



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

DAL 1945 DIAMO VOCE ALLE IMPRESE



Una nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia

OTTOBRE 2015

Una nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia

OTTOBRE 2015

Il presente Rapporto è stato redatto da Andrea Appetecchia dell'Isfort e da Mariano Bella, Silvio Di Sanzo e Luciano Mauro dell'Ufficio Studi Confcommercio con le informazioni disponibili al 18 settembre 2015.
Editing a cura di Francesco Rossi - *Direzione Centrale Comunicazione e Immagine.*

© 2015 Confcommercio-Imprese per l'Italia

INDICE

SINTESI DEI RISULTATI	1
1. L'ITALIA DISCONNESSA: TRE TESI	13
1.1 Prima tesi: inadeguatezza del network infrastrutturale	13
1.1.1 Eccellenza delle esportazioni e bassa qualità dell'offerta di trasporto	15
1.1.2 <i>Case study</i> : vincoli materiali e immateriali della portualità	17
1.2 Accessibilità fisica e digitale ridotta	22
1.2.1 Gli squilibri infrastrutturali	24
1.2.2 La marginalità digitale	26
1.2.3 <i>Case study</i> : le difformità del sistema aeroportuale	27
1.3 Assenza di un'efficace politica dei trasporti	29
1.3.1 Il declino dei Piani	29
1.3.2 L'opportunità di un rilancio	30
1.3.3 <i>Case study</i> : la best practice del Registro Internazionale Navale	32
2. LE CONSEGUENZE MACROECONOMICHE DELLE INEFFICIENZE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	35
2.1 Un indice aggregato: il <i>Logistic Performance Index</i> (LPI)	35
2.2 La produttività totale dei fattori dipende dall'efficienza logistica	39
2.3 Perdite di Pil attuali e prospettive: prime valutazioni	41
3. SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE L'EFFICIENZA LOGISTICA E IL SISTEMA DEI TRASPORTI	43

SINTESI DEI RISULTATI

Per l'Italia, le ragioni dell'importanza della logistica - si intenderà per logistica l'ampio sistema dei trasporti e della logistica - vanno dalla sua struttura produttiva alla sua posizione geografica. Naturalmente c'è una vulgata banale e banalizzante di questi temi, rinchiusa tra il "gap infrastrutturale" e "l'Italia piattaforma logistica". Pur sfuggendo a una trattazione superficiale di questi temi, non si può negare, alla luce delle evidenze empiriche raccolte, che la logistica italiana sia stata sistematicamente trascurata. Nella nostra tradizione culturale ha sempre contato, e ancora conta, di più produrre: tanto poi (si pensa) in un modo o nell'altro le merci arriveranno dove devono arrivare, anche perché non di rado sono gli stessi clienti a farsi carico del trasporto acquistando i prodotti franco fabbrica. Mai si è considerata la logistica come settore produttivo di per sé. Mettendoci poi la globalizzazione e lo spostamento mondiale delle produzioni, c'è il rischio concreto che non solo le merci faticino a partire e ad arrivare in Italia, ma che una quantità di merci via via minore sia prodotta nel nostro paese.

Vi sono esempi straordinari dell'impatto economico, sociale e culturale dell'introduzione di soluzioni logistico-infrastrutturali. Eppure, il fiume, il mare, il porto e le infrastrutture di trasporto in sé non possono garantire niente a nessuno. Così come i servizi logistici non assicurano né l'afflusso di merci né, tanto meno, una volta conquistati i flussi, la creazione di valore grazie al semplice transito. Senza avere un orizzonte strategico in grado di sfruttare il vantaggio competitivo legato alla collocazione delle sedi portuali e delle aree retroportuali nelle geometrie logistiche internazionali, le opportunità sfumano o sono colte da altri sistemi produttivi concorrenti.

Non si può rimanere immobili. L'attesa non paga, non foss'altro perché gli altri non aspettano.

* * *

La constatazione da cui prende le mosse il ragionamento sviluppato in questa Nota è che vi sia una percezione diffusa, alimentata dall'esperienza quotidiana, di grave limitazione alla mobilità di merci e di persone. Le ragioni sono approfondite all'interno di tre tesi che, sulla base di dati e informazioni attendibili, dimostrano l'effettiva condizione di marginalità del paese.

La formulazione delle tre tesi - inadeguatezza infrastrutturale, scarsa accessibilità materiale e digitale, latitanza di un'efficace politica della logistica - si pone come premessa per la ricerca

di percorsi, iniziative e programmi per “Riconnettere” l’Italia indicando alcuni assi strategici intorno ai quali migliorare la capacità dell’offerta complessiva di trasporto (infrastrutture+servizi) grazie all’evoluzione digitale del settore e alla capacità di mettere a sistema gli esperimenti che su questo versante gli attori istituzionali e privati stanno sviluppando.

La prima tesi analizza le condizioni dell’armatura trasportistica nazionale da un punto di vista strutturale e funzionale.

La diffusa sensazione di inadeguatezza dell’offerta complessiva di trasporto alimenta una richiesta generalizzata di investimenti in infrastrutture, motivata da esigenze spesso non omologabili (congestione stradale, scarsità di collegamenti, difficoltà di accesso ai grandi nodi di trasporto) cui le Istituzioni pubbliche non riescono a rispondere in modo efficace. Sviluppo economico, ampliamento della rete infrastrutturale e potenziamento dei servizi di trasporto sembrano seguire traiettorie separate, non sempre convergenti, e andamenti non equilibrati a causa di ritardi, inefficienze, dell’assenza di una politica dei trasporti, ma soprattutto di una visione integrata tra politica economica in generale e politica della logistica e dei trasporti, in particolare.

Un recente studio sulla competitività di circa 150 paesi¹ considera tra gli indici necessari per valutare l’appetibilità commerciale di tali paesi, quelli relativi alla qualità delle infrastrutture stradali ferroviarie portuali e aeree percepita dai cittadini e dalle imprese che le utilizzano. Il confronto dei risultati italiani con quelli dei primi 5 paesi europei è sconcertante (tab. A).

Tab. A - Posizioni di vertice e collocazione dell’Italia negli indici di competitività delle infrastrutture di trasporto

posizione	ferrovie	strade	porti	aeroporti
1	Francia	Francia	Olanda	Olanda
2	Spagna	Portogallo	Finlandia	Finlandia
3	Finlandia	Austria	Belgio	Germania
4	Germania	Svezia	Germania	Francia
5	Olanda	Finlandia	Svezia	Spagna
15	Italia			
17		Italia		
19			Italia	
21				Italia

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati World Economic Forum, 2014.

1 World Economic Forum, The Global Competitiveness Report, 2013-2014.

Tab. B - Trasporto merci per modalità e Pil reale - Italia
quote % e livelli assoluti

	2003	2007	2013	2016	D % 2016/2007	D % 2016/2003
Gomma	50,2	49,5	47,3	47,3	-21,3	-13,1
Ferro	5,4	6,1	5,7	5,8	-21,6	-2,4
Mare	44,4	44,4	46,9	46,9	-13,0	-2,7
Aereo	0,1	0,1	0,1	0,1	-3,7	23,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0		
totale (mld t-km)	373,4	417,5	331,8	344,1	-17,6	-7,9
Pil reale (2003=100)	100,0	106,1	97,1	99,1	-6,6	-0,9

Elaborazioni e previsioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat e CNIT.

Un segnale inequivocabile degli effetti di questa condizione è la progressiva contrazione del traffico merci (tab. B²). Nel 2016 non saranno stati recuperati neppure lontanamente i livelli di movimentazione del 2003. E' evidente che bisogna rimuovere gli ostacoli logistici se si vuole tornare a crescere come sistema paese.

Al di là degli effetti delle crisi globali, c'è coerenza tra l'insufficiente qualità delle infrastrutture, dell'offerta di servizi di trasporto e del sistema logistico, da una parte, e dall'altra, le performance economiche, molto negative, sia del trasporto merci sia dell'economia in generale.

Tab. C - Ampliamento delle principali reti di trasporto
indici 1990=100

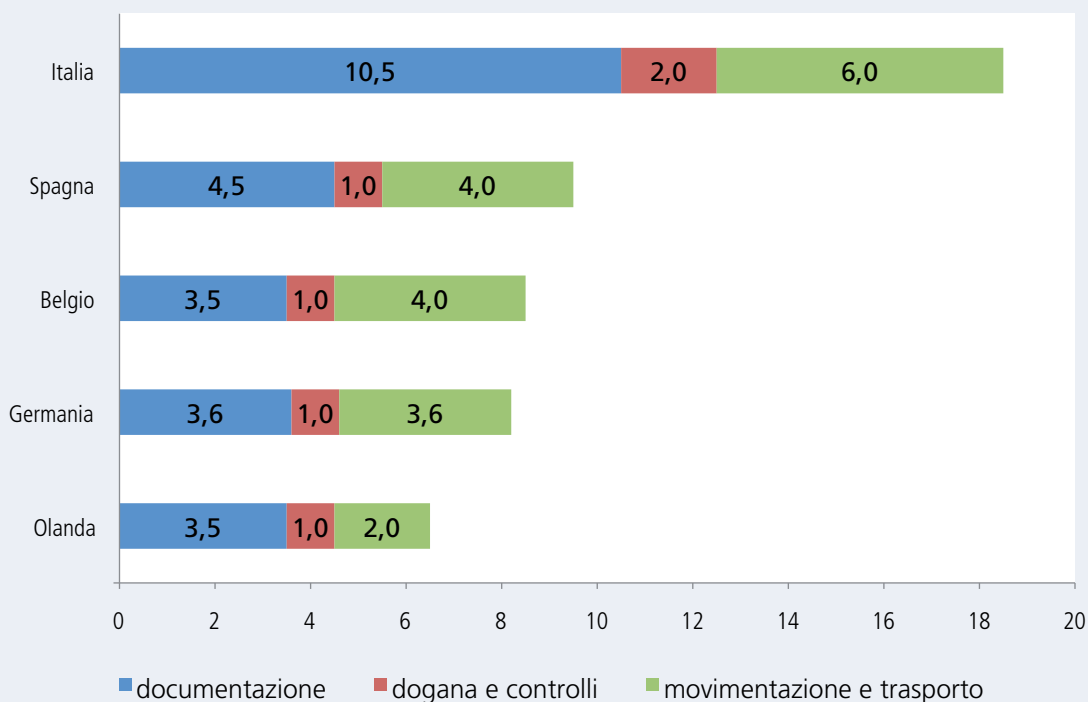
	lunghezza rete autostradale	lunghezza rete ferroviaria AV
	2011	2013
Italia	107,7	412,1
Germania	118,3	1.482,2
Francia	167,2	286,8
Regno Unito	115,9	
Spagna	292,5	2.615,0
UE15	161,9	

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

In altre parole, se l'ampliamento quanti-qualitativo della rete di trasporto è stato largamente inferiore rispetto a quanto sperimentato dai nostri partner più prossimi (tab. C), è co-

2 La tecnica di costruzione è descritta in "Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia, Ufficio Studi Confcommercio, maggio 2015.

Fig. A - Numero di giorni necessari per le operazioni di esportazione e importazione di merci nei porti di alcuni paesi
anno 2014³



Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Banca Mondiale, *Doing Business*, 2014.

munque la difficoltà dell'infrastruttura logistica a fornire servizi adeguati (fig. A) che desta le maggiori preoccupazioni.

Il tempo complessivo di espletamento delle operazioni di importazione ed esportazione, naturalmente al netto dei tempi di viaggio, nel nostro paese è tra il doppio e il triplo circa rispetto a quello necessario nei principali paesi europei. La figura A, al di là della precisione delle informazioni rilevate, che sembrano assumere quale tempo medio quello che, secondo altre rilevazioni, corrisponde più al tempo massimo (ovvero nel caso in cui le ispezioni dei carichi richiedano anche qualche giorno di blocco del carico), chiarisce che il sistema logistico nazionale non è adeguato a far giocare un ruolo di primo piano al nostro sistema produttivo, né è in grado di svilupparne la produttività. Con questi dati, discutere di competitività del sistema-Italia è, per restare in tema, una perdita di tempo.

La seconda tesi qualifica la prima. La questione logistica non si può ridurre al "gap infrastrutturale" né al malfunzionamento amministrativo e tecnologico delle medesime infrastrutture:

³ L'indice è descritto in dettaglio nel capitolo 1.

il difetto che rallenta la crescita del paese riguarda l'accessibilità multimodale dei territori, cioè la difficoltà, assoluta e comparativa rispetto ai partner internazionali, di raggiungere i territori a costi competitivi, dove per costi si intendono oneri monetari e non, come i tempi e la qualità dei servizi resi dall'offerta logistica e fruiti dalla domanda.

La tabella D esprime il difetto di competitività del sistema-Italia nella metrica dell'accessibilità multimodale, relegandoci all'ultimo posto tra i dieci paesi considerati.

Tab. D - Accessibilità multimodale delle merci nei paesi europei

	posizione	punteggio sintetico
Lussemburgo	1	10
Belgio	2	9
Olanda	3	9
Germania	4	8
Inghilterra	5	7
Svizzera	6	6
Francia	7	7
Austria	8	4
Danimarca	9	4
Italia	10	4

Fonte: Atlas Espon, 2014.

Declinando nelle regioni italiane l'indice di accessibilità (paragrafo 1.2) emerge che le differenze tra circoscrizioni territoriali del paese non si esauriscono nell'eterogeneità dei tradizionali indici di produttività, reddito medio, contributo alla composizione del Pil, ma coinvolgono la facilità di accesso alla rete trasportistica. L'accessibilità dei territori, secondo lo schema proposto nelle analisi del capitolo 2, contribuisce a migliorare le performance economiche: in alcune province del Sud, caratterizzato da indici di accessibilità anche pari alla metà di quelli delle migliori regioni settentrionali - come Piemonte e Lombardia - si osservano livelli di Pil e consumi pro capite non casualmente attorno alla metà delle aree più avanzate del Nord.

La questione dell'accessibilità investe anche il grado di competenze e capacità digitali. Anche su questo versante sono noti i ritardi del nostro paese. La dimensione digitale è una condizione necessaria, anche se non sufficiente, per adeguare i servizi logistici alle sfide della globalizzazione.

La terza tesi riguarda la politica economica per il settore logistico.

Il tema dei trasporti di frequente sfugge al dibattito elettorale e quando accade è difficile che riesca poi ad influenzare le successive azioni di Governo. Trasformare le promesse in opere

e iniziative concrete non è semplice. Tuttavia, appare evidente che nel settore dei trasporti si sia ecceduto. Bisogna liberarsi dei luoghi comuni, intorno ai quali si è costruito il "romanzo" della politica dei trasporti in Italia e scalfire quella patina di *grandeur* che di solito ispira l'impegno nei trasporti e nelle infrastrutture in genere. Spesso è più importante razionalizzare, ottimizzare, potenziare l'esistente, piuttosto che costruire nuove opere; inoltre, completato l'intervento infrastrutturale e compiuto il rito del varo dell'opera, non si deve trascurare il monitoraggio e la valutazione dell'uso di tale infrastruttura e dei servizi che la animano.

Negli anni '80 il Governo italiano aveva elaborato una strategia volta a costruire una intelaiatura trasportistica e logistica⁴ in grado di sostenere la crescita economica del paese ed aprire il mercato dei servizi di trasporto. Il disegno trasportistico non è però riuscito ad adeguare l'offerta infrastrutturale all'evoluzione della domanda di mobilità espressa dal tessuto industriale e soprattutto alla nuova configurazione delle imprese. Emergono nuove eccellenze produttive nei comparti della meccanica, del tessile, del mobile-arredo, ma si impone contestualmente un nuovo sistema di servizi che vanno dalle telecomunicazioni, ai servizi di trasporto e logistica. Le piccole e medie imprese sostituiscono le grandi imprese, e il mondo dei servizi le accompagna in questa sua trasformazione. La domanda è diffusa sul territorio e parcellizzata in piccole e medie spedizioni che prevedono tempi frenetici di consegna e di carico.

A fronte di quest'evoluzione, si registra l'assenza di nuove strategie capaci di fornire risposte operative coerenti con le trasformazioni in atto. Si afferma, di conseguenza, un modello logistico italiano che spontaneamente, in modo autodidatta, ridisegna le geometrie del trasporto nazionale sostenendo la spinta innovativa del nuovo assetto produttivo⁵.

Eppure non sono mancate in passato esperienze molto positive di interventi pubblici regolatori (paragrafo 1.3.3), nella più genuina natura che dovrebbe contraddistinguere l'intervento istituzionale, quella appunto di organizzare un quadro di regole, poche, certe, comprensibili e possibilmente condivise. Per esempio, secondo autorevoli studi, il Registro Internazionale Navale, che prevede benefici fiscali per le imprese che vi si iscrivono, mettendo ordine in un ambito soggetto a gravi pratiche di concorrenza sleale internazionale, ha generato, tra il 2004 e il 2012, benefici monetari a favore dei paesi europei, quantificabili in 77 miliardi di euro, oltre alla creazione di 1,2 milioni di posti di lavoro aggiuntivi rispetto allo scenario calcolato in assenza del Registro.

* * *

4 A. Cappelli, La programmazione generale e di settore nei trasporti, Venezia 2013.

5 Isfort, Logistica Italiana: i limiti e i vantaggi di un "modello" fragile - Rapporto periodico N°8, Roma 2007.

Un tentativo, seppure preliminare e molto approssimativo, di misurare l'impatto dei deficit logistici italiani sul prodotto attuale e potenziale (paragrafo 2.2) conferma l'elevata sensibilità della produttività totale dei fattori all'efficacia e all'efficienza logistica, da noi misurate sinteticamente attraverso il *Logistic Performance Index* (LPI) della Banca Mondiale (paragrafo 2.1). In altre parole, migliorare le performance del nostro sistema logistico migliora il prodotto attuale e prospettico anche a parità di immissione di capitale e lavoro dentro il motore del sistema economico, grazie al miglioramento delle condizioni di contesto influenzate, in modo determinante, appunto dalla logistica.

Il riscontro quantitativo, come indicazione di un ordine di grandezza, indica che se il *Logistic Performance Index* dell'Italia fosse - di colpo - oggi ai livelli misurati in Germania, con una crescita immediata di quasi il 12%, il valore aggiunto (che approssima il Pil) sarebbe di 42 miliardi di euro più elevato (tab. E), pari al 2,8% in più del valore osservato (per l'anno 2014). Approssimativamente, l'elasticità del prodotto italiano all'indice sintetico dell'efficacia e dell'efficienza logistica vale 0,2: un incremento dell'indice del 10% si traduce stabilmente in maggiore ricchezza per circa il 2%.

Al massimo si può dire che la stima è di un ordine di grandezza credibile. Incrementare efficacia ed efficienza logistica del 10% non è cosa da poco, visto che il processo interesserebbe necessariamente gli investimenti infrastrutturali, 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 di entità tutt'altro che trascurabile.

**Tab. E - L'impatto dell'efficienza logistica sul PIL italiano:
i risultati di alcuni esercizi di simulazione**

a) livello del valore aggiunto nel 2014 se il LPI fosse pari a quello della Germania (da 3,69 a 4,12=+11,7%)	Δ in miliardi di euro: +42	$\Delta\%$ sul livello del Pil (v.a.) osservato: +2,8%
b) confronto tra scenario base e scenario alternativo: tassi di var. % in termini reali 2015-2020	scenario base: capitale 0,5 occupati 0,8 LPI 0,5	scenario alternativo: capitale 0,6 occupati 0,8 LPI 0,8
b1) Pil (v.a.) in termini reali - Δ cumulato 2015-2020 scenario alternativo meno scenario base	Pil: +35 miliardi di euro ai prezzi del 2014	
b2) livello del Pil reale nel 2020 rispetto allo scenario base	Pil: +10 miliardi di euro ai prezzi del 2014	

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Ameco-Commissione europea, Istat, Banca Mondiale.

D'altra parte, i risultati si vedrebbero, data l'elevata elasticità del Pil alla logistica. Gli sforzi sarebbero, in quest'ipotesi, più che compensati.

Va da sé quindi, che questo tipo di esercizio valuta gli effetti di un percorso che si svolge nel medio periodo.

A risultati analoghi si perviene con una simulazione più cauta nella quale i modelli che incorporano i parametri della logistica proiettano il prodotto lordo nel medio termine condizionando la sua evoluzione a uno sviluppo del *Logistic Performance Index* a tassi spagnoli - ben più dinamici dei nostri - piuttosto che italiani. Si confrontano due scenari. Quello base è un'evoluzione del nostro paese con i tassi di crescita delle variabili sperimentati negli ultimi sette anni; l'altro è costruito, invece, su una maggiore dinamicità del capitale dovuta a più intensi investimenti in infrastrutture e un profilo evolutivo del LPI più vivace del 60% rispetto allo scenario base, avendo sostituito un'evoluzione dello 0,5% annuo dell'indice italiano con l'evoluzione osservata negli ultimi anni in Spagna e pari allo 0,8%. Il fatto di avere spinto gli investimenti nello scenario alternativo - la crescita del capitale reale passa dallo 0,5% della base allo 0,6% dell'alternativa - è coerente con l'idea che, piaccia o no, per migliorare la logistica un po' di investimenti aggiuntivi in infrastrutture servono, sia per accrescerne la quantità materiale sia per migliorarne l'efficienza.

D'altra parte le differenze tra i due scenari sono piccole e comunque credibili: tanto perché i tassi di crescita delle variabili di investimento e capitale sono stati osservati abbondantemente in passato, quanto perché un miglioramento dell'indice di efficienza logistica dello 0,8% annuo è stato osservato nella realtà di un paese come la Spagna, nostro vicinissimo partner commerciale.

I risultati, sintetizzati nella parte bassa della tabella F, indicano una buona risposta incrementale del Pil italiano che potrebbe contare su 35 miliardi di euro aggiuntivi nel periodo 2015-2020. Questa maggiore ricchezza si realizzerebbe con un indice di efficienza logistica comunque inferiore, alla fine del periodo, al *benchmark* della Germania: giungeremmo nel 2020 a 3,87 (il massimo è cinque) contro un 4,12 raggiunto dai tedeschi già nel 2014. Niente di straordinario, quindi.

Resta, però, chiarissima l'evidenza che puntare sulla logistica conviene. Suona come uno slogan. Una volta tanto, auspichiamo davvero che lo diventi e che lo si segua.

* * *

L'avvio del XXI sec. se, da una parte, sta portando alla luce in Italia i vincoli imposti da un precario quadro infrastrutturale dei trasporti e della mobilità, dall'altra, sta disegnando nuovi scenari del trasporto sostanzialmente più "leggeri", in cui la tradizionale dimensione "pesante" della mobilità legata alle opere ed ai mezzi cede progressivamente il passo alla dimensione

“immateriale”. Molti definiscono tale dimensione “Infostruttura”, che riguarda la progressiva integrazione delle moderne tecnologie dell’informazione e della comunicazione nel mondo dei trasporti.

Il mondo dei servizi e delle nuove tecnologie digitali sta progressivamente occupando spazi sempre più rilevanti all’interno del tessuto economico rappresentando una componente strategica nella produzione di ricchezza del paese che formula una domanda di mobilità e di connessione nuova non ancora pienamente percepita dai soggetti istituzionali.

A tale proposito si deve riconoscere che nel Piano Operativo Nazionale “Infrastrutture e reti” relativo al prossimo ciclo di finanziamenti europei 2014-2020, aggiornato nel mese di settembre dell’anno in corso, tra le azioni prioritarie è stato inserito lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti al fine di promuovere interventi che mirano all’ottimizzazione della filiera procedurale e doganale attraverso l’integrazione delle piattaforme telematiche dedicate da ciascun attore di tale filiera⁶.

Appare, dunque, necessaria una decisa crescita digitale del settore dei trasporti e della logistica che avvicini la configurazione dell’offerta dei servizi alle esigenze della domanda e soprattutto si avverte la necessità di condividere un approccio strategico integrato che sovrain-tenda e coordini, verso obiettivi comuni, la pluralità di sperimentazioni in corso nel modo dei trasporti e degli scambi commerciali: dal *Port Management Information System* (PMIS) delle Capitanerie di Porto all’*Automazione Integrata Dogane Accise* (AIDA) dell’Agenzia delle Dogane; dalla *Piattaforma Logistica Nazionale* (PLN) della Rete degli Interporti, alla *Piattaforma Integrata della Logistica* (PIL) del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane fino ai *Port Community System* (PCS) adottati da buona parte delle 24 Autorità portuali.

Per abbattere i vincoli che oggi frenano il pieno sviluppo del paese, il ricorso alle nuove tecnologie è fondamentale, così come una visione integrata delle varie componenti pubbliche e private che presiedono alle varie fasi degli spostamenti commerciali. Quest’ultimo aspetto rappresenta dunque un nodo cruciale per incrementare la connessione del paese e recuperare le posizioni perse negli indici di competitività, in altre parole per riuscire a riprendere “in corsa” quel treno che l’Italia rischia di perdere.

* * *

6 Ministero Infrastrutture e Trasporti, Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e reti” Regioni meno sviluppate 2014-2020, settembre 2015”.

Le proposte di Confrtrasporto per innalzare la performance logistica del Paese:

Trasporto su gomma

- Far avanzare simultaneamente il processo di ulteriore apertura alla concorrenza del mercato europeo dell'autotrasporto con l'introduzione di regole chiare e facilmente applicabili per fronteggiare abusi, comportamenti distorsivi e dumping sociale.
- Introdurre uno specifico status per i cosiddetti lavoratori ad elevata mobilità (quali gli autisti professionali).
- Modificare il Regolamento (EC) 883/2004 per applicare, nei soli casi di distacco di autisti, la legislazione sociale del Paese ospitante.
- Rivedere la Direttiva 96/72/EC sul distacco dei lavoratori per meglio fronteggiare il dumping sociale.
- Introdurre un'Agenzia europea per il trasporto stradale per l'uniforme applicazione della complessa disciplina.
- Confermare gli elementi di competitività delle imprese garantiti dal bilancio dello Stato, rafforzandone la natura premiale, limitandoli alle imprese più virtuose, dal punto di vista della sicurezza e dell'impatto ambientale.

Trasporto ferroviario

- Semplificare l'attività d'impresa attraverso certificati di sicurezza unici per i treni in Europa, con la rapida approvazione del pilastro tecnico del "4° pacchetto ferroviario".
- Aprire di notte ai traffici merci la rete ferroviaria ad alta velocità nelle tratte Nord/Sud del Paese, realizzando il trasporto terrestre combinato veloce "metropolitana italiana delle merci".
- Intervenire sulla variabile strategica del pedaggio per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, evitando di attuare proposte di rimodulazione che genererebbero incrementi di oneri non sostenibili e destinando le risorse impegnate ma non utilizzabili per sostenere i traffici da e verso il sud anche nelle altre tratte ferroviarie del Paese.
- Introdurre incentivi nazionali ed europei per il sostegno del traffico combinato terrestre.

Trasporto marittimo

- Sostenere lo sviluppo delle Autostrade del mare, tanto alla dimensione nazionale, attraverso la riattivazione dell'incentivo "Ecobonus", quanto a livello europeo con un "Eurobonus".
- Definire un quadro comune e condiviso sui servizi di pilotaggio, che contemperino le esigenze della sicurezza con quelle della operatività della filiera marittimo-portuale.

- Sburocratizzare gli adempimenti informativi a carico delle navi in partenza nei porti nazionali.
- Equiparare il trattamento IVA delle prestazioni di trasporto marittimo di passeggeri di linea a quello del TPL su gomma.

Superare le Disconnessioni

- Attuare per i porti lo sportello unico dei controlli, i fast corridors doganali, le semplificazioni dei dragaggi, la velocizzazione delle procedure, il rafforzamento del coordinamento centrale delle politiche e la riforma della governance, in coerenza con le indicazioni del Piano Strategico.
- Assegnare alla competenza dello Stato centrale la materia delle infrastrutture strategiche e grandi reti di trasporto e navigazione di interesse nazionale.
- Inserire una specifica sezione nel programma delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale dedicato alla realizzazione di progetti integrati di ottimizzazione dei trasporti delle aree metropolitane del Paese.
- Includere i trasporti tra le piattaforme abilitanti della strategia di crescita digitale del Paese.

1. L'ITALIA DISCONNESSA: TRE TESI

1.1 Prima tesi: inadeguatezza del network infrastrutturale

La collocazione sul territorio nazionale degli squilibri reali tra la domanda di mobilità e l'offerta di trasporto (infrastrutture e servizi), sebbene rappresenti un nodo fondamentale per l'orientamento degli investimenti infrastrutturali, è oggetto di un numero limitato di attività di ricerca e di approfondimento.

La frammentarietà dell'approccio al problema traspare piuttosto chiaramente dagli orientamenti della programmazione di settore posta in essere dalle diverse amministrazioni (nazionali e regionali). Piani e provvedimenti normativi promulgati in questi ultimi anni dalle Regioni italiane compongono infatti un quadro nazionale disomogeneo che non offre ad operatori ed aziende un punto di riferimento coerente e stabile nel tempo.

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		

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Espon 2013.

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).

La contrazione progressiva degli investimenti pubblici rappresenta un fenomeno strutturale dell'economia nazionale con una riduzione della spesa pubblica consolidata in conto capitale nel settore dei trasporti di circa il 50% nel periodo compreso tra il 2000 ed il 2013 (tab. 2) e un costante abbattimento delle risorse stanziare per tali opere nei bilanci dello Stato dal 2004, quando si attestava al di sopra degli 80 miliardi di euro, fino all'ultimo bilancio di previsione dell'anno in corso, nell'ambito del quale sono stati stanziati meno di 15 miliardi di euro⁷.

Tab. 2 - Spesa pubblica consolidata in conto capitale nel settore dei trasporti
milioni di euro, valori concatenati 2010

	milioni di euro
2000	22.181
2005	20.225
2010	14.509
2011	13.378
2012	11.742
2013	11.453

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2013-2014.

Tab. 3 - Ampliamento percentuale delle principali reti di trasporto
numero indice 1990-100

	lunghezza rete autostradale				lunghezza rete ferroviaria AV		
	1990	2000	2011		1990	2000	2013
ITALIA	100	104,6	107,7	ITALIA	100	110,7	412,1
Germania	100	107,9	118,3	Germania	100	706,7	1482,2
Francia	100	143,1	167,2	Francia	100	180,4	286,8
Regno Unito	100	113,2	115,9				
Spagna	100	181,9	292,5	Spagna	100	571,0	2615,0
UE15	100	130,0	161,9				

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat.

I limiti dell'intelaiatura trasportistica nazionale, oltre ad emergere dall'analisi dei "freddi" dati contabili, sono chiaramente percepiti direttamente dall'utenza che sperimenta "sulla propria pelle" le inefficienze di una rete infrastrutturale inadeguata.

⁷ Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati di Bilancio dello Stato, vari anni.

Questa percezione è confermata non solo dall'abbassamento degli investimenti, ma anche da una sostanziale sotto-dotazione infrastrutturale complessiva del paese, dovuta ad un lento rafforzamento dei principali asset di trasporto (rete stradale e ferroviaria), che al contrario è stato più intenso in altri paesi europei (tab. 3).

1.1.1 Eccellenza delle esportazioni e bassa qualità dell'offerta di trasporto

Il paese sconta dunque un grave ritardo nell'adeguamento della propria offerta infrastrutturale e di trasporto. Come già accennato, non si tratta di un gap solo fisico, ma anche procedurale ed organizzativo, appesantito da regolamenti e provvedimenti normativi che complicano la mobilità di merci e di persone. Tale ritardo stride con la posizione di assoluto rilievo di buona parte del tessuto produttivo nazionale.

A tale proposito è utile mettere in confronto due classifiche internazionali relative, da una parte, alle performance commerciali, dall'altra, al livello di competitività del paese.

Alle ottime posizioni raggiunte nel *Trade Performance Index* (tab. 4), si contrappongono le deludenti posizioni registrate nel *Competitiveness Index* (tab. 5).

Tab. 4 - Posizionamento dell'Italia nel Trade Performance Index 2012⁸

	Italia	Germania	Cina	Corea del Sud	Giappone	Francia	Inghilterra	USA
prodotti alimentari lavorati	6	1	24	71	81	2	43	37
tessile	1	2	3	8	34	18	21	34
pellami	1	14	2	47	77	12	20	42
abbigliamento	1	16	2	47	77	12	20	42
manufatti di base	2	1	4	3	8	28	31	44
macchinari non elettronici	2	1	5	11	12	10	15	23
componenti elettroniche	3	1	43	21	8	22	27	36
manifattura varia	2	1	9	40	10	22	27	23

Elaborazione Fondazione Edison su dati UNCTAD-WTO International Trade Centre.

8 Il *Trade Performance Index* (TPI) elaborato congiuntamente dall'Agenzia delle Nazioni Unite per il Commercio (UNCTAD) e dall'Organizzazione Mondiale per il Commercio (WTO) riguarda i 14 principali macrosettori in cui è stato suddiviso il commercio internazionale. Per ogni macrosettore di ciascun paese è stato costruito un indice composito basato su 5 sottoindicatori: il saldo commerciale; l'export pro capite; la quota nell'export mondiale; il livello di diversificazione di ogni macrosettore in termini di numero di prodotti in esso contenuti; il livello di diversificazione dei mercati. In tal modo il TPI tiene conto non solo del valore assoluto dell'interscambio, ma anche della dimensione dei vari paesi e della loro specializzazione, nonché di eventuali loro elementi di debolezza derivanti da una eccessiva concentrazione dell'export su pochi prodotti o su pochi mercati di destinazione degli stessi (Fondazione Edison, 2014).

Tab. 5 - Posizione dell'Italia tra i 60 paesi misurati dal *World Competitiveness Report*

indice	posizione
burocrazia	56
tassazione	54
costo dei capitali	49
quadro legislativo e regolatorio	50
servizio idrico	44
energia	40
costo energia elettrica	53

Fonte: The Global Competitiveness Report (2013-2014), World Economic Forum.

I dati raccolti dal *Competitive Index* sono confermati dalla Banca Mondiale che 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) che dilatano i tempi di transito dei beni rendendoli superiori a quelli degli altri paesi presi a confronto (tab. 6).

Tab. 6 - Numero di giorni necessari per le operazioni di esportazione e importazione di merci nei porti di alcuni paesi

anno 2014⁹

	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

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Banca Mondiale, *Doing Business*, 2014.

Insomma, al di là della precisione delle informazioni rilevate dall'ultimo studio citato, che sembra assumere quale tempo medio, quello che, secondo altre rilevazioni, corrisponde più al tempo massimo (ovvero nel caso in cui le ispezioni dei carichi richiedano anche qualche giorno di blocco del carico), negli ultimi anni il sistema logistico nazionale ha perso progressivamente

⁹ I giorni necessari all'espletamento delle operazioni di importazione ed esportazione sono stati ponderati rispettivamente con la quota delle importazioni sulla somma esportazioni più importazioni e con il complemento a uno del precedente rapporto; in questo modo si ottiene un indice sintetico dei tempi necessari alle operazioni di commercio con l'estero in generale.

competitività e quote di mercato, sia rispetto ai suoi tradizionali competitor, che alle economie emergenti del Mediterraneo.

1.1.2 Case study: vincoli materiali e immateriali della portualità

La portualità, come già ricordato, è da qualche anno al centro del dibattito politico e parlamentare non solo nazionale, ma anche europeo. La regolamentazione delle attività economiche e le condizioni di lavoro in ambito portuale infatti in Italia, come d'altronde in Europa, stentano però a trovare impianti giuridici condivisi. Le direttive europee in materia di servizi portuali, così come la riforma della legge n. 84 del 1994 nazionale sulle attività portuali si infrangono nei veti contrapposti e vengono rinviate di legislatura in legislatura.

Nonostante ciò il tema rimane in agenda, poiché i porti sono un *asset* fondamentale per l'Europa e gli Stati membri in quanto: rappresentano un passaggio obbligato per chiunque voglia accedere ai mercati terrestri dal mare, il cui numero è ridotto - e per certi versi difficilmente ampliabile - per ragioni morfologiche, infrastrutturali e tecnologiche; all'interno di tale passaggio transitano non solo le opportunità (merci e *business*), ma anche i rischi (*safety & security*); l'innovazione tecnologica dei vettori e delle infrastrutture e la potenza degli strumenti di ICT possono migliorare la gestione portuale.

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. 7), 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 *transshipment*¹⁰ (tab. 7).

10 Porto *gateway*: porto d'ingresso continentale del traffico marittimo oceanico che possiede un saldo collegamento con il sistema logistico complessivo; porto di *transshipment*: porto di transito dov'è possibile l'ormeggio, il carico, lo scarico di grosse navi porta-contenitori, aventi di regola rotte transoceaniche, ubicato in prossimità degli itinerari preferenziali delle navi e da/per il quale il traffico defluisca/affluisca verso altri porti con navi più piccole (navi feeder) da/per la destinazione finale.

Tab. 7 - 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 <i>Transshipment</i>	100,0	95,7	91,1	85,0	73,5	75,5	83,4	80,0
Italia porti <i>Gateway</i>	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

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Assoport, 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.

Sulla base di una serie di informazioni raccolte da più fonti di informazione¹¹ nell'ambito della presente analisi è stato messo a punto un indice di limitazione agli scambi commerciali (tab. 8), articolato in due sub indici (tab. 9), l'indice di rallentamento (tempi di esecuzione) e l'indice di aggravio (costi delle operazioni).

L'indice mette 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).

Le operazioni riguardano: la predisposizione dei documenti amministrativi, le operazioni doganali ed i controlli (sanitari, biologici, ecc.); il carico e lo scarico dei container dalla nave; le attività di gestione dei container in porto; le attività logistiche e di trasporto necessarie per trasferire i container dal porto alla destinazione finale.

Tutte queste voci sono state misurate in termini di tempo e di costo, mentre nel caso del carico e scarico container si è preso a riferimento il rapporto tra volumi gestiti e tempi (TEU/ora).

Le distanze più eclatanti tra l'Italia e gli altri quattro paesi dipendono soprattutto dai tempi necessari per la preparazione dei documenti amministrativi e per l'effettuazione dei controlli doganali e sanitari (Italia 13 gg.; Germania 5 gg.; Olanda 5 gg.; Belgio 4 gg.; Spagna 6 gg.), che non per le operazioni interne al porto e di collegamento logistico e trasportistico verso la destinazione finale (Italia 6 gg.; Germania 4 gg.; Olanda 5 gg.; Belgio 5 gg.; Spagna 4 gg.).

11 World Bank, Doing Business, 2015; JOC Port container productivity rank 2014.

Tab. 8 - Indice di limitazione

2014

Olanda	65,2
Belgio	74,8
Germania	79,2
Spagna	84,8
Italia	112,6

Elaborazione Isfort-Ufficio Studi Confcommercio, su dati World Bank e JOC.

Tab. 9 - Sub-indici di rallentamento e di aggravio

2014

	indice di rallentamento	indice di aggravio
Olanda	52,0	78,3
Belgio	63,4	86,2
Germania	69,0	89,4
Spagna	71,6	98,0
Italia	127,2	98,1

Elaborazione Isfort-Ufficio Studi Confcommercio, su dati World Bank e JOC.

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. 10).

Tab. 10 - 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 letteratura¹², 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. 11).

Le considerazioni fin qui svolte sono state confermate dall'esperienza maturata dagli agenti marittimi del porto di Genova nel corso degli ultimi quattro anni¹³. 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 movimen-

12 Analisi delle principali best practice internazionali (Olanda, Spagna, Stati Uniti d'America, Cina, Giappone, Corea) Survey Isfort e P&T Srl 2010.

13 Assoagenti, Milano riscopre il suo porto. Perché Genova è la scelta più conveniente per le aziende lombarde, Milano 14 settembre, 2015.

tazione della merce in porto, in particolare di container¹⁴, i cui impatti positivi non hanno tardato a riflettersi sull'andamento dei traffici portuali.

Tab. 11 - 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

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Eurostat, 2015.

A seguito di tali interventi, completati da altre iniziative di ottimizzazione dell'organizzazione portuale, le statistiche portuali (tab. 12) hanno rilevato che negli ultimi (2011-2014) i tassi di crescita del traffico contenitori del Porto di Genova sono state 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. 12 - 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: Autorità portuali, 2015.

14 Tra le iniziative di riduzione dei tempi amministrativi vi sono tra le altre il cosiddetto "pre-clearing" sulle navi containers che scalano Genova come primo porto nella UE, che prevede la possibilità di completamento delle pratiche amministrative doganali prima dell'ingresso in porto via telematica e l'informatizzazione procedure operative ed amministrative per accosti e pagamento tasse portuali.

1.2 Accessibilità fisica e digitale ridotta

L'analisi dell'accessibilità dei territori che compongono il paese può apparire un esercizio arduo 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, da anni dibattuta, 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 in considerazione dell'evoluzione recente del contesto all'interno del quale si colloca l'Italia.

Un punto di partenza interessante nella prospettiva di mettere ordine tra la mole di informazioni disponibile è rappresentato dalla misurazione dell'accessibilità: uno strumento di indagine potente quando occorre analizzare l'interazione del sistema trasporto-territorio.

Tale misura applicata a diversi livelli di dettaglio consente di superare quel senso comune, che spesso complica l'analisi scientifica circa le potenzialità economiche e di sviluppo di un territorio, facilitando la ricomposizione di un quadro meno approssimativo, dove sia possibile cogliere con sufficiente nitidezza i punti di ombra, ma anche quelli di luce.

L'osservazione delle dinamiche territoriali e delle loro interazioni con lo sviluppo economico e sociale delle popolazioni residenti è da tempo oggetto di uno specifico ed ampio programma di analisi condotto dalla Commissione Europea dal titolo ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*). Il programma mira a promuovere una maggiore attenzione all'evoluzione dei sistemi territoriali continentali misurando l'impatto reale delle politiche di sostegno implementate dalla Commissione Europea favorendo il trasferimento delle conoscenze e delle buone pratiche alle autorità pubbliche e agli altri attori politici a tutti i livelli.

L'Osservatorio ESPON monitorizza nel tempo - tra le altre cose - l'evoluzione dei livelli di accessibilità delle regioni che compongono l'Unione Europea alle principali modalità di trasporto. Nella prospettiva di valutare la capacità di connessione del sistema economico nazionale si è presa in considerazione l'accessibilità multimodale, ovvero che tiene in considerazione il complesso delle modalità di trasporto (strada, ferrovia e aereo)¹⁵. L'analisi ESPON segnala i diversi livelli di accessibilità delle regioni europee e mette chiaramente in evidenza la migliore accessibilità di paesi quali la Germania e la Francia, mentre la posizione dell'Italia è sostanzialmente marginale rispetto al complesso dei paesi Europei (tab. 13). Tuttavia, come già accennato nei precedenti paragrafi, la questione della connessione non può essere generalizzata e considerata omogenea per tutto il paese.

15 Per i dettagli analitici e metodologici si rimanda ad Atlas ESPON 2014 (<http://atlas.espon.eu/>).

Tab. 13 - Accessibilità multimodale merci nei paesi Europei

paese	posizione	punteggio sintetico
Lussemburgo	1	10
Belgio	2	9
Olanda	3	9
Germania	4	8
Inghilterra	5	7
Svizzera	6	6
Francia	7	7
Austria	8	4
Danimarca	9	4
Italia	10	4

Fonte: Atlas Espon, 2014.

Tab. 14 - 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.

Per rappresentare gli squilibri interni si è fatto riferimento all'indice di accessibilità elaborato dall'ISFORT¹⁶. 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. 14).

1.2.1 Gli squilibri infrastrutturali

I livelli di accessibilità scendono da Nord verso Sud. Procedendo nell'analisi ed esaminando la graduatoria dei primi 50 Sistemi Locali del Lavoro¹⁷ 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. 15).

Tab. 15 - 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
<i>Italia</i>	<i>686</i>	<i>50</i>	<i>100,0</i>	<i>7,3</i>

(*) 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

16 Per i dettagli analitici e metodologici si rinvia ad Appetecchia e De Ascentiis, Eppur si muove, ESI, Napoli 2009

17 I sistemi locali del lavoro sono ottenuti da aggregazioni di comuni a partire dai dati relativi al pendolarismo dei componenti delle famiglie per motivi di lavoro ricavati dagli appositi quesiti posti nel Censimento Generale della Popolazione. I due criteri principali adottati per la definizione dei SLL sono: l'autocontenimento per il quale il SLL concentra sul suo territorio le attività produttive e di servizi in quantità tali da offrire opportunità di lavoro e residenziali alla maggior parte della popolazione che vi è insediata e la contiguità fisica dei comuni all'interno di un SLL.

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. 16).

Tab. 16 - 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.

1.2.2 La marginalità digitale

Tra i fenomeni osservati dal già citato osservatorio ESPON, vi è anche la diffusione della rete internet presso le famiglie nei paesi dell'Unione. Anche in questo caso la rappresentazione cartografica mostra il posizionamento del paese e delle sue regioni. Alcune porzioni del paese infatti si collocano tra le aree maggiormente dotate, anche se i paesi con i livelli di accessibilità più elevati nell'Unione sono posizionati nella circoscrizione centrale e settentrionale del continente, tuttavia è importante notare che ampie aree del paese, soprattutto nel Mezzogiorno, ma anche nel Nord-ovest, registrano livelli di accessibilità molto più contenuti.

Ancora più interessante è misurare il divario digitale dell'Italia attraverso indici sintetici. La Commissione Europea ha elaborato lo *European Digital Development Index* (EDDI), il quale, applicato nel 2009 agli allora 27 paesi membri dell'Unione, ha prodotto una graduatoria che colloca l'Italia al di sotto della media europea con un punteggio sintetico di 2,0 a fronte di una media 2,3 (tab. 7), fra l'altro in netto peggioramento rispetto alla rilevazione del 2004.

I punteggi attribuiti a ciascun paese sono la risultante di tre sotto-indici, che rappresentano le principali dimensioni della digitalizzazione: infrastruttura, utilizzo e impatto. In tutte e tre le dimensioni la posizione dell'Italia oscilla tra la 23esima e la 24 posizione tra i 27 paesi membri dell'Unione europea (terza colonna di tab. 18). Dal 2009 ad oggi il sistema digitale italiano non sembra aver compiuto balzi in avanti particolarmente significativi se all'inizio di quest'anno l'Agenzia per l'Italia Digitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, lanciando la strategia per la crescita digitale del paese, dichiarava che l'Italia è ancora oggi (3 marzo 2015) il paese con

minor copertura di reti di nuova generazione (NGA) con appena il 20% del territorio raggiunto a fronte di una media europea che supera il 60% (62 per l'esattezza)¹⁸.

Tab. 17 - Indice Europeo di sviluppo digitale (EDDI-2009)

Lussemburgo	4,0
Slovenia	3,6
Olanda	3,5
Cipro	3,4
Irlanda	3,3
Francia	3,1
Spagna	2,8
Portogallo	2,6
Malta	2,5
Finlandia	2,5
Slovacchia	2,3
Italia	2,0
Belgio	1,7
Germania	1,6
Grecia	1,6
Austria	1,0
Media dei paesi considerati	2,3

Fonte: Guerrieri e Bentivegna, *The Economic Impact of Digital technologies*, 2011.

Tab. 18 - Sotto-indici dell'EDDI - punteggio e posizione dell'Italia

Indice	punteggio	punteggio medio UE	posizione
infrastruttura (disponibilità e accesso alla banda larga)	0,23	0,27	23
utilizzo (autonomia, intensità e capacità professionale nell'impiego del web)	0,39	0,51	24
impatto (capacità di incidere delle attività web nell'istruzione, nel lavoro, nella salute, nella pubblica amministrazione, nell'economia, nella cultura e nella comunicazione)	0,21	0,31	23

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati EDDI, 2011.

1.2.3 Case study: le difformità del sistema aeroportuale

Tra le modalità di connessione rapida, l'aereo rappresenta un fattore di notevole accelerazione degli spostamenti e di contenimento delle distanze. In questo senso l'Italia, anche con il trasporto aereo conferma i diversi livelli di accessibilità fin qui rilevati.

¹⁸ Agenzia per l'Italia Digitale, *Strategia per la banda Ultra-Larga e la crescita digitale*, Roma 3 marzo 2015.

Il traffico aereo, sia di passeggeri che di merci, in Europa è cresciuto così come in Italia. Tuttavia il segmento cargo è cresciuto con ritmi e modalità di sviluppo sostanzialmente diversi da quello dei passeggeri. Il traffico cargo, costantemente in crescita negli ultimi anni, ha risentito in modo più eclatante della crisi economica del 2009, tuttavia, negli anni successivi, superata la congiuntura negativa, ha ripreso con particolare vigore il trend positivo, mentre sul versante dei passeggeri la crescita è stata costante. Nel quinquennio 2009-2014 il segmento passeggeri è avanzato di circa il 15%, mentre quello merci si è attestato complessivamente al 22% recuperando il calo registrato nel 2009 (tab. 19). La conformazione del traffico vede una forte concentrazione degli spostamenti all'interno dell'area lombarda per quanto riguarda il segmento cargo (il 68% del traffico è realizzato dal sistema degli aeroporti Milanesi - Malpensa, Linate e Orio al Serio), mentre il traffico passeggeri è più articolato e distribuito nei primi due poli nazionali di Roma (Fiumicino e Ciampino) e di Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio) che raccolgono poco più della metà del traffico movimentato negli aeroporti italiani (52,7%; tab. 20).

L'accessibilità aeroportuale è pertanto fortemente sbilanciata nell'area padana per quanto riguarda le merci, mentre più razionalmente distribuita per quanto riguarda il traffico passeggeri con due importanti polarizzazioni territoriali coerenti con la distribuzione della popolazione.

Tab. 19 - Evoluzione traffico aeroporti italiani (Numero indice 2009=100)

	passeggeri
2009	100,0
2010	106,9
2011	113,7
2012	112,2
2013	109,9
2014	115,3

Elaborazione Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Enac-Istat trasporto aereo, 2015.

Tab. 20 - Concentrazione traffico aeroporti italiani

	Distribuzione traffico merci
polo aeroportuale di Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio)	68,3
altri aeroporti	31,7
	Distribuzione traffico passeggeri
polo aeroportuale di Milano (Malpensa, Linate e Orio al Serio)	23,8
polo aeroportuale di Roma (Fiumicino e Ciampino)	28,9
altri aeroporti	47,3

Elaborazione Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Enac-Istat trasporto aereo, 2015.

1.3 Assenza di un'efficace politica dei trasporti

Nell'ambito dei dibattiti che oggi animano il confronto sul tema dei trasporti e della logistica del paese spesso si lamenta l'assenza di una politica di settore.

Il tema dei trasporti di frequente sfugge al dibattito elettorale e quando accade è difficile che riesca poi ad influenzare le successive azioni di Governo.

Trasformare le promesse in opere e iniziative concrete non è semplice, tuttavia appare evidente che nel settore dei trasporti si sia ecceduto. Bisogna liberarsi dei luoghi comuni, intorno ai quali - in particolare negli ultimi venti anni - si è costruito il "romanzo" della politica dei trasporti in Italia e scalfire quella patina di "grandeur" che di solito ispira l'impegno nei trasporti e nelle infrastrutture in genere. Spesso è più importante razionalizzare, ottimizzare, potenziare l'esistente, piuttosto che costruire nuove opere; inoltre completato l'intervento infrastrutturale e compiuto il rito del varo dell'opera, non si deve trascurare il monitoraggio e la valutazione dell'uso di tale infrastruttura e dei servizi che la animano. Un porto senza linee di navigazione che lo scalino, un aeroporto senza compagnie aeree, una stazione senza treni, sono cattedrali nel deserto che azzoppiano il rilancio economico piuttosto che incentivarlo.

1.3.1 Il declino dei Piani

Ma non è stato sempre così. Negli anni '80 il Governo italiano aveva elaborato una strategia volta costruire una intelaiatura trasportistica e logistica¹⁹ in grado di sostenere la crescita economica del paese ed aprire il mercato dei servizi di trasporto attraverso:

- un quadro programmatico di riferimento (Piano Generale dei Trasporti del 1986);
- una vera e propria cabina di regia degli investimenti di settore (Comitato interministeriale per la programmazione economica nei trasporti-CIPET del 1991).

All'interno di questo imponente quadro programmatico si inscrivono una serie di altri interventi puntuali tra i quali possono essere ricordati: la fine del monopolio pubblico in ambito portuale (legge n. 84 del 1994), gli investimenti pubblici per lo sviluppo di una rete di nodi intermodali (legge interporti n. 240 del 1990), oltre al costante impegno per lo sviluppo delle singole modalità di trasporto ferroviarie, stradali, marittime e aeree, sia in termini di ampliamento della rete che di supporto/incentivi alle imprese.

Il disegno trasportistico, di cui rimane una discreta rete infrastrutturale, qualche punto percentuale in più di indebitamento pubblico, oltre ad una copiosa documentazione cartacea relativa alle successive edizioni dei Piani dei trasporti e della logistica, non è però riuscito ad adeguare l'offerta infrastrutturale all'evoluzione della domanda di mobilità espressa dal tessuto industriale e soprattutto alla nuova configurazione delle imprese.

19 A. Cappelli, *La programmazione generale e di settore nei trasporti*, Venezia 2013.

Finisce un'epoca, ma se ne avvia un'altra fondata su dimensioni di impresa più contenute e con un forte legame con il territorio. Emergono nuove eccellenze produttive nei comparti della meccanica, del tessile, del mobile arredo, ma si impone contestualmente un nuovo sistema di servizi che vanno dalle telecomunicazioni, ai servizi di trasporto e logistica. Le piccole e medie imprese sostituiscono le grandi imprese ed il mondo dei servizi lo accompagna in questa sua trasformazione.

La concentrazione tipica dell'industria pesante di grandi volumi di merce e di materie prime all'interno di un ristretto gruppo di aree di produzione e di trasformazione da connettere per mezzo di un selezionato numero di corridoi di trasporto, mal si concilia con la nuova domanda di trasporto che emerge dalla galassia dei distretti industriali italiani. Tale domanda è diffusa sul territorio e parcellizzata in piccole e medie spedizioni che prevedono tempi frenetici di consegna e di carico.

Di fronte a questa svolta epocale, la forza propulsiva della politica degli anni '80 si esaurisce tanto che si percepisce l'assenza di nuove strategie capaci di fornire risposte operative coerenti con le trasformazioni in atto. La politica cambia passo (o non riesce a reagire) ed emerge un modello logistico italiano fondato sul *laissez faire*, decisamente opposto a quello «dirigistico» degli anni '80.

Nell'assenza di un orizzonte strategico si fa strada un modello logistico italiano che spontaneamente, in modo autodidatta, ridisegna le geometrie del trasporto nazionale sostenendo la spinta innovativa della nuova manifattura²⁰.

1.3.2 L'opportunità di un rilancio

L'avvio del XXI sec. se, da una parte, sta portando alla luce la diffusa percezione della precarietà del quadro infrastrutturale dei trasporti e della mobilità in Italia, dall'altra, sta disegnando nuovi scenari del trasporto sostanzialmente più "leggeri", in cui la tradizionale dimensione "pesante" della mobilità legata alle opere ed ai mezzi cede progressivamente il passo alla dimensione "immateriale". Molti definiscono tale dimensione "infostruttura", che riguarda la progressiva integrazione delle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel mondo dei trasporti.

Il Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, presentando il secondo rapporto di attività presso le Commissioni di Senato e Camera dei Deputati, ha sostenuto che "troppo a lungo si è rimasti concentrati sullo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti, senza dare attenzione a come queste si trasformano in servizi"²¹.

20 Isfort, Logistica Italiana: i limiti e i vantaggi di un "modello" fragile - Rapporto periodico N°8, Roma 2007.

21 Autorità di Regolazione dei Trasporti, Seconda relazione annuale al Parlamento, 2015.

L'infrastruttura risponde solo ad una parte della domanda di mobilità di merci e di passeggeri che esprime il paese. Proseguendo la presentazione il Presidente ha completato il suo ragionamento sostenendo la necessità di considerare "l'enorme cambiamento nei trasporti soprattutto per le tecnologie mobili che hanno cambiato le abitudini e le esigenze degli individui e delle merci".

Secondo autorevoli osservatori l'Italia già in questi primi anni del XXI sec., in cui l'economia digitale ha contaminato il complesso delle attività industriali e di servizio, sta cominciando ad accumulare un ritardo circa l'introduzione della cultura immateriale nel mondo dei trasporti.

Il cosiddetto modello logistico italiano consolidatosi in modo spontaneo, così come ricordato nei precedenti paragrafi, è oggi sostanzialmente arretrato, poiché ancora legato al trasporto ed alla manodopera con una scarsissima integrazione con sistemi di ICT²².

Ma non sono solo gli operatori a non avere percezione della portata del contributo delle nuove tecnologie digitali e dell'informazione per librare il paese dai laccioli che limitano lo sviluppo. Il mondo dei trasporti e delle infrastrutture si trova dunque oggi di fronte ad una nuova svolta epocale legata all'integrazione tra infrastrutture e le cosiddette infostrutture.

Oggi il mondo dei servizi e delle nuove tecnologie digitali sta progressivamente occupando spazi sempre più rilevanti all'interno del tessuto economico rappresentando una componente strategica nella produzione di ricchezza del paese. Si tratta di una componente importante che formula una domanda di mobilità e di connessione nuova ancora non sufficientemente apprezzata e percepita dai soggetti istituzionali e privati chiamati a rispondere a tale domanda.

La dimostrazione calzante di questa scarsa percezione è contenuta proprio nel Piano del Governo italiano per la crescita digitale del paese, cui si è fatto cenno nella precedente tesi, che tra le Piattaforme abilitanti per la crescita della cultura digitale vi sono: anagrafe, sistema dei pagamenti della Pubblica Amministrazione, Turismo, Agricoltura, Processo Civile e Sanità, ma, purtroppo, non è menzionato il sistema dei Trasporti.

Al contrario, in questo settore, oltre a essere fondamentale una decisa crescita digitale, è quanto mai opportuno un approccio strategico integrato che sovrintenda e coordini verso obiettivi comuni la pluralità di sperimentazioni e di progetti operativi per l'implementazione di sistemi digitali ed informatizzati in corso nel mondo dei trasporti e degli scambi commerciali.

Quest'ultimo aspetto rappresenta un nodo cruciale per incrementare la connessione del paese e recuperare le posizioni perdute negli indici di competitività.

22 S. Bologna, *Lavoro e capitale nella logistica italiana: alcune considerazioni sul Veneto*, Padova, 15 marzo 2013.

1.3.3 Case study: la best practice del Registro Internazionale Navale

Negli anni '80 a fronte della progressiva perdita di competitività della flotta mercantile europea, alimentata dal calo costante e repentino delle registrazioni di nuovo naviglio nei registri nazionali dei paesi comunitari, cui si contrapponeva un aumento esponenziale delle immatricolazioni nei registri collocati nei cosiddetti "paradisi fiscali" i principali paesi "marittimi" dell'Unione davano origine ai secondi registri, meglio noti come "registri off-shore" che appartengono a territori con una certa autonomia nei confronti dello Stato membro ed ai "registri internazionali", direttamente dipendenti dallo Stato che li ha creati.

Nel 1986 l'ingresso nell'Unione Europea di tre paesi a forte vocazione marittima, Grecia, Spagna e Portogallo, contribuiva a spingere la Commissione europea a definire un quadro unitario di riferimento, fissando così nel 1989 un tetto massimo ammissibile per gli aiuti di stato e le condizioni per l'attribuzione di tali aiuti: eccezionali (da applicare in caso di effettiva necessità), temporanei (sospesi non appena non più necessari), non distorsivi della concorrenza tra gli Stati membri, trasparenti, specifici (indirizzati a specifiche attività e non generici), i beneficiari possono essere soggetti pubblici e privati, e possono essere inclusi tutti i tipi di aiuti.

Il recepimento di tali provvedimenti nel caso italiano ha comportato la nascita del Registro Internazionale italiano. L'iscrizione a tale registro per le navi italiane consente di usufruire di alcuni importanti benefici fiscali:

- imponibilità di solo 20% del reddito imponibile ai fini IRES e IRPEF realizzato con le navi iscritte nonché delle plusvalenze realizzate dalla cessione delle stesse;
- sgravio del 100% dei contributi previdenziali ed assistenziali da versare per i lavoratori a bordo delle navi. Il relativo onere è a carico dell'INPS;
- esenzione degli stipendi erogati ai marittimi a bordo, tramite credito d'imposta;
- esenzione dall'IRAP;
- riduzione della tassa di registrazione dei contratti di assicurazione.

Tali benefici sono vincolati ad una serie di obblighi relativi alla formazione del personale di bordo che rientrano in un provvedimento denominato *Tonnage Tax* che prevede per l'appunto la riduzione del carico fiscale dei redditi dei lavoratori marittimi, l'esenzione sui loro contributi e la crescita degli aiuti in programmi di formazione.

Nel 2014 l'Associazione dell'armamento europeo (ECSA) ha commissionato ad un prestigioso ente di ricerca inglese (*Oxford Economics*) una valutazione dell'impatto economico ed occupazionale delle politiche di sostegno promosse dall'Unione Europea in ambito marittimo²³.

23 Oxford Economics, *The Economic Value of the EU Shipping Industry*, April 2014.

**Tab. 21 - Valutazione dell'impatto delle misure di sostegno all'armamento europeo
2004-2012**

	Impatto con applicazione Registro Internazionale + Tonnage Tax (dati reali)	Impatto senza interventi di supporto (ipotesi di andamento economico del settore in assenza dei sostegni - counter-factual analysis)
valore aggiunto generato (miliardi di euro)	145	68
posti di lavoro creati (1=10.000)	230	110

Elaborazioni Isfort-Ufficio Studi Confcommercio su dati Oxford Economics, 2014.

Lo studio dimostra che tali forme di sostegno hanno impedito che la flotta europea si disperdesse presso le cosiddette bandiere di comodo (come ad esempio i Registri di Panama e della Liberia) consentendo all'armamento europeo di rimanere leader mondiale rappresentando oggi circa il 40% del tonnellaggio, impiegando direttamente e nell'indotto circa 2,3 milioni di persone che generano un prodotto interno lordo di 145 miliardi di euro. Il valore di tali provvedimenti è anche dimostrato dal confronto tra l'evoluzione della ricchezza generata e dei posti di lavoro creati con o senza gli incentivi fin qui descritti. Secondo lo studio (tab. 21), nel periodo di applicazione di tali provvedimenti, il valore aggiunto prodotto da tali attività, senza l'adozione dei Registri internazionali e dei provvedimenti connessi, sarebbe stata inferiore del 52% (68 miliardi di euro invece di 145), mentre i posti di lavoro sarebbero stati il 54% di meno (1,1 milioni invece di 2,3).

2. LE CONSEGUENZE MACROECONOMICHE DELLE INEFFICIENZE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Che le inefficienze nei trasporti e nella logistica riducano, a parità di altre condizioni, il prodotto per occupato e la stessa dinamica delle macro-variabili economiche, è opinione condivisa. Di seguito si offre qualche evidenza empirica relativa alla misurazione di questi effetti negativi. Le stime sono molto approssimative e servono semplicemente come indicazione di ordini di grandezza.

Nel prossimo paragrafo si descrive l'indice che è stato scelto per sintetizzare l'efficacia e l'efficienza dei trasporti e della logistica nei vari paesi considerati. Già questa è una forzatura, però necessaria per ragioni di sintesi. Nei paragrafi 2.2 e 2.3 si indicano le tecniche di stima e alcuni risultati che riteniamo di interesse.

2.1 Un indice aggregato: il *Logistic Performance Index (LPI)*

In generale, la logistica presenta molteplici dimensioni. Misurare e riassumere le prestazioni attraverso i paesi, risulta impegnativo. La disamina di tempi e costi associati ai processi logistici - procedure portuali, sdoganamento, trasporto, e simili - rappresentano un approccio immediato, e in molti casi queste informazioni sono facilmente disponibili. Ma, una volta completato il quadro, queste informazioni non possono essere facilmente aggregate in un unico, coerente set di dati di fondo, a causa delle strutturali differenze delle catene di approvvigionamento dei paesi.

Inoltre, molti elementi critici della buona logistica - come la trasparenza dei processi e la qualità del servizio, la prevedibilità e l'affidabilità - non possono essere valutati utilizzando solo le informazioni sui costi e sui tempi.

Per queste ragioni abbiamo utilizzato un indice sintetico, come il *Logistic Performance Index (LPI)* elaborato dalla Banca Mondiale, che consente di confrontare il sistema della logistica dei trasporti, in termini di performance, per un numero molto elevato di paesi.

Sulla base di un sondaggio, articolato su un ampio set di domande, rivolte a livello mondiale a spedizionieri internazionali e corrieri espressi, il *Logistic Performance Index* è uno strumento di benchmarking che misura le prestazioni lungo la catena logistica all'interno di un paese. Tenendo conto dei confronti tra 160 paesi, l'indice può aiutarli a identificare sfide e opportunità e migliorare le loro prestazioni logistiche. La Banca Mondiale svolge l'indagine ogni due anni.

La prima parte del sondaggio LPI (domande 10-15) fornisce i dati grezzi per il LPI internazionale. Ciascun intervistato dal sondaggio valuta, attribuendo un punteggio, otto mercati esteri (corrispondenti a paesi), secondo sei componenti principali di prestazioni della logistica. Gli otto paesi sono scelti sulla base del più importante mercato di sbocco/provenienza per esportazioni e importazioni del paese in cui l'intervistato risiede, sulla base di una selezione casuale, e - per i paesi senza accesso diretto al mare - sulla base dei paesi confinanti che costituiscono una sorta di "ponte terrestre" in grado di collegarli con i mercati internazionali. Il metodo utilizzato per selezionare il gruppo di paesi votato da ogni intervistato varia a seconda delle caratteristiche del paese in cui il rispondente si trova.

Il LPI internazionale è, dunque, un indicatore sintetico di performance del settore della logistica, che combina i dati sui sei principali componenti di prestazioni in una singola misura aggregata. In caso di mancate risposte degli intervistati per alcune delle sei componenti, vengono utilizzate tecniche di interpolazione per sostituire i *missing value*. I valori mancanti vengono sostituiti con la risposta media del paese per ciascuna domanda, rettificata con lo scostamento medio del rispondente dalla media del paese nelle domande che presentano risposta.

Le sei dimensioni sono:

- 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 tempi di consegna programmati o previsti.

La gamma dei punteggi va da 1 (molto basso) a 5 (molto alto) per le prime cinque componenti, mentre per l'ultima il punteggio 1 è associato a "quasi mai" e il 5 a "quasi sempre".

Il LPI è ottenuto dai descritti sei indicatori utilizzando l'analisi delle componenti principali (PCA), una tecnica statistica standard utilizzata per ridurre la dimensione di un set di dati di grande mole. Nel LPI, gli ingressi per la PCA sono decine e decine di paesi su domande 10-15, media di tutti gli intervistati che forniscono dati su un dato mercato d'oltremare. I punteggi sono normalizzati sottraendo la media campionaria e dividendo per la deviazione standard prima di procedere con la PCA.

L'output di PCA è un singolo indicatore - appunto il LPI - che è una media ponderata di questi punteggi. I pesi sono scelti per massimizzare la percentuale di variazione all'interno dei sei indicatori originali del LPI, che è rappresentato dall'indicatore sintetico.

Tab. 22 - Il Logistic Performance Index (LPI) nel 2014

		2014	Var. % 2008-14
1	Germania	4,12	0,6
2	Olanda	4,05	-3,1
3	Belgio	4,04	3,9
4	Regno Unito	4,01	0,5
5	Singapore	4,00	-4,4
6	Svezia	3,96	-2,8
7	Norvegia	3,96	3,9
8	Lussemburgo	3,95	11,6
9	Stati Uniti	3,92	1,9
10	Giappone	3,91	-2,7
11	Irlanda	3,87	-1,2
12	Canada	3,86	-1,7
13	Francia	3,85	2,3
14	Svizzera	3,84	-4,3
15	Hong Kong	3,83	-4,4
16	Australia	3,81	0,5
17	Danimarca	3,78	-2,0
18	Spagna	3,72	5,7
19	Italia	3,69	3,2
20	Korea	3,67	4,2
21	Austria	3,65	-10,2
22	Nuova Zelanda	3,64	-2,8
23	Finlandia	3,62	-5,1
24	Portogallo	3,56	5,3
25	Cina	3,53	6,3
26	Turchia	3,50	11,0
27	Polonia	3,49	15,0
28	Repubblica Ceca	3,49	11,4
29	Ungheria	3,46	9,8
30	Sud Africa	3,43	-2,9
31	Tailandia	3,43	3,6
32	Lettonia	3,40	12,8
33	Slovenia	3,38	7,7
34	Estonia	3,35	13,5
35	Romania	3,26	12,2
36	Cile	3,26	0,2
37	Slovacchia	3,25	11,5
38	Grecia	3,20	-4,7
39	India	3,08	0,3

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Banca Mondiale.

Per costruire il LPI internazionale normalizzato, i punteggi normalizzati per ciascuno dei sei indicatori originali vengono moltiplicati per i loro componenti di carico e poi sommati. I componenti di carico corrispondono al peso attribuito a ciascun indicatore originale nella costruzione del LPI internazionale. Poiché i pesi sono pressoché simili per tutti i sei indicatori, il LPI internazionale è vicino a una media aritmetica semplice degli indicatori. Sebbene la PCA venga ripetuta per ogni nuova versione del LPI, i pesi rimangono molto stabili di anno in anno. Esiste quindi un elevato grado di comparabilità tra le varie edizioni del LPI.

Nell'ambito del data set della Banca Mondiale relativo al LPI sono stati individuati 39 paesi tra avanzati e in transizione, rispetto ai cui valori di LPI nel 2014 l'Italia si colloca in posizione mediana (tab. 22). Ai fini, invece, della stima della funzione di produzione di cui al paragrafo successivo, il numero di paesi si è ridotto a 16 per problemi di affidabilità dei dati relativamente al rapporto capitale/occupati, portando di fatto ad escludere tutte le economie in transizione che presentavano troppi *missing value*, valori anomali o *break* di serie storica.

In questo paragrafo, a fini descrittivi del LPI, abbiamo mantenuto il data set originario a 39 paesi.

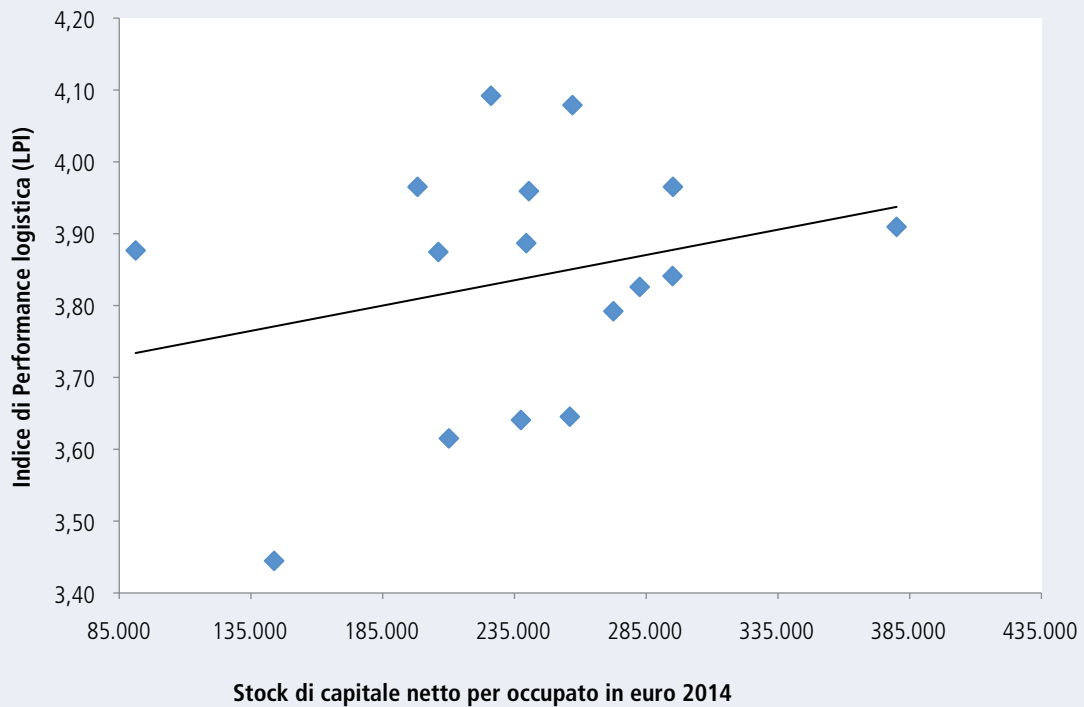
L'Italia occupa il 19° posto della graduatoria dei paesi considerati nel confronto, piuttosto lontana dalle posizioni di vertice occupate quasi interamente dai paesi nordeuropei, una posizione poco lusinghiera anche in considerazione del notevole sviluppo delle coste italiane (oltre 8mila km) che lascerebbero supporre un maggiore sfruttamento e una migliore infrastrutturazione delle vie marittime, almeno pari a quello delle altre economie avanzate.

Un dato comunque positivo è che il nostro paese evidenzia un tasso di crescita cumulato dell'indice di performance superiore al 3%, a fronte di flessioni consistenti di economie tradizionalmente orientate agli scambi internazionali di merci, come Olanda (-3,1%), Singapore (-4,4%), Svezia (-2,8%), Giappone (-2,7%), Svizzera (-4,3%), Hong Kong (-4,4%) e Austria (addirittura -10,2%) o di un modestissimo +0,6% della Germania, che resta, tuttavia, il paese al vertice e dunque da assumere come modello di riferimento.

Certamente, la performance del sistema logistico, proprio per le sei componenti che lo costituiscono, che presuppongono dotazioni infrastrutturali elevate dei sistemi aeroportuali, portuali, terrestri (ferroviari e stradali), ma anche di tipo informatico, di stoccaggio e di nodi intermodali, presenta una evidente correlazione positiva con il rapporto capitale/occupato in termini di volumi (fig. 1).

La figura 1 fa riferimento allo stesso data set a 16 paesi utilizzato per la stima della funzione di produzione, rappresentando nel diagramma i valori medi del rapporto capitale/occupati in euro valori concatenati 2014 nella media del periodo 2007-2014 sull'asse delle ascisse e la media del LPI nello stesso periodo sull'asse delle ordinate. Risulta in modo piuttosto netto che

Fig. 1 - Il Logistic Performance Index (LPI) e il capitale per occupato



Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Banca Mondiale, AMECO-Commissione Europea e United Nations Dataset National Accounts.

tanto maggiore è il rapporto tra lo stock di capitale in volume e il numero degli occupati, tanto migliore è la performance del sistema logistico nel suo complesso.

Probabilmente, però, la relazione più importante è quella opposta: il funzionamento della logistica implica un buon rendimento del capitale produttivo che, di conseguenza, si accumula, attraverso più elevati investimenti, a tassi più rilevanti rispetto a quanto accade nei paesi nei quali la logistica presenta deficit importanti (come nel caso italiano). Un più elevato capitale per occupato determina un maggiore - e più dinamico - prodotto potenziale e quindi un Pil effettivo più elevato. Questo circuito che porta da una logistica funzionante a una crescita economica più elevata nel medio-lungo termine, è testato nel prossimo paragrafo.

2.2 La produttività totale dei fattori dipende dall'efficienza logistica

L'obiettivo dell'analisi è di sottoporre a verifica empirica la relazione tra la crescita economica e l'indice sintetico di efficienza ed efficacia dei trasporti e della logistica (LPI).

Il modello teorico di riferimento utilizzato per studiare la relazione tra valore aggiunto, dotazione dei fattori produttivi e logistica è rappresentato da una funzione di produzione Cobb-Douglas con rendimenti di scala costanti:

$$Y_{it} = PTF_{it} K_{it}^{\alpha} L_{it}^{(1-\alpha)},$$

dove i si riferisce al paese i -esimo e t indica il tempo; Y è il valore aggiunto (fonte: AMECO), L gli occupati (fonte: AMECO) e K lo stock di capitale privato²⁴. PTF indica la produttività totale dei fattori e rappresenta la produttività sistemica complessiva.

Si assume che la PTF dipenda dalla variabile LPI (il *Logistic Performance Index* descritto al paragrafo 2.1):

$$PTF_{it} = A_{it} \exp(\mu LPI_{it}), \text{ dove } A \text{ è definita come:}$$

$A_{it} = \exp(\delta + \theta_i + u_{it})$, dove θ_i sono gli effetti fissi e u_{it} rappresenta un processo *white noise*.

Scrivendo il modello in termini delle variabili espresse per occupati e considerando i logaritmi si ha:

$y_{it} = \delta + \theta_i + \mu LPI_{it} + \alpha k_{it} + u_{it}$, in cui le lettere minuscole indicano le corrispondenti trasformazioni logaritmiche.

L'analisi empirica è stata effettuata su un panel di 16 paesi per gli anni 2007, 2010, 2012 e 2014. I paesi sono stati selezionati tra i 39 considerati in tabella. Per ottenere stime più efficienti e robuste sono stati scelti i paesi con rapporti capitale per occupato simili. Per esempio, nel 2014, paesi come Cina, Thailandia, Cile e Sudafrica hanno registrato un rapporto capitale per occupato medio di circa 36 mila dollari mentre Regno Unito, Stati Uniti, Italia e Germania di circa 268 mila dollari. Questi dati così eterogenei hanno generato stime distorte e non statisticamente significative e quindi si è ritenuto opportuno non considerare tali paesi nell'analisi.

Tab. 23 - Risultati delle stime della funzione di produzione

α	0,27*
μ	0,06*
δ	12,4*

nota: * statisticamente significativo all'1%.

Le stime sono riportate nella tabella 23²⁵.

Tutti i parametri hanno il segno atteso e adeguata significatività statistica; si ricorda che α è la quota sul prodotto lordo che va al capitale ($(1-\alpha)$ va al lavoro). L'indice di performance logistica ha un impatto rilevante sulla crescita del valore aggiunto, poiché un suo aumento del 10% produce un incremento del valore aggiunto di oltre due punti percentuali (nell'ultimo anno di osservazione, il 2014) in quanto l'elasticità è pari a $\mu \times LPI$, cioè $0,06 \times 3,69 = 0,22$ (cfr. anche tab. 22).

24 Lo stock di capitale è stato costruito con la tecnica dell'inventario permanente utilizzando gli investimenti fissi di fonte Banca Mondiale.

25 La stima è stata effettuata utilizzando lo stimatore *random effects* (che utilizza i *generalized least squares*) che ipotizza che gli effetti individuali, cioè le caratteristiche specifiche dei sistemi economici nazionali che fanno parte del panel, non siano correlati con le variabili esplicative. È stata utilizzata una variabile dummy che seleziona 4 outlier (su 64 osservazioni).

2.3 Perdite di Pil attuali e prospettiche: prime valutazioni

Il tentativo, seppure preliminare e molto approssimativo, di misurare l'impatto dei deficit logistici italiani sul prodotto attuale e potenziale, conferma, dunque, l'elevata sensibilità della produttività totale dei fattori all'efficacia e all'efficienza logistica, da noi misurate sinteticamente attraverso il *Logistic Performance Index* (LPI) della Banca Mondiale. In altre parole, migliorare le performance del nostro sistema logistico migliora il prodotto attuale e prospettico anche a parità di immissione di capitale e lavoro dentro il motore del sistema economico, grazie al miglioramento delle condizioni di contesto influenzate, in modo determinante, appunto dalla logistica.

Utilizzando la semplice equazione stimata, il riscontro quantitativo, come indicazione di un ordine di grandezza, evidenzia che se il *Logistic Performance Index* dell'Italia fosse, di colpo, oggi ai livelli misurati in Germania, con una crescita immediata di quasi il 12%, il valore aggiunto - che approssima il prodotto interno lordo - sarebbe di 42 miliardi di euro più elevato (sezione a) di tab. 24), pari al 2,8% in più del valore osservato (per l'anno 2014).

A questo livello di semplificazione si può soltanto affermare che la stima è di un ordine di grandezza credibile. Incrementare efficacia ed efficienza logistica del 12% non è cosa da poco visto che il processo interesserebbe necessariamente una frazione di investimenti infrastrutturali, 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 di non poco conto.

**Tab. 24 - L'impatto della logistica sul PIL italiano:
i risultati di alcuni esercizi di simulazione**

a) livello del valore aggiunto nel 2014 se il LPI fosse pari a quello della Germania (da 3,69 a 4,12=+11,7%)	Δ in miliardi di euro: +42	$\Delta\%$ sul livello del Pil (v.a.) osservato: +2,8%
b) confronto tra scenario base e scenario alternativo: tassi di var. % in termini reali 2015-2020	scenario base: capitale 0,5 occupati 0,8 LPI 0,5	scenario alternativo: capitale 0,6 occupati 0,8 LPI 0,8
b1) Pil (v.a.) in termini reali - Δ cumulato 2015-2020 scenario alternativo meno scenario base	Pil: +35 miliardi di euro ai prezzi del 2014	
b2) livello del Pil reale nel 2020 rispetto allo scenario base	Pil: +10 miliardi di euro ai prezzi del 2014	

Elaborazioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Ameco-Commissione europea, Istat, Banca Mondiale.

D'altra parte, i risultati si vedrebbero. Un'elasticità superiore a 0,2 non è parametro trascurabile. Gli sforzi sarebbero, in quest'ipotesi, più che compensati da incrementi consistenti di ricchezza. In ogni caso, è del tutto evidente che questo tipo di esercizio valuta gli effetti di un percorso che si svolge nel medio periodo.

A risultati analoghi a quelli appena discussi si perviene con una simulazione più cauta nella quale l'equazione che dentro la PTF incorpora l'indice della logistica proietta il prodotto lordo nel medio termine condizionando la sua evoluzione a uno sviluppo del *Logistic Performance Index* a tassi spagnoli piuttosto che italiani, con un profilo ben più dinamico del nostro. Invece di proiettare in avanti, al 2020, il LPI con i tassi medi osservati in Italia tra il 2008 e il 2014, si utilizza quanto osservato nello stesso periodo in Spagna: rispetto al nostro 0,5% di incremento medio annuo il LPI della Spagna presenta un incoraggiante 0,8%. L'attenzione degli spagnoli a questi aspetti della logistica e dei trasporti è stata evidenziata anche nel capitolo 1 di questa Nota.

Nello scenario alternativo (sezione b di tab. 24), dunque, il LPI cresce a un tasso superiore del 60% rispetto al tasso di variazione assunto nello scenario base (0,8 contro 0,5 della base). Per ottenere tuttavia miglioramenti dello 0,8% annuo bisogna modificare anche il tasso di accumulazione del capitale, perché un LPI più dinamico dipende necessariamente, anche se in misura non determinante, da maggiori investimenti in infrastrutture.

D'altra parte le differenze tra i due scenari sono abbastanza modeste e comunque realistiche: sia perché i tassi di crescita delle variabili di investimento e capitale sono stati lungamente osservati in passato sia perché un miglioramento dell'indice di efficienza logistica dello 0,8% annuo è stato sperimentato nella realtà di un paese come la Spagna, nostro vicinissimo partner commerciale.

I risultati (sezioni b1 e b2 di tab. 24) indicano una buona risposta incrementale del Pil italiano che potrebbe contare su 35 miliardi di euro aggiuntivi nel complesso del periodo 2015-2020 (esprimendo questo effetto a prezzi del 2014, cioè al netto di eventuali fenomeni inflazionistici, i quali amplificherebbero l'incremento in termini nominali). Questa maggiore ricchezza giungerebbe con un indice di efficienza logistica comunque inferiore, alla fine del periodo, al benchmark della Germania: nel 2020 il LPI dell'Italia si fermerebbe a 3,87 (il massimo è 5) contro un 4,12 raggiunto dai tedeschi già nel 2014 e utilizzato nel primo esercizio. Niente di straordinario, quindi.

Resta, però, chiarissima l'evidenza, che puntare sulla logistica conviene. Suona come uno slogan. Una volta tanto, auspichiamo davvero che lo diventi e che lo si segua.

3. SUGGERIMENTI PER MIGLIORARE L'EFFICIENZA LOGISTICA E IL SISTEMA DEI TRASPORTI

Le ragioni della "DISconnessione" del paese sono in buona parte dovute ad una scarsa integrazione tra evoluzione del tessuto e stato dell'intelaiatura trasportistica. Tale limite ha determinato un grave arretramento dell'industria che si muove intorno ai servizi logistici e di trasporto a partire dalle imprese di autotrasporto. In generale, è tutta l'Italia che soffre del paradosso di un'economia "potenzialmente forte" con un sistema di mobilità "debole".

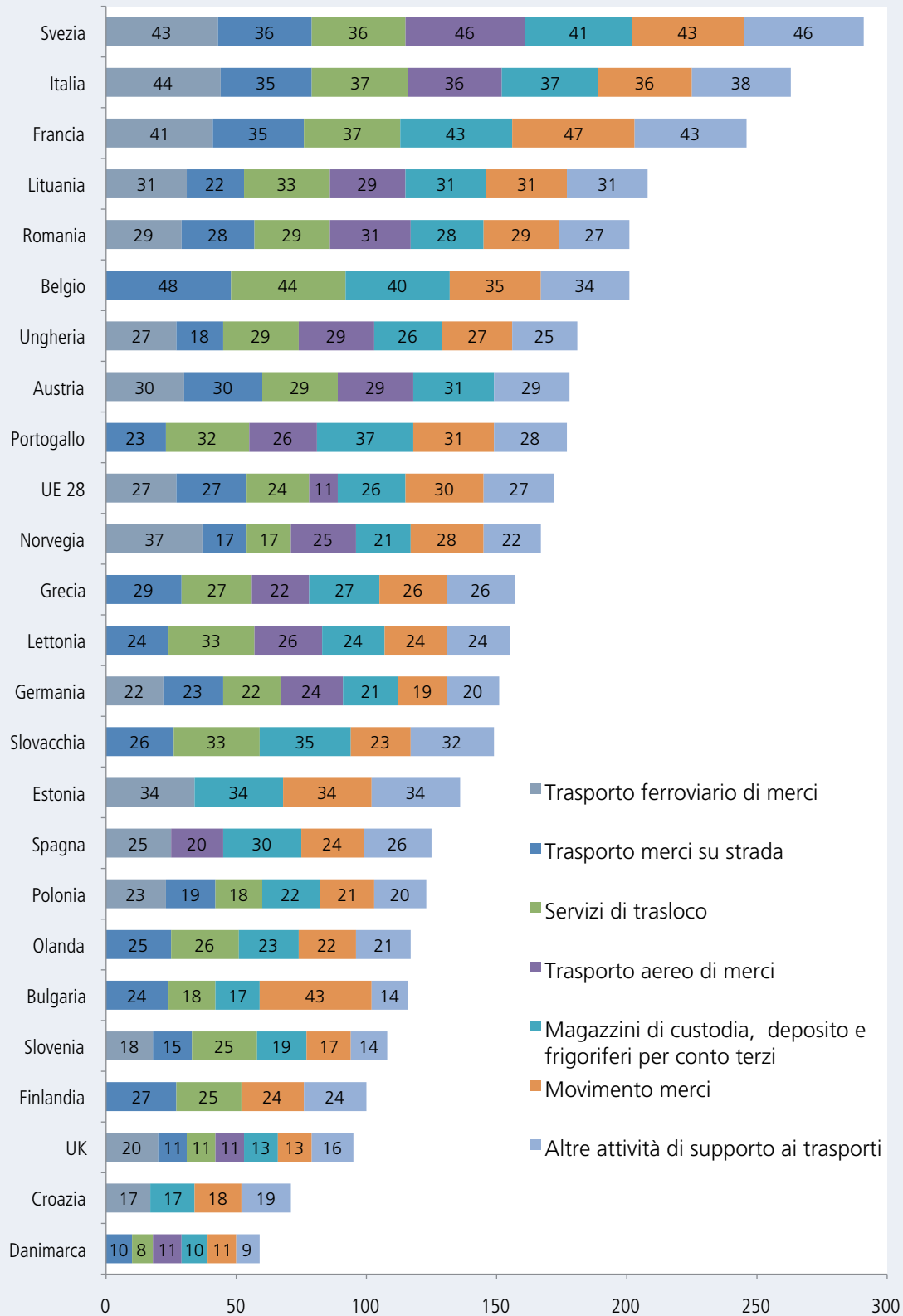
La debolezza del mercato dei servizi di trasporto merci, logistica e spedizione non è, dunque legato alla scarsa domanda di tali servizi da parte del tessuto imprenditoriale italiano. Al contrario, il valore del mercato logistico nazionale è secondo solo a quello della Germania in Europa, mentre se si analizzano i dati contabili delle aziende di erogano tali servizi si rileva che il valore aggiunto generato è modesto, tanto che nel confronto europeo le imprese italiane sono superate, oltre che dalla Germania, anche da altri Paesi quali la Francia, il Belgio e l'Olanda. Modelli organizzativi e sistemi tecnologici poco avanzati limitano le performance delle imprese di settore, mentre un sistema retributivo, appesantito da troppi balzelli che dilatano la distanza tra salario netto e costo aziendale del lavoro in maniera sostanzialmente più consistente che nel resto dei Paesi Europei, stimola forme di lavoro irregolari, grigie e poco trasparenti che alimentano la polverizzazione del settore e deprimono la capacità del comparto di creare valore dalle attività di servizio.

Il peso dei contributi (oneri fiscali e sociali) è sinteticamente espresso nella figura 2 che segue dall'indice di consistenza. Esso esprime il valore dei contributi che i datori di lavoro nei 28 paesi membri dell'UE versano ogni 100 euro di retribuzione lorda (retribuzione percepita + oneri sociali e fiscali = retribuzione lorda o costo del lavoro). L'indice di consistenza nelle imprese italiane di logistica e trasporto varia tra 35 e 44 euro, mentre nel resto dei paesi europei oscilla tra 26 e 30 euro (fig. 2).

Queste eccessive distanze in termini di costo del lavoro vanno ridotte.

Un'altra questione alla radice della diffusa sensazione di inadeguatezza del quadro infrastrutturale nazionale è la ridotta accessibilità digitale che l'attuale Governo vorrebbe superare attraverso la diffusione della cosiddetta Banda Ultra Larga all'interno di una strategia per la

Fig. 2 - Rapporto percentuale tra oneri sociali e retribuzioni nel settore della logistica e dei trasporti in alcuni paesi europei
2011



Elaborazioni Isfort su dati Eurostat.

crescita digitale del paese. A tale proposito si è sottolineato che i trasporti e la logistica non sono stati inseriti tra le piattaforme abilitanti. Al contrario, non solo sarebbe importante menzionarli tra gli ambiti prioritari di intervento, ma è decisivo porre in essere un sistema in grado di armonizzare le numerose iniziative avviate per digitalizzare buona parte delle procedure e delle attività che riguardano il mondo dei trasporti e degli scambi commerciali.

Gli attori che a vario titolo concorrono allo spostamento e alla gestione logistica delle merci stanno sviluppando o hanno già sviluppato sistemi informatici di comunicazione e di controllo per agevolare e accelerare procedure e attività che ricadono sotto la propria responsabilità.

In particolare:

- le Capitanerie di Porto stanno implementando il sistema Port Management Information System (PMIS) per lo svolgimento delle pratiche amministrative collegate all'arrivo e alla partenza delle navi e per la supervisione del traffico all'interno delle acque portuali;
- l'Agenzia delle Dogane già da qualche anno utilizza il sistema informativo di ausilio all'attività doganale AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise), che è considerato uno dei più avanzati a livello internazionale;
- la rete degli Interporti in collaborazione con gli operatori del trasporto sta sviluppando la Piattaforma Logistica Nazionale, un sistema di Intelligent Transport System (ITS) concepito per concentrare ed erogare servizi di Sistema a tutti gli operatori, divenendo la piattaforma di interconnessione e di regia dei dati e dei processi relativi al trasporto ed alla logistica;
- il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane utilizza la Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) per supportare il Gruppo nello sviluppo della logistica delle merci in ottica intermodale, con focus all'integrazione del mondo ferroviario con tutti gli operatori nazionali e internazionali;
- buona parte delle 24 Autorità portuali si stanno dotando di un Port Community System (PCS) ovvero di una piattaforma per la gestione amministrativa ed operativa dei processi in ambito portuale per ottimizzare, gestire ed automatizzare i processi logistico-portuali mediante l'integrazione dei sistemi utilizzati dagli attori e dalle differenti organizzazioni che compongono ed operano all'interno della comunità portuale.

Si tratta di iniziative importanti, che in alcuni casi sono riconosciute come assolutamente competitive a livello internazionale, ma che tuttavia stanno procedendo in ordine sparso senza una regia comune, con il conseguente rischio di sovrapposizione e intralci reciproci.

Per Conftrasporto, fermo restando che la competitività dell'intero sistema logistico nazionale potrebbe trarre significativi benefici dalla maggiore diffusione nelle esportazioni della clausola di vendita franco destino, e che, pertanto, sarebbe auspicabile incentivarla, attraverso una specifica misura, compatibile con la normativa europea, le richieste prioritarie di intervento per innalzare la performance logistica del Paese sono le seguenti:

Proposte per il Trasporto su gomma

- Liberalizzazione dei servizi di cabotaggio, quando saranno conseguite:
 - 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;
 - una revisione del Regolamento (EC) n.883/2004 che stabilisca, nel rispetto del principio "lex loci laboris", che nei soli casi di distacco di lavoratori impegnati in attività mobili di trasporto su strada, debba trovare applicazione il sistema di sicurezza sociale dello Stato ospitante (di impiego);
 - la revisione della Direttiva 96/71/EC sul distacco dei lavoratori con l'introduzione di procedure e sistemi di controllo efficaci e di facile applicazione, al fine di combattere abusi e fenomeni di dumping sociale;
 - l'introduzione di un'Agenzia europea per il trasporto stradale, che avrebbe il compito di garantire l'applicazione e l'interpretazione uniforme delle norme comunitarie in tutti gli Stati membri.
- Mantenimento degli elementi di competitività per le imprese garantiti dal bilancio dello Stato, rafforzandone la natura premiale, limitandoli alle realtà più virtuose dal punto di vista della sicurezza e dell'impatto ambientale.

Proposte per il trasporto ferroviario

- Rapida approvazione del pilastro tecnico del cosiddetto 4° pacchetto ferroviario, per uniformare adempimenti, semplificare drasticamente le procedure e ridurre i relativi tempi e costi a carico delle imprese, attraverso il potenziamento del ruolo dell'Agenzia Ferroviaria europea, (certificazione di sicurezza e sistema unico a livello europeo).
- Una modifica legislativa che consenta di utilizzare in via residuale le risorse stanziante annualmente a supporto del trasporto ferroviario da e per il Mezzogiorno(art.1 comma 294 L.190/2014) anche nelle altre tratte ferroviarie, sotto forma di riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria.
- Introduzione di misure nazionali ed europee, sull'esperienza del ferrobonus italiano, a sostegno del traffico combinato terrestre.

- Uno studio sulla fattibilità tecnica ed economica dell'apertura ai traffici merci di notte della rete ferroviaria ad alta velocità, per dare concreta attuazione alla funzione di alta capacità per le merci più volte indicata quale valida soluzione dal Governo nazionale. La realizzazione effettiva del trasporto combinato terrestre veloce, "metropolitana italiana delle merci" consentirebbe di superare le strozzature della 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, oltre 13mila veicoli pesanti dalle strade.
- Stop ai processi di revisione del sistema dei pedaggi di accesso alla rete ferroviaria nazionale avviati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che attraverso la riclassificazione della rete finirebbero con il triplicare gli oneri sostenuti dalle imprese ferroviarie merci, rendendo nei fatti, automaticamente fuori mercato le relative attività.

Proposte per il Trasporto Marittimo

- Ripristino delle risorse nazionali per poter riattivare, l'incentivo "ecobonus" per il rilancio delle Autostrade del mare e sviluppare, e avvio di uno strumento europeo di incentivazione del trasporto combinato marittimo.
- Definizione di un quadro comune e condiviso sui servizi di pilotaggio, che contemperi le esigenze della sicurezza con quelle della operatività della filiera marittimo-portuale.
- L'equiparazione del trattamento IVA delle prestazioni di trasporto marittimo di passeggeri di linea a quello previsto per i servizi di TPL di linea su gomma.
- Sburocraizzazione degli adempimenti informativi a carico delle navi in partenza nei porti nazionali coerente con le indicazioni dell'art. 9 della Direttiva 2010/65/EU, prevedendo alcune esenzioni per le navi che effettuano traffici ricorrenti tra porti nazionali e/o comunitari.

Proposte per superare le DISconnessioni

- Rilancio della competitività dei porti attraverso: lo sportello unico dei controlli, i fast corridors doganali, l'integrazione logistica con le aree retroportuali, le semplificazioni dei dragaggi, la velocizzazione delle procedure di approvazione dei Piani regolatori portuali, il rafforzamento del coordinamento centrale delle politiche e la riforma della governance in coerenza con le indicazioni del Piano Nazionale Strategico della Portualità e Logistica.
- Riforma del Titolo V della Costituzione per assegnare alla competenza esclusiva allo Stato centrale la materia "infrastrutture strategiche e grandi reti di trasporto e na-

vigazione di interesse nazionale e relative norme di sicurezza, porti e aeroporti civili di interesse nazionale e internazionale”.

- Inserimento di una specifica sezione nel nuovo programma delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale, finalizzata alla realizzazione di progetti integrati di ottimizzazione del sistema dei trasporti delle Aree Metropolitane del Paese.
- Inserimento tra le Piattaforme abilitanti della strategia di crescita digitale del Paese anche i trasporti con lo specifico obiettivo di armonizzare le numerose iniziative di digitalizzazione delle procedure dei passaggi di informazione nel mondo dei trasporti e degli scambi commerciali.

