



CONFCOMMERCIO  
IMPRESE PER L'ITALIA



# Nota di aggiornamento sui problemi e le prospettive della logistica in Italia

OTTOBRE 2016





**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

# **Nota di aggiornamento sui problemi e le prospettive della logistica in Italia**

OTTOBRE 2016

Questa nota è stata redatta con le informazioni disponibili al 14 ottobre 2016 da Andrea Appetecchia (*Isfort*), Mariano Bella, Silvio di Sanzo, Giovanni Graziano (*Ufficio Studi Confcommercio*) ed Enrico Zavi (*Settore Infrastrutture, Trasporti Logistica e Mobilità Confcommercio*).

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

© 2016 Confcommercio-Imprese per l'Italia

# INDICE

<b>SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI</b>	<b>1</b>
<b>1. DALLA DISCONNESSIONE ALL'USCITA DALL'ARENA COMPETITIVA</b>	<b>9</b>
1.1 I difetti della logistica e il rischio di marginalizzazione dell'economia italiana	9
1.2 Un paese spezzato in due	12
1.2.1 Connessioni stradali	14
1.2.2 Connessioni ferroviarie	18
1.2.3 Gli impegni di spesa programmati per il potenziamento dei collegamenti terrestri	18
1.3 Dotazione ed efficienza infrastrutturale	20
<b>2. LE PERCEZIONI DEGLI OPERATORI DEL TRASPORTO</b>	<b>29</b>
<b>3. UNA MISURA SINTETICA DEI COSTI DEL DEFICIT LOGISTICO PER L'ITALIA</b>	<b>31</b>
3.1 Incremento dell'efficienza logistica, Pil potenziale ed effettivo	32
<b>4. LE PROPOSTE DI CONFTRASPORTO-CONFCOMMERCIO</b>	<b>37</b>



# SINTESI DEI PRINCIPALI RISULTATI

L'evidenza che l'Italia cresca troppo poco e da troppo tempo è stata analizzata in tutti i modi e con la massima precisione da molti punti di vista. Le ricette sono pronte, sebbene di difficile applicazione e per diverse ragioni (tra le quali, occupa gli ultimi posti per rilevanza quella che rimanda ai vincoli imposti dalla partecipazione all'Unione europea): tutte ruotano attorno a un difetto di produttività, intesa come produttività totale dei fattori (PTF), dipendente dal contesto nel quale i fattori stessi – capitale e lavoro – agiscono.

**Tab. A – Produttività del lavoro**  
confronto Italia vs Germania

	ITALIA		GERMANIA	
	prodotto per ora lavorata	prodotto per occupato	prodotto per ora lavorata	prodotto per occupato
1995	36,7	71.739	47,4	61.571
2007	39,0	77.893	58,6	70.185
2015	38,8	73.112	60,0	70.429

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Ameco e Istat.

La tabella A serve a descrivere la gravità di questo punto. Nel confronto con la Germania emerge che il prodotto per occupato in Italia è in linea con quello tedesco – o addirittura superiore – mentre il prodotto per ora lavorata è eccezionalmente più ridotto. In altre parole, lavoriamo tanto per produrre davvero poco. Quindi, lavoriamo male. Aggiungendo poi che lavoriamo in pochi, si ricostruisce il quadro del distacco in livello e in variazione che patiamo in termini di prodotto e reddito rispetto alla Germania e agli altri paesi europei.

Sarebbe, tuttavia, totalmente errato attribuire al (solo) fattore lavoro questo gap: esso, infatti, dipende dal capitale per addetto e dal resto delle variabili di contesto, che appunto finiscono nella PTF. Tra queste variabili compare con ruolo primario l'efficacia e l'efficienza della logistica e del complesso del sistema dei trasporti.

Si intenderà, in questa nota, come già in passato, che la logistica, ambito più ampio del semplice trasporto, è intelligenza che lavora nel territorio. Nella logistica moderna i servizi e le infrastrutture si integrano con i processi produttivi rendendo il territorio – inteso come spazio

sociale ed economico – intelligente e pronto a cogliere opportunità commerciali ed innovazione tecnologica per accrescere il proprio posizionamento competitivo e migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Se la logistica difetta, il territorio è deficiente (o in ritardo competitivo), nel senso letterale del termine, cioè mancante di qualche facoltà: la facoltà che manca è quella di rendere produttivo l'impiego dei fattori di produzione<sup>1</sup>.

Diversi sono i modi di valutare questo deficit logistico, questa patologia italiana. Oltre a quantificare e valutare la qualità delle infrastrutture, anche immateriali come la banda ultra-larga o a stabilire le abilità e le competenze dei lavoratori impegnati nella filiera dei trasporti, se ne può dare una misura sintetica attraverso un'analisi di più lungo periodo basata sui comportamenti dell'economia nel complesso rispetto alla sua capacità di movimentare le merci (paragrafo 1.1).

**Tab. B – Reattività del volume di merci trasportate al Pil<sup>2</sup>**  
alcuni cluster europei

	espansione	recessione
Italia, Portogallo	0,9	3,5
Germania, Romania	3,0	2,1

nota: i numeri in tabella (elasticità) indicano di quanti punti percentuali varia il volume di merci trasportate sul territorio nazionale al variare dell'1% del Pil del paese.

Stime Ufficio Studi Confcommercio su elaborazioni Isfort su dati Eurostat.

L'Italia rischia una marginalizzazione – anzi, sostanzialmente sta già vivendo questo declino (tab. B) – rispetto al trasporto merci perché quando l'attività economica cresce (espansione) il volume trasportato di merci cresce in misura (meno che) proporzionale, mentre quando l'economia si contrae (recessione) le merci trasportate si riducono di tre volte e mezzo (elasticità pari a 3,5). Ovviamente questa dinamica nel lungo termine riduce la nostra capacità di movimentare le merci, a partire da quelle che passano sul territorio senza fermarsi per l'impiego finale (consumo o trasformazione industriale).

Che tale evidenza sia patologica si evince anche dal confronto delle reattività merci-Pil stimate per gli altri paesi europei. Per esempio, per il cluster Germania-Romania si ha evidenza che i paesi attirano volumi di merci nel corso del tempo, perché c'è equilibrio delle reattività nelle diverse fasi cicliche (quello che si perde quando si perde si riguadagna quando si guadagna, anzi

1 E, in senso esteso, di contribuire a migliorare le condizioni di vita delle persone che insistono su quel territorio.

2 I calcoli sono basati su poche osservazioni e quindi hanno un valore indicativo; le differenze tra reattività alle fasi cicliche e le differenze tra cluster sono però altamente significative.



quando si cresce il traffico merci crescerebbe anche di più, cioè è maggiore l'elasticità dell'espansione delle elasticità nella fase di recessione).

L'Italia, da un punto di vista trasportistico, è come un organismo vivente in cui le parti non sono coerenti tra loro, con una mente che pensa di correre veloce e gambe che non sono in grado di raggiungere tale velocità. Per recuperare l'armonia serve un intervento congiunto, sia sul lato dell'offerta (adeguamento infrastrutturale), sia su quello della domanda (miglioramento della qualità dei servizi).

Si tratta di un obiettivo nazionale, perché solo un organismo equilibrato in tutte le sue parti è in grado di sfruttare al meglio le potenzialità di cui dispone, altrimenti non avrà isole felici, ma una generale condizione di malessere prossima al collasso.

\* \* \*

I difetti della rete – archi non completi, nodi congestionati, insufficiente capacità di alcune infrastrutture – assieme alle ampie imperfezioni di coordinamento (logistico) dei flussi e dei vettori, convergono sinteticamente nell'indicatore LPI (*Logistic Performance Index*; capitolo 3) che fornisce una misura cardinale diretta, confrontabile tra paesi, dell'efficacia e dell'efficienza del sistema dei trasporti (di merci) di una nazione.

Nel lungo periodo, la relazione tra la variazione dell'LPI e del Pil (reale) è positiva e statisticamente significativa (capitolo 3). In altre parole, una parte della crescita di lungo periodo – quindi assimilabile alla crescita del prodotto potenziale di un paese – è in qualche misura riconducibile al miglioramento del sistema logistico. Ciò lo si verifica, tra l'altro, sia nell'analisi panel su oltre 120 paesi considerati dal Fondo Monetario sia, per quanto riguarda l'Italia, sulla base di dati regionali osservati nel medio-lungo termine<sup>3</sup>. Pertanto, anche sulla base dell'evidenza empirica è possibile affermare che la logistica sia una componente della crescita di lungo termine, collocandola tra i fattori di contesto che migliorano la produttività totale dei fattori. E date le scarse performance del paese ormai registrate dalla fine degli anni ottanta a oggi, è necessario sottolineare con la massima fermezza che il problema della logistica in Italia non può più essere "aggirato" attraverso interventi episodici, ma va risolto in logica di sistema dentro il quale le infrastrutture sono importanti non riuscendo, tuttavia, ad esaurire la lista degli interventi che dovrebbero piuttosto costruire quell'intelligenza logistica diffusa per vivificare i nostri territori per una crescita robusta e duratura.

Il nodo dunque è il riequilibrio del Paese. Da un punto di vista trasportistico, è necessario colmare quel gap che divide le performance trasportistiche e conseguentemente economiche dei territori posti a Nord e a Sud del nodo di Bologna.

---

3 Ufficio Studi Confcommercio, Rapporto sulle Economie territoriali, marzo 2016.

Si tratta di un impegno importante, anche in termini finanziari, visto che solo per completare gli interventi già programmati ed in corso di costruzione nella sola circoscrizione centrale servirebbero circa 20 miliardi, cioè più di quanto l'Italia spenderebbe complessivamente per realizzare le tre principali grandi opere di cui si parla nel dibattito quotidiano sul tema: Ponte sullo stretto 6,3 miliardi, Linea Ferroviaria Torino-Lione 4,5 miliardi, Terzo valico dei Giovi 4,5 miliardi.

Per dare una dimensione quantitativa alle perdite di reddito patite dal nostro paese a causa delle inefficienze logistiche si è provveduto ad alcuni semplici esercizi di calcolo (capitolo 3).

Nel primo dei due qui presentati l'indicatore LPI dell'Italia viene posto lungo un trend di sensibile crescita per portarlo, in tempi ragionevoli (nove anni), ai livelli della Germania. Contestualmente, si simula l'effetto che questo *upgrade* avrebbe sul livello del capitale logistico e infrastrutturale e quindi sugli investimenti aggiuntivi richiesti. La tabella C riporta queste indicazioni con i risultati in termini di maggiore valore aggiunto prodotto nell'arco del periodo 2017-2025 rispetto a uno scenario in assenza di interventi (*baseline*).

**Tab. C – Impatto dell'incremento dell'efficienza logistica sugli investimenti e sul valore aggiunto dell'Italia**

L'LPI dell'Italia raggiunge quello della Germania in nove anni (2017-2025) - valori in miliardi di euro a prezzi costanti del 2015 e var. %

$\Delta$ % LPI 2017-2025 (9 anni)	investimenti aggiuntivi medi per anno (mld. di euro)	investimenti aggiuntivi medi in % degli investimenti baseline	$\Delta$ valore aggiunto medio per anno rispetto alla baseline (mld. di euro)	crescita aggiuntiva media per anno
12,5%	15,3	4,8	16,3	0,3%

nota: in tabella sono presentati i risultati complessivi al termine dell'intero esercizio di simulazione per il periodo 2016-2025 (cfr. capitolo 3).

Elaborazioni e stime Ufficio Studi Confcommercio su dati Ameco, IMF, Istat, World Bank.

Nei nove anni in cui si completa il *catching up* logistico (al *benchmark* della Germania) sarebbero richiesti per ciascun anno investimenti in infrastrutture, logistica e trasporti (auspicabilmente secondo le linee di cui al capitolo 4), per circa 15 miliardi di euro a prezzi costanti aggiuntivi. Considerando che, secondo i dati della Contabilità nazionale, gli investimenti totali tra il 2007 e il 2015 sono calati di 112,6 miliardi di euro in termini reali (-29,2%), appare evidente come la domanda di capitale aggiuntivo, stimolata dalla crescita del 12,5% dell'LPI, sia largamente coerente con i parametri macroeconomici di un'Italia normale (e non già sovra-infrastrutturata).

E' opportuno ricordare che la logistica è un concetto di stock: infrastrutture materiali e immateriali producono una certa performance. Dunque, ogni anno sono necessari investimenti solo per mantenere costante la capacità logistica di un paese, non per migliorarla. Per migliorarla

– cioè per accrescere il capitale logistico – in questa logica e secondo l'esercizio riassunto nella tabella C sono necessari investimenti aggiuntivi per circa 15 miliardi l'anno.

Il miglioramento della performance logistica (+12,5% in nove anni) e la crescita degli investimenti si tradurrebbero in un maggior valore aggiunto di 16,3 miliardi di euro reali mediamente per ciascuno dei nove anni, comportando una variazione aggiuntiva della dinamica del prodotto di poco meno di tre decimi di punto in ciascuno dei nove anni. Espresso in termini leggermente differenti, se si considerano i valori incrementali di ricchezza prodotta per anno e li si rapportano alla popolazione, si otterrebbe un valore aggiunto di cinquanta euro in più nel 2017 fino ad arrivare, completato l'aggiustamento, a circa 500 euro in più nel 2025, sempre rispetto allo scenario di base (e per tutti i 60 e passa milioni di italiani e non solo per un sottoinsieme di essi, come accade per i diversi bonus attuali).

Comunque, niente di straordinario e niente di inverosimile. Però queste frazioni, questi decimi di crescita aggiuntiva dovuti alla logistica sono ciò di cui il paese ha bisogno, assieme ai decimi che potrebbero derivare dalla riduzione della burocrazia cattiva e del tasso di illegalità. Insomma, la produttività, ripartita nelle determinanti che la sostengono, è fatta di decimi che, sommandosi, fanno crescita, reddito e quindi benessere economico.

Nel secondo esercizio si abbandona l'ossessivo riferimento tedesco e si considera un miglioramento dell'LPI italiano fino a raggiungere la media dell'LPI dei primi 10 paesi europei per questo importante parametro di performance. Allo stesso modo vengono computati gli investimenti idealmente attivabili dal processo. La tabella D riassume ipotesi e risultati.

**Tab. D – Impatto dell'incremento dell'efficienza logistica sugli investimenti e sul valore aggiunto dell'Italia**

**L'PI dell'Italia raggiunge la media degli LPI dei primi dieci paesi europei in due anni (2017-2018) - valori in miliardi di euro a prezzi costanti del 2015**

$\Delta$ % LPI 2017-2018 (2 anni)	investimenti aggiuntivi medi per anno (mld. di euro)	investimenti aggiuntivi medi in % degli investimenti baseline	$\Delta$ valore aggiunto medio per anno rispetto alla baseline (mld. di euro)	crescita aggiuntiva media per anno
7,8	35,5	11,6	13,2	0,5%

nota: in tabella sono presentati i risultati complessivi al termine dell'intero esercizio di simulazione per il periodo 2016-2025 (cfr. capitolo 3).

Elaborazioni e stime Ufficio Studi Confcommercio su dati Ameco, IMF, Istat, World Bank.

La crescita della performance logistica è meno accentuata (solo +7,8%, un obiettivo comunque rilevante), ma è concentrata in un solo biennio. Pertanto, gli investimenti richiesti per portare il capitale logistico a raggiungere la performance richiesta sarebbero più elevati che nel primo esercizio (oltre 35 miliardi di euro aggiuntivi all'anno).

Ne risulterebbe un valore aggiunto incrementale di oltre 13 miliardi di euro (220 euro per abitante) e una crescita aggiuntiva di mezzo punto percentuale per anno. Come per il primo esercizio i miglioramenti della produttività multifattoriale e di quella dei singoli fattori sarebbero permanenti. Crescerebbe, insomma, il prodotto potenziale della nostra economia, che è il cruccio di tutti gli esperti presso le istituzioni italiane ed internazionali.

\* \* \*

## L'Italia che vogliamo

Per superare gli squilibri e le inefficienze esposte, alle Politiche dei Trasporti chiediamo:

- 1) Un Piano strategico, condiviso con gli operatori economici, che indichi, restando immune da modifiche congiunturali dettate dalla dialettica politica, le priorità della politica dei trasporti e conseguentemente gerarchizzi gli interventi in base alla domanda di mercato e ai Piani di sviluppo del Paese
- 2) Priorità infrastrutturali da selezionare tenendo in considerazione che:
  - a) *"Opere infrastrutturali che servono"* – nuove opere dovrebbero essere previste solo a fronte di gap dell'offerta non colmabili con miglioramenti delle esistenti);
  - b) *"Opere infrastrutturali senza servizi come macchine senza benzina"* - opere senza servizi efficienti rischiano di essere cattedrali nel deserto;
  - c) *"Opere infrastrutturali non come gioielli (per sempre)"* – le infrastrutture devono essere mantenute in qualità ed efficienza nel tempo, adeguate alle evoluzioni del mercato e finanche abbattute, restituendo il territorio alla collettività, qualora divenissero inutili.
- 3) Un comune campo da gioco per le imprese di autotrasporto italiane ed europee attraverso:
  - a) la previsione di uno specifico status di lavoratori ad elevata mobilità per i conducenti professionali dei veicoli in traffici internazionali;
  - b) La revisione del Regolamento (EC) 883/2004 che preveda nei casi di distacco e somministrazione internazionale di lavoratori impegnati in attività mobili di trasporto su strada, l'applicazione del sistema di sicurezza sociale dello Stato ospitante;
  - c) l'introduzione di un'agenzia europea per il trasporto stradale;
  - d) l'integrale conferma, anche per le prossime annualità, della misura fiscale di superammortamento per i veicoli;
  - e) la sburocratizzazione e velocizzazione delle procedure tecniche e amministrative sui veicoli (immatricolazioni, collaudi, revisioni).
- 4) Un trasporto ferroviario di merci competitivo in tutto il Paese attraverso:

- a) l'adeguamento agli standard tecnici e regolatori europei (macchinista unico, lunghezza massima treni, peso trainabile, sagoma delle gallerie, durata dei rinnovi delle certificazioni di sicurezza, responsabilità manutentori dei carri, impiego di macchinisti interinali);
  - b) l'accompagnamento del percorso di adeguamento ai richiamati standard con un sistema di incentivi al trasporto su ferro (sconto traccia, ferrobonus) decrescente nel tempo;
  - c) la realizzazione della "metropolitana italiana delle merci" attraverso l'apertura notturna ai traffici cargo della rete ad alta velocità
- 5) Un cluster marittimo italiano ed europeo rafforzato attraverso:
- a) la tempestiva attuazione della riforma della governance portuale (nomina di qualificati Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, avvio organismi partenariato risorsa mare);
  - b) la piena attuazione delle azioni previste nel Piano Nazionale Strategico della Portualità e Logistica;
  - c) l'elaborazione di un pacchetto di misure specifiche per il trasporto marittimo a corto raggio (revisione disciplina IVA, contributi a rinnovo flotta, sviluppo progetti pilota impiego LNG);
  - d) l'istituzione di una Cabina di regia Nazionale per la promozione dell'Economia del mare-Blue Economy.



# 1. DALLA DISCONNESSIONE ALL'USCITA DALL'ARENA COMPETITIVA

Un'intelaiatura infrastrutturale carente, un'accessibilità fisica e digitale ridotta e l'assenza di un'efficace politica dei trasporti rischiano di "dis-connettere" l'Italia dai network logistici internazionali. Una preoccupazione di recente condivisa dal Governo italiano che ha scelto di riassumere sinteticamente l'orizzonte strategico verso cui tendere, le politiche e i programmi nazionali per il trasporto e la logistica, con lo slogan "connettere l'Italia"<sup>4</sup>.

Questa nota sviluppa – a partire dalle considerazioni<sup>5</sup> già offerte un anno fa – l'analisi dei fattori di marginalizzazione del paese rispetto alle geometrie delle catene logistiche internazionali. Se ne valutano, poi, le conseguenze in termini di svantaggi competitivi per le imprese industriali e del terziario di mercato<sup>6</sup>.

Verranno trattate, in particolare, tre questioni: la contrazione del traffico di merci su tutte le modalità di trasporto (periodo 2010-2014) che, anche se fenomeno comune ai principali partner europei, in Italia assume dimensioni particolarmente gravi; la specifica criticità delle performance logistiche nelle regioni centrali del nostro paese, che penalizza anche la connessione Nord-Sud; l'insufficiente grado di utilizzazione del complesso della rete trasportistica nell'Italia centrale e meridionale.

## 1.1 I difetti della logistica e il rischio di marginalizzazione dell'economia italiana

In passato, per la maggior parte dei paesi europei, il tasso di crescita della quantità di merci trasportate è stato superiore (non di rado multiplo) di quello del prodotto interno lordo. A partire dalla crisi dei mercati del 2009, questo dinamismo sembra essersi raffreddato<sup>7</sup> e nel contesto italiano è opportuno parlare di vero e proprio crollo. In effetti mentre la media europea dell'andamento degli spostamenti commerciali – nel periodo compreso tra il 2010 ed 2014 – si

---

4 Ministero Infrastrutture e Trasporti "Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica", Luglio 2016.

5 Ufficio Studi Confindustria-Isfort, 2015, Una nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia, ottobre.

6 A tale proposito Confindustria insieme ad Isfort hanno avviato un Osservatorio che intende monitorare il grado di connessione e la collocazione strategica della rete logistica nazionale nel panorama europeo e mondiale.

7 In letteratura si fa riferimento al cosiddetto *decoupling* ovvero alla riduzione della distanza tra dinamiche dei volumi di merce trasportata e Pil (l'incremento/decremento infatti è stato in passato decisamente superiore) dovuta, da una parte, alla razionalizzazione delle movimentazioni di merce (meno ritorni a vuoto, ottimizzazione dei percorsi, ecc.), dall'altra, alla necessità di ridurre i consumi energetici – soprattutto di origine fossile – per ragioni non solo di carattere economico, ma anche ambientale UNEP (2011): Decoupling natural resource use and environmental impacts from economic growth, A Report of the Working Group on Decoupling to the International Resource Panel. Fischer-Kowalski, M. et al.

attesta su una crescita contenuta, in Italia si registra una grave flessione di tutte le modalità di trasporto eccetto per il trasporto ferroviario (che d'altronde aveva già sostanzialmente ridotto il proprio traffico negli anni precedenti).

**Tab. 1 – Merci trasportate**

Italia vs principali competitor - var. % cumulate 2010-2014

	Marittimo	Autotrasporto	Ferroviario
Italia	-10,3	-37,0	7,6
Germania	10,1	11,6	2,6
Grecia	30,9	-30,2	-46,2
Spagna	13,4	-24,4	31,8
Francia	-4,2	-4,8	2,8
Olanda	5,9	8,2	10,8
UK	-1,7	-0,9	21,6

Elaborazioni Osservatorio Confraspporto-Isfort su dati Eurostat.

L'unico Paese tra i fondatori dell'UE vicino ai livelli di contrazione dell'Italia è la Grecia (tab. 1).

Se il confronto si sposta ai soli Paesi di nuova adesione purtroppo l'Italia rimane sola con un trend di decrescita poiché si nota una netta divaricazione (tab. 2). L'Italia, inoltre, non ha rivali, ancora in senso negativo, per quanto riguarda la contrazione del rapporto tra complesso di volumi di merci trasportate e Pil. Infatti, mentre quest'ultimo sostanzialmente ristagna nel periodo di osservazione, i primi scendono drammaticamente riducendo il rapporto tra queste due grandezze (tab. 3).

**Tab. 2 – Volume di merci trasportate**

Italia vs paesi di recente adesione all'Unione europea - var. % 2010-2014

	Marittimo	Autotrasporto	Ferroviario
Italia	-10,3	-37	7,6
Bulgaria	18,7	17,8	5,8
Polonia	15,5	6,9	5,1
Romania	14,8	9,7	-4,1
Slovenia	23,4	-8,5	10,8

Elaborazioni Osservatorio Confraspporto-Isfort su dati Eurostat.

E' ragionevole ipotizzare che paesi con una migliore dotazione infrastrutturale e una più efficiente rete logistica dei trasporti siano anche in grado di reagire in maniera più efficace alle



crisi economiche. Per studiare la relazione tra mobilità delle merci e attività economica nelle diverse fasi del ciclo economico è stato usato come modello di riferimento una regressione dove il volume delle merci trasportate si comporta in modo asimmetrico durante le recessioni e le fasi di recupero. Al fine di ottenere delle stime consistenti sono stati elaborati 5 modelli di regressione ognuno dei quali corrispondente ad un particolare cluster di paesi europei (tab. 4). Per farlo, si sono compattati in un unico indice le informazioni viste poco sopra (tabb. 1-3), passando cioè dalle merci trasportate per modalità di trasporto a un unico indicatore per tutte le modalità<sup>8</sup>.

**Tab. 3 – Pil e rapporto tra volume di merci trasportate su Pil**  
alcuni paesi europei - var. % 2010-2014

	autotrasporto	rapporto volumi-merci su PIL
EU28	-5,6	-3,5
Italia	-37	-25,9
Danimarca	7,5	5,9
Germania	11,6	-5,9
Irlanda	-8,4	-18,6
Grecia	-30,2	-21,7
Spagna	-24,4	-1,9
Francia	-4,8	-9,8
Olanda	8,2	-2,5
Portogallo	-32,6	5,3
Finlandia	-29,6	-15,5
UK	-0,9	-7,7

Elaborazioni Osservatorio Contrasporto-Isfort su dati Eurostat.

Nella tabella 5 sono riportati i risultati delle stime dell'elasticità dell'indice di mobilità delle merci al Pil, distinguendo la reattività del fenomeno rispetto a fasi recessive o espansive.

8 Per poter mettere a confronto l'andamento del Pil con il complesso delle attività di trasporto è stato elaborato un Indice di mobilità europeo (IME). L'IME esprime sinteticamente la "potenza trasportistica" dei principali Paesi membri dell'Unione Europea in termini di quota di mercato. Tenendo conto del complesso delle modalità di trasporto si è scelto di prendere in considerazione solo quei paesi che possono disporre delle 4 modalità di traffico (sono stati pertanto esclusi Paesi come l'Austria e l'Ungheria privi di accesso al mare) e di informazioni statistiche omogenee per l'arco di tempo considerato (tale scelta ha, ad esempio, limitato il coinvolgimento di Paesi di recente adesione come la Slovenia e la Croazia). L'indice consente di apprezzare, attraverso un'analisi sincronica, l'attuale distribuzione percentuale del traffico, il cui valore assoluto di riferimento è riportato in tonnellate Km per le modalità di trasporto terrestre (Autotrasporto e Ferroviario), ed in tonnellate per le modalità caratterizzate da lunghe percorrenze (marittimo e aereo), ed attraverso un'analisi diacronica la variazione della posizione competitiva di ciascun Paese, dando così la possibilità di ricostruire le performance mettendole a confronto con quelle degli altri paesi.

**Tab. 4 – Aggregazioni di alcuni paesi europei per omogeneità nei parametri di elasticità del traffico merci al Pil**

cluster 1	cluster 2	cluster 3	cluster 4	cluster 5
Portogallo	UK	Irlanda	Germania	Polonia
Italia	Olanda	Spagna	Romania	Danimarca
	Lettonia	Francia		Grecia
	Belgio	Finlandia		Svezia

**Tab. 5 – Elasticità del volume di merci trasportate sul territorio nazionale al Pil in funzione delle fasi del ciclo economico**

	espansione	recessione
cluster 1	0,9	3,5
cluster 2	2,2	3,3
cluster 3	2,3	2,8
cluster 4	3,0	2,1
cluster 5	3,3	3,0

nota: l'elasticità indica di quanti punti percentuali varia il volume di merci trasportate sul territorio nazionale al variare dell'1% del Pil del paese; es: quando il Pil cresce dell'1% in Italia (paese appartenente al cluster 1) il volume di merci cresce dello 0,9% in media; quando il Pil si riduce dell'1% in Italia il volume di merci trasportate nell'anno si riduce del 3,5%; le elasticità sono state calcolate su un numero di osservazioni pari a 7 (le variazioni annuali dal 2008 al 2014) moltiplicato il numero di paesi in ciascun cluster; la variabile dipendente è l'indice sintetico del trasporto merci descritto in questo paragrafo.

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Isfort.

Dalle stime emerge in modo piuttosto chiaro la patologia italiana: il cluster che include il nostro paese è quello con la performance peggiore, ossia quello con la reattività dell'indice di mobilità delle merci al PIL più alta nelle fasi recessive (3,5) rispetto a quelle espansive (0,9). Quindi, il volume di merci trasportate distrutto durante le fasi recessive non viene recuperato durante quelle espansive. Tra le diverse cause che possono generare tale fenomeno, sicuramente le carenze infrastrutturali e l'inefficienza nei trasporti e nella logistica giocano un ruolo fondamentale. E' importante notare come il cluster relativo alla Germania sia quello con la miglior performance: le perdite registrate durante le fasi recessive vengono compensate da ripartenze robuste e durature.

## 1.2 Un paese spezzato in due

Guardando alla rete trasportistica complessiva (stradale, ferroviaria, portuale ed aerea) non traspare una particolare carenza nelle regioni centrali e meridionali, tuttavia se si concentra l'attenzione sulla qualità della rete in termini di capacità (dimensione e portata dell'infrastruttura) e velocità di attraversamento (adeguamento agli standard più avanzati sia dal punto di vista tecnologico, che della sicurezza) emergono invece differenze sostanziali.

La rete autostradale più moderna, le linee ferroviarie ad alta velocità e alta capacità, i porti attrezzati per accogliere navi moderne di grandi dimensioni, gli hub aeroportuali collegati con i principali nodi di traffico internazionale sono collocati per lo più nella circoscrizione settentrionale, mentre oltre i confini meridionali dell'Emilia Romagna la disponibilità di questo tipo di infrastrutture di trasporto è meno frequente.

L'analisi regionale evidenzia, infatti, una grave flessione dei volumi di merce movimentati nelle regioni centrali del paese (tab. 6).

**Tab. 6 – Volumi di merci trasportate in Italia e nelle grandi ripartizioni geografiche**  
var. % 2010-2014

Italia (*)	-24,1
Nord-Ovest (**)	-20,0
Nord-Est (**)	-26,7
Centro (**)	-31,8
Sud (**)	-33,4
Isole (**)	-17,0

(\*) tutte le modalità di trasporto; (\*\*) tutte le modalità di trasporto escluso il trasporto ferroviario.  
Elaborazioni Osservatorio Confrtrasporto-Isfort su dati Istat.

Lazio, Toscana, Abruzzo, Marche e Umbria registrano – nel periodo di osservazione (2010-2014) – una caduta di traffico nettamente superiore rispetto alla media nazionale (nel caso di Abruzzo e Umbria addirittura doppia; tab. 7).

**Tab. 7 – Volumi di merci trasportate in Italia (\*)**  
Var. %2010-2014

Piemonte	-39,9	Marche	-38,1
Valle d'Aosta	-40,6	Lazio	-32,6
Liguria	-14,7	Abruzzo	-48,4
Lombardia	-13,7	Molise	-26,1
Trentino A. A.	-25,8	Campania	-29,7
Veneto	-35,0	Puglia	-28,0
Friuli V. G.	-5,5	Basilicata	-20,8
Emilia Romagna	-27,9	Calabria	-39,7
Toscana	-25,6	Sicilia	-15,4
Umbria	-50,1	Sardegna	-19,5

(\*) tutte le modalità di trasporto escluso il trasporto ferroviario.  
Elaborazioni Osservatorio Confrtrasporto-Isfort su dati Istat.

Spesso si segnala il ritardo infrastrutturale del meridione, dimenticando che parte dell'isolamento del Mezzogiorno d'Italia non è dovuto solo al ritardo di sviluppo, ma anche alle difficoltà di connessione con il Nord d'Italia ed il resto d'Europa.

La flessione del volume di merce movimentato nelle regioni della circoscrizione centrale è, in buona parte, giustificata dalla riduzione della domanda di trasporto indotta, da una parte, dal rallentamento della crescita economica, dall'altra dall'impennata dei prezzi del carburante per autotrazione fino al 2014.

Tuttavia non si può trascurare che questi fenomeni non hanno interessato le sole regioni centrali, ma il complesso del territorio nazionale. Eppure guardando alle dinamiche di traffico si rilevano impatti molto più eclatanti nell'Italia centrale rispetto al resto del paese. Il maggiore rallentamento in questo caso può essere attribuito a una minore accessibilità.

In un precedente documento<sup>9</sup> si era segnalato il paradosso del differenziale tra due realtà regionali collocate a Nord-ovest, la prima (Piemonte), e nel centro, la seconda (Marche), che pur equivalendosi in termini di potenza industriale (addetti al comparto manifatturiero sul totale della popolazione attiva), avevano livelli di accessibilità logistica fortemente squilibrati (Piemonte 70,2 e Marche 48,9).

Le ragioni di tale squilibrio sono in questo caso da attribuire ad un mancato adeguamento della rete di trasporto, causato, oltre che da una scarsa attenzione al tema, anche da un endemico ritardo accumulato da molti di quei progetti che si proponevano di colmare il gap di quest'area.

Nelle pagine che seguono si elencano per sommi capi i principali elementi progettuali (caratteristiche e stato d'avanzamento) e i costi stimati per il loro completamento (cfr. box 1).

### 1.2.1 Connessioni stradali

La rete autostradale dell'Italia centrale rappresenta lo snodo fondamentale di collegamento tra i territori del Paese e il passaggio obbligato per gli scambi commerciali con il resto d'Europa per tutte le regioni che non sono collocate a ridosso delle Alpi.

Il fulcro di tale passaggio è il famoso tratto dell'Autostrada Napoli-Milano (A1) compreso tra Barberino di Mugello (FI) e Sasso Marconi (BO). Le pendenze della sede stradale, il rischio neve nel corso delle stagioni più rigide, ma anche semplici incidenti stradali, hanno spesso provocato rallentamenti delle percorrenze e non di rado blocchi della circolazione fino a paralizzare il paese. Nonostante ciò il progetto di costruzione di un percorso alternativo (Variante di valico) ha richiesto più di trent'anni nel corso dei quali sono stati discussi tracciato e modalità di costruzione.

L'esperienza della Variante purtroppo non è un'eccezione, ma è simile a quella di altri 6 progetti brevemente descritti nel box allegato.

---

9 Ufficio Studi Confcommercio-Isfort, 2015, Una nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia, ottobre.

Se l'attraversamento del tratto appenninico dell'Autostrada del Sole è stato – nonostante i tempi dilatati – potenziato grazie alla costruzione di una valida alternativa, per quel che concerne la connessione tra le sponde occidentale (Mar Tirreno) e orientale (Mar Adriatico) del Paese i limiti al transito non sono ancora risolti. Raggiungere Ancona o Ravenna, dai porti di La Spezia, Livorno e Civitavecchia è ancora un'impresa ardua che richiede tempi di percorrenza assolutamente incompatibili con le dinamiche del mercato, nonostante i tanti progetti avviati per il miglioramento della rete stradale.

L'esame sintetico di questa rapida rassegna mette in evidenza pertanto un *modus operandi* che, dilatando a dismisura i tempi di progettazione e di realizzazione dei progetti infrastrutturali, limita fortemente la movimentazione delle merci, ma anche delle persone nel Paese.

### **Box 1 – Il percorso accidentato del potenziamento della rete autostradale centrale**

#### **1) Variante di Valico**

Molti sostengono che il boom economico degli anni '60 sia figlio dell'Autostrada A1 Napoli-Milano. Tuttavia già alla fine degli anni '70 fu chiaro che l'attraversamento dell'Appennino - tra Firenze e Bologna - rappresentava una strozzatura che rallentava i tempi di percorrenza. L'adeguamento del tratto compreso tra Barberino di Mugello e Sasso Marconi, ha però richiesto più di dieci anni di lavoro (12), preceduti da quasi vent'anni (19) di controversie circa le caratteristiche del tracciato (primo progetto 1985, avvio dei lavori 2004, inaugurazione 2016).

· *progetto "variante di valico"*

· *costo effettivo a termine dell'opera nel 2016: 4,1 miliardi di euro.*

#### **2) Autostrada tirrenica**

L'Autostrada tirrenica, il cui progetto iniziale risale al 1968, intende collegare Genova con Roma, ma al momento si limita a due monconi:

- a Nord da Genova a San Pietro in Palazzi;
- a Sud da Roma a Tarquinia.

Dagli anni '60 ad oggi sono stati ultimati solo 55 chilometri. Tre lotti sono stati realizzati: il primo da Livorno a Rosignano (36 chilometri) è stato inaugurato nel 1993, il secondo da Rosignano a Cecina nord (4 chilometri) entrato in esercizio nel 2012, mentre più di recente è stato aperto al traffico il terzo (15 chilometri) tra Tarquinia e Civitavecchia.

Il progetto iniziale stimava un costo complessivo dell'opera di 2,2 miliardi, che oggi devono essere adeguati al nuovo tracciato che prevede la costruzione di una superstrada veloce in luogo dell'Autostrada nel tratto

toscana. La società concessionaria in considerazione della nuova configurazione stima che per completare l'opera bastino 1,4 miliardi.

· progetto "Autostrada Tirrenica"

· costo previsto per il completamento dell'opera: 1,4 miliardi di euro.

### 3) Nuova Romea

Sul versante adriatico le cose, se possibile, vanno ancora peggio. Il progetto di costruzione dell'Autostrada Orte-Mestre (Nuova Romea) rimane ancora un'ipotesi. La strada invocata da vent'anni per decongestionare l'asse Venezia-Ravenna-Cesena, attraversata dai TIR che collegano il Nord-Est del Paese con il resto del continente è stata dichiarata opera di pubblica utilità nel 2003, ma solo nel 2015 ha ottenuto il via libera del CIPE.

L'autostrada ha una percorrenza complessiva di 396 km ed attraversa quattro regioni (Lazio, Umbria, Emilia Romagna e Veneto). Il piano finanziario approvato dal CIPE prevede una spesa di 9,2 miliardi con un ampio coinvolgimento delle risorse private, anche se si stima che il contributo dello Stato dovrebbe comunque garantire intorno ad 1,8 miliardi.

· progetto "Nuova Romea"

· costo stimato per la conclusione dell'opera: 9,2 miliardi di euro.

### 4) Tirreno-Brennero (TI.BRE.)

Il Tirreno – Brennero è invece un altro progetto di collegamento intermodale tra le circoscrizioni Centro occidentali con quelle Nord orientali, meglio noto nell'abbreviazione TI.BRE. Ideato per connettere rapidamente i porti tirrenici di La Spezia e di Livorno con l'Est europeo evitando il passaggio da Modena (nuovamente A1). Tale progetto risale agli anni '70, ma solo di recente sono stati avviati i lavori per realizzare i primi 9 km e non si ha nessuna indicazione circa i tempi di realizzazione dei restanti 76 Km.

Il progetto prevede il collegamento dell'Autostrada Tirrenica, con la Galleria di base del Brennero con interventi, sia sugli assi stradali, sia sulla rete ferroviaria per un costo complessivo stimato di circa 3 miliardi.

· progetto "TI.BRE."

· costo stimato per la conclusione dell'opera: 3 miliardi di euro.

### 5) Superstrada dei due mari

L'agognato aggancio tra le Marche e la Toscana, tra Adriatico e Tirreno, rimane ancora oggi piuttosto lontano ed ostacolato dalla catena appenninica, poiché la perforazione della montagna (la galleria della Guinza) non è mai stata completata. Il primo progetto di una comoda via commerciale tra Granducato di Toscana e Stato della Chiesa risale al 1650, mentre l'idea della "moderna" E78 è nata "solo" negli anni '60 del secolo scorso. Nel 2013 le regioni Marche, Umbria e Toscana, insieme all'ANAS, hanno costituito una società pubblica di progetto per la realizzazione dei tratti mancanti della superstrada.

Abbandonata l'ipotesi originariamente prospettata di realizzare tale infrastruttura in regime di finanza di progetto, il costo previsto per il completamento dell'opera è stato stimato in circa 1,2 miliardi di € (680 milioni per la tratta toscana e 520 milioni per la tratta umbra).

- progetto "Superstrada dei due mari"
- costo stimato per la conclusione dell'opera: 1,2 miliardi di euro.

## 6) Quadrilatero

Il progetto del Quadrilatero consiste invece nel completamento e adeguamento di due arterie principali: l'asse Foligno-Civitanova Marche (Strada Statale 77); l'asse Perugia-Ancona (Strade Statali 76 e 318), più altri interventi viari tra i quali il potenziamento della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia. La fine dei lavori era prevista entro il 2012. Il Presidente del Consiglio Renzi ha inaugurato il collegamento Perugia Ancona lo scorso mese di luglio, ma per quanto riguarda l'asse Foligno-Civitanova e la Pedemontana ci sarà invece ancora da aspettare.

- progetto "Quadrilatero"
- costo previsto per il completamento dell'opera: 0,7 miliardi di euro.

## 7) Superstrada Civitavecchia-Orte

Spostando l'attenzione più a Sud, verso Roma, l'andamento delle opere non cambia. L'aggancio del Porto di Civitavecchia al centro d'Italia rimane un progetto sulla carta, che ancora oggi si infrange su un arco ed una finestra collocate nel pieno centro di Monteromano (un piccolo abitato in Provincia di Viterbo).

Il progetto Orte-Civitavecchia (S.S. n. 675) è inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121/2001 ("1° Programma delle infrastrutture strategiche"), nell'ambito del Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa e successivamente riportato nella "Intesa Generale Quadro" sottoscritta nel mese di marzo 2002 dalla Regione Lazio e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ma ancora oggi tra Viterbo e l'Aurelio il collegamento stradale rimane piuttosto tortuoso.

Il tratto interessato dall'intervento ha una lunghezza complessiva di 6,4 km, compresi tra lo svincolo di Monte Romano Est e lo svincolo di Cinelli, che saranno caratterizzati dalla presenza di 3 gallerie artificiali e 4 viadotti. Il costo stimato è di circa 472 milioni di euro, di cui 117 assicurati dalla Regione Lazio e il resto dal Governo.

- progetto "Superstrada Civitavecchia-Orte"
- costo previsto per il completamento dell'opera: 0,5 miliardi di euro.

### 1.2.2 Connessioni ferroviarie

La rete ferroviaria, pur essendo ben distribuita lungo tutto il territorio nazionale, sconta limiti piuttosto evidenti in alcune aree del Paese per quanto riguarda le prestazioni e la capacità di trasporto.

Per quanto riguarda le connessioni **Nord-Sud** non si deve trascurare che l'attuale configurazione della rete non consente di trasportare semirimorchi su vagoni ferroviari dalla dorsale tirrenica al nodo ferroviario di Bologna per poi dirigersi verso i confini settentrionali del Paese. Ciò è impossibile poiché le linee ad alta velocità non sono ancora disponibili per il trasporto delle merci e la linea tradizionale ha limiti di sagoma (dimensioni delle gallerie) che non consentono il passaggio dei carri con semirimorchi.

Anche sul versante Adriatico sussisteva il medesimo problema che tuttavia è stato di recente risolto ed oggi è possibile estendere il limite fino al porto di Ancona, ma non, ad esempio, al porto di Ravenna dove il transito dei carri ferroviari con semirimorchi è ostacolato più che dalle gallerie, da un complicato attraversamento dell'area urbana della città portuale. Non a caso i *competitor* internazionali del principale operatore ferroviario del Paese si collocano nella circoscrizione settentrionale del Paese.

Ancora più complicata è la connessione longitudinale **Est-Ovest**, oggi garantita da una ragnatela di binari unici che faticosamente cercano varchi di attraversamento nell'Appennino centrale (percorrendo la Valnerina nei collegamenti Umbria/Marche), o scalano pendenze importanti lungo le dorsali della Marsica (nello sforzo di collegare Abruzzo e Lazio), o si servono di motrici diesel in assenza di rete elettrificata per unire buona parte delle due province del Molise (Campobasso e Isernia) al resto del Paese.

### 1.2.3 Gli impegni di spesa programmati per il potenziamento dei collegamenti terrestri

Per quanto riguarda il potenziamento dei trasporti terrestri il Governo attualmente in carica ha chiaramente indicato il proprio indirizzo strategico orientato a colmare il ritardo del trasporto ferroviario di merci rispetto a quello stradale.

A tale proposito il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto opportuno appostare risorse aggiuntive agli investimenti già programmati nel vigente contratto di programma (2012-2016) tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italia.

La "cura del ferro" è quella che il Ministro "medico" intende dunque somministrare al debilitato sistema dei trasporti nazionali che, per quanto riguarda il trasporto delle merci, prevede investimenti per poco meno di 2 miliardi (1,9).



**Tab. 8 – Investimenti per lo sviluppo dei corridoi ferroviari merci**  
milioni di euro

descrizione programma	contratto di programma 2012-2016 MIT-RFI	aggiornamento 2015 (risorse aggiuntive)	totale
Adeguamenti Sagoma (PC80) e Modulo (<700mt) corridoio Reno-Alpi	279	130	409
Sagoma (PC80) e Modulo (<700mt) corridoi Mediterraneo e Baltico Adriatico	65	55	120
Sagoma (PC80-PC45) e Modulo (<650mt) corridoi Scandinavia Mediterraneo	114	27	141
Infrastrutturazione Porti (Genova, Trieste e Ravenna)	278	52	330
Infrastrutturazione terminali intermodali	240		240
Ulteriori interventi per lo sviluppo del traffico merci	680		680
<b>Totale</b>	<b>1.657</b>	<b>264</b>	<b>1.921</b>

Elaborazioni Osservatorio Contrasporto-Isfort su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti e RFI.

Le azioni previste si prefiggono di superare i gap della rete e migliorarne le performance attraverso l'adeguamento agli standard dei corridoi ferroviari compresi nelle linee TEN-T e sul potenziamento dei punti di accesso (porti) e di scambio (terminali intermodali).

Per quanto riguarda lo sviluppo delle connessioni da Sud verso Nord e viceversa le risorse appostate sono considerevoli, e indicano la chiara opzione strategica in favore della dorsale adriatica rispetto a quella tirrenica, mentre per i collegamenti trasversali – se si esclude il collegamento Bari-Napoli – le limitazioni rimangono sostanzialmente inalterate.

Nonostante l'orizzonte strategico decisamente sbilanciato verso il potenziamento della rete ferroviaria, non si deve trascurare che le risorse già impegnate sul versante stradale non sono residuali. Secondo i dati raccolti nella rassegna degli interventi riportata nel box, l'effettivo completamento del complesso di tali interventi richiederebbe circa 16 miliardi che si aggiungerebbero ai quasi 2 (1,9) destinati al potenziamento del trasporto merci su ferroviario.

Si tratta di una somma importante corrispondente al valore di una Legge di stabilità di media portata, a circa il triplo dei costi stimati per la costruzione del Ponte sullo stretto (il preventivo è di 6,3 miliardi) ed al quadruplo di quelli necessari per la realizzazione della linea ferroviaria Torino Lione (nel DEF del 2014 si stimava un costo di 4,5 miliardi) o del Terzo valico dei Giovi (4,5 miliardi).

**Tab. 9 – Investimenti necessari per completare le opere programmate**

miliardi di euro

connessioni stradali	
Variante di Valico	conclusa
Autostrada tirrenica	1,4
Nuova Romea	9,2
Tirreno-Brennero (TI.BRE.)	3,0
Superstrada dei due mari	1,2
Quadrilatero	0,7
Superstrada Civitavecchia-Orte	0,5
connessioni ferroviarie (trasporto merci)	
Contratto di programma MIT-RFI 2012-2016	1,6
Aggiornamento contratto di programma 2015	0,3
Totale	17,9

Elaborazioni Osservatorio Confraspporto-Isfort su dati di progetto e istituzionali.

### 1.3 Dotazione ed efficienza infrastrutturale

Il problema della disconnessione non è solo legato alla presenza/assenza di infrastrutture di trasporto, ma anche al loro posizionamento in relazione alle concentrazioni della domanda, ed infine alla qualità dei servizi di trasporto che le utilizzano. Tutto ciò impatta direttamente sui volumi di traffico, con conseguente perdita di ricchezza per i territori<sup>10</sup>.

Prendendo in considerazione le quattro principali modalità di trasporto si nota una netta frattura del Paese, non tanto di carattere infrastrutturale, quanto piuttosto di livello di uso della rete disponibile.

#### (a) Autotrasporto

La distribuzione della rete stradale italiana è piuttosto articolata e si divide in 4 classi: Strade comunali, provinciali, Strade nazionali e Autostrade.

La regione con il reticolo stradale più esteso è la Sicilia, mentre Piemonte, Lombardia e Veneto dispongono della rete autostradale più rilevante, infine il Lazio domina la classifica della rete comunale in ragione della presenza della rete viaria del Comune di Roma la cui estensione è tra le più grandi d'Europa (tab. 10).

<sup>10</sup> Una recente analisi (Confraspporto-Isfort, 2016, Impatto economico della chiusura del Valico del Brennero, aprile) attorno al tema dell'impatto economico determinato da un rallentamento dei transiti alla frontiera del Brennero può offrire un utile spunto per riflettere su quanto l'Italia abbia perso in termini di Pil in seguito alla riduzione del traffico commerciale. Per recuperare questo gap è opportuno ragionare anche sull'offerta di trasporto approfondendo i temi della qualità della rete e del loro grado di utilizzo.

**Tab. 10 – Distribuzione percentuale regionale delle strade italiane**

anno 2013

Regione	Strade regionali e provinciali	Strade di interesse nazionale	Autostrade	Strade comunali	Totale Strade
Piemonte	8,2	3,5	12,2	5,7	7,2
Valle d'Aosta	0,3	0,7	1,7	0,2	0,3
Liguria	2,1	1,9	5,6	2,5	2,3
Lombardia	6,0	4,8	9,2	6,6	6,2
Trentino A. A.	2,9	-	3,1	1,2	2,2
Veneto	5,9	3,7	8,2	6,2	5,9
Friuli V. G.	2,2	1,0	3,1	1,6	2,0
Emilia Romagna	5,8	5,9	8,4	11,1	7,4
Toscana	7,1	4,5	6,6	9,0	7,4
Umbria	2,9	2,9	0,9	1,8	2,5
Marche	3,7	2,4	2,5	2,7	3,3
Lazio	5,8	2,5	7,0	13,6	7,8
Abruzzo	3,8	4,9	5,2	7,6	5,1
Molise	1,5	2,8	0,5	0,9	1,4
Campania	5,9	6,6	6,5	3,5	5,2
Puglia	5,9	7,6	4,6	5,5	5,9
Basilicata	3,1	5,2	0,4	1,8	2,8
Calabria	6,0	6,8	4,4	4,6	5,6
Sicilia	16,9	17,8	9,8	8,1	14,3
Sardegna	3,9	14,7	-	6,0	5,3

Elaborazioni Osservatorio Confrtrasporto-Isfort su dati CNIT 2016

Guardando poi al coefficiente di utilizzo della rete autostradale, si rileva chiaramente che – escluso il caso della tangenziale di Napoli che è pienamente integrata nella viabilità urbana della metropoli campana – la maggiore concentrazione di traffico viene assorbita dal triangolo compreso tra le città di Savona, Varese e Padova, che comprende gli snodi di Genova, Torino, Milano, Brescia e Verona (tab. 11).

**Tab. 11 – Coefficiente di utilizzo rete autostradale**  
veicoli/km medi annui su estensione del tratto in km - anno 2015

Tangenziale di Napoli	942,8
Milano-Brescia	602,5
Milano-Varese e Lainate-Como-Chiasso	516,8
Savona-Genova	480,2

A4-A57 (Interconnessione Padova - Venezia Mestre)	457,7
Brescia-Padova	425,6
Genova-Serravalle	415,7
Firenze-Pisa	321,8
Milano-Bologna	321,0
Diramazione A8/A26	308,8
Caserta-Nola-Salerno	306,5
Trafo del Frejus	277,4
Trafo del Monte Bianco	268,6
Collegamento Firenze - Roma e Roma - Napoli	254,5
Napoli-Salerno	251,4
Genova-Sestri L.	251,0
Milano-Serravalle	243,8
Bologna-Firenze	243,5
Bologna-Ancona	234,2
Bologna-Padova	222,3
Brennero-Modena (tratto Verona-Modena)	221,8
Pescara-Lanciano	214,4
Roma-L'Aquila Teramo - Pescara (Tratto Roma-Torano)	214,3
Piacenza-Brescia	212,3
Venezia-Trieste	195,6
Torino-Milano	195,2
Roma-Napoli	166,3
Firenze-Roma	161,6
Torino-Piacenza	158,7
Venezia Mestre-Belluno	154,8
Genova Voltri-Gravellona Toce (Voltri-Alessandria)	151,7
Ivrea-Santhià	147,7
Ancona-Pescara	146,8
Valdastico	140,5
Sestri L.-Livorno	127,4
Roma-Civitavecchia	126,4
Torino-Ivrea-Quincinetto	122,6
Brennero-Modena (tratto Brennero-Verona)	121,7
Raccordo di Ravenna	121,6
Ventimiglia – Savona	100,8
Asti – Cuneo	100,5
Messina – Catania	94,7

Genova Voltri-Gravellona Toce (Alessandria-Gravellona e collegamento con Santhià)	78,2
Livorno - Civitavecchia (Tratto Livorno - S. Pietro in Palazzi)	77,1
Quincinetto-Aosta	77,0
Torino-Bardonecchia	75,9
Parma-La Spezia	75,1
Aosta-Trafofo del Monte Bianco	72,3
Torin-Savona	65,9
Udine –Tarvisio	64,7
Napoli-Canosa	63,2
Roma-L'Aquila Teramo (tratto Torano-Teramo)	62,5
Roma-Pescara (Tratto Torano-Pescara)	55,3
Brescia-Milano	51,3
Lanciano-Canosa	46,5
Canosa-Bari-Taranto	35,6
Messina-Palermo	33,2
Trafofo del Gran San Bernardo	11,3

Elaborazioni Osservatorio Contrasporto-Isfort su dati Aiscat.

#### (b) Trasporto marittimo e servizi portuali

Dal punto di vista della dotazione infrastrutturale il cluster marittimo sconta qualche incongruenza.

In effetti tenendo conto del complesso dell'offerta (banchine, aree di stoccaggio, magazzini, sovrastrutture e mezzi per la movimentazione delle merci) nessun porto ha una dotazione coerente rispetto al complesso della merce movimentata.

Ovviamente tale disomogeneità è legata alla rapidità dei mutamenti della domanda di trasporto rispetto alla lentezza degli adeguamenti infrastrutturali, ma non solo.

Ad esempio, l'ampia disponibilità di spazi e di banchine del Porto di Venezia è dovuta alla presenza di una pluralità di attività industriali e di trasporto che impegnano aree industriali chimiche, della grande cantieristica, fino al traffico crocieristico. Tali realtà hanno vissuto fasi di sviluppo e di declino non perfettamente allineate tra loro, le cui mutazioni strutturali possono essere impedita da ragioni di carattere amministrativo, tecnologico, ecc.

Il confronto tra le dimensioni dell'offerta infrastrutturale e i volumi di traffico gestiti deve pertanto tenere in considerazione questa rigidità; tuttavia, nell'ottica della valutazione complessiva delle potenzialità del porto, tale confronto consente di valutare le attuali performance dei porti.

Ad esempio, appare chiaro come il Porto di Genova sia l'unico in Italia "multipurpose" avendo una dotazione infrastrutturale e livelli di traffico sostanzialmente coerenti per tutti i segmenti di traffico, così come emergono evidenti specializzazioni da parte di altri porti del panorama nazionale. Oltre a quelle note (Gioia Tauro container, o Augusta e Trieste rinfusa liquida), si notano ottime performance del porto di Ravenna, sia in termini complessivi, che in particolare nei settori delle rinfuse solide e nello speciale segmento del Project Cargo.

**Tab. 12 – Indice di performance**

anno 2014

	Complesso dei traffici	Ro-Ro	Container	Rinfusa Solida	Rinfusa Liquida	Project Cargo
Genova	27,4	64,4	41,5	21,8	33,9	6,9
Venezia	24,2	9,8	10,8	28,6	17,9	40,3
Trieste	17,0	28,9	8,7	16,3	46,7	15,4
Ravenna	14,6	8,1	2,8	19,9	6,3	42,7
Livorno	12,1	42,5	7,4	14,4	11,7	14,1
Taranto	10,9	9,7	0,9	5,1	1,6	7,7
Gioia Tauro	3,8	0,2	24,9	2,7	0,3	1,1
Civitavecchia	3,5	7,3	0,7	4,6	1,1	0,1
Cagliari	3,3	8,4	3,3	1,5	0,6	1,6
La Spezia	2,5	0,0	9,5	2,3	0,4	0,4
Napoli	2,3	6,7	1,9	2,4	2,8	0,7
Savona	2,2	1,1	0,2	3,2	3,3	5,7
Brindisi	1,6	1,2	0,0	1,7	1,5	2,1
Ancona	1,4	3,5	1,1	1,7	0,0	0,2
Salerno	1,3	5,8	1,6	1,1	0,0	0,4
Augusta	1,3	0,0	0,0	1,8	5,2	0,3
Messina	1,1	8,2	0,0	1,6	0,0	0,0
Palermo	1,0	4,5	0,0	0,9	0,4	0,5
Piombino	0,6	2,4	0,0	0,9	0,0	1,2
Olbia	0,5	3,4	0,0	0,6	0,0	0,0
Bari	0,3	0,6	0,1	0,4	0,0	0,1
Catania	0,3	1,4	0,0	0,4	0,0	0,3
Marina Di Carrara	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,8
Trapani	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

nota: l'indice valuta la coerenza dei valori di concentrazione di traffico rispetto all'offerta infrastrutturale e di mezzi delle sedi portuali; il valore massimo dell'indice è 100 e si raggiunge con il primato a livello nazionale sia di traffico che di dotazione infrastrutturale e di mezzi.

Elaborazioni Osservatorio Confrasperto-Isfort su dati Istat e Assoport.

Per quanto riguarda infine il traffico Ro-Ro, si segnalano invece potenziali punti di congestione nei Porti di Genova e di Livorno, mentre il porto di Trieste sembrerebbe essere in grado di assorbire i livelli crescenti di traffico. Infatti mentre i primi al momento ricevono ed immettono i camion in transito esclusivamente dalla rete stradale con evidenti rischi di congestione, il Porto giuliano riesce a utilizzare anche il vettore ferroviario (tab. 12).

### (c) Aeroporti

La distanza tra indice infrastrutturale e di performance è più decisa nel settore aeroportuale poiché il traffico è sostanzialmente concentrato in un numero di nodi piuttosto contenuto.

Esclusi i due nodi principali di Fiumicino e Malpensa, cui si aggiungono gli altri scali dei sistemi territoriali di riferimento (Ciampino per Fiumicino; Orio al Serio e Linate per Malpensa), gli aeroporti italiani con traffici merci degni di nota sono quelli di Bologna e Venezia (tab. 13).

**Tab. 13 – Performance nodi aeroportuali italiani - confronto dotazione infrastrutturale e traffico merci gestito**

	indice infrastrutture	indice traffico di merci e postale
Milano-Malpensa	76,8	46,7
Roma-Fiumicino	90,0	14,8
Bergamo-Orio Al Serio	26,9	13,5
Venezia-Tessera	29,7	2,0
Bologna-Borgo Panigale	21,8	1,8
Milano-Linate	31,4	1,2
Roma-Ciampino	19,4	0,8
Brescia-Montichiari	21,1	0,7
Pisa-San Giusto	21,4	0,3
Napoli-Capodichino	23,8	0,3
Catania-Fontanarossa	20,8	0,2
Ancona-Falconara	19,8	0,2
Taranto-Grottaglie	20,8	0,1
Cagliari-Elmas	19,4	0,1
Palermo-Punta Raisi	23,3	0,1
Lamezia-Terne	20,0	0,1
Bari-Palese Macchie	19,9	0,1
Torino-Caselle	29,6	0,0
Rimini-Miramare	21,9	0,0
Olbia-Costa Smeralda	21,9	0,0

	indice infrastrutture	indice traffico di merci e postale
Genova-Sestri	24,4	0,0
Cuneo-Levaldigi	16,1	0,0
Verona-Villafranca	25,7	0,0
Trieste-Ronchi dei Legionari	22,3	0,0
Firenze-Peretola	9,6	0,0
Pantelleria	12,6	0,0
Alghero-Fertilia	21,8	0,0
Brindisi-Casale	19,1	0,0
Pescara	16,8	0,0
Trapani-Birgi	16,7	0,0
Reggio Calabria	13,2	0,0

Elaborazioni Osservatorio Confraspporto-Isfort su dati Istat.

#### (d) Ferrovia

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario la frattura è abbastanza netta. Poco meno di tre quarti del traffico interno nazionale avviene tra le regioni collocate a nord della Regione Emilia Romagna. Allo stesso modo circa il 70% del materiale rotabile (68,7% dei carri ed il 72,4% dei locomotori elettrici) è nella disponibilità di questa parte del Paese. Guardando invece alla distribuzione della rete i rapporti sono esattamente opposti. Poco meno del 70% della Rete Ferroviaria nazionale (68,3%) si trova nelle regioni centrali, meridionali e nelle isole, mentre solo il 31,7% in quella settentrionale (tab. 14).

**Tab. 14 – Concentrazione del traffico ferroviario di cabotaggio nella circoscrizione settentrionale (\*)**

quote % sul totale nazionale

Domanda			Offerta		
Treni/km	Carri merci	Locomotori elettrici	Rete binario semplice	Rete doppio binario	Totale rete
74,9	68,7	72,4	31,5	32,9	31,7

(\*) Regioni: Liguria, Piemonte, Lombardia, Veneto, Trentino A.A., Friuli V.G ed Emilia Romagna.  
Elaborazioni Osservatorio Confraspporto-Isfort su dati RFI e CNIT.

L'intelaiatura della rete dunque è distribuita in modo omogeneo lungo tutta la Penisola, tuttavia il traffico e conseguentemente la disponibilità del materiale rotabile è fortemente concentrato a ridosso delle Alpi.



**Tab. 15 – Coefficiente di uso della rete ferroviaria da relazioni O/D nazionali  
treni/km su estensione della rete ferroviaria regionale**

Friuli V.G.	66,1	Umbria	11,4
Liguria	52,7	Campania	8,3
Lombardia	39,0	Marche	6,4
Veneto	30,9	Puglia	6,0
Piemonte	28,9	Abruzzo	6,0
Emilia Romagna	28,6	Calabria	3,6
Trentino A.A.	22,8	Basilicata	2,5
Lazio	18,3	Sicilia	1,3
Toscana	13,0	Molise	0,0

Elaborazioni Osservatorio Contrasporto-Isfort su dati RFI e CNIT.

Guardando l'intensità di utilizzo della rete ferroviaria da parte del traffico merci generato dalle regioni italiane emergono migliori performance da parte delle regioni portuali del Friuli Venezia Giulia e della Liguria (tab. 15).

Il coefficiente di utilizzo della rete (treni km/migliaia di km di estensione della rete) oltre a segnalare un intenso uso della rete nelle regioni settentrionali, pone ai vertici della graduatoria le regioni Friuli V.G. e Liguria. Segno evidente che gli scali marittimi<sup>11</sup> stanno cominciando ad alimentare il traffico ferroviario di merci.

Ciò però avviene solo nel contesto settentrionale, perché tale contributo si perde nelle regioni collocate nelle altre circoscrizioni (centrale, meridionale ed insulare).

11 Soprattutto il porto di La Spezia, per quanto riguarda la Liguria, e quello di Trieste per ciò che concerne il traffico generato dal Friuli V.G.



## 2. LE PERCEZIONI DEGLI OPERATORI DEL TRASPORTO

Nella prima edizione del Forum dei Trasporti e della Logistica<sup>12</sup> si era segnalata la percezione diffusa di inadeguatezza del Paese a rispondere ad una moderna domanda di mobilità. Tale criticità si riflette soprattutto nel comparto dei servizi legati al trasporto di merci le cui *performance* sono gravemente danneggiate da un'offerta incoerente rispetto alle potenzialità del Paese.

Nell'ambito della periodica rilevazione del *sentiment* delle imprese di autotrasporto condotta da Conftrasporto e Format dal 2014 è possibile rilevare il progressivo distacco degli atteggiamenti delle imprese di settore dal resto delle imprese del Paese.

Prendendo in considerazione le percezioni positive circa la situazione economica generale del Paese e quella particolare dell'azienda intervistata nel periodo di osservazione (2014-2016) si rileva il minore entusiasmo del mondo dei trasporti.

Infatti mentre nel 2014 la quota di "ottimisti" era sostanzialmente equivalente nel complesso delle imprese e nello spaccato dell'autotrasporto, a partire dalla seconda metà del 2015 tale quota si irrobustisce in misura nettamente superiore rispetto alla dinamica delle imprese di autotrasporto (tab. 16).

Se infatti nel periodo di crisi fino all'inizio del 2015 la percezione dell'andamento economico generale e della propria impresa era sostanzialmente in linea con quello medio nazionale, già nella seconda metà del 2015 si avvia un distacco negativo dalla media delle imprese di oltre 10 punti percentuali nella prima rilevazione del 2016.

Tale percezione si estende anche ai fondamentali delle imprese, ovvero ricavi e occupazione. Infatti, a partire da giugno 2015 ed in misura maggiore nella prima rilevazione del 2016 emerge un peggioramento della posizione delle imprese di trasporto piuttosto marcato rispetto alla media nazionale di tutti i comparti (-4,5 ricavi e -3,6 occupazione).

---

12 Confcommercio-Conftrasporto, Cernobbio, ottobre 2015.

**Tab. 16 – Quota di ottimisti nelle imprese di autotrasporto**

percentuale di risposte positive circa le prospettive del Paese e dell'Azienda di appartenenza

	Situazione economica del Paese					
	2014		2015		2016	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
Imprese di Autotrasporto	11,3	13,3	21,5	27,7	31,5	
Totale delle Imprese	12,5	13,7	23,4	27,7	41,8	
	Situazione economica della propria azienda					
	2014		2015		2016	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
Imprese di Autotrasporto	24,2	19,5	25,2	28,4	35,6	
Totale delle Imprese	24,6	20,7	25,6	34,0	42,8	
	Andamento dei ricavi					
	2014		2015		2016	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
Imprese di Autotrasporto	22,9	20,3	22,4	24,0	30,4	
Totale delle Imprese	23,3	20,7	23,0	27,0	34,9	
	Andamento occupazione					
	2014		2015		2016	
	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.	I sem.	II sem.
Imprese di Autotrasporto	38,1	30,8	24,6	25,4	27,5	
Totale delle Imprese	38,2	31,9	25,1	26,8	31,1	

Elaborazioni Osservatorio Confrasperto-Isfort su dati Indagine Confrasperto-Format, 2016.

### 3. UNA MISURA SINTETICA DEI COSTI DEL DEFICIT LOGISTICO PER L'ITALIA

Per fornire una misura quantitativa dell'impatto della logistica sul prodotto potenziale si è utilizzato come modello econometrico di riferimento una funzione di produzione di tipo Cobb-Douglas<sup>13</sup>, dove la produttività dei fattori dipende da un indice di performance logistica (*Logistic Performance Index*, LPI) elaborato dalla Banca Mondiale. L'LPI è stato costruito sulla base di un sondaggio articolato su un ampio set di domande, rivolte a spedizionieri e corrieri espressi, che misura le prestazioni lungo la catena logistica all'interno di un paese. L'indicatore combina sei dimensioni riguardanti la logistica: l'efficienza dello sdoganamento delle merci, la qualità delle infrastrutture per il commercio e i trasporti, la facilità di organizzare le spedizioni a prezzi competitivi, la competenza e la qualità dei servizi della logistica, la capacità di monitorare e tracciare le spedizioni, la frequenza con cui le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi di consegna programmati e previsti.

L'indice di performance logistica italiano si attesta intorno al 3,76 nel 2016 evidenziando importanti ritardi strutturali nella logistica del paese. In particolare, il nostro paese si posiziona all'undicesimo posto nel ranking dei paesi dell'UE.

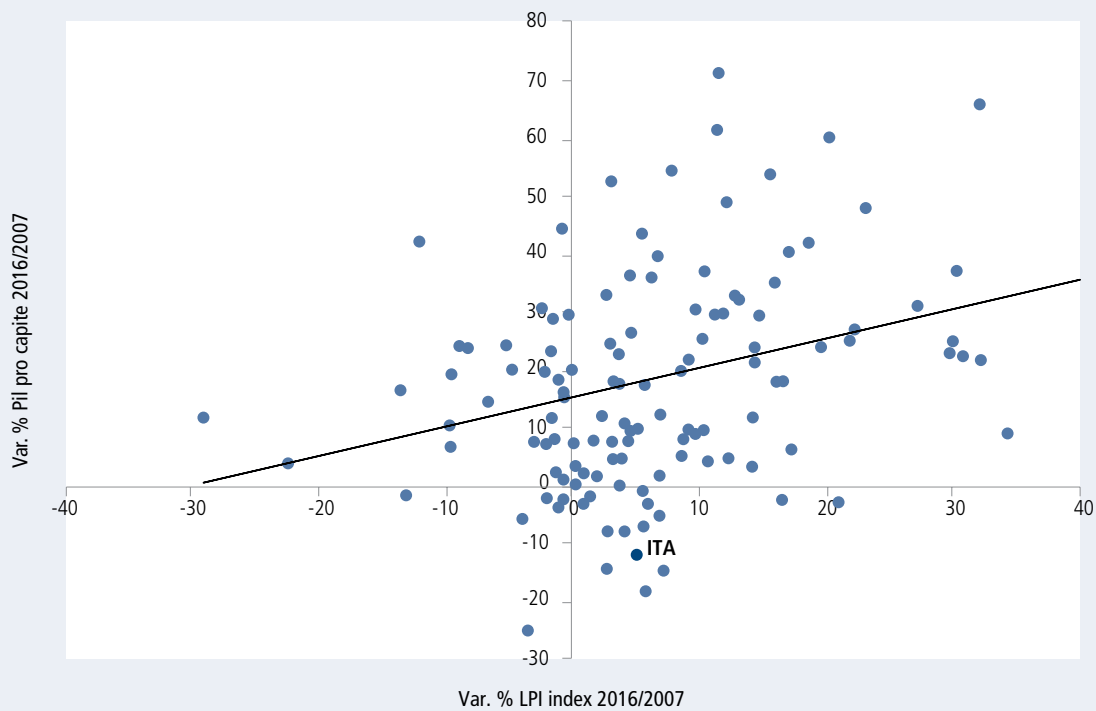
L'importanza di una efficiente rete logistica dei trasporti emerge anche da una semplice analisi preliminare dei dati. Infatti, dalla figura 1, si evince una correlazione positiva tra crescita della performance logistica e crescita del PIL pro capite.

Anche se l'obiettivo di questa analisi non è quello di fornire un'evidenza empirica di una teoria economica strutturata, i risultati ottenuti indicano come il miglioramento della logistica e dei trasporti abbia un impatto positivo sulla crescita di lungo periodo di un paese.

---

13 Per il riferimento alla funzione di produzione si veda Ufficio Studi Confcommercio-Isfort, 2015, Una nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia, ottobre (p. 39).

**Fig. 1 – Relazione tra var. % del Pil pro capite e var. % dell’LPI  
periodo 2007-2016**



nota: sono stati selezionati 127 paesi in base alla disponibilità e omogeneità dei dati.  
Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati World Bank e IMF.

### 3.1 Incremento dell’efficienza logistica, Pil potenziale ed effettivo

Per valutare l’impatto dell’LPI sul prodotto potenziale è stata stimata una funzione di produzione di tipo Cobb-Douglas per un panel di 14 paesi, selezionati in base a rapporti capitale per occupato simili, per gli anni 2007, 2010, 2012, 2014 e 2016. Una volta ottenuta le stime dei parametri sono stati effettuati alcuni esercizi di simulazione.

**Tab. 17 – Investimenti**

miliardi di euro a prezzi 2015 e quota % sul Pil

	investimenti		di cui: altre costruzioni	
	valori	in % del Pil	valori	in % del Pil
1995	276,7	19,8	75,8	5,1
2007	385,9	22,2	101,4	5,7
2015	273,3	16,8	58,3	3,6

nota: gli investimenti in altre costruzioni riguardano gli investimenti in infrastrutture e sono da considerarsi esclusi i costi di trasferimento di proprietà.  
Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat.

Nel primo esercizio di simulazione è stato preso come valore di riferimento il valore dell'LPI tedesco (4,23), paese primo nel ranking della performance logistica, e si è ipotizzato che tale valore sia raggiunto dall'Italia in un arco temporale di 9 anni. Inoltre, si è ipotizzata un'elasticità dell'LPI al capitale produttivo<sup>14</sup> pari al 6%.

Nella tabella 18 sono riportati i livelli di capitale produttivo necessari al raggiungimento dell'LPI tedesco.

**Tab. 18 – Simulazione del capitale e degli investimenti necessari a raggiungere l'LPI tedesco**  
milioni di euro a prezzi 2015

	$K_{\text{produttivo}}$	$K^*_{\text{produttivo}}$	var% ( $K^*_{\text{prod}}/K_{\text{prod}}$ )	$K^*_{\text{prod}} - K_{\text{prod}}$	investimenti aggiuntivi (I*-I)
2016	5.318.419				
2017	5.318.419	5.330.759	0,2	12.341	12.341
2018	5.318.419	5.343.100	0,5	24.681	13.081
2019	5.318.419	5.355.441	0,7	37.022	13.822
2020	5.318.419	5.367.781	0,9	49.363	14.562
2021	5.318.419	5.380.122	1,2	61.703	15.302
2022	5.318.419	5.392.463	1,4	74.044	16.043
2023	5.318.419	5.404.804	1,6	86.385	16.783
2024	5.318.419	5.417.144	1,9	98.726	17.524
2025	5.318.419	5.429.485	2,1	111.066	18.264
Totale					137.722

nota: per K si intende il capitale ipotizzato come scenario base, mentre per K\* si intende il capitale derivante dall'esercizio di simulazione. Lo stesso discorso vale per I e I\*.

Elaborazioni e stime Ufficio Studi Confcommercio su dati AMECO, IMF, Istat.

L'investimento aggiuntivo necessario ad ottenere il livello di LPI della Germania è di circa 15 miliardi di euro l'anno, con un totale di 137 miliardi di euro in 9 anni (tab. 18). Considerando che il nostro paese ha perso circa 110 miliardi di euro di investimenti dal 2007 (tab. 17), cioè circa 30 punti percentuali, questi investimenti aggiuntivi non risulterebbero uno sforzo impossibile, ma anzi una sfida auspicabile. In sintesi, una crescita totale dell'LPI in 9 anni di 0,5 punti accrescerebbe il valore aggiunto di 146 miliardi di euro, cioè in media di circa l' 1,1% (tab. 19).

14 Il capitale produttivo è stato calcolato come differenza tra lo stock di capitale totale e il capitale riguardante le abitazioni.

**Tab.19 – Incremento di valore aggiunto dovuto al miglioramento dell'indice di performance logistica**

LPI Italia=LPI Germania: gap colmato in 9 anni - milioni di euro a prezzi 2015

	VALORE AGGIUNTO				LPI		
	baseline	simulazione	$\Delta$	var. %	baseline	simulazione	$\Delta$
2017	1.491.802	1.494.929	3.128	0,2	3,76	3,81	0,1
2018	1.498.534	1.504.821	6.287	0,4	3,76	3,86	0,1
2019	1.509.112	1.518.615	9.503	0,6	3,76	3,91	0,2
2020	1.519.765	1.532.532	12.767	0,8	3,76	3,96	0,2
2021	1.530.491	1.546.575	16.084	1,1	3,76	4,02	0,3
2022	1.541.294	1.560.744	19.450	1,3	3,76	4,07	0,3
2023	1.552.174	1.575.041	22.867	1,5	3,76	4,12	0,4
2024	1.563.129	1.589.466	26.337	1,7	3,76	4,17	0,4
2025	1.574.163	1.604.020	29.857	1,9	3,76	4,23	0,5
Totale			146.280	1,1			

nota: tot= $\Delta$  è la somma dei valori nell'intero periodo, mentre var% è la variazione media tra il totale baseline e il totale simulazione. Elaborazioni e stime Ufficio Studi Confcommercio su dati AMECO, IMF, Istat e World Bank.

A questo livello di semplificazione, nonostante l'ordine di grandezza sia credibile e lo sforzo sugli investimenti affrontabile, un incremento dell'LPI al livello di quello tedesco non è cosa da poco visto che il processo non interesserebbe di fatto solo gli investimenti infrastrutturali, ma anche le procedure, i regolamenti amministrativi, l'informatizzazione e, non da ultimo, le abilità e le competenze dei lavoratori del settore dei trasporti e della logistica, la cultura dei manager e dei politici più prossimi e più sensibili a queste problematiche. Un'evoluzione non di poco. È pur vero che questo tipo di esercizio valuta gli effetti di un percorso che si svolge nel lungo periodo, proprio per evidenziare e confermare la relazione della fig. 1.

**Tab. 20 – Simulazione del capitale e degli investimenti necessari a raggiungere LPI media migliori 10 paesi EU**  
milioni di euro a prezzi 2015

	$K_{\text{produttivo}}$	$K^*_{\text{produttivo}}$	var% ( $K^*_{\text{prod}}/K_{\text{prod}}$ )	$K^*_{\text{prod}} - K_{\text{prod}}$	investimenti aggiuntivi ( $I^* - I$ )
2016	5.318.419				
2017	5.318.419	5.352.906	0,6	34.488	34.488
2018	5.318.419	5.387.394	1,3	68.975	36.557
Totale					71.044

nota: Per K si intende il capitale ipotizzato come scenario base, mentre per K\* si intende il capitale derivante dall'esercizio di simulazione. Lo stesso discorso vale per I e I\*.

Elaborazioni e stime Ufficio Studi Confcommercio su dati Ameco, IMF e Istat.



Una simulazione più cauta considera la crescita dell'LPI italiano al livello medio dei primi dieci paesi europei (4,05).

La tabella 20 mostra l'investimento aggiuntivo necessario a raggiungere questo nuovo livello di LPI in due anni.

**Tab. 21 – Incremento di valore aggiunto dovuto al miglioramento dell'indice di performance logistica**

LPI Italia=LPI media 10 migliori paesi EU: gap colmato in 2 anni - milioni di euro a prezzi 2015

	VALORE AGGIUNTO				LPI		
	baseline	simulazione	$\Delta$	var. %	baseline	simulazione	$\Delta$
2017	1.491.802	1.500.551	8.749	0,6	3,76	3,90	0,1
2018	1.498.534	1.516.145	17.611	1,2	3,76	4,05	0,3
Totale			26.360	0,9			

nota: tot= $\Delta$  è la somma dei valori nell'intero periodo, mentre var% è la variazione media tra il totale baseline e il totale simulazione. Elaborazioni e stime Ufficio Studi Confcommercio su dati Ameco, IMF, Istat e World Bank.

I risultati dello scenario alternativo, proiettando in avanti il LPI, indicano una buona risposta del valore aggiunto che potrebbe contare su 26 miliardi di euro aggiuntivi nel periodo di analisi, al netto di eventuali fenomeni inflazionistici essendo espresso in prezzi 2015 (tab. 21). Resta dunque chiara l'evidenza che puntare sulla logistica conviene. Auspichiamo che si segua questo obiettivo, a fronte di sforzi non particolarmente ardui.



## 4. LE PROPOSTE DI CONFTRASPORTO-CONFCOMMERCIO

Le politiche di trasporti, più che definire un elenco di opere da realizzare dovrebbero indicare una strategia orientata a riportare in equilibrio questi squilibri.

L'Italia che vogliamo:

- 1) Un Piano strategico che indichi le priorità della politica dei trasporti e, conseguentemente, gerarchizzi gli interventi in base alla domanda del mercato (orientamento dei flussi di traffico) e ai piani di sviluppo del Paese (sostegno aree forti, stimolo aree deboli) condiviso con gli operatori del trasporto e le rappresentanze economico-sociali. Un solido Piano supportato da analisi tecniche, che sia immune da modifiche congiunturali dettate dalla dialettica politica – come, invece, accaduto al progetto del Ponte sullo Stretto di Messina che speriamo possa essere definitivamente recuperato in quanto valida opportunità di integrazione del Paese nei traffici internazionali – sapendo, pertanto, dare a imprese e operatori le necessarie certezze di medio-lungo periodo.
- 2) Priorità infrastrutturali selezionate secondo i seguenti criteri:
  1. Costruire solo opere che servono, ovvero rispondono ad una domanda reale del mercato e coprono un reale gap di offerta (le infrastrutture già esistenti non sono in grado di assorbire la domanda prevista neanche con interventi di manutenzione, o potenziamento).
  2. Le opere senza servizi efficienti sono come una macchina senza benzina, ovvero le opere infrastrutturali – soprattutto quelle marittime, ferroviarie e aeroportuali – senza servizi efficienti che attirino la domanda potenziale e siano in grado di assorbire quella esistente, rischiano di essere cattedrali nel deserto.
  3. Le opere infrastrutturali nel settore dei trasporti non sono come i gioielli (per sempre).

Le opere utili a soddisfare una domanda servono al Paese, quelle che nascono per altri motivi sono inutili, anzi dannose. In un mondo dinamico e flessibile come quello dei trasporti le esigenze della domanda possono mutare o addirittura spostarsi

altrove. L'opera dunque non può rimanere immobile, ma deve essere mantenuta in qualità ed efficienza, essere adeguata alle evoluzioni del mercato e qualora dovesse divenire inutile, se necessario, abbattuta ed il territorio restituito alla collettività.

Inoltre, nella convinzione che per il rilancio della competitività del sistema nazionale dei trasporti sia necessario promuovere fino in fondo un approccio di governo intermodale e comodale, che valorizzi le opportunità di collaborazione tra le diverse modalità di trasporto, facendo svolgere a ciascuna di esse la parte di servizi che più le si addice tecnicamente (gomma per i collegamenti di breve e media percorrenza – fino a 300Km –, ferro e mare per quelli più lunghi).

- 3) Un comune campo da gioco per le imprese di autotrasporto italiane ed europee, attraverso:
  1. L'introduzione di uno specifico status per i cosiddetti lavoratori ad elevata mobilità, che comprenda i conducenti professionali dei veicoli impiegati in traffici internazionali, al fine di meglio combattere fenomeni di dumping sociale.
  2. La revisione del Regolamento (EC) 883/2004 che stabilisca, nel rispetto del principio "*lex loci laboris*", che nei soli casi di distacco e somministrazione internazionale di lavoratori impegnati in attività mobili di trasporto su strada, debba trovare applicazione il sistema di sicurezza sociale dello stato ospitante dove si svolge l'attività lavorativa.
  3. L'introduzione di un'Agenzia europea per il trasporto stradale, che avrebbe il compito di garantire l'applicazione e l'interpretazione uniforme delle norme europee in tutti gli Stati membri.
  4. Il rafforzamento dei controlli e la previsione di un più efficace scambio di informazioni tra i diversi Paesi membri, per contenere pratiche elusive dei sistemi normativi che sono, alla prova dei fatti, di difficile verifica.
  5. L'integrale conferma anche per le prossime annualità della misura fiscale di super ammortamento per i veicoli e gli altri mezzi di trasporto, anche al fine dell'adeguamento agli standard europei di età media del parco circolante dei veicoli commerciali e pesanti, attraverso il ricambio dei veicoli più anziani con mezzi nuovi più sicuri e meno inquinanti.
  6. La sburocratizzazione e velocizzazione delle procedure per le immatricolazioni, i collaudi e le revisioni annuali dei veicoli adeguandosi agli standard medi europei dei tempi necessari per il loro completamento.

- 4) Un trasporto ferroviario di merci competitivo in tutto il Paese, attraverso:
  1. L'adeguamento agli standard europei tecnici e regolatori in tema di macchinista unico, lunghezza massima dei treni (750 metri), peso trainabile, sagoma delle gallerie, durata dei rinnovi delle certificazioni di sicurezza, riconoscimento delle responsabilità dei manutentori dei carri, possibilità di impiego di macchinisti interinali.
  2. L'accompagnamento del processo di adeguamento ai richiamati standard europei con un sistema di incentivi (sconto traccia ferroviaria, ferrobonus) al trasporto su ferro, che vada nel tempo ad esaurirsi contestualmente all'integrale recupero del gap infrastrutturale e regolatorio sofferto dall'Italia, rispetto agli altri partners europei.
  3. L'apertura notturna ai traffici merci della rete ferroviaria ad alta velocità, dando attuazione alla funzione di alta capacità per le merci, più volte indicata quale valida soluzione dal Governo nazionale. La realizzazione del trasporto combinato terrestre veloce "metropolitana italiana delle merci" consentirebbe di superare le strozzature ancora esistenti sulla rete tradizionale (limiti di sagoma e moduli, che non consentono il trasporto di TIR e di container di grandi dimensioni), riuscendo a togliere, a regime, una quota significativa di veicoli pesanti dalle strade.
  
- 5) Un cluster marittimo italiano ed europeo rafforzato, attraverso:
  1. La tempestiva attuazione della Riforma della Governance portuale recentemente entrata in vigore, con la nomina dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale dalla comprovata esperienza e qualificazione professionale e l'avvio degli organismi di partenariato della risorsa mare.
  2. La piena attuazione delle altre azioni previste nel Piano nazionale Strategico della Portualità e Logistica.
  3. L'elaborazione di un pacchetto di misure specifiche per il trasporto marittimo a corto raggio, (revisione disciplina IVA, contributi a rinnovo della flotta, sviluppo progetti pilota impiego LNG) che sostenga la competitività e la sostenibilità ambientale del comparto, per una continuità territoriale effettiva e di qualità.
  4. L'istituzione di una Cabina di Regia Nazionale per la promozione dell'Economia del Mare-Blue Economy partecipata dai principali Stakeholders.





