 miliardi €
Occupazione	296.000 addetti
Incremento traffico sistema portuale nazionale di 24,5 milioni di tonnellate (Impatto sui servizi portuali, di trasporto e complesso del cluster marittimo)	
<i>Logistica portuale</i>	
Valore della produzione	288 milioni €
Valore aggiunto	117 milioni €
Occupazione	950 addetti
<i>Trasporti e logistica terra</i>	
Valore della produzione	115 milioni €
Valore aggiunto	38 milioni €
Occupazione	1.000 addetti
<i>Cluster marittimo</i>	
Valore della produzione	1,7 miliardi €
Valore aggiunto	619 milioni €
Occupazione	5.600 addetti

Fonte: Stima ISFORT su dati AP Genova e Federazione del Mare/Censis

BIBLIOGRAFIA

- Ministero dell'Economia, *Allegato Infrastrutture Documento Economia e Finanza*, 2018
- Ministero dell'Economia, *Allegato Infrastrutture Documento Economia e Finanza*, 2019
- Assoporti/Censis, *La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione*, Roma, 2008
- Assoporti, *Bollettino statistico 2017*, Roma 2019
- Autorità Portuale di Genova, *Impatto economico-sociale del Porto di Genova*, RTI Prometeia, Nomisma e Teorema, Maggio 2016
- Banca d'Italia, *Indagine sui trasporti internazionali di merci*, Roma, 2019
- S. Bologna e S. Curi, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali n. 161, 2019
- Confcommercio, Ufficio Studi, *Osservatorio Congiunturale trasporti*, n. 3 Luglio, 2019
- Confcommercio/ISFORT, *Nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia*, Ottobre 2015
- Confcommercio/ISFORT, *Nota di aggiornamento sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia*, Ottobre 2016
- Federazione del Mare/Censis, *V Rapporto Economia del Mare*, 2015
- ISFORT, *Background paper convegno "Un treno che viene dal mare"*, Uiltrasporti, Milano 18 ottobre 2019
- ISFORT, *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Rapporti periodici ISFORT n. 15, 2011 e n. 16, 2012
- ISFORT, *Progetto di studio e ricerca nel settore del trasporto merci e della logistica*, maggio 2015
- ISFORT-Federazione del Mare, *La logistica ed il lavoro portuale*, in *Le risorse umane nel processo evolutivo del cluster marittimo*, Franco Angeli, Roma 2007
- ISFORT-Ancip, *Opzione Mediterranea 2006, alla ricerca della competitività del sistema logistico italiano oltre l'alibi del gap infrastrutturale*, Roma 2006
- V. Marzano, D. Aponte e M. Arena, *Alta connettività: il treno merci europeo a sostegno dello sviluppo economico e produttivo dell'Italia*, in E. Cascetta, *Perché TAV*, Sole 24Ore, 2019

- Ministero dell'Economia e delle Finanze, *Nota di aggiornamento al DEF*, Roma Settembre 2019
- G. Rossi e G. Vezzoso, *Il lavoro portuale in Italia*, in *Porti italiani e la sfida dei mercati* a cura di G. Sciutto, Sciro edizioni, 2002
- SRM, *Italian Maritime Economy: Nuovi scenari del Mediterraneo*, Napoli, 2019

A cura di
Confcommercio-Imprese per l'Italia
e
Isfort
Ottobre 2019

