Cernobbio, 12 ottobre 2015

Focus dal Rapporto dell'Ufficio Studi Confcommercio su trasporti e logistica presentato oggi a Cernobbio

I RITARDI INFRASTRUTTURALI DELLE REGIONI ITALIANE: INADEGUATEZZA, BUROCRAZIA E TERRITORI DISCONNESSI AMPLIANO IL GAP CON L'EUROPA

- **L'Italia è tra i Paesi europei che investono di meno in infrastrutture e ben 15 regioni italiane si collocano oltre il 100° posto nella classifica della dotazione infrastrutturale delle 270 regioni europee;**
- **in questa classifica, la prima regione italiana è la Lombardia al 44° posto, ultime Calabria (211° posto) e Sardegna (231° posto);**
- **Italia spaccata in due anche in termini di accessibilità, ovvero di facilità di raggiungere determinati territori utilizzando le infrastrutture di trasporto esistenti: ad eccezione del Trentino Alto Adige, infatti, tutte le regioni del Nord, Piemonte e Lombardia in testa, si collocano sopra la media nazionale, quelle del Sud, Basilicata e Sardegna in coda, ben al di sotto;**
- **traffico merci nei porti italiani al 3° posto dopo Olanda e Inghilterra ma in calo del 6% rispetto al 2013;**
- **per le operazioni di import/export di merci, in Italia, tra procedure amministrative, controlli doganali e movimentazioni, occorrono mediamente 18,5 giorni, il triplo dell'Olanda e il doppio di Belgio, Germania e Spagna;**
- **i rallentamenti nel traffico container incidono sulla creazione di ricchezza: negli ultimi 10 anni il valore aggiunto generato dai porti di La Spezia e Genova è stato, rispettivamente, di 380 e 40 milioni di euro, mentre il porto di Anversa ha generato ricchezza per 4,6 miliardi di euro, Rotterdam 4 miliardi e Amburgo 3,5 miliardi.**

Questi, in sintesi, i principali risultati regionali contenuti nel Rapporto "Problemi e prospettive dei trasporti e della logistica in Italia" realizzato dall'Ufficio Studi Confcommercio in collaborazione con Isfort e presentato oggi a Cernobbio in occasione del 1° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio.

La collocazione sul territorio nazionale degli squilibri reali tra la domanda di mobilità e l'offerta di trasporto (infrastrutture e servizi) rappresenta un nodo fondamentale per l'orientamento degli investimenti infrastrutturali, ma la frammentarietà dell'approccio al problema traspare piuttosto chiaramente dagli orientamenti della programmazione di settore posta in essere dalle diverse amministrazioni (nazionali e regionali). Infatti, piani e provvedimenti normativi promulgati in questi ultimi anni dalle Regioni italiane compongono un quadro nazionale disomogeneo che non offre ad operatori ed aziende un punto di riferimento coerente e stabile nel tempo.
Si avverte, dunque, un chiaro senso di inferiorità del paese circa la propria dotazione infrastrutturale, in generale, e trasportistica, in particolare. L'Italia si posiziona da tempo in fondo alla classifica europea relativa agli investimenti fissi nelle infrastrutture, poiché tali investimenti si attestano nel 2011 al 2,0% del PIL, contro il 2,3% della media dell'area euro. Nella classifica della dotazione infrastrutturale delle 270 regioni d'Europa, la prima regione d'Italia è la Lombardia al 44° e l'ultima è la Sardegna al 231° (tab. 1).

Tab. 1 - Posizione delle regioni italiane nella classifica europea della dotazione infrastrutturale

	posizione nella classifica (270 regioni UE)		posizione nella classifica (270 regioni UE)
Lombardia	44	Friuli Venezia Giulia	122
Lazio	67	Provincia di Bolzano	132
Piemonte	70	Abruzzo	144
Emilia Romagna	76	Marche	154
Veneto	80	Puglia	171
Liguria	90	Molise	177
Valle D'Aosta	103	Basilicata	184
Toscana	104	Sicilia	194
Campania	112	Calabria	211
Provincia di Trento	113	Sardegna	231
Umbria	121		

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio-Isfort su dati Espon 2013.

Vincoli materiali e immateriali della portualità

L'Italia dei porti, in base ai volumi di merci trasportate, si colloca in Europa al 3° posto, dopo quelli olandesi e britannici, con una quota di traffico che si aggira intorno al 13% del volume complessivo di merci in transito nei porti continentali. Nel 2014 il traffico merci movimentato nei porti nazionali, pari complessivamente a circa 430 milioni di tonnellate, ha registrato un calo rispetto all'anno precedente (-6%) dovuto al protrarsi della crisi economica, che ha riportato i volumi di traffico ai livelli del 2009, nonostante la lieve ripresa congiunturale registrata nel biennio 2010-11. I volumi di traffico gestiti dai porti italiani si sono collocati nel 2014 ben al di sotto dei livelli raggiunti negli anni pre-crisi (tab. 2), considerato che nel triennio 2006-2008 era stata ampiamente superata la soglia "record" di 500 milioni di tonnellate di merci.
Tuttavia, se si analizza il segmento dei contenitori, si può notare che il sistema portuale nazionale nel suo complesso non raggiunge i livelli di traffico fatti registrare dal principale porto europeo (Rotterdam), che si attesta oltre i 12 milioni di container mentre il complesso dei porti italiani supera di poco i 10 milioni, ed allo stesso tempo, se da una parte si può rilevare una sostanziale tenuta dei porti nazionali gateway (di destinazione finale della merce), dall'altra non si può nascondere la grave caduta dei porti di transhipment (tab. 2).

Tab. 2 - Andamento del traffico container in Italia e nei principali porti del Nord-Europa (indici 2007=100)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Italia porti di *Transhipment*	100,0	95,7	91,1	85,0	73,5	75,5	83,4	80,0
Italia porti *Gateway*	100,0	101,7	87,8	97,4	102,4	102,3	104,0	109,1
Rotterdam	100,0	99,9	90,3	103,3	110,1	110,0	107,7	114,0
Hamburg	100,0	98,5	70,9	79,8	91,1	89,6	93,6	98,1
Antwerp	100,0	106,0	89,4	103,6	106,0	105,6	104,9	110,1

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio-Isfort su dati Assoporti, 2015.

Le ragioni delle modeste performance del sistema portuale nazionale non possono essere attribuite al semplice ritardo infrastrutturale, che senz'altro esiste, ma sono più che altro dovute ad una serie di impedimenti e di rallentamenti che nel loro insieme ne limitano le potenzialità.
Dai dati raccolti dalla Banca Mondiale, mettendo a confronto il diverso livello di limitazione imposto dalle principali operazioni necessarie per importare ed esportare un bene in 5 paesi dell'Unione Europea (Italia, Germania, Olanda, Belgio e Spagna), si identifica quale principale limite per la movimentazione della merce in import export nei principali nodi logistici del paese, l'estrema frammentazione delle procedure burocratico amministrative: dalla predisposizione dei documenti, allo sdoganamento; dalle ispezioni e i controlli, alla movimentazione e trasporto dei carichi. Operazioni che, nel nostro Paese, causano una dilatazione dei tempi di transito dei beni rendendoli superiori, anche di tre volte, a quelli degli altri paesi presi a confronto (tab. 3).

Tab. 3 - Numero di giorni necessari per le operazioni di esportazione e importazione di merci nei porti di alcuni paesi (anno 2014)

	documentazione	dogana e controlli	movimentazione e trasporto	totale
Belgio	3,5	1,0	4,0	8,5
Germania	3,6	1,0	3,6	8,1
Spagna	4,5	1,0	4,0	9,5
Italia	10,5	2,0	6,0	18,5
Olanda	3,5	1,0	2,0	6,5

Fonte: elaborazione Ufficio Studi Confcommercio-Isfort, su dati Banca Mondiale, Doing Business 2014

Un altro elemento di valutazione è legato ai tempi di carico e di scarico delle navi contenitori tradizionalmente misurato in numero di container scaricati/caricati mediamente per ora nei terminal portuali. A tale proposito si deve segnalare che le migliori performance portuali sono dei porti della Cina e degli Emirati Arabi. Il primo porto al mondo è per l'appunto Jebel Ali di Dubai che riesce mediamente a movimentare 131 container l'ora. Il primo porto europeo è Bremerhaven in Germania con 94 container per ora, mentre in Italia, le movimentazioni orarie dei terminal più efficienti si attestano intorno alla metà dei container di Bremerhaven (50 TEU/ora), mentre la media di porti meno specializzati, come ad esempio Venezia si attesta a 22 TEU/ora.
Per quanto riguarda i costi, infine, le spese necessarie per l'esportazione vanno da un minimo di circa 900 euro (Olanda) ad un massimo di 1.310 euro (Spagna) mentre l'Italia si colloca su una posizione mediana con 1.195 euro, mentre quelli di importazione sono sempre meno costosi in Olanda (975 euro), più onerosi in Spagna e Belgio (1.400 euro) che in Italia (1.145 euro).
I fattori di rallentamento incidono, oltre che sull'andamento dei traffici, anche sugli impatti economici generati dalle attività di trasporto e logistica. Per dare un ordine di grandezza della perdita economica provocata dalle limitazioni fin qui elencate, sono stati presi in considerazione i porti gateway più importanti ed efficienti degli Stati selezionati nel confronto (Olanda, Germania, Spagna, Belgio e Italia) e se ne è verificata la variazione di traffico nell'ultimo decennio (tab. 4).

Tab. 4 - Evoluzione traffico portuale dal 2002 al 2013
migliaia di TEU

		2002	2013	var. % 2002-2013
Rotterdam	Olanda	6505	10938	68,1
Amburgo	Germania	5376	9302	73,0
Brema	Germania	3004	5822	93,8
Anversa	Belgio	3153	8256	161,8
Valencia	Spagna	1826	4339	137,6
Barcellona	Spagna	1122	1697	51,2
Genova	Italia	1499	1546	3,1
La Spezia	Italia	780	1207	54,7

Fonte: Eurostat, 2015.

In base al valore del traffico incrementale si è stimato l'impatto aggiuntivo generato nel periodo compreso per le attività di lavorazione logistica e distributiva prendendo in considerazione parametri consolidati in letteratura che quantificano il valore aggiunto generato in base al traffico gestito destinato a lavorazioni logistiche (assemblaggio, packaging, ecc.) o alla semplice distribuzione sul territorio. Le aree retroportuali logistiche più efficienti riescono a destinare circa il 30% del traffico ad attività logistiche ad alto valore aggiunto e il 70% alla logistica distributiva.
Il valore aggiunto generato dalle prime è sicuramente più elevato (circa 2.300 euro per TEU) rispetto a quello indotto dalle seconde (circa 300 euro per TEU).
L'applicazione di tali parametri pone al vertice dei porti selezionati il porto di Rotterdam con un valore aggiunto generato incrementato di circa 4 miliardi di euro rispetto a quello registrato nel 2002, mentre i porti di La Spezia e di Genova si pongono in coda alla classifica rispettivamente con un incremento di circa 380 milioni di euro nel medesimo periodo per il primo e di circa 40 milioni di euro per il secondo (tab. 5).
Le considerazioni fin qui svolte sono state confermate dall'esperienza maturata dagli agenti marittimi del porto di Genova nel corso degli ultimi quattro anni. In tale periodo la realtà portuale genovese (composta non solo dunque dalle imprese portuali, ma anche dagli uffici doganali, ispettivi e dell'amministrazione locale) si è resa protagonista di una serie di interventi volti a comprimere i tempi tecnici di gestione delle pratiche di accompagnamento alla movimentazione della merce in porto, in particolare di container, i cui impatti positivi non hanno tardato a riflettersi sull'andamento dei traffici portuali.

Tab. 5 - Incremento di container movimentati e del valore aggiunto generato dalle attività logistiche tra il 2002-2013 nei principali porti Europei
attività di lavorazione logistica + attività distributiva

Porto gateway	paese	container movimentati (milioni di TEU)	valore aggiunto (miliardi di euro)
Rotterdam	Olanda	4,43	3,99
Amburgo	Germania	3,93	3,53
Brema	Germania	2,82	2,54
Anversa	Belgio	5,10	4,59
Valencia	Spagna	2,51	2,26
Barcellona	Spagna	0,58	0,52
Genova	Italia	0,05	0,04
La Spezia	Italia	0,43	0,38

Fonte: elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio-Isfort su dati Eurostat, 2015.

A seguito di tali interventi, completati da altre iniziative di ottimizzazione dell'organizzazione portuale, le statistiche portuali (tab. 6) hanno rilevato che nel periodo 2011-2014 i tassi di crescita del traffico contenitori del Porto di Genova sono stati superiori a quelli dei principali porti della costa settentrionale del continente (Amburgo e Rotterdam). Ovviamente le migliori performance non sono state in grado di colmare la distanza tra le dimensioni di questi ultimi due porti e quello di Genova, ma segnalano l'importanza dello snellimento delle procedure ai fini della competitività di un nodo portuale.

Tab. 6 - Recente evoluzione del traffico container nei porti di Rotterdam, Amburgo e Genova
numero indice 2011=100

	2011	2012	2013	2014
Rotterdam	100	101	99	104
Amburgo	100	98	103	108
Genova	100	112	108	118

Fonte: Autorita portuali, 2015.

L'accessibilità dei territori

L'analisi dell'accessibilità dei territori che compongono il paese può apparire un esercizio ardito e, allo stesso tempo, dagli esiti scontati.
L'idea, ad esempio, che la dotazione di infrastrutture di trasporto delle regioni meridionali sia sostanzialmente inferiore rispetto a quella del resto d'Italia, oltre ad essere condivisa dagli addetti ai lavori, è anche diffusa tra l'opinione pubblica.
Senza addentrarsi nella complessa questione se tale squilibrio sia la causa o l'effetto della minore crescita competitiva del Mezzogiorno, appare invece necessario in questa sede riprendere il tema dell'accessibilità – intesa come indicatore che misura la facilità di raggiungere determinati territori utilizzando le dotazioni infrastrutturali esistenti - in considerazione dell'evoluzione recente del contesto all'interno del quale si colloca l'Italia.
Per rappresentare gli squilibri interni si è fatto riferimento all'indice di accessibilità elaborato dall'ISFORT. Prendendo in considerazione l'accessibilità globale (caratteristiche infrastrutturali e loro capacità di attrazione) si notano tre diverse direttrici di concentrazione dell'accessibilità che interessano le due circoscrizioni settentrionali del paese (Nord-Ovest e Nord-Est).
Tali direttrici si irradiano dal polo milanese verso Nord, Ovest, Sud-Est ed Est. La prima direttrice intorno alla quale si coagulano numerosi sistemi locali è quella che dal centro della pianura Padana si dirige verso i confini con la Svizzera; la seconda, attraversando l'area novarese si connette con il polo urbano di Torino per poi raggiungere i confini francesi; la terza si snoda lungo la via Emilia fermandosi nel capoluogo di Bologna; la quarta, infine, è meno continua e si dirige verso il confine orientale, ma in questo caso la linea ideale tiene insieme sistemi locali con elevati livelli di accessibilità con altri che registrano livelli più in linea con quelli medi nazionali (tab. 7).

Tab. 7 - Mappa dell'indice di accessibilità regionale in Italia

regione	indice di accessibilità
Piemonte	70,6
Lombardia	68,4
Friuli Venezia Giulia	68,1
Emilia Romagna	65,0
Veneto	63,8
Liguria	63,4
Lazio	57,4
Valle D'Aosta	56,4
Toscana	53,9
Italia	**52,5**
Trentino Alto Adige	52,1
Puglia	49,8
Marche	48,9
Abruzzo	48,7
Umbria	48,4
Sicilia	47,4
Campania	46,9
Molise	43,5
Calabria	40,4
Basilicata	38,7
Sardegna	32,3

Fonte: Isfort

I livelli di accessibilità scendono da Nord verso Sud. Procedendo nell'analisi ed esaminando la graduatoria dei primi 50 Sistemi Locali del Lavoro (aggregazioni di comuni sulla base dei dati relativi al pendolarismo dei componenti delle famiglie per motivi di lavoro) per livello di accessibilità, la posizione dominante dei Sistemi Locali della Lombardia viene confermata (con 21 sistemi su 58) seguita dal Piemonte (con 13 sistemi su 37; tab. 8).

Tab. 8 - Indice di accessibilità medio regionale, primi 50 SLL (*)

regione	numero di SLL	numero di SLL tra i primi 50	% di SLL tra i primi 50	% di SLL sul totale regionale
Lombardia	58	21	42,0	36,2
Piemonte	37	13	26,0	35,1
Emilia Romagna	41	9	18,0	22,0
Friuli V. G.	11	4	8,0	36,4
Veneto	34	3	6,0	8,8
Italia	*686*	*50*	*100,0*	*7,3*

(*) media degli indici di accessibilità dei SLL compresi nella Regione.
Fonte: Isfort

Sul versante opposto, ovvero nella graduatoria relativa alle ultime 50 posizioni vengono confermate nelle posizioni di coda buona parte delle Regioni del Sud e delle Isole. La graduatoria relativa all'accessibilità infrastrutturale esprime con estrema chiarezza la situazione di difficoltà della Sardegna, che colloca più della metà dei propri Sistemi Locali (54%) all'interno di questa classifica rovesciata. Oltre che in Sardegna si notano forti criticità anche in Calabria (7 sistemi su 58) e in Basilicata (5 sistemi su 19; tab. 9).

Tab. 9 - Indice di accessibilità medio regionale, ultimi 50 SLL (*)

regione	numero di SLL	numero di SLL tra gli ultimi 50	% di SLL tra gli ultimi 50	% di SLL sul totale regionale
Sardegna	45	27	54,0	60,0
Calabria	58	7	14,0	12,1
Basilicata	19	5	10,0	26,3
Campania	54	4	8,0	7,4
Toscana	53	2	4,0	3,8
Puglia	44	2	4,0	4,5
Sicilia	77	2	4,0	2,6
Trentino A. A.	33	1	2,0	3,0
Italia	**686**	**50**	**100,0**	**7,3**

Fonte: Isfort

La distanza tra circoscrizioni territoriali del paese non si esaurisce nella differenza dei tradizionali indici di produttività, reddito medio, contributo alla composizione del Pil, ma anche di facilità di accesso alla rete trasportistica.
Una maggiore accessibilità attiva e passiva del territorio meridionale potrebbe contribuire - se non ad annullare tale distanza - quanto meno a ridurne la dimensione. Migliori livelli di accessibilità consentirebbero una riduzione del costo del trasporto con alcuni rilevanti effetti non solo sulle singole imprese, ma anche sul livello di competitività del Mezzogiorno.
L'applicazione dell'indice di accessibilità consente di rilevare interessanti evidenze sullo sviluppo di un'area, tanto più se incrociato con altri dati territoriali.
Prendendo in esame congiuntamente la potenza manifatturiera in termini di concentrazione di addetti nel settore e il grado di accessibilità dei SLL del Piemonte e delle Marche, infatti, si evince una chiara sproporzione tra capacità produttiva e opportunità di connessione alle reti logistiche. Se nelle Marche si registra la più alta concentrazione di SLL specializzati nella manifattura, ma anche un livello di accesso ai nodi di trasporto di frequente al di sotto della media nazionale, il Piemonte, al contrario, appare come la regione con la migliore accessibilità, ma con una concentrazione di addetti nel settore manifatturiero che si colloca in prossimità della media nazionale.
La collocazione territoriale dei SLL forti nella manifattura e deboli nell'accessibilità introduce un nuovo elemento di analisi. Ovvero il caso delle Marche non è isolato ma si estende su tutta un'area di 'recente' sviluppo industriale che sembrerebbe ancora non essere stata considerata dalla rete logistica nazionale.
Si avverte dunque una elevata criticità in quella porzione del territorio nazionale che parte dal Molise, attraversando Abruzzo, Marche, Umbria, fino a giungere alla Toscana e all'Emilia Romagna, dove alla presenza di distretti produttivi specializzati nella manifattura che nel corso degli anni si sono progressivamente affermati, si contrappone un livello di accessibilità alla rete logistica fondamentale al di sotto della media.
Tali difficoltà si riflettono anche sulle estensioni meridionali più profonde della dorsale adriatica che toccano sistemi locali forti della Puglia e della Basilicata (specializzati nel legno arredo, ma anche nella meccanica) i quali tardano a contaminare positivamente anche gli altri sistemi locali contermini poiché scontano le stesse difficoltà di connessione alla rete rilevati nella sezione centrale della dorsale.