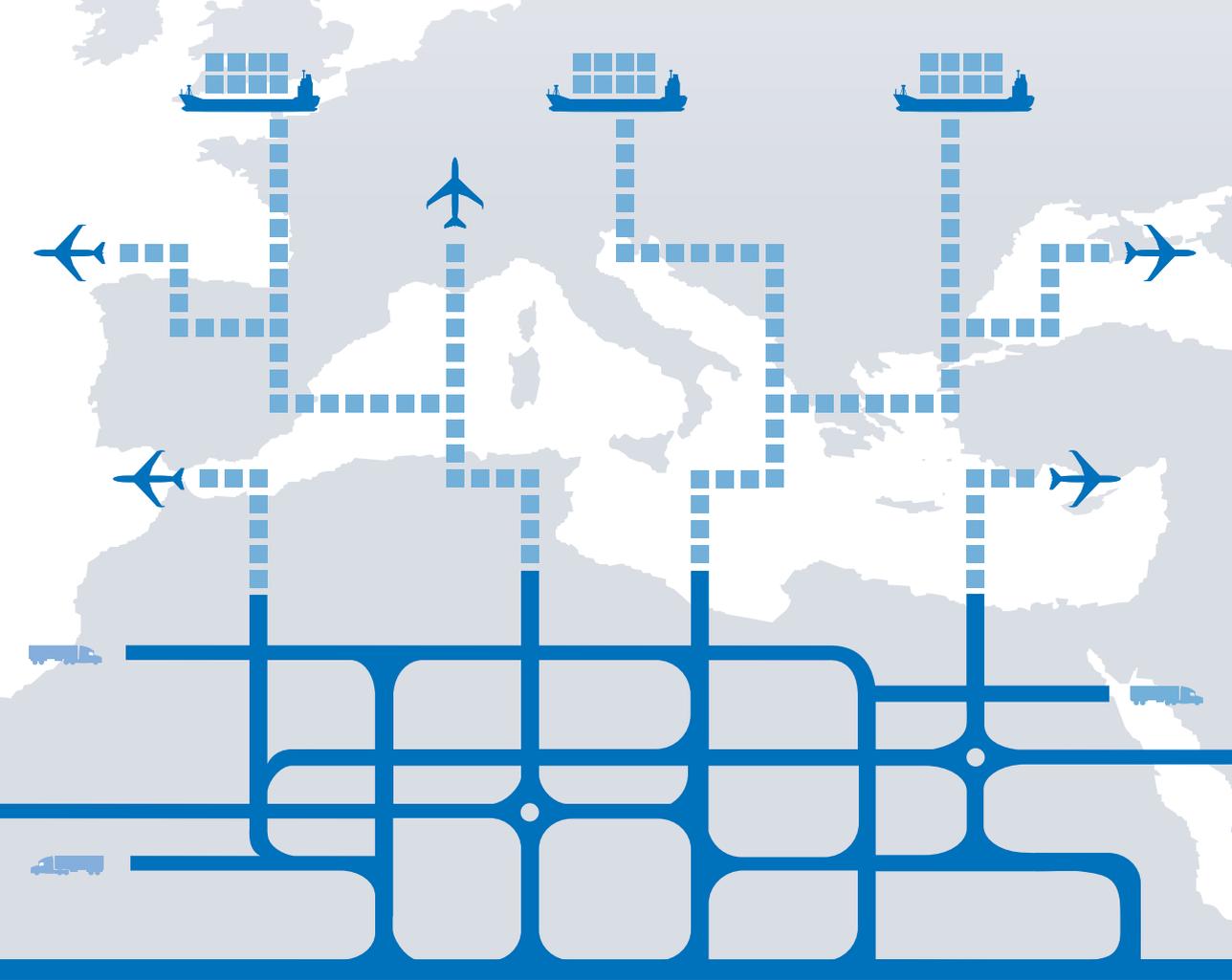


srmm 

LOGISTICA E SVILUPPO ECONOMICO

Scenari economici, analisi delle infrastrutture e prospettive di crescita





LOGISTICA E SVILUPPO ECONOMICO

Scenari economici, analisi delle infrastrutture e prospettive di crescita

GIANNINI EDITORE

Grafica di copertina, editing e sviluppo editoriale:

Marina RIPOLI (SRM)

ISBN - 978-88-7431-691-5

2013 © Giannini Editore
Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b
www.gianninieditore.it

Ricerca realizzata da



GLI AUTORI

(cfr. pag. 253, Notizie sugli autori)

Direttore della ricerca: Massimo DEANDREIS

Team della Ricerca SRM: Alessandro PANARO (Coordinatore)
Anna Arianna BUONFANTI
Consuelo CARRERAS
Agnese CASOLARO

Autori dei case studies: *Sistema logistico Lombardia:*
Lanfranco SENN
Clementina PERSICO

Short Sea Shipping:
Ennio FORTE

Indagine empirica, I Nodi della logistica:
Enrico BERETTA
Alessandra DALLE VACCHE
Andrea MIGLIARDI

Logistica Agroalimentare:
Lucio SIVIERO

RINGRAZIAMENTI

Un ringraziamento particolare alle banche ed agli uffici di rappresentanza del Gruppo INTESA SANPAOLO, con riferimento specifico a:

BANCA DI CREDITO SARDO, BANCA KOPER, BANCO DI NAPOLI, CASSA DI RISPARMIO DEL FRIULI VENEZIA GIULIA, CIB BANK (Ungheria), PRIVREDNA BANKA ZAGREB (Croazia), Uffici di Rappresentanza in CINA, MAROCCO e TUNISIA, per aver collaborato, attraverso l'organizzazione di importanti seminari/convegni, alla diffusione delle prime anticipazioni della ricerca e/o aver favorito relazioni con operatori logistici del territorio, fornendo valore aggiunto ai contenuti del volume.

Si ringrazia la *Divisione Banche Estere* di INTESA SANPAOLO: Coordinamento Banca Koper – Area CEE, Coordinamento banche Privredna Banka Zagreb, Banca Intesa Beograd e Intesa Sanpaolo Banka Bosna i Hercegovina. Coordinamento banche VUB Banka e CIB Bank, per aver favorito la realizzazione di importanti interviste a imprese e operatori.

Si ringrazia la *Divisione Banca dei Territori, Direzione Marketing Imprese, Servizio Internazionalizzazione* di INTESA SANPAOLO per aver favorito la realizzazione di importanti interviste a imprese e operatori.

Un particolare ringraziamento va al Direttore Generale di Banca Koper, Giancarlo MIRANDA, al Direttore Generale della Banca di Credito Sardo, Pierluigi MONCERI e al Direttore Generale della Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia, Renzo SIMONATO per aver partecipato in qualità di relatori e collaborato all'organizzazione di importanti eventi di presentazione della ricerca.

Si ringrazia la presidenza di ASSOPORTI con cui SRM ha uno specifico protocollo d'intesa volto alla realizzazione congiunta di studi e approfondimenti, nonché di interviste a personaggi del mondo del trasporto marittimo. Un particolare ringraziamento va alla Dr.ssa Tiziana MURGIA.

Si ringrazia la Sede di Genova della BANCA D'ITALIA per aver collaborato alla redazione della ricerca; un particolare ringraziamento al Direttore, Letizia RADONI e a tutti i ricercatori dell'Ufficio *Analisi e ricerca economica territoriale*.

Un ringraziamento al Presidente di THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS, Umberto MASUCCI per aver favorito la diffusione delle ricerche di SRM e delle prime anticipazioni del lavoro nel corso dell'Evento svoltosi a Napoli il 24 maggio 2013 “Unity in diversity: the future cultural and economic bridge on the Mediterranean”; analogo ringraziamento agli organizzatori dello *Yacht Med Festival 2013, Fiera internazionale dell'economia del Mare* di Gaeta in particolare alla Dr.ssa Roberta BUSATTO.

Nel corso della ricerca sono state raccolte altresì testimonianze privilegiate di Istituzioni, Associazioni di Categoria, Imprese, Infrastrutture che hanno contribuito a fornire valore

aggiunto e consentito di svolgere un'analisi più approfondita del settore; a tutti va un ringraziamento particolare di SRM e dei ricercatori che hanno curato il lavoro. Nel dettaglio di seguito sono indicati tutti coloro che sono stati intervistati e/o hanno fornito saggi e/o documentazione specifica. Sono elencate in ordine alfabetico le Associazioni di categoria e a seguire le Infrastrutture e le Imprese.

Associazioni di Categoria

ASSOFERR, Presidente Guido NICOLINI
ASSOLOGISTICA, Presidente Carlo MEARELLI
ASSOPORTI, Presidente Luigi MERLO
CONFITARMA, Presidente Paolo D'AMICO
FEDERAGENTI, Presidente Michele PAPPALARDO
UIR-Unione Interporti Riuniti, Presidente Alessandro RICCI

Infrastrutture e Imprese

PORT OF QINGDAO, Cina
TANGER MED PORT AUTHORITY, General Manager Najlaa DIOURI
BEL, Divisione Finanziamenti alle Infrastrutture Lars ANWANDTER
AGROKOR, Executive Vice President for Export Markets Damir KUSTRAK
ARGOL VILLANOVA, Head of External Relation Carlo MEARELLI
COMAGRO SARDO, Amministratore Unico Bernardino PUSCEDDU
ERICSSON NIKOLA TESLA, CEO Gordana KOVACEVIC
FAGIOLI, Responsabile della Fagioli Spa in Tunisia Enrico LUCONI
FEVITA HUNGARY ZRT, CEO Fisli József
GERMANETTI MAROC Sarl, Presidente Khalil CHABAB
INTERPAOLI EUROPE, Responsabile Amministrazione e Finanza Daniel PAOLONI
MAERSK ITALIA, CEO Orazio STELLA
WORLDEX, Cina

Si ringraziano inoltre per la collaborazione:

AGENCE SPÉCIALE TANGER - MÉDITERRANÉE Président du Conseil de Surveillance, T.m.s.a. – Tanger Med, Mohammed HASSAD
AGROKOR, Member of the Management Board, Tomislav LUČIĆ
AGROKOR, Mateja PETEK
ASSOFERR, Simona CECI
ASSOFERR, Segretario Generale, Mauro PACELLA
ASSOLOGISTICA, Segretario Generale Jean Francois DAHER
CONFITARMA, Servizio Comunicazione e Studi, Noli MAZZA
ERICSSON NIKOLA TESLA, Customer financing & Offset Consultant, Vladislav POGARCIC
MAERSK ITALIA, Marketing & Communication Team, Alberto PERA
SEAGO LINE, Italy Cluster General Manager Paolo CORNETTO
THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS, Segretario Generale, Marina TEVINI
UIR-UNIONE INTERPORTI RIUNITI, Sabrina TRAVAGLINI

Un ringraziamento generale a tutti gli uffici delle AUTORITÀ PORTUALI che hanno fornito i dati di traffico merci aggiornati.

Si ringrazia, l'OBI (Osservatorio Banche e Imprese) di Bari, per la collaborazione nell'acquisizione dei dati per l'indagine qualitativa sulle imprese, effettuata nell'ambito della redazione del rapporto annuale SRM-OBI "Impresa e Competitività".

Un ringraziamento particolare ai colleghi del Gruppo INTESA SANPAOLO: Vito ARGENTERO, Luca BASILE FIORETTO, Emanuele BELLINI, Elena BRENO, Roberto CONGREGALLI, Stefano CORONA, Marcello DI MARTINO, Giamberto GIRALDO, Giuseppe GRADI, Mouna HADDOU, Fruzsina HORVÁTH, Luca LANDI, Jadranka PRIMORAC, Luciano PROTA, Alessandro PUHALI, Mohamed SABRI per aver partecipato attivamente all'elaborazione della ricerca fornendo preziosi consigli e importanti contatti operativi per la redazione del lavoro.

NOTE:

Pur restando ferma la cura e la responsabilità di SRM nella progettazione complessiva del lavoro e nella successiva redazione dell'intera ricerca, si specificano di seguito l'assegnazione dei capitoli e gli autori dei *case study*:

- Capp. da I a VII e Case Study 4 (Cap. VIII) di SRM;
- Case Study 1 (Cap. VIII) di Lanfranco SENN e Clementina PERSICO;
- Case Study 2 (Cap. VIII) di Ennio FORTE;
- Case Study 3 (Cap. VIII) di Enrico BERETTA, Alessandra DALLE VACCHE, Andrea MIGLIARDI;
- Case Study 5 (Cap. VIII) di Lucio SIVIERO con la collaborazione della dr.ssa Giovanna DE FALCO.

Cfr. pag. 253 per eventuali specifiche.

Tutte le interviste realizzate, i cui testi sono stati regolarmente approvati dai protagonisti, sono curate da SRM che non è in alcun modo responsabile dei fatti, delle opinioni, delle notizie e dei dati menzionati.

La riproduzione fedele del testo, anche parziale, non può essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. I contenuti della ricerca rappresentano i risultati di uno specifico progetto di SRM e non hanno la pretesa di essere esaustivi. È consentito l'uso della ricerca e delle informazioni in essa contenute ai fini di studio ed approfondimento di settore, citando regolarmente la fonte.

Pubblicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili ad agosto 2013.

*A coloro che con le idee,
le opere e le azioni
contribuiscono allo sviluppo sociale
ed economico del Mezzogiorno,
in una visione europea e mediterranea*

INDICE

Prefazione	17
Abstract	19

PRIMA PARTE PRINCIPALI RISULTATI E LINEE DI POLICY

Capitolo I - Presentazione della ricerca	23
1. Obiettivi e linee strategiche	23
2. Struttura della ricerca	24
Capitolo II - Risultati e modello interpretativo	27
1. Premessa	27
2. I 4 pilastri della logistica	27
3. L'indagine strategica	34
4. Il <i>log-weight</i> nel sistema economico nazionale	36
5. Indicazioni di policy e analisi swot	37

SECONDA PARTE SCENARI NAZIONALI, INTERNAZIONALI E FOCUS SULL'AREA MED

Capitolo III - La nostra economia logistica	43
Sezione I - La logistica come driver della competitività italiana	43
1. Premessa	43
2. L'Italia nel contesto logistico internazionale	43
3. Fattori di criticità del sistema logistico italiano	49
4. Conclusioni	57
Sezione II - La logistica nei nuovi scenari internazionali e nazionali	61
1. Premessa	61
2. La nuova geografia del commercio mondiale e gli effetti sul trasporto marittimo	62
3. Conclusioni	74
Capitolo IV - Le relazioni logistiche tra l'Italia e il Mediterraneo	77
Introduzione	77
Sezione I - I traffici nel Mediterraneo	79
1. Premessa	79
2. La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi	79

3. Il nuovo volto della competizione marittima nel Mediterraneo	82
4. Lo <i>Short Sea Shipping</i> nell'Area Med	95
5. La navigazione a corto raggio in Italia. Caratteristiche della domanda e dell'offerta	99
6. Conclusioni	104
Sezione II - Case study: lo sviluppo della logistica in Tunisia	107
1. Premessa	107
2. Le performance logistiche della Tunisia	107
3. Il settore dei trasporti in Tunisia. Caratteristiche e rilevanza per l'economia del territorio	108
4. La programmazione di settore	113
5. Conclusioni	117
Sezione III - L'interscambio marittimo Italia-Area Med: un'analisi delle statistiche	119
1. Premessa	119
2. Le relazioni commerciali tra l'Italia ed i paesi dell'Area Med	119
3. <i>Outlook</i> sul trasporto marittimo	121
Sezione IV - Investimenti nell'Area Med: casi studio di eccellenza	135
1. Premessa	135
2. I protagonisti dell'indagine territoriale	135
3. I temi di discussione	136
4. Considerazioni dell'indagine territoriale sulle imprese	140
Conclusioni al capitolo	142
Capitolo V - Logistica e intermodalità: lo stato delle infrastrutture	145
1. Premessa	145
2. Le infrastrutture logistiche in Italia	148
3. Il contesto di riferimento del sistema interportuale italiano: l'intermodalità ferroviaria, portuale e stradale	152
4. Il sistema degli interporti italiani	163
5. Conclusioni	180
Focus. Le imprese del settore logistico italiano: analisi statistica	185
Capitolo VI - Programmazione e politiche di sviluppo nazionali: quadro organico, statistiche ed alcune riflessioni	189
1. Premessa	189
2. La programmazione	189
3. Le politiche di sviluppo	193
4. Conclusioni	204
Capitolo VII - Gli opinion leaders	207
Sezione I - I nodi logistici: i risultati di un'indagine empirica	207
1. Premessa	207

2. Le leve competitive finalizzate a rilanciare il sistema logistico nazionale	208
3. La programmazione della logistica a livello nazionale e la finanza a supporto dello sviluppo del settore	213
4. Priorità e proposte per lo sviluppo della logistica	215
Sezione II - Casi imprenditoriali italiani ed esteri (Europa e Asia)	219
1. Premessa	219
2. I protagonisti dell'indagine	220
3. I risultati dell'indagine	221
4. Un quadro di sintesi	227

TERZA PARTE CASE STUDIES

Capitolo VIII - La competitività dei territori e dei settori	231
Case study 1	
Analisi dei fattori e delle politiche regionali per lo sviluppo del settore in Lombardia	231
Case study 2	
Nuove strategie di crescita per il Mezzogiorno nelle relazioni intermediterranee: la leva dello SSS e della logistica a valore	232
Case study 3	
Competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia	235
Case study 4	
Imprese e competitività logistica: i risultati di un'indagine campionaria sul settore manifatturiero	236
Case study 5	
Innovazione e integrazione logistica di processo per l'export delle filiere agroalimentari italiane	237
Bibliografia	241
Notizie sugli autori	253

PARTE WEB

COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA LOGISTICO IN ITALIA

Capitolo 1 - Analisi dei fattori e delle politiche regionali per lo sviluppo del settore in Lombardia

1. Premessa
2. Gli scenari demografici e la domanda di logistica in Lombardia
3. La dotazione infrastrutturale della regione logistica milanese
4. Le problematiche dei traffici transalpini
5. Il ruolo della programmazione regionale nel settore della mobilità delle merci
6. Malpensa ed il primato del cargo aereo in Lombardia
7. Conclusioni

Capitolo 2 - Nuove strategie di crescita per il Mezzogiorno nelle relazioni intermediterranee: la leva dello SSS e della logistica a valore

1. Trasporto marittimo Ro-Ro, Autostrade del Mare e corridoi mediterranei
2. Cenni su fonti energetiche rinnovabili e combustibili alternativi
3. I flussi Short Sea, la portualità dedicata e le Autostrade del mare nei programmi UE
4. Analisi della competitività portuale nel mercato Ro-Ro
5. Il caso del nuovo terminal AdM di Venezia
6. Conclusioni

Capitolo 3 - Competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia

1. La logistica e la competitività del sistema produttivo nazionale
2. I nodi della logistica in Italia
3. I risultati della rilevazione presso gli spedizionieri
4. Questioni aperte e prospettive del settore logistico
5. Conclusioni

Capitolo 4 - Imprese e competitività logistica: i risultati di un'indagine campionaria sul settore manifatturiero

1. Premessa
2. Imprese e territorio: la modalità organizzativa della distribuzione logistica aziendale
3. Imprese e territorio: le scelte in tema di infrastrutture
4. Imprese e logistica: un approfondimento in base alla dimensione e al fatturato aziendale
5. Conclusioni

Capitolo 5 - Innovazione e integrazione logistica di processo per l'export delle filiere agroalimentari italiane

1. Premessa
2. La logistica di filiera come innovazione di processo

3. Effetti sulla produttività dell'innovazione logistica
4. Integrazione funzionale per l'efficienza di processo delle filiere agroalimentari
5. I servizi logistici per la sostenibilità, qualità e sicurezza delle esportazioni agroalimentari
6. Casi di azioni per l'export delle produzioni di eccellenza
7. Conclusioni

TESTI INTEGRALI DELLE INTERVISTE REALIZZATE

Bibliografia

Notizie sugli autori

PREFAZIONE

La logistica è da sempre inserita nei filoni di ricerca di SRM; è nostra convinzione che un Paese che voglia “stare e competere in Europa” debba garantire alle proprie imprese e ai processi di internazionalizzazione della nostra economia, un sistema di infrastrutture e servizi di primo livello. Nel gap economico che abbiamo con altre nazioni, Germania in primis, spesso gioca un ruolo fondamentale proprio la logistica e tutta la filiera che essa rappresenta: lo shipping, gli spedizionieri, le agenzie marittime, i servizi di smistamento e movimentazione, il magazzinaggio e tanto altro. Oggi l'impresa per stare nei mercati ha bisogno di tutto questo e che tutto questo venga svolto in modo rapido, efficiente ed efficace.

“Fare” logistica vuol dire essere coscienti di come si muovono i mercati, quali sono le merci che hanno appeal, quali sono gli operatori industriali che stanno ricercando i nuovi orizzonti di crescita.

Il nostro Paese è chiamato continuamente ad affrontare nuove sfide commerciali, economiche e produttive, non ultime quelle rappresentate dai Paesi del bacino del Mediterraneo con il nord Africa in testa. Verso l'area MED abbiamo uno scambio di merci che viaggia via mare, via aerea, e con trasporti intermodali pari a oltre 65 miliardi di euro; verso il mondo scambiamo merci per oltre 750 miliardi di euro, di questi 240 per via marittima. Sono questi valori che danno il senso di quanto sia importante disporre di logistica.

La ricerca richiama il concetto di “Efficiente sistema logistico”; vuol dire essere dotati di infrastrutture competitive e in questo caso in prima fila sono i porti e gli interporti; vuol dire acquisire la coscienza di dovere sviluppare meccanismi di trasporto intermodale; su questo argomento il nostro Paese ha ancora molta strada da fare e lo dimostrano fortemente i numeri delle analisi.

Un altro dato ci mostra che l'Italia è collocata dalla World Bank al 24° posto tra i paesi che hanno gli indicatori logistici più performanti: la Germania è al 4°, l'Olanda al 5°, il Belgio al 7° e la Spagna al 20°. Parlando di queste nazioni non si possono non richiamare realtà portuali come Amburgo, Rotterdam, Anversa, Valencia, che aumentano gradualmente ed in modo preoccupante (per noi), le strategie di penetrazione nei mercati grazie alle politiche attive messe in campo dai Paesi di appartenenza.

L'Italia con il Mezzogiorno in avanti ha i mezzi per affrontare questa sfida; dispone di porti di primo livello e di realtà interportuali ed imprenditoriali che vanno sempre di più affermandosi sul territorio, ma non basta. Occorrono politiche di sviluppo ed un sistema normativo che incidano in modo forte sul settore, che lo rendano veramente strategico per il Paese e che diano un impulso serio alla realizzazione di un vero e proprio “sistema” logistico.

La ricerca affronta l'argomento ad ampio spettro ed ha analizzato il patrimonio logistico, imprenditoriale ed infrastrutturale di cui dispone il nostro Paese, e vorrei sottolineare in modo particolare che il lavoro ha dato importanza alla “voce del territorio” attraverso colloqui mirati con i grandi protagonisti del comparto: con le istituzioni e con le associazioni di categoria, con imprese ed infrastrutture, anche

localizzate all'estero, e che qui colgo l'occasione per ringraziare per la disponibilità offerta.

SRM ha, tra le sue metodologie, quella di dar voce agli stessi protagonisti delle proprie ricerche. A nostro avviso solo discutendo ed approfondendo le problematiche con chi stesso le vive è possibile, infatti, avere una visione concreta dei fattori che possono contribuire a creare sviluppo per il territorio.

La ricerca illustra il tema con dovizia di dati, statistiche e con una bibliografia molto ricca e variegata nei suoi aspetti. Non posso quindi che augurare una buona lettura di questo lavoro che vuole essere un ulteriore contributo che SRM intende offrire per la crescita del Paese, duratura, sana e concreta.

Paolo SCUDIERI
Presidente SRM

ABSTRACT

SRM – now at the turn of its first decade of activity – presents a new paper dedicated to Italy’s logistics assets, drawing a 360 degree analysis of the sector, highlighting its strengths and weaknesses, the risks and opportunities at play. The aim of this new study is to define **four “pillars” for the development of logistics**, a solid and necessary platform from which to boost the sector’s takeoff in Italy.

To achieve this aim, the project identifies the most important obstacles that are holding back the sector, examines possible strategies to relaunch investments in infrastructure, outlines potential growth horizons in terms of countries and territories, and stigmatises errors which must not be repeated in future cohesion policies.

In 2007, the paper “*Poli logistici and sviluppo del territorio*” rang an initial alarm bell on how Italy was setting out on a worrying path towards losing competitiveness on the international markets, also due to a lack of investments and the inability to implement necessary reforms, in particular in the sectors involved in the logistics chain (with ports, interports, and the maritime sector at the fore). The logistics chain is complex and multifaceted: it encompasses both manufacturing companies which aim to internationalise, or to ship and process their goods, and business sectors such as land and maritime shipping, and rail transport, which face macro and micro issues of invariably great importance, which need to be solved as soon as possible.

The sector is worth 200 billion euros and accounts for 13% of GDP. One million people work in the logistics services sector, either directly, indirectly, or in related industries; these figures give an idea of the potential of the asset we are discussing, and that this paper analyses by taking an innovative approach.

If on the one hand the paper follows up on previous works – taking a desk and field approach, and offering interviews with major Italian players – on the other it sets forth elements of originality: *interviews carried out abroad* with leading companies in the fields of manufacturing, logistics, and infrastructure; the indication of new regions in which to invest, such as the *Med Area*; drafting of *case studies* with the contribution of authoritative collaborations.

More in detail, the paper is divided into three parts. The first part, which presents an overview of the study and its findings, is followed by the core research section, contained in the second part of the document, and dedicated to the analysis of the sector in the national and international context. The investigation begins by examining the factors guiding the competitiveness of Italian logistics in relation to the globalisation and company internationalisation processes, and subsequently analyses the new geography of world trade in relation to its strong interconnection with the trends of maritime transport. It then considers in detail the peculiarities and value of the sector in the Italian economic and territorial context (with specific reference to some of the sector’s distinctive traits: volumes handled, routes, and port traffic).

The second part of the paper continues by offering an articulated analysis of logistics relations between Italy and the Mediterranean: logistics scenarios, commercial relations, as well as a special section on Tunisia, its performance and logistics and infrastructural

strategies, plus case studies such as the one on the Tanger MED port and its strategies. Sections are also dedicated to Italian companies Interpaoli, Germanetti, and Fagioli, among others, with their representatives explaining how and why they invested in these territories.

An exhaustive overview of Italy's logistics infrastructures is then offered, with special focus on interports, which are elements of a more complex system in which ports and railway networks also play a central role, together with the road system, which remains of major importance. Specifically, the current situation of Italian interports is analysed with the aim of highlighting their different characteristics and operational structural specialisation models, describing their productive capacity, the activities carried out, and their potential; a statistical analysis is then provided on the number of sector companies active in Italy, necessary in order to identify the most logistics-intensive areas of the country.

Part two of the paper is closed by: an organic picture of the planning and financing instruments used for logistics in our country; an overview of category associations; the role played by the financial world; that played by Italian, European (Danish, Croatian, Hungarian), and Asian (Chinese) companies, and by foreign stakeholders, for instance the Qingdao port.

The paper is rounded up by part three, which includes five case studies, also available in their entirety from the SRM website: www.sr-m.it.

An analysis is drawn, with a territorial perspective, of: the logistics system in Lombardy, with particular focus on the main contextual factors and on the regional policies adopted to support the development of the sector; the new growth strategies for Southern Italy (the Mezzogiorno) within the context of Inter-Mediterranean relations (the SSS lever and value-added logistics); the competitiveness and efficiency of the supply-chain, with an overview of logistics criticalities in Italy, including the results of a survey carried out with shipping companies. On the other hand, a sector viewpoint is taken to analyse the competitiveness of Italian logistics through the findings of a sample-based survey of the manufacturing sector; innovation and integration in process logistics for the exports of Italian agro-food supply chains.

In conclusion, this brief summary clearly outlines the vision that SRM has adopted in taking on this study: a conception of logistics not as a sector closed in on itself, but as a reality capable of affording Italy the international vocation that our economy has a strong need for, especially given the current historical phase, in which exports seem to be the only lifeboat available to our cumbersome "Ocean liner" of a country.

PRIMA PARTE

PRINCIPALI RISULTATI E

LINEE DI POLICY

CAPITOLO I

PRESENTAZIONE DELLA RICERCA

1. Obiettivi e linee strategiche

Giungere alla definizione dei 4 “pilastri” per lo sviluppo della logistica: è stato l’obiettivo che ha animato il team di ricerca di SRM nel realizzare questo nuovo lavoro sul settore. Individuare cioè 4 elementi di partenza che potessero fornire basi solide da cui partire per far decollare questo grande comparto nel nostro Paese.

Individuare i nodi di maggior rilievo che sconta la logistica, guardare alle possibili strategie per ridare slancio agli investimenti infrastrutturali, fornire possibili orizzonti di crescita in termini di Paesi e territori e portare alla luce gli errori da non ripetere nelle prossime politiche di coesione, sono sembrati obiettivi ambiziosi ma realizzabili nel momento in cui è stato strutturato questo progetto.

SRM - al compimento dei 10 anni di attività - ha riproposto una nuova ricerca sull’analisi a 360 gradi del patrimonio logistico del Paese con i suoi punti di forza e debolezza, i suoi rischi e le sue opportunità. Già nel 2007 con il lavoro “Poli logistici e sviluppo del territorio” era stato lanciato il primo *alert* su come il nostro Paese avesse avviato un preoccupante processo rivolto a perdere competitività sui mercati internazionali dovuto anche ai mancati investimenti e alle mancate riforme in particolare nei settori interessati dalla filiera logistica: porti, interporti e settore marittimo su tutti.

La filiera logistica è un mondo complesso e variegato, parte dall’impresa manifatturiera che vuole internazionalizzarsi o vuole trasportare e lavorare le proprie merci fino a settori come lo shipping, gli spedizionieri, il ferroviario che hanno problematiche articolate di dimensione macro e micro ma sempre di grande importanza e con la necessità di trovare quanto prima una risoluzione.

Con 200 miliardi di euro ed un peso sul PIL del 13%, tra dipendenti diretti e indiretti, i servizi di logistica danno lavoro a 1 milione di unità; sono gli unici tre numeri che sentiamo di poter citare in questa introduzione ma che danno un’idea di quale sia la potenzialità dell’*asset* di cui stiamo parlando e che in questo studio è stato analizzato con un approccio innovativo.

Le novità

Il criterio di ricerca è stato quello consueto di SRM, quindi *desk* e *field* con la realizzazione di interviste a *primary player* della nostra nazione che hanno collaborato con entusiasmo a definire le linee strategiche del volume. La novità vera del lavoro è stato il rilevante peso che hanno assunto anche interviste realizzate all’estero ad aziende manifatturiere, logistiche e ad infrastrutture di primo livello. Citiamo solo a titolo di esempio *Maersk Line*, carrier di livello mondiale, i porti di Qingdao e Tanger Med, tra i leader al mondo nel segmento Container che hanno raccontato la loro esperienza e le strategie dei loro Paesi per renderli sempre più competitivi e “aggressivi” sul mercato.

L'approccio del lavoro è stato anche quello di voler dare al lettore un indirizzo su quali potessero essere gli orizzonti della logistica in termini di nuovi territori su cui investire; è questa la logica che ha portato a realizzare il capitolo sui Paesi dell'Area Med in cui vi è uno speciale sulla Tunisia ed in cui vi sono interviste realizzate ad importanti imprese italiane che hanno investito nel Nordafrica.

Ultima ma non meno importante novità è stata la realizzazione di un set di casi studio elaborati con il supporto di autorevoli collaborazioni tra cui la sede di Genova della Banca d'Italia, il prof. Lanfranco Senn dell'Università Bocconi di Milano, il prof. Ennio Forte dell'Università Federico II di Napoli, il prof. Lucio Siviero dell'Università di Catania e tanti altri; i casi hanno consentito di scendere nelle profondità e nelle problematiche territoriali e settoriali (es. l'agroalimentare) del comparto, nonché di ascoltare autorevoli voci che raccontassero quali sono i nodi della logistica ma soprattutto come scioglierli.

Se da un lato, dunque, la ricerca si caratterizza per la continuità rispetto ai lavori precedenti, dall'altra si distingue per numerose connotazioni di originalità che nel corso della sua realizzazione hanno consentito di analizzare aspetti connessi allo sviluppo della logistica, come l'individuazione di aree a maggiore o minore intensità logistica, e di allargare la *vision* sul sistema non solo italiano ma in un'ottica internazionale.

Infine, elemento di novità da osservare nella complessiva *vision* della ricerca è stato quello di guardare alla logistica non come settore fine a se stesso ma come settore capace di dare al Paese quella vocazione internazionale "necessaria" alla nostra economia in questo momento storico in cui l'export sembra essere l'unica scialuppa di salvataggio del nostro "Transatlantico".

2. Struttura della ricerca

La ricerca è strutturata in tre parti contenenti diversi approfondimenti tematici, che esaminano l'argomento da varie angolazioni. Ad una prima parte, in cui viene presentato lo studio nel suo complesso ed i risultati del lavoro, seguono i capitoli della seconda parte del volume, che collocano il settore nel contesto nazionale e internazionale.

Lo studio prende avvio con l'analisi dei **fattori che guidano la competitività della logistica italiana** in rapporto ai processi di globalizzazione e di internazionalizzazione delle imprese. È stato approfondito lo stato attuale della logistica mettendo in luce la sua importanza per l'economia del Paese, nell'ottica di individuare alcuni spunti interessanti per sostenere e migliorare il posizionamento dell'Italia nel contesto internazionale.

Il tema della logistica è fortemente interconnesso con le dinamiche del trasporto marittimo, ecco che la ricerca passa all'esame della **nuova geografia del commercio mondiale e degli effetti sul trasporto marittimo**, offrendo un quadro delle caratteristiche del comparto nello scenario mondiale ed europeo, ed inoltre il dettaglio delle peculiarità e del valore del settore nel contesto economico e territoriale italiano (con specifico riferimento ad alcuni aspetti distintivi del comparto: i volumi movimentati, le rotte ed i traffici portuali).

Il lavoro prosegue con un'analisi delle **relazioni logistiche tra l'Italia ed il Mediterraneo**. Questo capitolo si articola in quattro sezioni. Una prima in cui vengono

analizzati *gli scenari logistici dell'Area Med*, valutando i trasporti marittimi che attraversano il bacino del Mediterraneo (articolati in termini di *transshipment* e di *Short Sea Shipping*), esaminando lo scenario competitivo dei porti, *asset* fondamentale delle relazioni logistiche con i Paesi interessati, con riferimento alla dimensione euro-mediterranea, evidenziando le caratteristiche e le prospettive di sviluppo degli scali nelle diverse aree in cui si suddivide il bacino. Una seconda sezione riporta un approfondimento sulle *performance* e sulle strategie logistiche infrastrutturali della *Tunisia*, con particolare attenzione alle opportunità di investimento e di commercializzazione che il mercato offre alle imprese del nostro Paese. Una terza sezione indaga *il valore delle relazioni commerciali tra il nostro Paese e l'Area Med* per modalità di trasporto, con l'approfondimento delle merci interessate nonché delle aree maggiormente coinvolte. Il capitolo è arricchito da casi studio su imprese ed infrastrutture che raccontano esperienze vissute particolarmente interessanti: Interpaoli, Germanetti e Fagioli, raccontano come e perché hanno investito in questi territori. Il porto di Tanger MED parla delle sue strategie.

Il capitolo che segue mira ad offrire una **panoramica complessiva delle infrastrutture per la logistica nel nostro Paese**, che non sono solo interporti, ma anche altri impianti che – a seconda delle localizzazioni, delle attrezzature e dei servizi offerti – assumono nomi diversi. Dopo una breve carrellata delle tipologie di nodi logistici esistenti, il capitolo focalizza l'attenzione sulle strutture interportuali, elementi di un sistema più complesso in cui rivestono un ruolo centrale i porti e le ferrovie, e dove è ancora importante il trasporto stradale. All'analisi del contesto di riferimento e delle caratteristiche dell'intermodalità ferroviaria, portuale e stradale fa seguito l'esame della realtà interportuale italiana basata sui dati dei diversi interporti, con l'obiettivo di evidenziare le differenti caratteristiche ed i modelli di specializzazione strutturale operativa, descrivendone la capacità produttiva, le attività svolte e le potenzialità. Chiude il capitolo un breve focus contenente un'analisi statistica sulla numerosità delle imprese del settore in Italia, necessaria per poi arrivare alla definizione delle aree ad intensità logistica.

Il capitolo successivo ha come argomento la **programmazione e le politiche di sviluppo della logistica in Italia** con l'obiettivo principale di definire un quadro organico degli strumenti di programmazione e di finanziamento utilizzati.

La seconda parte si chiude con **l'indagine sul campo**, ossia le interviste a personaggi del mondo delle associazioni di categoria, della finanza e delle imprese, nota distintiva di tutte le ricerche di SRM.

In una prima sezione del capitolo si è data voce a prestigiosi protagonisti del sistema logistico italiano con l'intento di individuare – attraverso il confronto tra i diversi attori – obiettivi condivisi per la definizione di un'organica strategia di sviluppo della competitività futura della logistica nel nostro Paese. Una seconda sezione conferma l'apertura di SRM al nuovo indirizzo internazionale con interviste a *imprese europee (danesi, croate, ungheresi)* ed *asiatiche (cinesi)* ed a *stakeholder esteri* come ad esempio il *porto di Qingdao*. Le interviste sono state strutturate in modo da focalizzare l'attenzione sulle principali caratteristiche e problematiche che interessano le attività svolte dalle imprese. Sono state affrontate diverse tematiche con lo scopo di delineare

non solo un quadro generale della situazione in essere, ma anche un possibile percorso di sviluppo del settore.

La ricerca si conclude con la terza parte dedicata ai *case study* che offrono al lettore un approfondimento sul sistema logistico in una duplice ottica: territoriale e settoriale.

Sono analizzati:

in un'ottica territoriale

- il sistema logistico lombardo, con un'analisi dei principali fattori di contesto e delle politiche regionali adottate per lo sviluppo del settore a cura del Prof. Lanfranco Senn dell'Università Bocconi di Milano, con la collaborazione della dott.ssa Clementina Persico del Gruppo Clas;
- le nuove strategie di crescita per il Mezzogiorno nelle relazioni intermediterranee: la leva dello SSS e della logistica a valore, curata dal Prof. Ennio Forte, Università di Napoli Federico II;
- la competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia, riportante i risultati della rilevazione presso gli spedizionieri, curata dai ricercatori della Sede di Genova della Banca d'Italia, Enrico Beretta, Alessandra Dalle Vacche e Andrea Migliardi.

in un'ottica settoriale

- l'analisi della competitività logistica attraverso i risultati di un'indagine campionaria sul settore manifatturiero, curata dai ricercatori di SRM;
- l'innovazione e l'integrazione logistica di processo per l'export delle filiere agroalimentari italiane, a cura del dott. Lucio Siviero, Università di Catania, con la collaborazione della dr.ssa Giovanna De Falco.

I cinque casi studio presenti nella terza parte sono disponibili integralmente sul sito web www.sr-m.it.

CAPITOLO II

RISULTATI E MODELLO INTERPRETATIVO

1. Premessa

Le considerazioni che seguono rappresentano i risultati di questo lavoro di ricerca e intendono tirare le fila delle argomentazioni trattate per offrire una chiave di lettura complessiva della logistica come settore, come insieme di attività a supporto del processo di internazionalizzazione e innovazione del sistema produttivo, come infrastrutture a sostegno della competitività, come volano per il rilancio dell'economia italiana.

L'argomento, per la sua complessità e per la sua connotazione di fenomeno globale, nel corso della ricerca ha richiesto un'analisi che non ha potuto prescindere dalla considerazione delle dinamiche economiche e normative mondiali e nazionali. Per questo motivo il lavoro è stato concepito in modo *modulare* ovvero ciascun capitolo pur conservando una propria autonomia di analisi è stato inserito in un contesto più ampio e complesso che, a seconda dei casi, ha avuto un respiro internazionale, mediterraneo, europeo.

Nella sostanza le riflessioni che seguono riprendono i concetti presi in esame nei successivi capitoli - dove sono espressi in modo più analitico e dettagliato - ma qui sono state strutturate e schematizzate in modo da rispondere agli obiettivi che la ricerca si è prefissata.

2. I 4 pilastri della logistica

In considerazione delle indagini e degli approfondimenti effettuati, la ricerca ha portato alla definizione di **4 pilastri della logistica**, ovvero 4 macro-aree, prioritarie nell'attuale fase economica, che mostrano la logistica non solo come un settore ma come un vero *vital cog* per l'economia del nostro Paese. I pilastri, concepiti in maniera non esaustiva, vogliono rappresentare tematiche cui prestare particolare attenzione e che possono contribuire a fornire indirizzi strategici per arrivare a definire una pianificazione logistica per il Paese visto in un contesto Europeo e Mediterraneo.

Essi sono:

- a) la competitività del sistema logistico italiano;
- b) l'efficienza e l'efficacia delle infrastrutture;
- c) le relazioni logistiche tra l'Italia e l'Area Med;
- d) le politiche di coesione.

a) *I pilastro: la competitività del sistema logistico italiano*

Lascia riflettere il dato che colloca il nostro Paese al 24° posto nel ranking mondiale per performance logistica (al 15° se consideriamo solo le nazioni Europee), nonostante esso abbia alcuni settori di eccellenza come ad esempio lo shipping o la portualità;

occorre a questo punto analizzare perché succede questo. Questa posizione non proprio ragguardevole è dovuta essenzialmente alla presenza di inefficienze ascrivibili al settore che provocano una dilatazione dei tempi di transito delle merci e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane, con dispendio di risorse economiche e perdita di competitività nei confronti dei nostri partner europei.

LPI in Italia e confronto con alcuni grandi Paesi europei, 2012

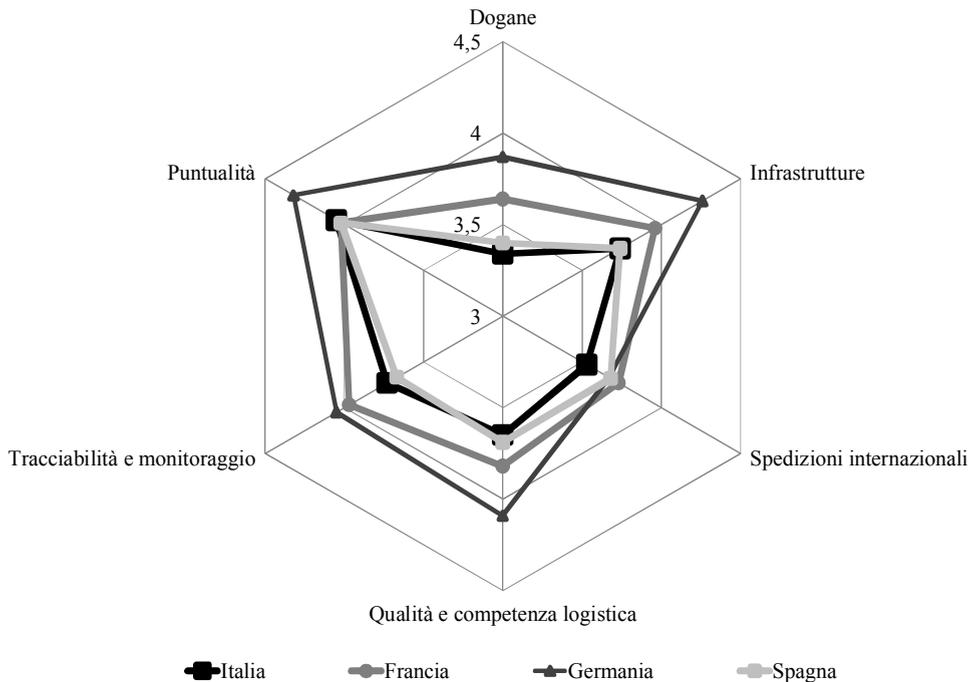


GRAFICO 1 - Fonte: SRM su WorldBank, 2012

L'Italia mostra maggiori problemi sulle procedure doganali e, in generale, sono i "soliti" vincoli burocratici e procedurali che minano la competitività del settore: in media, gli imprenditori italiani devono attendere 19 giorni per esportare e/o 17 giorni per importare un container rispetto a una media UE di 11 giorni.

Questi vincoli nel loro complesso si traducono in un gap di competitività per le imprese italiane misurabile in 12 miliardi di euro.

Tali fattori, combinati con un'offerta portuale sempre più robusta e qualificata in aree mediterranee extraeuropee, con i vantaggi di costo dei paesi emergenti e l'impatto sulle scelte delle imprese riguardo ai luoghi di stabilimento, i ritardi ed i gap infrastrutturali, le problematiche connesse alle tempistiche, ai costi dei servizi ed alle esigue iniziative di innovazione, rischiano di porre il nostro Paese in seconda fila rispetto ai competitors.

L'Italia conserva un importante vantaggio strategico indiscutibile per la sua posizione nel Mediterraneo la cui rilevanza nelle rotte delle compagnie armatoriali non è venuta meno nonostante la crisi, anzi alcune stime (Ocean Shipping Consultants) prevedono che

fino al 2020 quest'area dovrebbe segnare tassi di crescita dei traffici container nell'ordine del 5,4% in media all'anno in caso di recupero dalla recessione, valore che potrebbe scendere al 3,5% nell'ipotesi di scenario "negativo". Altre stime, ugualmente autorevoli (Global Marine Trends) vedono le merci via mare raddoppiare entro il 2030 passando dagli attuali 9 miliardi a 19-24 miliardi di tonnellate. Visti questi dati è opportuno rimanere ancora al 24° posto?

Diremmo di no! Avviare una linea strategica che punti da subito sull'efficientamento del sistema logistico, ottimizzando le risorse finanziarie disponibili e modernizzando l'assetto normativo di riferimento, potrebbe contribuire a ridurre il gap di competitività, generando così una serie di effetti, diretti ed indiretti, capaci di promuovere lo sviluppo di molteplici attività economiche tipicamente logistico portuali e di altre attività *port related* ad esse funzionalmente collegate, generando benefici per il settore stesso e per le nostre imprese.

Un sistema logistico efficiente che consenta al sistema manifatturiero italiano di stare e rafforzarsi sui mercati esteri risulta essere una chiave di rilancio per la nostra economia che sta attraversando una fase difficile e particolarmente prolungata che ha portato tra gli altri effetti la stagnazione della domanda interna. Se è vero (come è vero) che l'export continuerà a sostenere l'economia allora occorre al più presto iniziare a costruire un futuro per la nostra logistica partendo magari dalla definizione di chiare linee di sviluppo sul settore portuale, interportuale e dello shipping atteso che il comparto marittimo rappresenta i "quadricipiti" del nostro Paese.

b) Il pilastro: efficienza ed efficacia delle infrastrutture

Dalla ricerca si evince una carenza (forse storica, salvo tentativi più o meno validi perlomeno nelle intenzioni) nella programmazione a livello nazionale e regionale delle infrastrutture logistiche nel nostro Paese sia parlando di realizzazione di nuove opere, sia di consolidamento dell'esistente. A livello centrale, negli anni sono stati elaborati numerosi provvedimenti e documenti ma una considerazione univoca è che ad oggi a tali programmi non è seguito un sostanziale risvolto pratico. Questo susseguirsi di documenti programmatici non omogenei e spesso difformi ha fornito ai player del settore un quadro di riferimento poco chiaro concorrendo a generare incertezza e quindi contribuendo a indebolire la competitività del sistema logistico nazionale.

Un ulteriore limite individuato dalla ricerca concerne la carenza di coordinamento tra i diversi livelli di governo della logistica. Il riferimento è alle Regioni, i cui Piani di Trasporto sono spesso elaborati in modo autonomo senza essere inquadrati in una visione strategica nazionale e spesso mancano di un risvolto operativo. In linea di massima pur in considerazione delle peculiarità dei singoli territori, i diversi Piani Regionali analizzati sono accomunati da una serie di obiettivi che ruotano intorno allo sviluppo del trasporto combinato ed al potenziamento dei nodi logistici, tuttavia solo alcuni individuano espressamente le azioni da mettere in campo; appare sempre che la strategia sia più rivolta all'ottenimento di risorse finanziarie che alla realizzazione di opere che effettivamente possono dare valore aggiunto. Allo stato dei fatti, gli strumenti regionali di programmazione dei trasporti non appaiono propriamente idonei a consentire alle regioni il pieno svolgimento delle competenze loro affidate sotto il profilo decisionale, né la

successiva organizzazione degli interventi sul territorio nell'ambito del trasporto merci e della logistica.

La ricerca ha inoltre evidenziato che alla carenza di programmazione si affianca da un lato, la riduzione degli stanziamenti pubblici per la difficile congiuntura economica che sta attraversando il nostro Paese e dall'altro, i vincoli burocratici che continuano ad ostacolare la realizzazione degli investimenti; recenti elaborazioni di SRM pubblicate sul *Check up Mezzogiorno* realizzato insieme a Confindustria, mostrano come in Italia per realizzare un'infrastruttura nel settore dei trasporti dal valore di 100 milioni di euro occorrono in condizioni ottimali oltre 7 anni con punte al rialzo se consideriamo le regioni del Mezzogiorno. A dimostrazione dei limitati finanziamenti pubblici, nello specifico delle opere afferenti al trasporto ed alla logistica previste dalla Legge 443/01 Obiettivo, il costo complessivo raggiunge i 363,9 miliardi di euro, a fronte di una copertura finanziaria di poco superiore al 40%.

Nonostante le criticità evidenziate, la ricerca ha comunque voluto fornire una preziosa informazione fondata su numeri e dati concreti, rilevando che in Italia esistono aree a forte intensità logistica. Ciò si è evinto infatti sulla base di alcuni indicatori – di seguito descritti – che evidenziano la presenza a livello di singola regione di infrastrutture e di imprese al servizio della logistica, nonché di progettualità relativa a interporti e porti.

Considerati nel loro insieme questi parametri possono costituire una traccia valida per offrire una mappatura della dotazione logistica territoriale e delle sue dinamiche, nonché contribuire alla definizione delle politiche di sviluppo del settore attraverso, magari, la definizione di veri e propri “distretti logistici”.

Gli indicatori considerati ed esposti nella Tabella 1 sono 7:

1. Presenza di *interporti* con una movimentazione superiore a 30 mila UTI (unità di trasporto intermodale, ossia container, casse mobili e semirimorchi);
2. Presenza di almeno 3 *centri intermodali*;
3. Presenza di *porti* con una movimentazione superiore a 200 mila Teu;
4. Presenza di *aeroporti* dediti al trasporto cargo;
5. Presenza di un numero di *imprese logistiche* superiore a 10 mila¹;
6. Presenza di opere previste dalla *Legge Obiettivo* in tema di *interporti*²;
7. Presenza di opere previste dalla *Legge Obiettivo* in tema di *porti*.

¹ Dati Movimprese 2012. Sono stati considerati i seguenti codici: H 49 – trasporto terrestre e trasporto mediante condotte; H 50 – trasporto marittimo e per vie d'acqua; H 51 – trasporto aereo; H 52 – magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti; H 53 – servizi postali ed attività di corriere.

² Dati del 7° monitoraggio sull'attuazione della Legge Obiettivo della Camera dei Deputati, al 30 settembre 2012.

La dotazione logistica territoriale

REGIONE	Presenza di INTERPORTI con UTI movimentate > 30 mila	Presenza di CENTRI INTERMODALI (>=3)	Presenza di PORTI con Teus movimentati > 200 mila	Presenza di AEROPORTI cargo	Presenza di IMPRESE LOGISTICHE (> 10 mila)	Presenza di OPERE previste dalla LEGGE OBIETTIVO in tema di INTERPORTI	Presenza di OPERE previste dalla LEGGE OBIETTIVO in tema di PORTI
Piemonte	X				X	X	
Valle d'Aosta							
Liguria			X				X
Lombardia		X		X	X	X	
Trentino Alto Adige	X						
Veneto	X	X	X		X		X
Friuli-Venezia Giulia			X				X
Emilia-Romagna	X		X		X		X
Toscana						X	
Umbria						X	
Marche						X	X
Lazio				X	X	X	X
Abruzzo							X
Molise						X	
Campania	X		X		X	X	X
Puglia		X	X			X	X
Basilicata							
Calabria			X			X	
Sicilia						X	
Sardegna			X				X

TABELLA 1 - Fonte: Elaborazioni SRM

Al fine di sintetizzare quanto espresso nella tabella, la presenza o meno dei diversi indicatori è stata rappresentata attraverso una cartina, in cui ad ogni colore corrisponde un determinato numero di parametri esprimenti la dotazione logistica del territorio, dalla quale è pertanto possibile individuare anche le aree emergenti e le aree a minor impatto logistico.

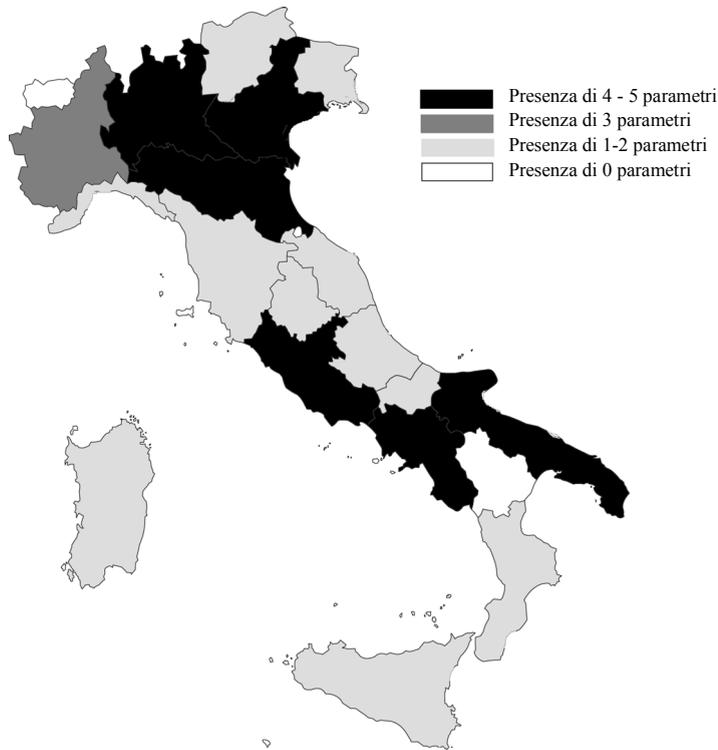
La dotazione logistica territoriale

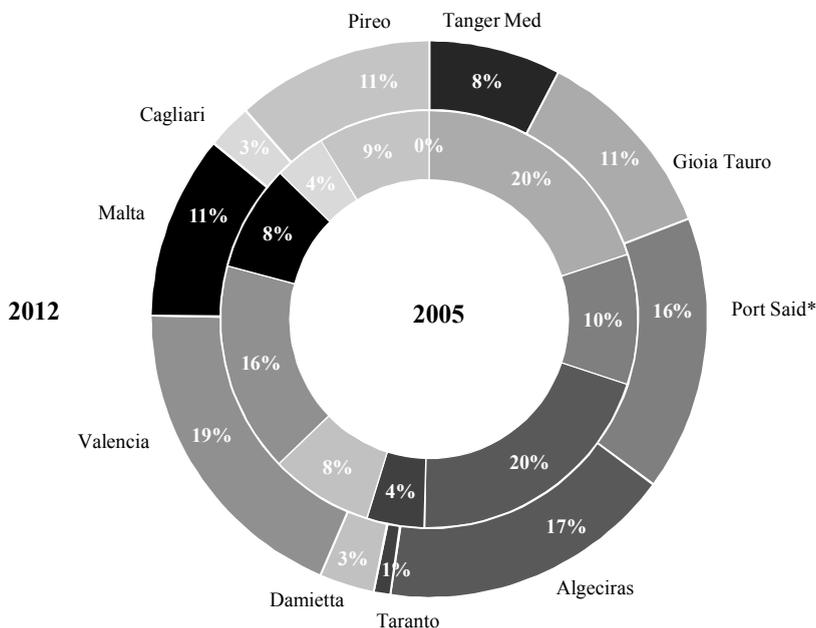
FIGURA 1 - Fonte: Elaborazioni SRM

c) III pilastro: le relazioni logistiche tra l'Italia e l'Area Med

La ricerca ha mostrato come il Mediterraneo possa rappresentare nel prossimo futuro un'importante opportunità per l'economia dell'Italia che - forte del suo posizionamento geografico e delle relazioni economiche già instaurate con i Paesi che si affacciano sul bacino di cui è primo partner commerciale in Europa - può ricoprire un ruolo di primo piano a condizione di superare alcuni vincoli burocratici e di natura infrastrutturale.

L'analisi ha messo in luce il cambiamento del volto della competizione portuale nel Mediterraneo che ha visto l'affermazione dei porti spagnoli e la nascita e il rafforzamento di nuove strutture sulle Sponde Sud Est che ormai hanno scalato posizioni nel ranking del bacino confermandosi come infrastrutture di riferimento per le *shipping companies* a livello globale.

*Quote di Mercato negli Hub del Mediterraneo. Confronto 2005-2012
(sulla base dei teu movimentati)*



* I dati al 2012 di Port Said non sono disponibili. Ai fini di questa elaborazione si stima che la movimentazione di teu sia rimasta uguale a quella del 2011.

GRAFICO 2 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoport e Autorità Portuali, 2013

I porti della sponda Sud del Mediterraneo tra il 2005 e il 2012 hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 27% soprattutto a discapito dei porti italiani di *transhipment* che sono passati dal 28% al 15%.

Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale in quanto le autorità locali hanno effettuato molti investimenti in infrastrutture di trasporto e logistica per cogliere a pieno le opportunità offerte dai flussi di merci in transito nel bacino e sviluppare un business che sostenga la crescita economica dei Paesi. Il trasporto marittimo, infatti, pur risentendo degli effetti della crisi, non solo ha mantenuto un ruolo importante nello scenario internazionale, ma promette di raggiungere una posizione ancora di maggior rilievo nel prossimo futuro.

L'intervista esclusiva con il porto di *Tanger Med* realizzata nella ricerca evidenzia proprio come il governo del Marocco abbia attribuito un ruolo rilevante a questa infrastruttura come volano per la crescita economica del Paese e a tal scopo sia intervenuto con importanti investimenti prendendo decisioni mirate e indirizzi di programmazione ben definiti.

Oltre agli interventi infrastrutturali, lo sviluppo dei porti del Nord Africa è stato incentivato anche dalle riforme che i Paesi dell'area hanno posto in essere per rendere più snelle le procedure amministrative legate al trasporto marittimo nonché quelle ambientali

che risultano meno restrittive rispetto a quanto previsto in Europa, aumentando ulteriormente la capacità attrattiva dell'area per gli investitori. Non si possono sottovalutare gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio). A questo riguardo le autorità locali, allo scopo di mantenere inalterata l'attrattività dei Paesi delle Sponde Sud Est per gli investimenti esteri, hanno promulgato normative molto favorevoli all'insediamento di imprese straniere.

Ciò emerge anche dalle interviste realizzate alle aziende che operano in quell'area che hanno confermato proprio come le politiche di agevolazione- fiscale, amministrativa, burocratica- abbiano fortemente inciso sulle scelte di localizzazione.

d) IV pilastro: le politiche di coesione

La ricerca mostra che le politiche di sviluppo finora adottate hanno avuto un impatto modesto dato che gli obiettivi quantificati fissati sono stati conseguiti solo in misura molto limitata. Ciò a causa di ritardi nell'esecuzione delle opere, carenze progettuali, difficoltà delle Regioni nell'attuazione dei Grandi Progetti.

Ne sono un esempio da un lato, il PON "Reti e Mobilità" che a giugno 2013 ha fatto registrare un ammontare di spesa pari al 26% della disponibilità e dall'altro, i PO di regioni strategiche quali la Campania e la Sicilia che viaggiano ancora a rilento.

I nodi sembrano essere l'eccessiva burocrazia e farraginosità nell'utilizzo dei fondi ma le problematiche incontrate variano da regione a regione.

Analogamente le politiche dell'Unione Europea non hanno raggiunto i risultati attesi, come nel caso del Programma *Marco Polo*. La Corte dei Conti Europea lo avrebbe infatti definito "inefficace" nella misura in cui ha raggiunto solo in parte gli obiettivi previsti dato che ha avuto scarso impatto nel trasferire il traffico merci su strada verso altre modalità di trasporto.

Pertanto con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica europee, la Commissione ha proposto un nuovo approccio a sostegno dei servizi di trasporto merci nel periodo 2014-2020. Sulla base dei risultati ottenuti e tenendo conto del contesto politico in evoluzione, Marco Polo nella sua forma attuale sarà interrotto.

Un follow-up del programma sarà invece integrato nel programma Ten-T rivisto e sarà attuato utilizzando strumenti di finanziamento forniti dal "Connecting Europe Facility". In questi termini il Programma contribuirà alla gestione e all'utilizzo efficiente dell'infrastruttura di trasporto, consentendo la diffusione di servizi di trasporto merci innovativi e sostenibili sulla rete multimodale centrale, che dovrebbe giovare ai principali flussi di traffico europei.

3. L'indagine strategica

Si è ritenuto utile integrare le riflessioni emerse dalla ricerca con le risultanze dell'indagine strategica che ha consentito di trarre alcune interessanti considerazioni direttamente dai *player* del settore. Per ottenere un quadro più esaustivo, sono state messe

a confronto le opinioni delle principali associazioni di categoria nazionali e della finanza, che hanno espresso valutazioni “di sistema” sulla logistica italiana, con quelle delle imprese nazionali ed estere, che hanno evidenziato i più importanti punti di forza e di debolezza dei sistemi logistici dei paesi in cui operano.

Da questo interessante confronto sono emersi con ancora più chiarezza i punti critici che il nostro Paese dovrebbe superare per consentire alla logistica di diventare un settore di punta per il rilancio della nostra economia.

Dai colloqui con le associazioni di categoria e gli esponenti della finanza emerge come il sistema logistico efficace ed efficiente sia un presupposto essenziale per la competitività delle imprese del territorio, specie quelle manifatturiere che hanno esigenza di internazionalizzarsi in un momento in cui la nostra economia sconta le note difficoltà. La frammentazione e la delocalizzazione della produzione, l’innalzarsi e l’uniformarsi a livello globale dei consumi hanno profondamente modificato l’operatività delle aziende e hanno reso la logistica un fattore critico di competitività. Essa infatti contribuisce alla riduzione del costo totale sia in modo diretto, grazie alla maggiore efficienza delle attività di trasporto, sia in modo indiretto, grazie alla razionalizzazione complessiva delle filiere, dall’approvvigionamento delle materie prime fino alla distribuzione dei prodotti finiti.

Superare il modello “diffuso” attualmente riscontrabile in Italia, non è però un compito che si possa attribuire ad un unico organismo perché sono troppi e troppo forti gli interessi coinvolti. Si renderebbe pertanto necessario l’intervento di una “cabina di regia”, che dia un indirizzo unitario agli interventi di modernizzazione del comparto.

Il traguardo che si intende conseguire incide anche sulla qualità dell’offerta infrastrutturale, materiale e immateriale, dei collegamenti intermodali e del sistema imprenditoriale. È opportuno, infatti, che la pianificazione territoriale delle infrastrutture sia realizzata tenendo conto da un lato, degli obiettivi che si intendono conseguire e dall’altro, di una logica economica e finanziaria: in una competizione globale non è più plausibile la progettazione di strutture che non rispondano ad esigenze di mercato. C’è da dire però che la scarsità delle risorse finanziarie pubbliche, ostacola un generalizzato potenziamento delle strutture per cui da un lato impone di concentrare i finanziamenti solo su alcune opere “chiave”, ma dall’altro non può essere un fattore di rallentamento o, addirittura di blocco della realizzazione o del completamento delle infrastrutture stesse e quindi è necessario ricercare anche altre forme di finanziamento, finalizzate al coinvolgimento di risorse private.

Oggi le condizioni dei mercati globalizzati richiedono l’attuazione di una strategia di sviluppo dei trasporti che valorizzi il trasferimento delle merci su ferro e che rilanci il sistema dei porti. Quest’ultimo settore richiede un’attenzione particolare perché è necessario favorire in tempi rapidi il raggiungimento di un adeguato livello di competitività alla luce da un lato della forza dei porti del Northern Range che continua a rappresentare l’area europea più dinamica, e della perdita delle posizioni di mercato a favore degli scali nord africani nel momento in cui si è registrato un notevole aumento dei traffici nel bacino del Mediterraneo. Bisognerebbe dare priorità al sistema portuale come catalizzatore di logistica, in grado di attivare a sua volta sinergie con il sistema ferroviario e gli interporti. Occorrerebbe puntare alla formazione di un network nazionale costituito esclusivamente da scali ritenuti strategici che abbiano un ruolo e una *mission* configurati nell’ambito del raggiungimento degli obiettivi complessivi che l’Italia si

propone di conseguire. Con un sistema portuale siffatto l'esigenza di ottimizzazione ed efficientamento del processo logistico passa anche attraverso la semplificazione dei processi e degli iter amministrativi. Si pensi all'implementazione dello sportello unico doganale o alla piattaforma infotelematica integrata, che consentirebbe la facilitazione delle comunicazioni tra i diversi sistemi operanti in uno scalo.

In questo disegno, diventano rilevanti allo stesso modo gli interporti. Anche in questo caso, occorre rispettare la logica di mercato, includendo nella rete nazionale solo quelle strutture caratterizzate da determinate soglie di attività e procedendo alla realizzazione solo di quegli interporti che rispondono ad esigenze effettive del mercato.

Una strategia orientata a mettere la logistica al servizio delle imprese è un tassello determinante nella costruzione del quadro complessivo nazionale che si proponga di creare i presupposti per incentivare economia e occupazione nel territorio, e che si esplicita da un lato nello sviluppo di una cultura della logistica nell'ambito del tessuto industriale italiano (costituito per lo più da imprese medio-piccole) e dall'altro, in un sistema dei trasporti nazionale configurato in chiave logistica.

Tra i fattori ritenuti di primaria importanza per il miglioramento costante del livello di competitività vanno, inoltre, considerati ulteriori elementi quali, ad esempio, la capacità di far fronte ai costanti cambiamenti del mercato, di puntare sul capitale umano e di reinvestire costantemente nell'azienda. Ed è in riferimento a quest'ultimo punto che assumono particolare importanza gli investimenti in ricerca e innovazione, più volte indicati come una parte integrante delle strategie aziendali.

4. Il *log-weight* nel sistema economico nazionale

L'adozione di misure a sostegno della logistica in Italia potrebbe valorizzare un potenziale molto elevato in termini di competitività e crescita, in particolare nell'attuale congiuntura economica, che vede la domanda interna sempre più stazionaria e lega le potenzialità di rilancio del Paese alla capacità delle nostre imprese di posizionarsi e allargare i propri mercati di riferimento all'estero.

Molti sono i numeri in grado di esplicitare il valore del settore. La tabella che segue, ad esempio, evidenzia il valore che definiremmo storico, poiché da tempo acclarato, di un'economia basata sulla capacità di offrire servizi integrati di logistica nell'ambito del trasporto marittimo:

*Differenziale in termini di valore aggiunto prodotto
da un container in transito ed un container "logisticizzato"*

	Fatturato (€)	Utile (€)	Beneficio per lo Stato (€)	Occupati per 1 .000 Teus
Container in transito	300	20	110	5
Container lavorato	2.300	200	1.000	42

TABELLA 2 - Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, 2008

A rafforzare il valore di questo comparto nel sistema economico generale contribuisce l'elevato grado di integrazione del sistema portuale-logistico con il tessuto produttivo italiano. Tale relazione è efficacemente rappresentata dai moltiplicatori di reddito e

occupazione del cluster marittimo italiano stimati dal Censis che sono pari rispettivamente, a 2,37 e 1,73 (dati al 2009). Ciò significa che:

- ogni 100 € di investimenti/servizi effettuati nel comparto ha attivato 237 € di reddito complessivo nel sistema economico nazionale;
- 100 nuove unità operanti nel cluster marittimo attivano 173 nuovi posti di lavoro nel sistema produttivo generale.

A fronte di tali evidenze si è ritenuto utile fornire ulteriori elementi, veri e propri *indicatori di peso*, che riprendendo dati e considerazioni effettuate nel corso della ricerca, mostrano in modo immediato e sintetico la rilevanza della logistica nell'economia italiana. Essi sono stati suddivisi in tre categorie per illustrare il “peso economico”, il “peso intermodale” e il “peso del commercio estero”; per l'esplicazione dell'analisi si è scelta la forma tabellare.

Gli indicatori di “peso economico” della logistica

Valore della Logistica (md€)	200	13% del PIL
Numero imprese logistiche al 2012	160.250	
Occupati totali (diretti, indiretti e indotto) nella logistica	1 milione	
Budget del <i>Connecting Europe Facility</i> destinato al settore trasporti europeo	29,3 mld €	

TABELLA 3 - Fonte: SRM

Gli indicatori di “peso intermodale” della logistica

Merci movimentate mediante trasporto intermodale su ferro (migliaia ton)	50.435	2° in EU 27
UTI movimentate dai 19 interporti italiani	971.852	

TABELLA 4 - Fonte: SRM

Gli indicatori di “peso del commercio estero” della logistica

Quota di import-export che utilizza il vettore "mare" (tonn)	53%		
Interscambio commerciale marittimo (mil.ni tonn) al 2012	244,1		
Interscambio commerciale marittimo (md€) al 2012	240,8	15,4% del PIL	
Merci movimentate in SSS (mil.ni tonn) al 2011	204,4	37,5% dell'Area Med	1° nell'Area Med
Merci in transito nel Mediterraneo intercettate dai porti italiani	30%		

TABELLA 5 - Fonte: SRM

5. Indicazioni di policy e analisi swot

Le riflessioni svolte nella ricerca hanno evidenziato che tra i vincoli principali allo sviluppo del sistema logistico quale chiave per il rilancio dell'economia italiana vi è un impianto normativo non chiaro ed omogeneo che, al momento non appare idoneo ad offrire garanzie per l'attrazione di investimenti, nazionali ed esteri.

Le considerazioni che seguono quindi, scontano l'esigenza di una rivisitazione del contesto normativo sia in termini programmatici, con l'implementazione di una policy integrata e di lungo periodo del sistema infrastrutturale logistico che colga l'evolversi dello scenario internazionale, sia in termini procedurali con la razionalizzazione

dell'impianto burocratico e procedurale in modo da garantire maggiore certezza sui tempi di transito delle merci.

Per le imprese:

- Riqualificazione e innovazione dell'offerta logistica.
- Stimolazione all'innovazione all'internazionalizzazione del sistema manifatturiero.
- Sostegno strutturato alle imprese che originano la domanda di trasporto per le Autostrade del Mare.
- Elaborazione di un "Piano di Sviluppo Portuale" con la definizione delle priorità.
- Agevolazione delle procedure burocratiche e procedurali e standardizzazione in tutti i gate per il transito delle merci.

Per le infrastrutture:

- Razionalizzazione ed efficientamento delle infrastrutture interportuali esistenti
- Individuazione di formule innovative dell'Autonomia finanziaria ai porti che siano indipendenti dai trasferimenti statali.
- Facilitazioni all'intervento dei capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture.

Tali indicazioni possono contribuire a sostenere e rafforzare il settore e la competitività del nostro Paese, pur tenendo conto delle limitate risorse. Esse sono state pensate con l'obiettivo di superare per quanto possibile i punti di debolezza del sistema logistico italiano e cogliere quindi le opportunità che il nuovo ordine di interscambio mondiale sta offrendo al nostro Paese.

Alla luce di quanto emerso dalle considerazioni conclusive è stata realizzata un'analisi SWOT che razionalizza i punti di forza, i punti di debolezza, le opportunità e i rischi che connotano la logistica in Italia.

STRENGTH

- Posizione geografica favorevole al centro del Mediterraneo.
- Leader in Europa nelle relazioni commerciali con i Paesi dell'Area Med.
- Importante presenza di imprese armatoriali.
- Leader tra i Paesi dell'UE27 nello SSS nel Mediterraneo e nel Mar Nero.
- Presenza di aree a forte intensità logistica.

WEAKNESS

- Presenza di un sistema logistico "diffuso" (domanda e offerta poco concentrate).
- Assenza di garanzie su tempi e costi per la realizzazione delle infrastrutture.
- Connessioni porti-interporti non adeguate.
- Procedure doganali non snelle.
- Lungaggini burocratiche e procedurali.
- Normativa portuale non più in linea con la situazione economico-commerciale internazionale.
- Riduzione degli stanziamenti pubblici.
- Difficoltà di coinvolgimento di capitali privati.
- Impatto limitato delle politiche di coesione.

OPPORTUNITIES

- Previsioni di crescita dei traffici nel Mediterraneo.
- Maggiore appeal per effetto della riorganizzazione dell'assetto operativo e di *governance* dei porti.
- Sistema interportuale già adeguato ad un volume di traffico ferroviario merci di tipo europeo.
- Maggiore attrattività per la diffusione di innovazioni tecnologiche quali lo Sportello Unico Doganale.

THREATS

- Carezza di programmazione e pianificazione, nazionale e regionale.
- Hub soggetti a rischi di dipendenza e subordinazione rispetto alle strategie delle shipping companies.
- Concorrenza dei porti delle Sponde Sud Est.
- Politiche di attrazione capitali esteri adottate dai Paesi non UE del Mediterraneo.
- Esigue iniziative di innovazione.

SECONDA PARTE

**SCENARI NAZIONALI, INTERNAZIONALI
E FOCUS SULL'AREA MED**

CAPITOLO III

LA NOSTRA ECONOMIA LOGISTICA

SEZIONE I

LA LOGISTICA COME DRIVER DELLA COMPETITIVITÀ ITALIANA

1. Premessa

Il lavoro che segue si propone di realizzare un percorso finalizzato all'identificazione ed all'analisi dei fattori che guidano la competitività della logistica italiana in rapporto ai processi di globalizzazione e di internazionalizzazione delle imprese. In particolare intende approfondire lo stato attuale della logistica mettendo in luce la sua importanza per l'economia del paese sia in termini di produzione di servizi alle imprese finalizzati a migliorarne l'efficienza sia in termini di ricchezza attivata dal settore. Proprio nei confronti dell'assetto polverizzato delle piccole e medie imprese italiane, in difficoltà a raggiungere i mercati emergenti più lontani, l'operatore logistico diventa il partner ideale capace di provvedere non solo ai collegamenti minimizzando i costi unitari per merce trasportata, ma anche ad una delicata funzione di supporto commerciale fondata sulla conoscenza e spesso sulla presenza diretta nei mercati di destinazione.

Il lavoro si articola nelle fasi di analisi della competitività del nostro Paese e dell'interpretazione dei fattori di criticità emersi, nell'ottica di offrire le premesse per l'individuazione di alcuni spunti interessanti per sostenere e migliorare il posizionamento dell'Italia nel contesto internazionale.

2. L'Italia nel contesto logistico internazionale

Lo sviluppo di un sistema economico è sempre più guidato dalla capacità di competere sui mercati internazionali, basata su una efficiente gestione di sistemi di produzione con logiche globalizzate e sistemi distributivi sofisticati e affidabili.

Un *network* logistico globale e competitivo dunque impatta positivamente sull'attività economica dei paesi. Ciò è confermato anche dai dati emersi da uno studio della *World Bank* che evidenzia come, a parità di reddito procapite, i paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una maggiore crescita, nella misura dell'1% del PIL e del 2% del commercio¹.

Con il termine logistica vengono spesso identificate una serie di attività molto ampie e composite; per comprendere quanto "valga" il settore per l'economia italiana, si consideri che i servizi alla merce da chiunque svolti catalogati genericamente sotto la voce

¹ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Piano della logistica analisi dei processi di filiera morfologia dei flussi logistici internazionali "feelings & insight" del sistema logistico italiano*, 2011.

logistica² quotano nel nostro Paese circa 200 miliardi di euro, intorno al 13% del PIL³. Il peso sul Prodotto Interno Lordo indica l'importanza di questa "industria" per l'economia nazionale, ed è influenzato da diversi fattori, che spaziano dalla vocazione industriale del paese, all'orografia o alla dinamica dei flussi industriali e di consumo.

Tra dipendenti diretti, indiretti e indotto, i servizi di logistica danno lavoro a 1 milione di unità⁴.

Nonostante la significatività di questi dati, che mostrano l'importanza di questo settore e la sua strategicità per l'economia nazionale, i principali indici internazionali collocano l'Italia in posizioni non di rilievo rispetto a questo tema. Elaborare un'analisi puntuale dello stato dell'arte della logistica italiana è un obiettivo difficilmente raggiungibile in senso assoluto. Tuttavia, analizzare come si collochi il nostro Paese nel contesto internazionale può offrire spunti interessanti per la valutazione delle azioni da intraprendere a sostegno della logistica nazionale.

Il *Global Connectedness Index 2012*⁵, che misura la capacità di penetrazione commerciale di un paese rispetto ai mercati internazionali, colloca l'**Italia al 28° posto** nella classifica dei 125 paesi analizzati, ed al 18° posto in quella dei 38 paesi europei (UE e non UE).

Considerato che le supply chain globali sono molteplici e complesse, l'efficacia degli operatori logistici dipende in gran parte da fattori *country-specific* quali le procedure commerciali, le infrastrutture di trasporto e telecomunicazione e i mercati domestici per i servizi di supporto.

Per considerare tutti questi parametri la World Bank ha elaborato un indicatore sintetico di efficacia logistica, *Logistics Performance Index (LPI)*⁶ che viene calcolato sulla base di sei aree di valutazione complementari:

- l'efficienza nel processo di **sdoganamento**;
- la **qualità delle infrastrutture** relative al commercio e al trasporto;
- la facilità di predisporre **spedizioni competitive** in termini di prezzo;
- la **competenza e la qualità** dei servizi logistici;
- la capacità di **rintracciare e monitorare** le spedizioni;
- la **frequenza** con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

² (custodia, conservazione, imballaggio, trasporto, deposito, spedizione, distribuzione, ecc.) più i servizi di presidio, di security, di inventory carrying, di prossimità, di customer satisfaction, ecc...

³ Forti F. (Presidente Confetra), *Legalità Concorrenza e Sicurezza per l'autotrasporto italiano*, 13 febbraio 2013.

⁴ Forti F. (Presidente Confetra), *Legalità Concorrenza e Sicurezza per l'autotrasporto italiano*, 13 febbraio 2013.

⁵ Ghemawat Pankaj with Altman Steven A., *DHL Global Connectedness Index 2012*.

⁶ World Bank, *Competing to compete, Trade Logistics in the Global economy*, 2012.

L'indice LPI risente di valutazioni qualitative necessariamente soggettive in quanto è costruito sulla base di informazioni ottenute mediante una rilevazione *worldwide* presso un campione di responsabili di compagnie di spedizioni e trasporto merci internazionali. Sono stati intervistati quasi 1.000 operatori logistici, a ognuno dei quali è stato chiesto di esprimere giudizi nelle aree indicate relativamente agli 8 paesi con i quali egli intratteneva relazioni commerciali più intense; sono state così create numerosissime schede paese, sulla base delle quali è stato elaborato il *ranking*.

Sulla base dei giudizi in merito a questi fattori, viene elaborato un indice di “competitività logistica”, che consente di attribuire un *rank* a ciascun paese. I criteri concernono sia temi tradizionali (procedure doganali e qualità delle infrastrutture) sia elementi di più recente interesse (sistemi di tracking e tracing delle spedizioni, puntualità delle consegne, e competenza del sistema logistico domestico) particolarmente importanti in un settore dove si tende a ridurre sempre più i magazzini, adottare sistemi di gestione just-in-time e implementare catene logistiche globali.

L'indice elaborato dalla *World Bank* si pone l'obiettivo di assistere i paesi nell'identificazione dei punti di forza e di debolezza del loro sistema infrastrutturale in modo da poter programmare i loro investimenti in maniera più focalizzata.

La distribuzione dei punteggi dell'LPI evidenzia il primato di Singapore e Hong Kong (rispettivamente con 4,13 e 4,12 su scala 0-5 dove 5 rappresenta il punteggio assegnato alle performance migliori) con terza la Finlandia (con 4,05 *best practice* in Europa) mentre il Burundi occupa l'ultima posizione con un punteggio di 1,61, la qual cosa sottolinea quanto sia ampio il gap logistico che separa i Paesi ad alto reddito da quelli a basso reddito.

Il rapporto della *World Bank* colloca l'Italia al 24° posto nel ranking mondiale per performance logistica con un punteggio di 3,67; la stessa classifica conta tra le prime 10 posizioni 6 Paesi che aderiscono all'Unione Europea. Secondo alcune stime, questa bassa collocazione in classifica costa all'Italia 40 miliardi di inefficienza logistica, un valore intorno al 2,5% del PIL⁷ che, insieme al maggior costo dell'energia e della burocrazia, ha pesato sulla competitività del nostro Paese contribuendo al rallentamento della crescita economica degli ultimi dieci anni.

LPI ranking 2012

	LPI rank		Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Singapore	1	4,13	1	4,1	2	4,15	2	3,99	6	4,07	6	4,07	1	4,39
Hong Kong	2	4,12	3	3,97	7	4,12	1	4,18	5	4,08	5	4,09	4	4,28
Finland	3	4,05	2	3,98	6	4,12	4	3,85	1	4,14	1	4,14	15	4,10
Germany	4	4,03	6	3,87	1	4,26	11	3,67	4	4,09	7	4,05	2	4,32
Netherlands	5	4,02	8	3,85	3	4,15	3	3,86	7	4,05	2	4,12	12	4,15
Denmark	6	4,02	4	3,93	10	4,07	8	3,70	2	4,14	4	4,10	7	4,21
Belgium	7	3,98	7	3,85	8	4,12	6	3,73	8	3,98	8	4,05	9	4,20
Japan	8	3,93	11	3,93	9	4,11	14	3,61	9	3,97	9	4,03	6	4,21
United States	9	3,93	13	3,85	4	4,14	17	3,56	10	3,96	3	4,11	8	4,21
United Kingdom	10	3,9	10	3,72	15	3,95	13	3,63	11	3,93	10	4,00	10	4,19
<i>Italy</i>	<i>24</i>	<i>3,67</i>	<i>27</i>	<i>3,34</i>	<i>23</i>	<i>3,74</i>	<i>19</i>	<i>3,53</i>	<i>21</i>	<i>3,65</i>	<i>20</i>	<i>3,73</i>	<i>18</i>	<i>4,05</i>

TABELLA 1 - Fonte: World Bank, 2012

⁷ I maggiori costi della logistica italiana sono stati quantificati in 40 miliardi di euro-anno. Questo valore in forma aggregata è dato dalla differenza dei costi medi europei sul fatturato industriale che è di circa 16% contro circa il 20,5% dell'Italia che vale 920 miliardi di euro. Questo valore è stato validato da Banca d'Italia e da altri organismi internazionali.

Considerando nel dettaglio le valutazioni, l'Italia mostra i maggiori problemi sulle procedure doganali (27° posizione), in un ranking che vede ai primi posti Singapore e la Finlandia. Il ruolo che strutture doganali efficienti rivestono nella valutazione della competitività di un sistema logistico integrato è assolutamente primario. Sempre la World Bank⁸ ha rilevato che in media, gli imprenditori italiani devono presentare 4 documenti, attendere 19 giorni e pagare \$1.006 per esportare un container standard. Per importare devono, in media, presentare 4 documenti, attendere 17 giorni e spendere \$1.131. L'Italia si conforma alla media dell'Unione Europea per quanto riguarda il numero di documenti necessari per il commercio transfrontaliero marittimo. Non è così per quanto riguarda costi e tempi. A livello europeo servono infatti in media 5 documenti, 11 giorni e \$1.072 per importare e 4 documenti, 11 giorni e \$1.004 per esportare.

Le lungaggini nel transito dei prodotti generano conseguenze notevoli sull'efficienza delle prestazioni logistiche nel ciclo complessivo delle lavorazioni: un recente studio ha dimostrato che a ogni giorno di ritardo corrisponde una flessione del commercio di almeno l'1%⁹.

Anche le infrastrutture rientrano fra i parametri valutati per la stima dell'LPI; è evidente infatti che infrastrutture e logistica pur essendo collegate, non sono la stessa cosa: una buona infrastruttura (ossia migliore accessibilità) non è condizione necessaria e sufficiente per una buona logistica (ossia maggiore competitività). Con riferimento a questo elemento l'Italia si posiziona al 23° posto con un punteggio di 3,74. Le infrastrutture logistiche migliori risultano essere quelle tedesche (4,26), seguite da quelle di Singapore (4,15).

L'Italia ricopre la 19° posizione con un punteggio di 3,53 nel ranking della facilità di predisporre spedizioni internazionali competitive in termini di prezzo.

Per quanto riguarda, invece, la "competenza logistica", ovvero, nell'accezione della World Bank, la valutazione complessiva della qualità dei servizi logistici offerti e la competenza degli operatori, l'Italia si colloca al 21° posto di una scala in cui le prime posizioni sono occupate da Paesi come la Finlandia e la Danimarca.

La migliore posizione (18°) per il nostro Paese è ottenuta sul criterio della puntualità delle spedizioni.

⁸ Le performance dei paesi sono state valutate sulla base di diverse tipologie di misurazioni includendo parametri amministrativi (numero di documenti da presentare), monetari (i costi calcolati in dollari statunitensi) e misure di accessibilità (i tempi calcolati in giorni).

World Bank, *Doing Business in Italia 2013*.

⁹ World Bank, *Doing Business in Italia 2013*.

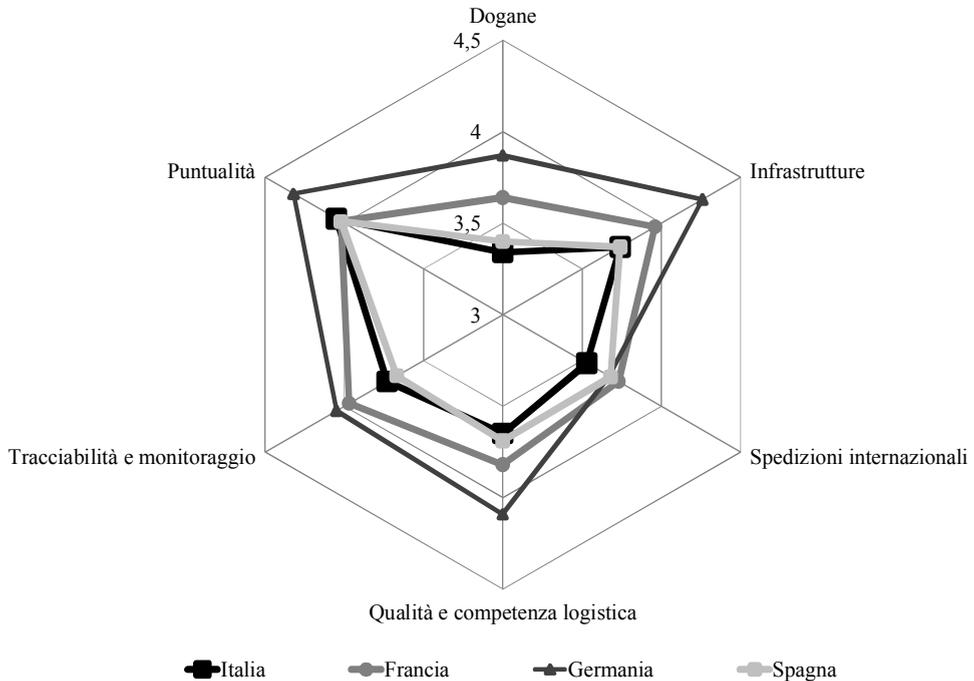
LPI in Italia e confronto con alcuni grandi Paesi europei, 2012

GRAFICO 1 - Fonte: Elaborazioni SRM su WorldBank, 2012

Le inefficienze ascrivibili agli aspetti considerati provocano una dilatazione dei tempi di transito delle merci e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane, con dispendio di risorse economiche e perdita di competitività nei confronti dei nostri partner europei.

Secondo i calcoli della *World Bank* il punteggio complessivo di 3,67 assegnato all'Italia sta a significare 1,08 giorni aggiuntivi rispetto alla Germania (che ha un punteggio di 4,03) per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell'azienda¹⁰.

Il tema dei tempi di attraversamento è stato affrontato anche da uno studio di A.T. Kearney per Confetra¹¹ dal quale emerge che, nonostante l'Italia goda di un vantaggio geografico, solo il 6,3% dei volumi che transitano per il Canale di Suez giungono nel nostro Paese e ciò principalmente a causa dei ritardi e, soprattutto, delle incertezze sui

¹⁰ Il rapporto *Connecting to Compete* indica che un punteggio inferiore di un punto – come 2,5 piuttosto che 3,5 – può comportare dai 2 ai 4 giorni aggiuntivi per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell'azienda. Allora assumendo un valore medio di 3 giorni aggiuntivi ed essendo la differenza di punteggio tra Italia e Germania pari a 0,36 (4,03 – 3,67), il ritardo medio per la movimentazione delle merci in Italia rispetto alla Germania risulta essere di 1,08 giorni con un'oscillazione che va da un minimo di 0,72 giorni ad un massimo di 1,44 giorni.

¹¹ A.T. Kearney, *Scenario della logistica in Italia: sintesi ed evidenze*, 2010.

tempi di transito delle merci. Non solo, molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi: considerando il volume di merci con origine/destinazione in Italia che transitano per i porti del Nord Europa, emerge come, con volumi superiori a 440 mila teu, il *Northern Range* possa essere considerato, in un certo senso, l'ottavo porto container italiano¹².

Teus sottratti alla portualità italiana dal Northern Range (all'anno)

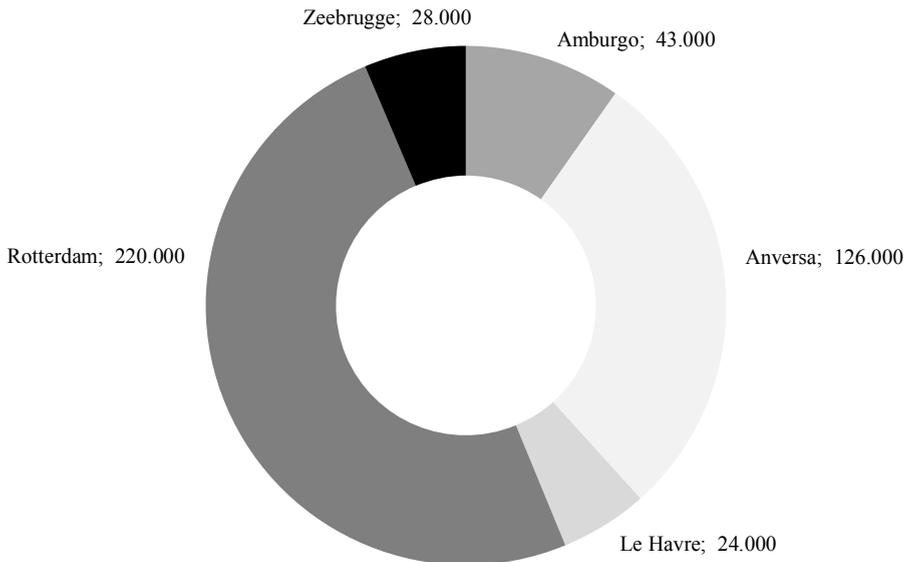


GRAFICO 2 - Fonte: The European House Ambrosetti, 2013

Il tempo e l'affidabilità sono, infatti, variabili determinanti in un comparto in cui il vettore si fa garante della qualità di un servizio che controlla solo parzialmente. In questo senso è indicativo il dato che confronta i tempi di percorrenza di un'ipotetica tratta Singapore-Milano nelle due varianti via Genova o via Anversa¹³. Nel primo caso la movimentazione richiede un tempo variabile fra i 20÷28 gg, nel secondo un tempo compreso fra 25÷27 gg. In queste circostanze gli operatori tendono a privilegiare la maggiore prevedibilità delle tempistiche, in quanto questo consente una migliore e più efficace programmazione logistica. Considerando la differenza dei tempi necessari per percorrere la tratta marittima (il transito dal porto di Genova consente un risparmio di 4 gg di navigazione rispetto a quello da Nord), appare chiaro come l'attraversamento del porto e la tratta "terrestre" rappresentino un elemento di fragilità per il sistema. In un settore integrato come quello dei trasporti, infatti, l'intera catena si muove alla velocità

¹² Cassa Depositi e Prestiti, *Porti e Logistica*, 2012.

¹³ A.T. Kearney, *Scenario della logistica in Italia: sintesi ed evidenze*, 2010.

del suo anello più debole: reti di interconnessione congestionate e colli di bottiglia non consentono l'offerta di un servizio di trasporto affidabile ed efficiente.

Tale situazione è penalizzante per i porti ma ancor di più per il sistema Italia: in base a stime del Consiglio nazionale degli Spedizionieri, recuperando le merci destinate al nostro Paese che oggi transitano per scali stranieri, il fisco italiano incasserebbe dazi per circa 180 milioni di euro e si creerebbero almeno 12.000 posti di lavoro nel comparto logistico.

Tali considerazioni mettono in luce che la logistica e i servizi ad essa collegati, insieme alla presenza di un efficiente ed efficace contesto infrastrutturale sono diventati elementi chiave di competitività per le aziende: per semplificare, alcuni studi evidenziano che la logistica aziendale ha un impatto sul “**cash to cash**” (C2C), definito come “il tempo medio intercorrente per trasformare un € investito in acquisto di materie prime/componenti in un € ricevuto dai clienti”¹⁴.

3. Fattori di criticità del sistema logistico italiano

L'Italia presenta un peso della logistica sul fatturato di un settore industriale superiore alla media europea, che si traduce in un extra-costi di filiera, penalizzante per le aziende del nostro Paese, in particolare in una congiuntura difficile come quella attuale. Complessivamente, l'Italia presenta un costo della logistica “tradizionale” maggiore dell'11% rispetto alla media europea, con un aggravio per il sistema stimabile in **circa 12 mld€**. Tale disavanzo di competitività è frutto di un gap “strutturale” della logistica italiana stimabile in circa € 4 mld, mentre i restanti € 8 mld potrebbero essere efficacemente recuperati intervenendo sulle criticità operative e sulle inefficienze di sistema.

La quota “strutturale” del gap logistico italiano appare connessa in primo luogo alle caratteristiche fisiche del Paese e alla sua struttura produttiva. Un tessuto imprenditoriale diffuso, caratterizzato dalla prevalenza di piccole e medie imprese e un'orografia come quella italiana richiedono, infatti, una logistica più complessa rispetto a realtà con un tessuto produttivo più concentrato o con un territorio meno impervio. In altre parole, nel valutare l'offerta logistica del paese bisogna avere ben presente le esigenze specifiche della domanda.

In questo senso, la polverizzazione del tessuto produttivo nazionale, nonché la dispersione di aziende e centri di consumo su una pluralità di località talora non facili da raggiungere, costituiscono potenti incentivi all'alternativa del “tutto strada”. Il modello logistico italiano è strutturato in maniera tale da massimizzare la flessibilità e l'adattabilità alle caratteristiche delle filiere produttive nazionali e alle localizzazioni delle imprese domestiche: la domanda di distribuzione nazionale richiede rapidità e capillarità delle consegne; l'offerta risponde movimentando carichi unitari ridotti, effettuando spostamenti poco programmati e a frequenza elevata e offrendo servizi fra punti di origine e di destinazione molto dispersi sul territorio. Queste sono esigenze tipicamente gestite con il ricorso al trasporto stradale, che mal si conciliano invece con un

¹⁴ Melacini M., *L'outsourcing della logistica: scelta strategica per la competitività dell'impresa*.

maggior ruolo delle ferrovie e dell'intermodalità. Questi aspetti influenzano anche la composizione del costo logistico italiano che, rispetto alla media degli altri Paesi europei, appare sbilanciato verso la componente di trasporto. A tale voce di costo, infatti, è riconducibile circa il 73,3% della spesa logistica complessiva, mentre *warehousing*¹⁵ e servizi ad alto valore aggiunto¹⁶ rappresentano una quota totale del 26,7% circa (la media della UE27 segna un 65% circa di costo di trasporto e un 35% per *warehousing* e servizi). A influenzare il dato relativo al costo di trasporto contribuisce in misura significativa il forte sbilanciamento modale del traffico merci verso la gomma: il 63% del costo logistico totale in Italia è connesso, infatti, alla tratta stradale, rispetto a una media europea che si colloca intorno al 50%¹⁷.

Oltre alle caratteristiche territoriali ed economiche del Paese, l'analisi effettuata consente di razionalizzare i **fattori di criticità** del sistema logistico nazionale riconducendoli ad ulteriori 3 tipologie: *inefficienze di sistema* (infrastrutture), *inefficienze di impresa* (offerta non adeguata alle dinamiche di mercato), *inefficienze operative* (colli di bottiglia operativi e normativa e programmazione non efficaci).

Quadro di sintesi dei fattori di criticità del sistema logistico italiano

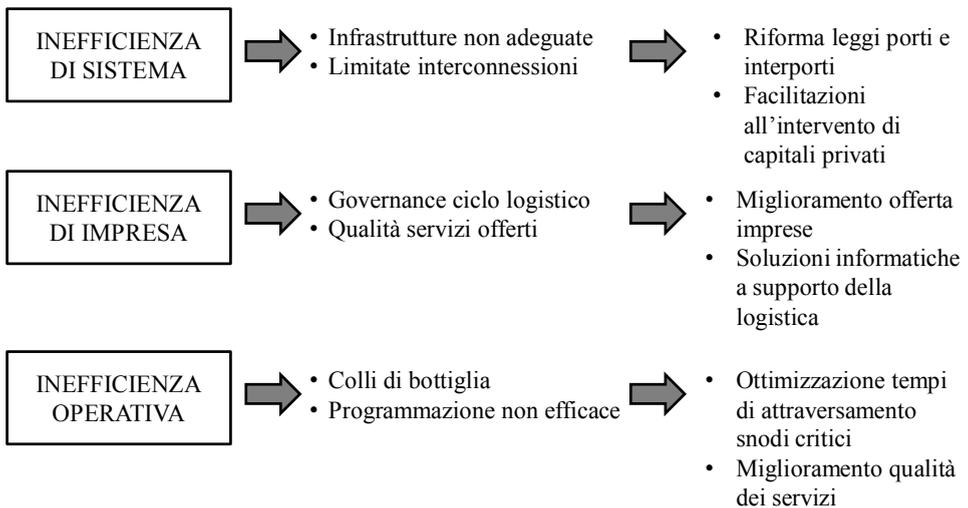


FIGURA 1 - Fonte: Elaborazioni SRM

La prima tipologia di criticità risiede nell'assetto infrastrutturale. Il nostro Paese si caratterizza per un'elevata frammentazione delle strutture ed una conseguente bassa concentrazione dei volumi che rende difficile il raggiungimento delle economie di scala

¹⁵ Il *warehousing* comprende costi riferibili alla gestione del magazzino (ad esempio, locazione, spese operative, ecc.) ed alle relative attività e transazioni logistiche (ad esempio picking, controllo qualità, ecc.).

¹⁶ Costi riferibili a Servizi a valore aggiunto: servizi di micro trasformazione, amministrativi (es. gestione del flusso dell'ordine, pianificazione, monitoring, ecc).

¹⁷ A.T. Kearney, *Scenario della logistica in Italia: sintesi ed evidenze*, 2010.

per competere. A ciò si accompagna la limitata interconnessione tra le diverse reti di trasporto, che ostacola l'intermodalità e porta talvolta a situazioni di congestione, specialmente lungo la rete stradale e autostradale, attorno ai grandi agglomerati urbani. Le difficoltà infrastrutturali del nostro Paese sono state rilevate anche dal World Economic Forum con il suo indice di "competitività mondiale" che posiziona l'Italia all'82° posto tra le 144 economie valutate in base alla qualità delle infrastrutture, dopo i principali competitor europei.

Le proposte per sanare tale criticità nel tempo sono state molteplici. In considerazione dell'esiguità di risorse pubbliche, sono stati realizzati diversi interventi normativi con l'obiettivo di incentivare i finanziamenti privati: tra il 2011 e il 2012, le leggi 214/2011, 27/2012 e 35/2012 hanno introdotto i cd. project bond e i piani di finanziamento per partenariati pubblico-privato e hanno facilitato la concessione di permessi edilizi e la gestione delle opere pubbliche infrastrutturali. Occorre però sottolineare che molte di queste norme non sono state ancora rese operative: ad esempio, ciò vale per l'Authority dei Trasporti, prevista dalla legge 27/2012 che, nonostante l'ampia condivisione, non è ancora stata istituita. Anche le auspiccate riforme della 84/94 per i porti e della legge 240/90 per gli interporti finalizzate a compensare i gap competitivi delle strutture e cercare di cogliere le opportunità connesse ai trend evolutivi che vedono l'Italia in una posizione privilegiata rispetto alla crescita dei flussi di merci in transito nel Mediterraneo non hanno concluso l'iter parlamentare¹⁸.

Il Piano della Logistica, ultimo documento programmatico in ordine di tempo, auspica la costituzione di piattaforme territoriali logistiche, organizzate sistemicamente come filiere produttive, che passino attraverso dotazioni infrastrutturali di collegamento tra porti o sistemi portuali e l'inland con assi stradali e ferroviari anche specificamente dedicati, integrando gli anelli della catena dei trasporti e della logistica, con ricadute sull'efficienza del trasporto e sulla competitività delle imprese e degli insediamenti produttivi locali, ma anche creando opportunità di attrazione di nuovi investimenti come ad esempio i *distribution center* di imprese operanti nel mercato globale.

Il Mezzogiorno italiano, che vede nell'economia del mare una delle principali risorse in grado di generare ricchezza ed occupazione, data anche la forte concentrazione di operatori del settore, in primis le compagnie di armamento, è in tal senso il territorio nel quale si possono creare le condizioni di reale sviluppo competitivo a livello globale per i prossimi decenni. Di grande interesse è infatti l'analisi delle attività logistiche che sono realmente connesse ai porti e che possono beneficiare di economie di localizzazione derivanti dalla maggiore o minore vicinanza alle infrastrutture portuali. Le localizzazioni portuali o retroportuali sono prescelte, ad esempio, da imprese che rilocalizzano i loro *distribution center* basati su catene di trasporto mare-mare e mare-ferro.

Le attività dei centri di distribuzione regionali trovano nella localizzazione portuale o retroportuale forte attrazione specialmente nelle strutture produttive-distributive con importazioni multiprodotto e multiregionali e con necessità di centri di consolidamento per la successiva esportazione. Molti porti hanno risposto a tali esigenze delle imprese

¹⁸ La proposta di riforma della legge 84/94 è stata approvata il 12 settembre 2012 dal Senato ma non successivamente dalla Camera. La legge quadro in materia di interporti e piattaforme territoriali è stata approvata dalla Camera il 12 aprile 2012 ma non successivamente dal Senato.

con la realizzazione di *logistics park* o *distripark* all'interno o in prossimità dell'area portuale, spesso associati allo stato giuridico di zona franca (*free trade zone*). La concentrazione di imprese logistiche in parchi logistici dedicati offre molti vantaggi con riferimento alla congestione, ai costi di trasporto ed alla specializzazione della manodopera. Con riferimento specifico ai porti, anche localizzazioni logistiche più interne rispetto alla cinta portuale, ma con chiaro orientamento alle attività port related, possono rappresentare un validissimo sistema a rete per il trattamento e la lavorazione a valore di merci. La tradizionale funzione del porto come nodo di trasporto viene così in molti casi di successo a trasformarsi in luogo di creazione di valore (hub-value) all'interno di catene logistiche integrate.

Tuttavia anche le proposte contenute nel Piano della Logistica non hanno poi avuto i risvolti operativi auspicati.

Il *secondo gruppo di fattori di criticità* è più eterogeneo, e rinvia alla complessiva struttura e governance del ciclo logistico e alla qualità dei servizi prestati: vi rientrano ad esempio la frammentazione degli operatori, la scarsa integrazione tra di essi, le inefficienze localizzate nelle singole modalità di trasporto (che creano problemi di tempi, programmabilità e affidabilità), i problemi nel raccordo tra i vettori di diverso tipo (ossia l'inadeguatezza degli scambi intermodali).

In sostanza, la frammentazione del ciclo produttivo che si registra tra le imprese manifatturiere, per cui una pluralità di aziende (impresa-madre, subfornitori e contoterziste) concorre alla realizzazione di un singolo prodotto, risulta speculare a quanto accade sul versante dell'offerta di servizi logistici. L'analisi dell'offerta mostra un mercato italiano della logistica poco consolidato, con i primi 10 operatori (prevalentemente filiali di grandi gruppi internazionali) che pesano meno del 20% del totale del mercato espresso (Piano delle Logistica).

Più in generale, tra le imprese logistiche italiane mancano quasi del tutto i grandi operatori integrati presenti all'estero. Questa caratteristica si collega alle modalità con le quali le imprese produttrici nazionali si raccordano con i clienti (franco fabbrica) e con i fornitori (franco destino) per organizzare il trasporto. Questo comporta che le importazioni e le esportazioni verso il nostro Paese siano gestite *extra moenia* dagli operatori logistici dei nostri principali partner commerciali, Francia e Germania. Il risultato è la limitata competitività delle imprese legate al sistema logistico nazionale dato che l'Italia, con la sua elevata vocazione all'export, compra sempre più frequentemente servizi di trasporto da imprese estere.

L'elevata frammentazione e la scarsa integrazione tra gli operatori ostacolano il conseguimento di economie di scala e di scopo, penalizzando la struttura di costo complessiva e la qualità dei servizi. Gli operatori della logistica sono ripartiti in un elevato numero di categorie; ai vettori veri e propri (autotrasportatori, gestori del servizio ferroviario, armatori, gestori di linee aeree) si associa una pluralità di intermediari quali agenti, raccomandatori, spedizionieri, mediatori, brokers. Le spedizioni coinvolgono normalmente operatori di più categorie e ciò si riflette negativamente sulla tracciabilità del flusso delle merci, che sarebbe di contro auspicabile per garantire un effettivo monitoraggio all'operatore che origina o riceve la spedizione, nonché per facilitarne un contenimento dei tempi.

Alla frammentazione tra diverse categorie si associa la polverizzazione degli operatori all'interno di ognuna di esse: le singole imprese risultano molto piccole nel confronto internazionale. La piccola dimensione tende a condizionare il raggio di azione delle imprese e a limitare la possibilità di conseguire economie di scala. Concentrando l'attenzione sulla principale componente a valore del mercato, l'autotrasporto, l'offerta appare polverizzata, con un numero di imprese attive 3 volte superiore rispetto ai principali paesi europei (Germania, Francia, UK), anche se il trend è in lenta ma progressiva riduzione. C'è anche da sottolineare che il livello di soddisfazione espresso nei riguardi dei fornitori logistici da parte delle imprese manifatturiere italiane risulta massimo nei confronti dei 'padroncini'. La loro disponibilità a prestarsi a soluzioni altamente 'flessibili' rappresenta ancora un valore aggiunto ineguagliabile che non trova corrispondenza, al momento, in compensazioni di altro genere (maggiore professionalità, capacità di accentrare a sé più attività di tipo logistico, ecc.). Oltre alla flessibilità operativa, ciò che può essere considerato un fattore di accrescimento del livello di gradimento è senz'altro la 'flessibilità tariffaria'. Le piccole imprese di autotrasporto possono, soprattutto in condizioni di eccesso di offerta, praticare sconti o riduzioni di costo che le altre imprese di maggiori dimensioni non possono permettersi.

Questa struttura di mercato si espone quindi a fenomeni di competizione al ribasso, proprio perché si tratta di aziende prive di una struttura articolata, ed è sotto pressione anche da parte di operatori esteri che possono agire con una struttura di costi più vantaggiosa ed una diversa normativa. Ciò è tanto più vero nell'attuale contesto dettato dalla crisi macroeconomica che ha generato sia una contrazione dei volumi, sia una maggiore richiesta di flessibilità.

In relazione alla possibilità di garantire prezzi molto contenuti e elasticità nel programmare i viaggi, le imprese di trasporto tendono ad operare in conto proprio (il ricorso all'*outsourcing* per il trasporto in Italia è di gran lunga inferiore alla media UE: 41% vs. 60% circa). Confrontando la percorrenza di veicoli leggeri in alcuni grandi Paesi europei, la specificità italiana emerge in modo incontrovertibile: rispetto a una media di 26 mld t/Km rilevata nel 2009 nella UE27, l'Italia sperimenta un valore superiore agli 80 mld t/Km (a titolo esemplificativo in Germania tale dato è pari a 11 mld t/Km, in Francia 18 mld t/Km e in Spagna 9 mld t/Km).

Questi aspetti potrebbero influenzare anche l'utilizzo dell'*outsourcing* logistico da parte dei produttori domestici: fermo restando che le decisioni relative a questa variabile attengono alle strategie aziendali e risentono inevitabilmente delle diverse fasi cicliche della congiuntura, si stima che il valore del mercato italiano dei servizi logistici terziarizzati sia stato pari nel 2010 a 40 miliardi di euro¹⁹, con un incremento del 3,3% rispetto al 2009. Nell'ipotesi di un'incidenza dei costi logistici per i committenti al netto del costo delle scorte - valutato dal Centro Studi Confetra e da AT Kearney pari al 7% del PIL - si otterrebbe un grado di terziarizzazione dei servizi logistici ovvero **rappporto**

¹⁹ Per dimensionare il mercato della logistica in conto terzi in Italia è necessario depurare il fatturato (73,7 miliardi di euro) dal valore degli scambi interni alla filiera. Effettuando questa operazione, si stima che il valore del mercato italiano dei servizi logistici terziarizzati sia stato pari nel 2010 a 40 miliardi di euro.

tra il valore della *Contract Logistics* e i costi della logistica, pari al 37% (40 mld€ su 109 mld€), sostanzialmente invariato rispetto al 2009.

Il settore dei servizi logistici terziarizzati si è mosso verso una maggiore concentrazione, testimoniata dalla riduzione del numero complessivo di aziende (da 114.491 a 108.967), con una contrazione che ha riguardato soprattutto gli autotrasportatori non organizzati in società di capitali (i cosiddetti “padroncini”), e dall’incremento del fatturato medio per azienda (+9%), particolarmente spiccato nella categoria degli operatori logistici per le aziende comprese nella classe dimensionale tra i 50 ed i 100 milioni di euro di fatturato, in cui si è registrata una crescita del volume d’affari pari al 35%.

La stima è contenuta nel Rapporto dell’*Osservatorio Contract Logistics*²⁰, che propone una distinzione tra le forme differenti di terziarizzazione delle attività logistiche, distinguendo tra l’affidamento ad operatori specializzati di prestazioni elementari (es. affidamento a terzi del trasporto su strada) o di attività complesse che comprendono la gestione di un processo logistico completo (che includa almeno i trasporti e lo stoccaggio). Nel primo caso si parla di “*commodity outsourcing*”, con la regia del processo che rimane in capo al committente, mentre nel secondo caso siamo in presenza di “*strategic outsourcing*”: il committente assume una scelta di medio periodo che delega al fornitore terzo anche attività di coordinamento e ricerca di efficienze.

Se si considerano solo i servizi compresi nello “*strategic outsourcing*”, il valore del mercato scende dai 40 miliardi di euro della logistica terziarizzata nel suo insieme a 7,7 miliardi di euro, pari a circa il 20% del mercato totale, con un grado di terziarizzazione relativo alle funzioni più complesse pari in Italia al 7%²¹, con valori che sono ben lontani da quello che si registra negli altri principali Paesi industrializzati.

L’approccio dominante nelle relazioni di outsourcing logistico è quindi in Italia ancora il “*commodity outsourcing*”, mentre non si delineano ancora, nelle aziende del nostro Paese, quelle consapevolezze sulla necessaria evoluzione del modello di organizzazione dei flussi di merce come leva per un recupero strutturale di competitività: dall’approvvigionamento di materie prime e semilavorati, sino alla distribuzione dei prodotti finiti, con l’insieme delle funzioni più sofisticate di *postponement* che caratterizzano la piattaforma delle moderne organizzazioni manifatturiere. Secondo le valutazioni derivanti dal modello di previsione che l’*Osservatorio Contract Logistics* ha messo a punto, esistono comunque interessanti opportunità di crescita del settore: vi è un 63% del mercato potenziale oggi non raggiunto da modelli operativi di terziarizzazione logistica, ed un 30% di mercato attualmente servito con servizi di base che può evolvere verso servizi complessi.

Ma quali sono le motivazioni che inducono oggi una azienda italiana a non ricorrere alla terziarizzazione della logistica?

Secondo l’indagine compiuta dall’Osservatorio, esse sono riconducibili essenzialmente a due principali tipologie:

²⁰ Politecnico di Milano, Dipartimento di Ingegneria Gestionale, *Outsourcing della logistica: le potenzialità di crescita e di innovazione*, novembre del 2012.

²¹ Il grado di terziarizzazione del 7% è dato dal rapporto tra 7,7 miliardi e 109 miliardi di euro.

- la preoccupazione di perdere competenze di gestione del processo logistico;
- il timore di dover sostenere elevati costi legati al cambiamento (ad esempio per l'integrazione con il fornitore di servizi logistici).

Al contrario, le motivazioni che spingono le aziende a scegliere la terziarizzazione sono riconducibili a due categorie:

- la presenza di un forte *commitment* da parte del vertice;
- la consapevolezza del valore che deriva dalla condivisione dei flussi logistici con altri attori.

Negli ultimi anni si sta delineando un timido segnale di cambiamento nelle strategie logistiche delle aziende manifatturiere italiane che si traduce in una maggiore propensione a ricorrere più frequentemente alle altre imprese di trasporto e, soprattutto, a quelle dedite ad attività di logistica in senso stretto che, nonostante occupino comunque posizioni ancora molto residuali, appaiono rivalutate nello svolgimento delle loro attività anche a livello nazionale, così come emerge dalla tabella che segue:

*I fornitori di servizi logistici delle aziende manifatturiere italiane.
Un confronto intertemporale (% di rispondenti)*

Operatori logistici	Italia		Europa		Resto del Mondo	
	Indagine 2009	Indagine 2006	Indagine 2009	Indagine 2006	Indagine 2009	Indagine 2006
Spedizioniere, corriere, mediatore trasporti	58,3	66,7	50,8	69,4	39,0	65,4
Impresa di autotrasporto pluriveicolare	38,3	43,7	23,5	32,8	8,3	14,0
Impresa di autotrasporto monoveicolare	22,0	30,9	4,0	10,8	1,3	3,7
Altre imprese di trasporto (combinato, ferroviario, aereo, marittimo)	16,5	12,0	17,8	17,2	20,5	35,3
Impresa logistica	12,8	7,1	9,8	7,0	7,3	6,3

TABELLA 2 - Fonte: Isfort, 2009

Tale orientamento può essere letto come il manifestarsi di una maggiore consapevolezza della necessità di intraprendere percorsi logistici avanzati per inserirsi con successo nelle logiche di mercati ormai globalizzati. Ciò viene confermato anche dall'analisi della relazione lungo la filiera, dalla quale emerge che il rapporto diretto tra autotrasportatori monomodali e clienti è in netta diminuzione (9% nel 2009 vs 15% nel 2000), con una situazione in cui l'offerta di trasporto stradale viene integrata nel 90% dei casi da operatori in grado di offrire servizi diversificati.

La qualificazione dell'offerta imprenditoriale è raggiungibile mediante un riposizionamento del comparto rispetto ai cambiamenti futuri, raggiungibile intervenendo su una maggiore qualificazione delle risorse umane, una maggiore internazionalizzazione delle imprese e una maggiore qualità delle aziende (incentivi all'innovazione). I benefici generati dalla riqualificazione dell'offerta imprenditoriale permettono di ridurre l'incidenza dei costi logistici, grazie ad una maggiore specializzazione, qualificazione e capacità nel muoversi lungo la catena del valore. Nei decenni recenti, molti Paesi hanno fatto della logistica una leva per il rilancio della efficienza industriale e per una presenza più attiva sui mercati internazionali. In Italia, molto resta da fare su questo fronte.

Il *terzo gruppo di fattori* è riferibile alla presenza di numerosi “colli di bottiglia” amministrativi/operativi, che riducono notevolmente la velocità e l’affidabilità del servizio negli snodi critici. Le complessità ed i vincoli amministrativo/operativi sono un fattore che penalizza la capacità di servire efficacemente i comparti industriali e di attrarre nuovi flussi internazionali, soprattutto a causa della limitata affidabilità nel rispetto dei tempi e criticità sugli snodi critici.

Occorre inoltre tener conto che in Europa non è stata realizzata del tutto l’armonizzazione di norme e procedure e ciò, anche a causa dell’esistenza di realtà socio-economiche assai eterogenee tra i singoli Stati membri, pregiudica il buon funzionamento del mercato interno.

Come già citato in precedenza, un’analisi mirata sulla portualità italiana mostra, in un confronto con best practice europee, dei tempi di attraversamento mediamente più lunghi a cui si aggiunge una minore affidabilità nel rispetto delle date promesse, che costituisce un fattore primario di criticità, visto l’impatto in termini di costi addizionali ed inefficienze che questo genera su flussi industriali sempre più tesi ed ottimizzati.

Gli operatori evidenziano limiti nella struttura normativo-operativa, soprattutto in termini di coordinamento e complessità, con un sistema spesso burocratico e sovradimensionato, che fatica ad interagire con il mondo industriale (*no market oriented*), mostra una mancanza di coordinamento amministrativo ed ha normative (o loro interpretazioni) spesso non uniformi.

Fra le criticità che vengono segnalate dal punto di vista amministrativo, viene indicato lo scarso coordinamento tra gli organismi di controllo. La conseguenza è che spesso le stesse merci sono soggette a controlli multipli, con conseguenti ritardi e aumenti dei costi a carico delle imprese.

Altra critica riguarda gli uffici doganali italiani, che assicurano orari di apertura meno ampia rispetto ad altri uffici doganali europei, dove l’operatività 24 ore su 24 è maggiormente estesa.

Il risultato è una disomogeneità in termini di efficacia ed efficienza, che limita la competitività del sistema Italia e si va accentuando con la crescente introduzione di nuovi requisiti (es. security), anche considerando la bassa integrazione dei sistemi di supporto (ICT): la gestione dell’informazione non adeguata genera infatti un’elevata manualità nella gestione documentale.

Sono evidenti le potenzialità di recupero di efficienza attraverso la diffusione, a livello di sistema, di piattaforme informatiche abilitanti, ma rimangono ancora freni all’adozione dovute ad una visione individualistica del problema, accentuata dall’eterogeneità e parcellizzazione degli operatori, che implica una serie di progetti locali non coordinati, con soluzioni parziali nel flusso complessivo.

Molte sono state le proposte che sono seguite negli anni per far fronte a questa criticità del sistema logistico italiano:

- la standardizzazione dei controlli a livello comunitario e l’armonizzazione dell’analisi dei rischi per consentire ai singoli Stati membri di effettuare i controlli secondo stesse modalità e tempi.
- lo sportello doganale unico come misura necessaria per il rilancio della logistica nazionale come previsto anche dal Piano Nazionale della Logistica 2012-2020.

- l'introduzione della procedura di presdoganamento o "preclearing" (per alleggerire il carico di lavoro dei porti e degli uffici doganali, al fine di consentire l'analisi dei rischi anticipata sdoganando i container prima della partenza per il porto di destinazione, così da ridurre i tempi d'attesa e, conseguentemente, i tempi d'importazione. Sebbene già sperimentate in alcuni porti italiani, come Genova, i servizi di preclearing andrebbero estesi negli altri porti ed utilizzati in modo più sistematico).
- l'introduzione dell'Operatore Economico Autorizzato (tale status infatti assicura un accesso prioritario e semplificato ad alcune operazioni di carattere doganale, incluso l'abbattimento della percentuale dei rischi, che si traduce in una minore incidenza delle attività ispettive per quegli operatori che soddisfano elevati standard di sicurezza e/o affidabilità).
- utilizzo delle ispezioni extra-portuali (la congestione del traffico può essere ridotta anche deconcentrando le operazioni e le ispezioni sia doganali che di altro tipo dai punti di arrivo delle merci all'interno del territorio, preferibilmente presso i magazzini di fornitori e importatori o presso i centri logistici al di fuori dell'area portuale).
- incremento dell'autonomia finanziaria dei porti. Come da tempo suggerito da Assoporti, si raccomanda che una quota dei ricavi generati dall'IVA e dalle accise sulle attività di import ed export venga destinata alle autorità portuali a copertura dei costi di gestione dei porti ed a finanziamento degli investimenti a lungo termine in infrastrutture portuali.

Last but not least le inadeguatezze di carattere programmatico e normativo. A partire dal 2001 sono stati realizzati numerosi piani e quadri strategici nazionali, spesso non tradotti in risvolti operativi, ai quali si sono associate diverse leggi di settore e le attività di pianificazione a livello regionale. Le Regioni hanno acquisito competenze in materia di infrastrutture, logistica e trasporto merci in seguito alla riforma del Titolo V della Costituzione ma la situazione a livello locale è assai eterogenea, e in pochi casi appare soddisfacente: non tutte le Regioni hanno un PRT e non tutte quelle che l'hanno varato l'hanno successivamente aggiornato, né prevedono di aggiornarlo. Gli aggiornamenti vengono effettuati in modo non uniforme.

In sostanza è carente una programmazione territoriale condivisa e un coordinamento tra i diversi livelli di pianificazione delle politiche per i servizi e per le infrastrutture a supporto dei trasporti e della logistica.

4. Conclusioni

Volendo trarre alcune riflessioni conclusive, è in primo luogo necessario prendere atto del cambiamento radicale nei sistemi economici intervenuto negli ultimi decenni e tuttora in corso nello scenario internazionale e riflettere su quali leve le imprese italiane devono puntare per migliorare e rafforzare la propria competitività.

La logistica è diventata una risorsa preziosa le cui potenzialità possono positivamente incidere sulla ripartenza del nostro sistema economico. La crescente necessità di servire mercati lontani in forte crescita, ma con elevati gradi di incertezza, ha assunto dimensioni

del tutto nuove rispetto al passato, rappresentando una nuova e decisiva sfida per le aziende impegnate sui mercati internazionali.

Il mercato in questa fase sta attraversando una profonda trasformazione, difficile da interpretare che presumibilmente aprirà nuovi scenari anche per le performance delle economie emergenti. Quest'ultime, erodendo quote di mercato alle economie mature, porranno anche l'Italia dinanzi alla necessità di adeguarsi alle nuove condizioni di mercato per mantenere e migliorare la propria competitività a livello internazionale.

A tal fine occorre in primo luogo impostare un nuovo approccio normativo del settore che sia improntato sul medio-lungo periodo e che consenta alle imprese italiane di rafforzarsi e di ampliare i mercati di riferimento in Europa e nel Mediterraneo.

Nel settore della logistica la crisi economica ha modificato profondamente il modo di fare business, sia per le aziende che offrono servizi sia per le aziende manifatturiere che costituiscono la domanda di tali servizi.

Riguardo alle prime, la crisi le ha spinte a riorganizzare le proprie attività per cercare di rimanere sul mercato. Non sono cambiate le direttrici di traffico, quanto piuttosto la dimensione e la variabilità degli stessi: si è assistito infatti ad una caduta della domanda soprattutto sulle relazioni internazionali, riducendo di fatto la produttività e la marginalità delle imprese del settore logistico; di conseguenza la risposta delle imprese si è concentrata sull'analisi dei processi aziendali interni finalizzata a far emergere le aree di maggior inefficienza:

- cercando soluzioni che permettano il contenimento dei costi operativi, anche esternalizzando determinate attività;
- aderendo a network di imprese per condividere le capacità di carico dei mezzi di trasporto lungo determinate direttrici;
- ricercando partnership operative anche con soggetti esteri, ad esempio per bilanciare i flussi e ridurre i viaggi a vuoto;
- incrementando l'offerta dei servizi a valore aggiunto e a maggior contenuto organizzativo, offrendo anche un ruolo di consulenza finalizzata all'ottimizzazione della *supply chain*;
- delocalizzando attività operative in Paesi comunitari a minor costo del lavoro (es. Slovacchia, Polonia) al fine di ridurre l'incidenza soprattutto per la vezione stradale.

La crisi ha modificato anche le esigenze delle aziende manifatturiere e commerciali che richiedono servizi logistici, in particolare emerge una forte propensione al contenimento dei costi, con la conseguente ricerca nel mercato della tariffa più bassa, rinunciando talvolta alla qualità del servizio offerto. Dinanzi al calo del fatturato e alla contrazione degli addetti, le imprese hanno fatto un uso "difensivo" della logistica impiegata più come leva di contenimento dei costi anziché come leva per la competitività. Dando maggiore spazio a forme di *insourcing*, assecondando la tendenza a riacquisire funzioni prima demandate all'esterno, non solo per ridurre i costi, ma anche per mantenere il più possibile integro il bacino di professionalità interne.

La piccola dimensione dell'impresa, pur non inibendo, tuttavia complica l'intrapresa di percorsi di innovazione e di internazionalizzazione. La chiave di volta è il rafforzamento attraverso aggregazioni d'impresa o partnership impresa-fornitore, in modo da rendere l'investimento più conveniente e il suo sviluppo più duraturo nel tempo.

Alla luce dell'analisi effettuata risulta che il modello logistico italiano non ha tenuto agli effetti della crisi che ne ha messo in luce la fragilità soprattutto nei rapporti lungo la filiera. Si tratta di investire nel rinnovamento della cultura industriale per allargare la consapevolezza sul ruolo che una logistica moderna può giocare per rilanciare la competitività dell'industria italiana.

Tutto ciò nell'ottica di perseguire una maggior integrazione economica e sociale con l'Europa e i paesi del Mediterraneo che è diventata centrale per la crescita dell'Italia, non solo per accompagnare le esigenze dell'industria manifatturiera attraverso la riduzione dei costi degli interscambi, ma anche per rimanere agganciati a mercati con dinamiche economiche migliori rispetto a quelle nazionali.

SEZIONE II

LA LOGISTICA NEI NUOVI SCENARI INTERNAZIONALI E NAZIONALI

1. Premessa

I temi della logistica e di un sistema di trasporto delle merci efficiente, interconnesso e organico sono sempre più divenuti rilevanti per le dinamiche evolutive dell'odierna economia globale, in quanto costituiscono una spinta propulsiva tra le più incisive per il sistema economico. Il ruolo di tali settori ha subito negli anni una significativa trasformazione in quanto ha dovuto progressivamente adeguare al nuovo contesto economico internazionale la propria organizzazione, l'approccio al mercato, i modelli di erogazione del servizio.

In relazione alla continua crescita dei flussi interni ed esterni di merci e persone, la dimensione economica della logistica e dei trasporti è, dunque, diventata considerevole e i possibili guadagni di efficienza (in termini di costo, innovazione e capacità di servizio) sono divenuti obiettivi determinanti, da perseguire costantemente per mantenere elevata la complessiva capacità competitiva e quindi per migliorare le prospettive dell'economia dei singoli paesi.

Bisogna premettere che nel nuovo panorama economico internazionale il trasporto ha iniziato a svolgere una funzione diversa rispetto al passato in quanto non si limita più al mero trasferimento delle merci da un luogo ad un altro, dal produttore al consumatore, ma è ormai divenuto una parte integrante del processo produttivo e della sua economia. I fenomeni che hanno comportato l'evoluzione del concetto di trasporto sono numerosi, tra di essi pensiamo innanzitutto proprio alla globalizzazione. L'integrazione dei mercati mondiali ha determinato un forte aumento della domanda di trasporto, sia in termini quantitativi che in termini di qualità e diversificazione dei servizi offerti, e ha comportato il nascere a livello globale di una competizione in cui il trasporto assume importanza sempre maggiore.

Gli effetti della globalizzazione si avvertono non soltanto a livello macroeconomico ma anche sul fronte della gestione delle aziende con la crescente integrazione dei mercati mondiali dei fattori produttivi, che conduce i sistemi economici dei Paesi industrializzati a delocalizzare la produzione in modo da trasferire le fasi *non core* della lavorazione generalmente in paesi che presentano un minor costo di approvvigionamento di tali fattori (manodopera, materie prime, semilavorati, ecc.). Il mercato di riferimento per le forniture industriali tende così a diventare sempre più ampio e le imprese si riforniscono con frequenza crescente presso stabilimenti e magazzini collocati al di fuori dei propri confini nazionali e spesso anche fuori il proprio continente.

Sono proprio questi processi di allargamento del bacino territoriale di riferimento degli scambi e il ricorso alla delocalizzazione produttiva i principali fenomeni alla base dello sviluppo della logistica integrata. Inoltre, l'affermarsi di un modello distributivo *door-to-door*, in un contesto caratterizzato dal progressivo allontanamento dei luoghi di produzione da quelli di consumo, ha reso necessario superare la nozione di logistica intesa come processo di movimentazione dei carichi per assumere il carattere di un processo industriale e informativo complesso che comprende attività che vanno dalla

previsione della domanda di trasporto alla gestione di scorte e ordini, al trasporto, fino a includere il magazzinaggio, lo stoccaggio, il *groupage* della merce, le operazioni doganali, lo smistamento all'interno dei singoli paesi e i sistemi di pagamento, attività che coinvolgono diversi operatori sia pubblici che privati.

La delocalizzazione produttiva comporta come conseguenza il notevole incremento dei flussi di merci in viaggio da un punto all'altro del pianeta e favorisce lo sviluppo di sistemi di trasporto più efficienti ed avanzati in funzione della riduzione dei problemi e dei costi. Nella stessa direzione agisce l'affermazione del *just in time*, ovvero la produzione e la distribuzione del prodotto esclusivamente in risposta alla domanda, e l'attitudine delle imprese al graduale spostamento delle scorte a monte del processo. La strategia per il successo di tali modelli operativi si basa sulla pianificazione e il controllo dei flussi informativi che agevolano il passaggio delle merci nel minor tempo possibile dai punti di acquisizione delle materie prime alla trasformazione in azienda fino al cliente e alla vendita sotto forma di prodotti finiti. Il fattore temporale è di cruciale importanza e, conseguentemente, il fattore trasporto: le consegne sono più piccole in termini di dimensioni, più numerose e devono essere trasportate più velocemente.

I fenomeni considerati hanno contribuito a disegnare una nuova geografia economica globale in cui le dinamiche di crescita sono sostanzialmente accentrate verso i Paesi emergenti e le stime per il futuro prevedono quest'andamento anche nel prossimo decennio.

2. La nuova geografia del commercio mondiale e gli effetti sul trasporto marittimo

Gli ultimi anni hanno visto una profonda trasformazione degli equilibri economici; si è andato consolidando lo spostamento ad est del baricentro dei traffici al punto che a partire dal 2009 la Cina è divenuta il paese con la maggiore quota del commercio a livello globale. Il commercio europeo - che fino a pochi anni prima era orientato in prevalenza lungo la direttrice atlantica verso gli Stati Uniti (principale partner commerciale dell'Europa) - si è poi indirizzato verso l'Asia. Il valore dei movimenti bilaterali relativi all'export tra Europa ed Asia ammonta nel 2011 a 1.561 miliardi di dollari a fronte dei 1.119 generati dalle relazioni tra il Vecchio Continente e l'America.

A crescere non sono soltanto le quantità trasportate, ma anche le miglia percorse. Le rotte transoceaniche svolgono ormai un ruolo di primo piano, connettendo i luoghi della produzione a quelli del consumo in un complessivo riordino della suddivisione internazionale del lavoro a seguito dei processi di globalizzazione.

Sono soprattutto le economie emergenti di paesi come Cina e India a registrare i più robusti segni di ripresa dopo la crisi del 2009; mentre risulta meno incisiva la crescita delle economie avanzate, di quelle europee soprattutto, con la sola eccezione della Germania.

In questo quadro di riferimento, il commercio internazionale ha acquisito un'importanza sempre maggiore, ed è forte la sua correlazione con l'andamento della produzione. Dopo la crisi verificatisi tra il 2008 e il 2009, che ha portato ad una contrazione del Pil mondiale, cui è seguita la riduzione degli scambi e dei carichi movimentati, il valore delle esportazioni ha registrato, nel 2010 e rispetto all'anno precedente, un aumento

record in termini di volumi, a fronte di un espansione del Pil del 5%; a quest'ultimo aumento i paesi emergenti forniscono il contributo principale, superiore ai due terzi. Il trend positivo è proseguito nel 2011, con un incremento del Pil del 3,9% ed un aumento del commercio mondiale del 6,7% e nel 2012 – seppure in misura più contenuta – con un incremento del Pil del 3,2% ed un aumento del commercio mondiale del 2,5%.

All'interno di questo nuovo scenario geo-economico il mare continua ad essere uno spazio economico rilevante, in quanto area di circolazione dei principali flussi di merci, facendo acquisire una crescente importanza a tutti i settori dell'economia marittima e rendendo sempre più intensa la correlazione tra produzione industriale, scambi commerciali e trasporto marittimo.

Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo

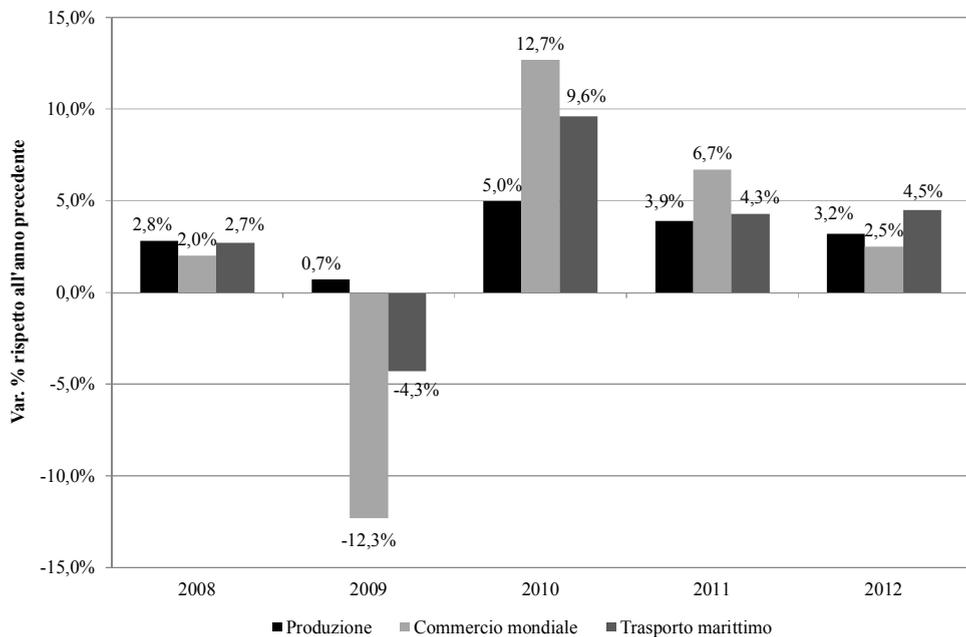


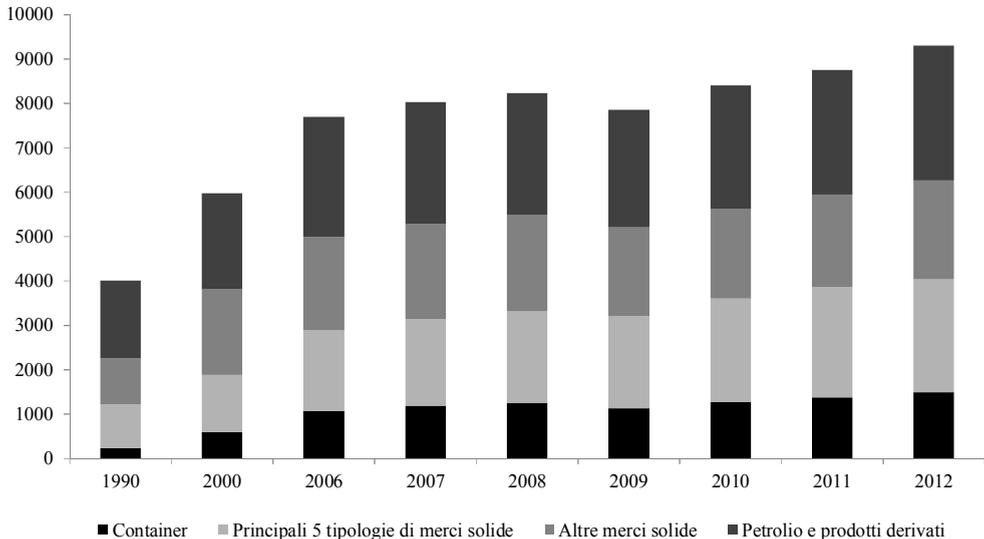
GRAFICO 1 - Fonte: Confitarma, 2013

Lo sviluppo dell'economia e del commercio ha influenzato anche l'andamento dei traffici marittimi. Si è andata così intensificando una tendenza già avviata nel corso degli anni '90 che ha visto raddoppiare i volumi dei beni trasportati; si è passati infatti da 4 miliardi di tonnellate nel 1990 ad oltre 8,7 miliardi di tonnellate per il 2011, con una crescita intaccata solo in misura marginale dalla recessione del 2009.

Osservando l'evoluzione del traffico marittimo per segmento di attività, è il trasporto container e delle principali merci solide (*dry bulks*) a guidare l'espansione del commercio via mare a livello mondiale. Nel 2012, il commercio marittimo è stato dominato dal trasporto delle materie prime, un ulteriore 27% è costituito dalle 5 tipologie principali di

merci solide (minerali di ferro, carbone, cereali, bauxite, allumina e fosfati), mentre le altre rinfuse solide - compresi i carichi containerizzati - ne rappresentano circa il 40%.

*Traffico marittimo. Evoluzione per anno e segmento di attività
(milioni di tonnellate caricate)*



* i dati per il 2012 sono basati sulle previsioni contenute in *Clarkson Research, Shipping Review and Outlook, Spring 2012*.

GRAFICO 2 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2012

La nuova crescita dei traffici dopo il 2009 riflette l'effetto degli incentivi alla spesa che hanno fatto spinto gli investimenti e dunque la domanda di materie prime. L'andamento positivo è stato alimentato anche dall'aumento dell'attività industriale nei paesi emergenti e dall'incremento delle scorte.

In particolare, è evidente una crescita significativa delle 5 tipologie principali di merci solide, che nel 2011 è pari al 6,1% circa rispetto al 2010 e nel 2012 al 2,8% circa rispetto all'anno precedente. Tra queste, i minerali di ferro ed il carbone rappresentano la parte più consistente del trasporto. E' proprio la composizione delle merci secche alla rinfusa trasportate via mare a spiegare questo miglioramento. Circa la metà dei volumi movimentati è direttamente collegato alla produzione di acciaio nel mondo che, nonostante la crisi economica, ha continuato a crescere in maniera piuttosto costante durante gli ultimi due anni, tornando ai livelli pre-crisi. Anche i volumi trasportati di prodotti petroliferi hanno recuperato con un aumento di oltre l'8% nel 2012 rispetto all'anno precedente; un incremento guidato principalmente dall'aumento della domanda di energia nei paesi emergenti del continente asiatico.

Traffico marittimo. Evoluzione per anno e segmento di attività

	2008	2009	2010	2011	2012	var 2010/2011	var 2011/2012
Container	1249	1127	1275	1385	1498	8,63	8,16
Principali 5 tipologie di merci solide	2065	2085	2335	2477	2547	6,08	2,83
Altre merci solide	2173	2004	2027	2090	2219	3,11	6,17
Petrolio e prodotti derivati	2742	2642	2772	2796	3033	0,87	8,48
Totale	8229	7858	8409	8748	9297	4,03	6,28

* i dati per il 2012 sono basati sulle previsioni contenute in *Clarkson Research, Shipping Review and Outlook, Spring 2012*.

TABELLA 1 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD, *Review of maritime transport, 2012*

Osservando il contributo delle varie aree al commercio marittimo mondiale, viene in risalto il ruolo delle economie emergenti, che continuano a rappresentare le principali aree di riferimento, riflettendo la concentrazione di risorse e materie prime, che compongono prevalentemente la categoria merci solide.

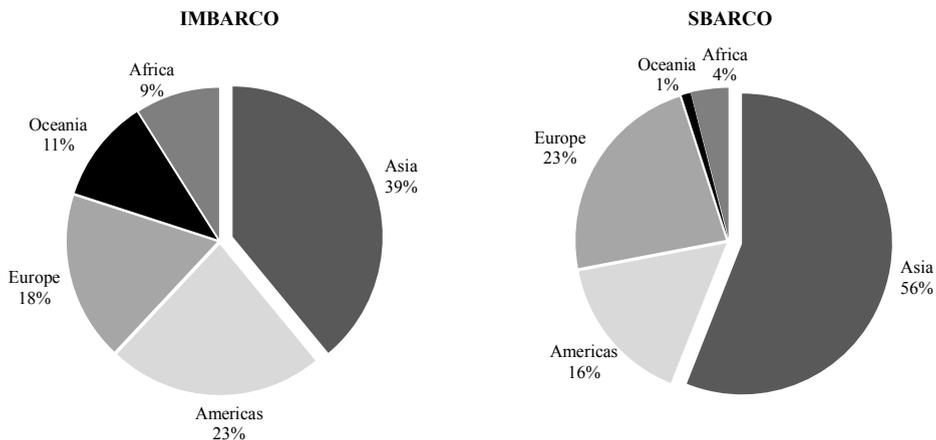
Traffico marittimo. Peso delle diverse Aree

GRAFICO 3 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD, *Review of maritime transport, 2012*

L'Asia risulta essere l'area più importante ai fini del traffico marittimo sia in imbarco che in sbarco, con un peso del 39% nel primo caso e addirittura del 56% nel secondo; seguono le Americhe e l'Europa.

Tutti i settori del trasporto marittimo hanno sofferto il contraccolpo della crisi economica, ma a cominciare dal 2010 hanno segnalato un recupero dei volumi di trasporto. Ciascun segmento di mercato si caratterizza per dinamiche peculiari con riferimento sia all'intensità degli effetti della crisi, sia ai driver della ripresa. Dunque, la comprensione esatta dei fenomeni e delle prospettive non può prescindere da un'analisi più puntuale dei diversi segmenti: rinfuse liquide, carichi secchi e traffico container. Quest'ultimo, pur rappresentando in termini di volumi la parte minore del traffico totale, è la tipologia di trasporto caratterizzata dal valore aggiunto maggiore.

Valore del commercio marittimo (% di US\$)

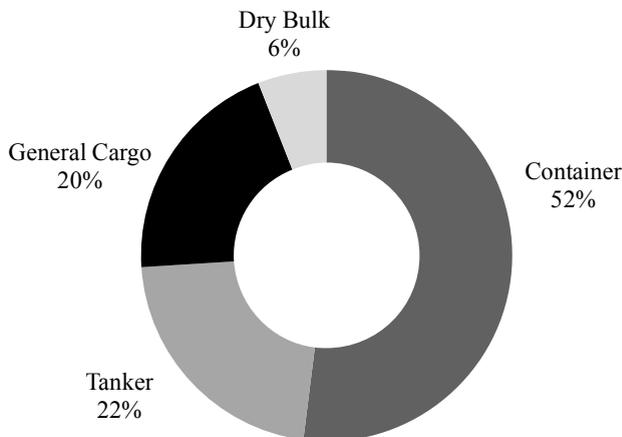


GRAFICO 4 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Lloyd's Maritime Intelligence Unit, 2012

Il mercato delle *rinfuse liquide* ha evidenziato nel 2010 un incremento del 3,9% dei volumi trasportati; risultato che ha consentito di recuperare pienamente la contrazione registrata nel corso del 2009 (-3,2% rispetto al 2008). Il 2011 evidenzia un ulteriore aumento del 2%. Nell'ambito di questo segmento, il petrolio rappresenta la merce più rilevante, con un'incidenza sul totale pari al circa il 66%. La graduale ripresa dei flussi commerciali delle materie prime energetiche ha guidato la ripresa dell'intero comparto.

La movimentazione dei *carichi secchi* via mare ha risentito in maniera meno decisa della recessione economica globale. Dopo una contrazione in termini di volumi pari al 2,9% nel corso del 2009, nel 2010 l'andamento dei traffici evidenzia un pieno recupero della dinamica espansiva con un incremento del 10,9%. La crescita prosegue nel 2011 con un +6% circa. Nell'ambito di questo segmento, sono i minerali di ferro ed il carbone ad avere il peso maggiore, incidendo per circa il 60% del totale. E' stata la tenuta del commercio di tali materie prime a contribuire alla tenuta complessiva del comparto.

Anche il mercato dei container a livello internazionale è fortemente influenzato dall'andamento economico, e in una fase di contrazione del commercio internazionale il settore ha subito importanti ripercussioni.

Ma soprattutto ci sono state diverse variazioni dell'andamento del traffico contenitori a seconda delle direttrici commerciali di riferimento.

Le rotte marittime per il trasporto di contenitori possono essere suddivise in tre gruppi:

- *Rotte est-ovest*, che girano attorno al mondo nell'Emisfero settentrionale, collegando i maggiori centri industriali del Nord America, dell'Europa occidentale e dell'Asia;
- *Rotte nord-sud*, che si sviluppano da/verso i maggiori centri di produzione e consumo dell'Europa, dell'Asia e del Nord America, al fine di collegare questi ultimi ai Paesi in via di sviluppo dell'Emisfero meridionale;

- *Rotte infra-regionali*, che riguardano collegamenti a breve raggio effettuati con navi di dimensioni più ridotte rispetto a quelle utilizzate nei due precedenti gruppi di rotte.

Il grafico che segue riporta la suddivisione dell'intero traffico contenitori mondiale secondo le diverse rotte percorse. E' sulle rotte *transpacifiche* (che connette i Paesi dell'Estremo Oriente e del Nord America), *transatlantiche* (che connette i paesi del Nord America e dell'Unione Europea) e sui *collegamenti tra l'Europa ed il Far East* (che connette l'Estremo Oriente all'Unione Europea, prevedendo anche operazioni di *transhipment* nel Sub-continente indiano) che si concentrano maggiormente le movimentazioni.

Distribuzione dei servizi contenitori mondiali secondo le diverse rotte marittime

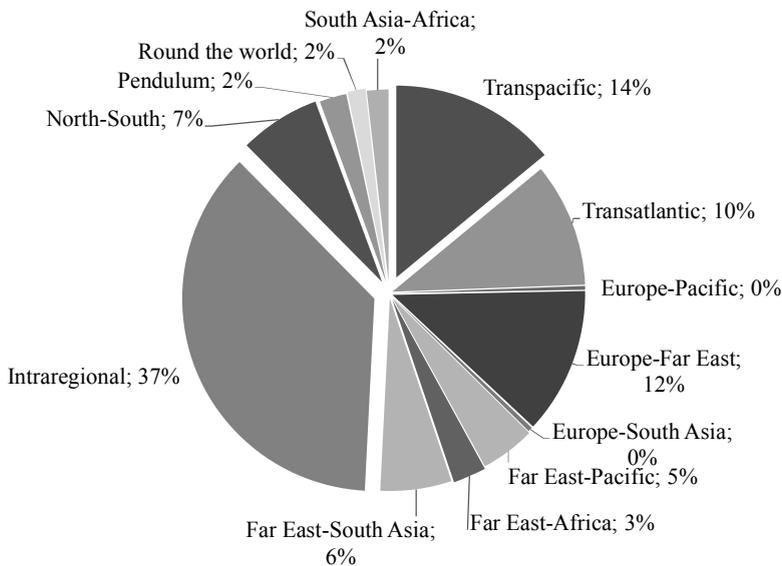


GRAFICO 5 - Fonte: CIELI (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata)

La crescita globale del traffico container nel 2011 è stata limitata dalla frenata registrata sulle principali direttrici Est-Ovest. Il traffico sulla rotta Transpacificca è diminuito dello 0,5%, mentre i volumi movimentati sulle rotte Asia-Europa e Transatlantica sono cresciuti rispettivamente del 6,3% e del 5,7%.

La crescita è stata dovuta prevalentemente all'aumento della domanda di importazioni nei paesi emergenti; i volumi del traffico container si sono ampliati in misura maggiore nelle rotte secondarie sulla direttrice Est-Ovest (+8,9%), sulle rotte Nord-Sud (+8,9%) ed in quelle infra-regionali (+9,2%).

Secondo *Clarkson Research Services* nel 2011 i traffici sulle tre direttrici principali hanno riguardato 47,3 milioni di teu, mentre i traffici sulle rotte secondarie hanno raggiunto i 103,3 milioni di teu.

L'aumento nei volumi del traffico container è stata sostenuta da tassi a due cifre che coinvolgono i paesi asiatici sulle rotte Far East – North America e Asia – Europa. I

volumi in viaggio su queste ultime rotte sono cresciuti nel 2011 superando i livelli pre-crisi del 2008. Mentre i volumi sulla rotta transatlantica sono rimasti al di sotto dei valori 2008. In generale, mentre questa ha gradualmente ridotto la sua importanza a livello mondiale, il commercio sulla direttrice asiatica, verso le economie in via di sviluppo nel subcontinente indiano e nell'emisfero meridionale, si sta espandendo rapidamente.

La figura che segue mostra la distribuzione del traffico containerizzato lungo le principali rotte nel 2012.

Le rotte marittime Est-Ovest: traffico contenitori, 2012 (milioni di teu)

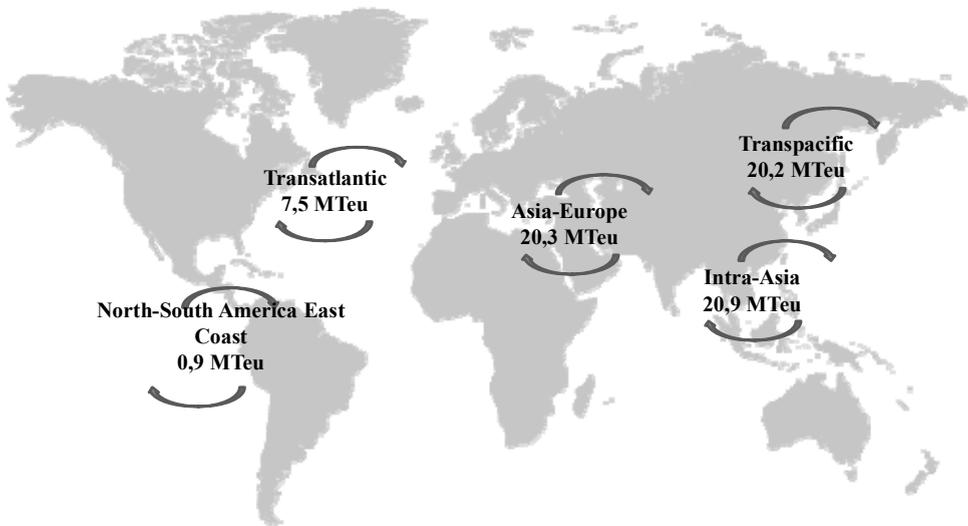


FIGURA 1 - Fonte: *Containerization International*, 2013

La concentrazione dei traffici sulle rotte di collegamento tra l'Asia, l'Europa ed il Nord America evidenzia il ruolo dei nuovi paesi emergenti (quali Cina, India e Vietnam) nell'ambito dell'economia e del commercio mondiale. Il fulcro dell'intero comparto container è rappresentato, dunque, dal continente asiatico, i cui porti movimentano oltre l'80% del traffico globale.

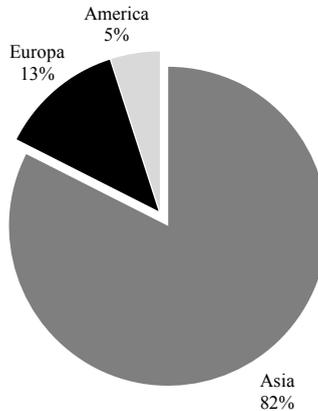
Il traffico container nei principali porti per continente al 2012 (teu %)

GRAFICO 6 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali, Informare, 2013

La dimensione degli scali asiatici è di rilievo, tanto che Singapore, da solo, gestisce volumi di traffico container pari a circa 3 volte quelli movimentati da Rotterdam, che è il principale porto europeo.

Nell'ultimo anno sono cresciuti i volumi di traffico in quasi tutti gli scali; fa eccezione il porti cinese di Hong Kong (- 5,20%), che però conferma la terza posizione ed i porti di Amburgo, Antwerp e Long Beach negli Stati Uniti. Le migliori performance sono, invece, dei porti cinesi: Ningbo & Zhoushan (+ 14,3%), Qingdao (+ 11,5%), Tianjin (+ 16%) e Xiamen (+ 11,3%).

Il traffico container nei principali porti. Anni 2008 - 2012 (migliaia di teu)

Porto	Paese	2012	2011	2010	2009	2008	var 2012/2011
1 Shanghai	Cina	32.500	31.700	29.070	25.002	27.980	2,52
2 Singapore	Singapore	31.649	29.938	28.430	25.870	29.918	5,72
3 Hong Kong	Cina	23.117	24.384	23.699	21.040	24.494	-5,20
4 Shenzhen	Cina	22.900	22.540	22.510	18.250	21.400	1,60
5 Busan	Corea del Sud	17.041	16.185	14.194	11.980	13.453	5,29
6 Ningbo & Zhoushan	Cina	16.800	14.700	13.144	10.502	11.226	14,29
7 Guangzhou	Cina	14.700	14.400	12.550	11.190	11.001	2,08
8 Qingdao	Cina	14.500	13.000	12.012	10.260	10.320	11,54
9 Dubai Ports	Emirati Arabi Uniti	13.280	13.031	11.600	11.124	11.827	1,91
10 Tianjin	Cina	12.300	10.604	10.080	8.700	8.500	15,99
11 Rotterdam	Paesi Bassi	11.900	11.877	11.146	9.743	10.784	0,19
12 Port Klang	Malaysia	10.001	9.604	8.872	7.310	7.974	4,13
13 Kaohsiung	Taiwan	9.781	9.636	9.181	8.581	9.677	1,50
14 Amburgo	Germania	8.864	9.014	7.896	7.008	9.737	-1,66
15 Antwerp	Belgio	8.635	8.664	8.468	7.310	8.663	-0,33
16 Los Angeles	Stati Uniti	8.078	7.941	7.832	6.749	7.850	1,73
17 Tanjung Pelepas	Malaysia	7.700	7.500	6.530	6.000	5.600	2,67
18 Xiamen	Cina	7.200	6.470	5.820	4.680	5.035	11,28
19 Brema	Germania	6.115	5.916	4.888	4.565	5.529	3,36
20 Long Beach	Stati Uniti	6.046	6.061	6.263	5.068	6.488	-0,25

TABELLA 2 - Fonte: Autorità Portuali, Informare, 2013

Il traffico container nei principali porti a livello mondiale (anni 2011-2012)

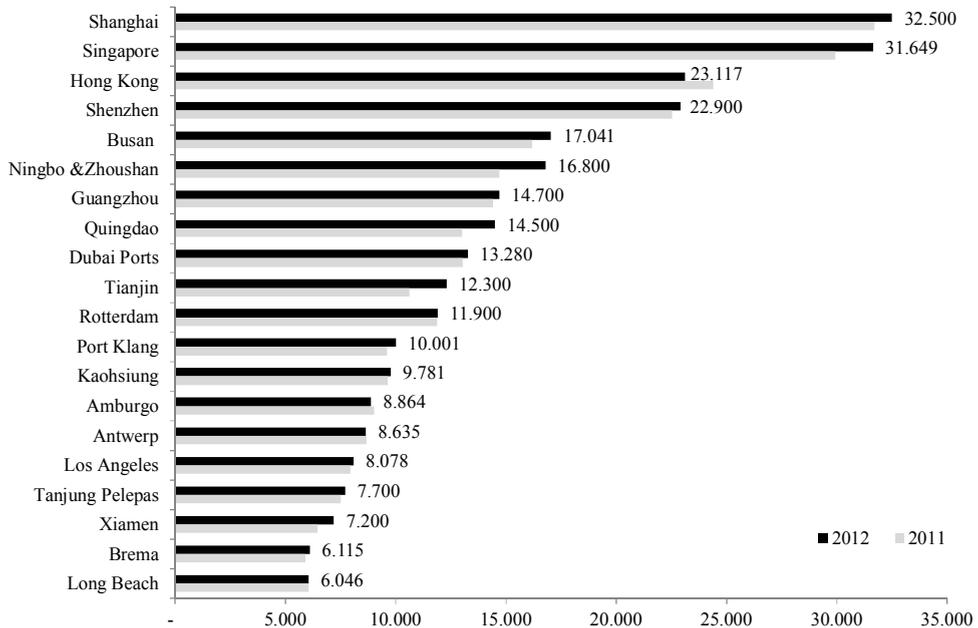


GRAFICO 7 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali, Informare, 2013

Nell'ambito della trasformazione degli equilibri economici mondiali, la crescente incidenza del commercio marittimo ed il contributo che apporta in termini di sviluppo economico è importante anche con riferimento all'Unione Europea.

Il commercio estero dell'UE è pari a 2,231 miliardi di tonnellate (al 2012), di cui oltre 1,6 mld di tonn., pari al 75% del totale, utilizza il mare.

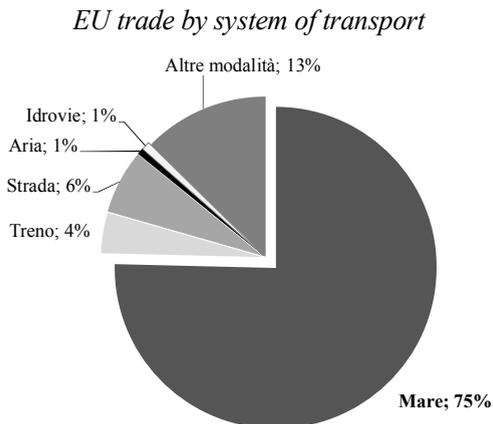


GRAFICO 8 - Fonte: Confitarma su Eurostat 2013

Osservando più nello specifico i dati del traffico container, tutti i movimenti commerciali da e per l'Europa nel 2011 sono stati pari a 39,7 milioni di teu, con un incremento del 6,3% rispetto all'anno precedente (37,4 i milioni di teu movimentati nel 2010). In particolare, sulle rotte di collegamento tra l'Europa e l'Asia crescono i traffici sia in ingresso che in uscita, con un dato complessivo che è pari a 19,9 milioni di teu nel 2011, con un incremento del 4,5% rispetto al dato 2010 (19,1 milioni di teu).

Un aumento ha caratterizzato anche la movimentazione tra l'Europa e il Nord America; su questa rotta il traffico container nel 2011 ha raggiunto i 6,2 milioni di teu, in aumento (+6,1%) rispetto al dato dell'anno precedente (5,9 milioni di teu movimentati al 2010).

Il traffico contenitori è però maggiormente concentrato sulle rotte da e verso il continente asiatico. Rispetto al totale dei teu in ingresso ed uscita dai Paesi europei, quelli movimentati da e verso l'Asia ne costituiscono il 50% circa.

Nell'aprile 2012 il volume mondiale di spedizioni marittime containerizzate è stato pari ad oltre 10,6 milioni di container teu, con un incremento del 4,1% rispetto all'aprile 2011. In particolare le esportazioni dall'Europa sono ammontate a 1,3 milioni di teu (-0,1% sull'aprile 2011) e le importazioni in Europa a 1,8 milioni di teu (-4,9%). Le esportazioni e le importazioni in Asia hanno totalizzato rispettivamente 3,7 milioni di teu (+4,8%) e 1,7 milioni di teu (-3,2%). L'export e l'import in Nord America si sono attestati a 1,2 milioni di teu (-2,4%) e 1,9 milioni di teu (+13,4%).

Lo scorso gennaio il volume complessivo mondiale delle merci esportate in container è stato, invece, pari a 10.494.300 teu. Il confronto tra questo volume e quello del gennaio 2012 mostra un aumento dell'1,5%, con una crescita pari a 156.124 teu.²²

Il fulcro dell'intero comparto container a livello europeo è rappresentato dal porto di Rotterdam, che con i suoi 11,9 milioni di teu movimentati si conferma anche per il 2012 il principale scalo.

Nell'ultimo anno sono cresciuti i volumi di traffico di molti scali; ma diverse sono state le variazioni negative, da quelle più contenute di Rotterdam, Amburgo ed Antwerp a quelle più consistenti di Zeebrugge (-11,47%) e Barcellona (-13,96%).

Tra i porti spagnoli, grandi competitor degli scali italiani, la più alta variazione percentuale è di Algeciras (+12,99%), che per questo incremento si distingue tra tutti i principali porti europei, seguono Bilbao (+6,46%) e Valencia (+3,3%). C'è da dire comunque che il porto di Valencia si conferma il principale scalo del paese con un traffico contenitori di oltre 4,47 milioni di teu.

I porti tedeschi di Amburgo e Brema insieme hanno sfiorato i 15 milioni di teu movimentati nel 2012; anche se nello specifico Amburgo mostra una lieve diminuzione del traffico (-1,66%) e Brema un incremento (+3,36%).

Sono, invece, ben tre i porti italiani che figurano tra i primi scali europei: Gioia Tauro, Genova e La Spezia. Di rilievo l'incremento della movimentazione del porto di Gioia Tauro (+18% nel 2012 rispetto all'anno precedente), ma anche la variazione positiva del porto di Genova che supera i 2 milioni di teu (+11,8%). Poco più di 1,2 milioni di teu di traffico container per La Spezia nel 2012, con un decremento del 4,6% rispetto al 2011.

²² CTS, Container Trades Statistics, marzo 2013.

Il traffico container nei principali porti europei. Anni 2008-2012 (migliaia di teu)

Porto	Paese	2012	2011	2010	2009	2008	var 2012/2011
1 Rotterdam	Olanda	11.866	11.877	11.146	9.743	10.784	-0,09
2 Amburgo	Germania	8.864	9.014	7.896	7.008	9.737	-1,66
3 Antwerp	Belgio	8.635	8.664	8.468	7.310	8.663	-0,33
4 Brema	Germania	6.115	5.916	4.888	4.579	5.448	3,36
5 Valencia	Spagna	4.470	4.327	4.207	3.654	3.602	3,30
6 Algeciras	Spagna	4.071	3.603	2.810	3.043	3.327	12,99
7 Pireo	Grecia	2.734	1.680	878	665	434	62,74
8 Gioia Tauro	Italia	2.721	2.305	2.852	2.857	3.468	18,05
9 Marsaxlokk	Malta	2.540	2.360	2.371	2.260	2.330	7,63
10 Le Havre	Francia	2.306	2.215	2.356	2.241	2.450	4,11
11 Genova	Italia	2.065	1.847	1.759	1.534	1.767	11,80
12 Zeebrugge	Belgio	1.953	2.206	2.500	2.328	2.210	-11,47
13 Barcellona	Spagna	1.750	2.034	1.948	1.797	2.569	-13,96
14 La Spezia	Italia	1.247	1.307	1.285	1.046	1.246	-4,59
15 Londra	Regno Unito	920	736	733	846	1.167	25,00
16 Costanza	Romania	684	663	557	594	1.381	3,17
17 Bilbao	Spagna	610	573	531	443	557	6,46
18 Felixstowe	Regno Unito	nd	3.249	3.415	3.100	3.200	-
19 St. Petersburg	Russia	nd	nd	1.930	1.340	1.983	-
20 Southampton	Regno Unito	nd	1.590	1.564	1.400	1.710	-

TABELLA 3 - Fonte: Autorità Portuali, Informare, 2013

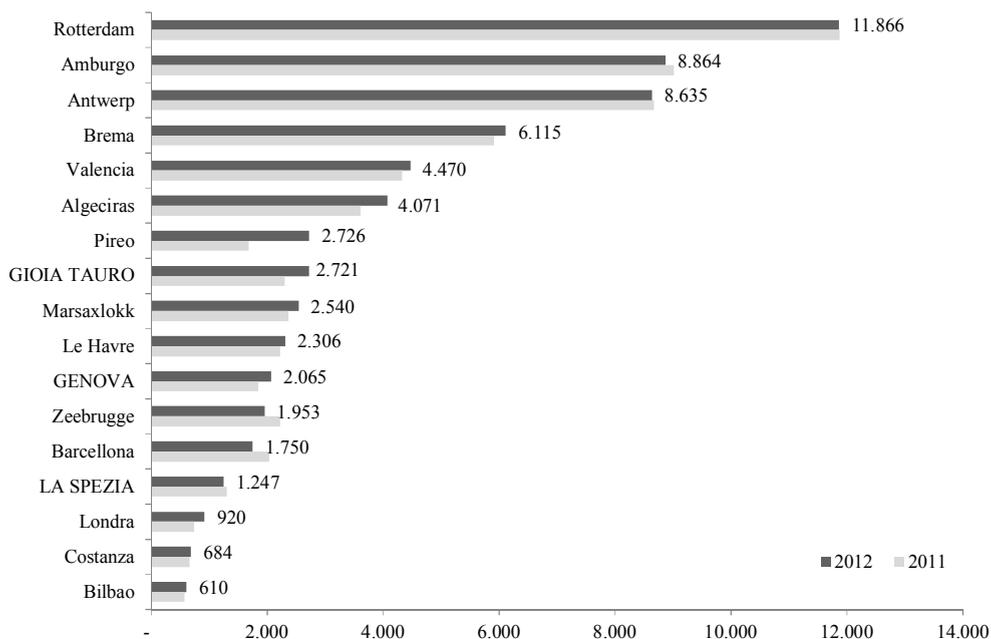
Il traffico container nei principali porti europei. Anni 2011-2012 (migliaia di teu)

GRAFICO 9 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali, Informare, 2013

Se il commercio estero dell'UE è pari a 2,231 miliardi di tonnellate (al 2012), di cui oltre 1,6 mld di tonn, pari al 74,5% del totale, utilizza il mare, l'Italia dà un contributo primario a questo interscambio. Nel 2012 il nostro Paese risultava al secondo posto in Europa per merci movimentate per via marittima.

Nel 2012 oltre il 53,4% del commercio estero italiano utilizza il trasporto marittimo.

*Il commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto (2012)
(% tonnellate)*

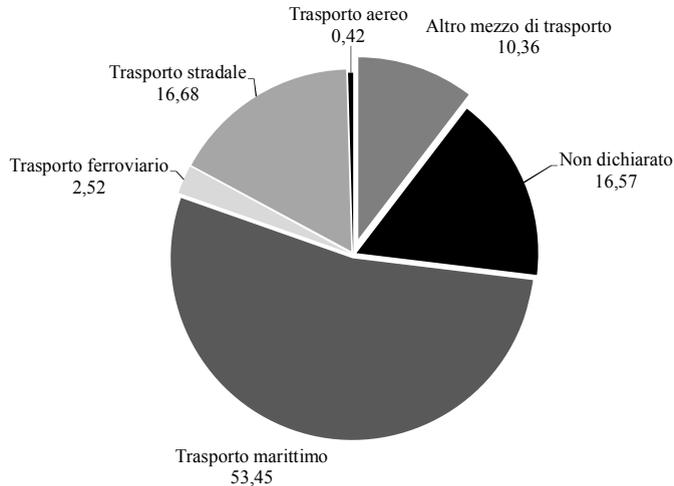


GRAFICO 10 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, Istat, 2013

Su un totale di oltre 456 milioni di tonnellate di merci movimentate in entrata e in uscita dal nostro Paese, poco più di 244 milioni di tonnellate viaggiano via mare. Di questo totale, il 27,8% è diretto verso i paesi del continente europeo, mentre il 30% circa si muove da e verso l'Asia.

Il commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto (2012)

	Trasporto marittimo		Trasporto ferroviario	Trasporto stradale	Trasporto aereo	Altro mezzo di trasporto	Non dichiarato	Totale	
	Tonnellate	%	Tonnellate	Tonnellate	Tonnellate	Tonnellate	Tonnellate	Tonnellate	%
Europa	67.964.537	27,8	11.470.671	75.571.636	697.667	26.431.480	75.655.280	257.791.271	56,4
UE 27	21.635.431	8,9	9.619.407	64.952.157	679.627	10.859.019	75.655.280	183.400.921	40,2
Africa	52.209.379	21,4	2.820	117.172	26.629	19.866.164	-	72.222.164	15,8
America	46.514.411	19,1	14.295	125.055	157.703	212.978	-	47.024.440	10,3
Asia	73.878.742	30,3	21.630	350.079	345.729	738.014	0,12	75.334.195	16,5
Oceania e altri paesi	3.536.942	1,4	509	11.991	712.226	40.816	-	4.302.484	0,9
Totale	244.104.011	100,0	11.509.924	76.175.933	1.939.954	47.289.452	75.655.280	456.674.554	100,0

TABELLA 9 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Coeweb, Istat, 2013

È il sistema portuale ad essere interessato dal traffico merci via mare, un sistema che l'anno appena passato è stato caratterizzato da buone performance quasi per tutti gli scali. Come emerge dai dati riportati nella tabella seguente, ha pesato molto sull'andamento complessivo della movimentazione, il risultato dei porti di transhipment. Tra di essi Gioia Tauro mostra un aumento del 18% rispetto al 2011. Anche Cagliari segna una variazione di segno positivo per il 2012 (-1,1%) con 621 mila teu movimentati; mentre Taranto con

263 mila teu si distingue con -56%, una variazione legata alla perdita degli attracchi di Evergreen, suo principale cliente.

Tra i porti di destinazione finale, si distingue Genova, che con oltre 2 milioni di teu movimentati. Gli scali di La Spezia e Livorno evidenziano una diminuzione rispettivamente del 4,6% e del 13,8%. Al Sud il porto di Napoli passa dai 527 mila teu del 2011 ai 547 mila del 2012 (+3,8%), e sul versante adriatico si registrano le buone performance di Trieste con un +3,8% e 408 mila teu; per lo scalo di Ravenna si segnala una contrazione del 3,3%, con 208 mila teu movimentati; infine per Venezia la diminuzione è del 6,1% per 430 mila teu.

Il traffico container nei principali porti italiani (migliaia di teu)

	2012	2011	2010	2009	2008	var 2012/2011
Gioia Tauro	2.721	2.305	2.851	2.857	3.468	18,0
Genova	2.065	1.847	1.759	1.534	1.767	11,8
La Spezia	1.247	1.307	1.285	1.046	1.246	-4,6
Cagliari	621	614	629	737	308	1,1
Livorno	549	637	628	592	779	-13,8
Napoli	547	527	534	516	481	3,8
Venezia	430	458	394	369	379	-6,1
Trieste	408	393	282	277	336	3,8
Taranto	263	604	582	741	787	-56,5
Ravenna	208	215	183	185	214	-3,3

TABELLA 10 - Fonte: Autorità Portuali, 2013

3. Conclusioni

La competitività di un'impresa si gioca attualmente non più su quelle che sono state le strategie tradizionali degli ultimi anni ma sulla capacità di creare "valore per il cliente" ed in questo ambito l'organizzazione di un efficiente ed efficace sistema logistico rappresenta la risposta adatta, da parte delle imprese, alle esigenze specifiche del mercato in termini di "creazione di valore aggiunto".

La logistica riveste, dunque, un ruolo centrale in un mercato in continua evoluzione, in quanto leva strategica per affrontare i cambiamenti dell'economia. Ponendosi come funzione di integrazione aziendale che controlla e governa tutta la gestione dei flussi, essa può contribuire in modo incisivo al contenimento dei costi migliorando la performance concorrenziale dell'impresa.

Ecco perché le strategie delle aziende italiane dovrebbero puntare ad inglobare la logistica come leva per acquisire e rafforzare il vantaggio competitivo nei confronti dei paesi europei ma ancor di più nei confronti dei paesi emergenti. Con riferimento allo scenario mondiale, gli ultimi anni hanno visto infatti una profonda trasformazione degli equilibri economici, con il progressivo spostamento del baricentro dei traffici verso i paesi asiatici. A partire dal 2009 la Cina è il paese con la maggiore quota del commercio a livello globale. Sono, infatti, soprattutto le economie di paesi come Cina e India a registrare i più robusti segni di ripresa dopo la crisi; mentre risulta meno

incisiva la crescita delle economie avanzate, di quelle europee soprattutto, con la sola eccezione della Germania.

I rapidi e profondi cambiamenti nella geografia economica mondiale hanno comportato il sensibile aumento della mobilità di flussi commerciali sulle grandi distanze per cui si è fatta sempre più pressante per le imprese l'esigenza di un'offerta integrata di servizi logistici avanzati per attirare i nuovi e crescenti flussi di traffico.

Il nostro Paese presenta il notevole vantaggio del posizionamento geografico che lo rende la naturale porta di accesso dal Mediterraneo ai mercati del Nord Europa. Un vantaggio geografico che assume ancora più rilevanza in considerazione della crescita del traffico container a livello mondiale. I flussi di merci, specie quelli prodotti dalle economie emergenti, possono rappresentare infatti una buona opportunità di stimolo alla crescita di questo comparto.

All'interno di uno scenario in cui il valore delle esportazioni ha registrato nel 2010 un aumento record del 14% in termini di volumi, a fronte di un'espansione del Pil mondiale del 5%, con il crescente contributo dei paesi emergenti e con un trend positivo proseguito nel 2011, i traffici marittimi mondiali sono stati caratterizzati da un aumento dei volumi dei beni trasportati. Nel giro di un ventennio – tra il 1990 ed il 2011 – tali volumi sono raddoppiati, passando da 4 a 8,7 miliardi di tonnellate, con una crescita intaccata solo in misura contenuta dalla crisi del 2009. Con riferimento ai paesi dell'Unione Europea, circa il 75% delle merci trasportate utilizza il mare.

Nell'ambito di tali traffici, al rallentamento della movimentazione nei porti dei paesi industrializzati (in questo senso si legga per esempio la diminuzione dei tassi di crescita di alcuni porti statunitensi) ha fatto da contraltare lo sviluppo sostenuto della movimentazione di rinfuse, merci containerizzate e non, nei paesi emergenti.

In particolare, per quanto concerne il traffico container, esso è prevalentemente concentrato sulle rotte che coinvolgono i paesi asiatici Far East – North America e Asia – Europa. Ed è proprio in Asia che sono presenti i primi porti al mondo in termini di traffico contenitori. A livello mondiale gli scali del Far East movimentano circa l'80% degli scambi a livello globale. Sui primi 5 porti a livello mondiale, 3 sono cinesi (Shanghai, Hong Kong, Shenzhen). Solo questi tre hanno movimentato nel 2012 poco meno di 80 milioni di teu.

Ma, perché il settore della logistica possa contribuire in maniera rilevante alla crescita dell'economia nazionale, occorre soprattutto, nell'ambito di una visione strategica generale, ridefinire le linee di governance del comparto (ridefinizione tanto più necessaria alla luce dei mutamenti intervenuti negli scenari di mercato) che si traducano in concreti strumenti di sostegno alla ripresa del suo sviluppo. È necessario lavorare in modo programmatico per disegnare una crescita effettiva del settore, definire in maniera chiara ed univoca una politica nazionale di sostegno volta a rimuovere i fattori frenanti ed a riconoscere quanto sia rilevante sostenere le attività logistiche per continuare a creare opportunità di sviluppo e rafforzare il ruolo dell'Italia nel contesto internazionale.

LE RELAZIONI LOGISTICHE TRA L'ITALIA E IL MEDITERRANEO

Introduzione

Il Mediterraneo ed i suoi porti sono interessati da nuove e dinamiche opportunità di crescita determinate dai fenomeni congiunturali e dai mutamenti degli equilibri geo-politici. Scopo di questo lavoro è quello di delineare l'andamento e i possibili futuri scenari logistici nel Mediterraneo, che non si limita più ad essere un'area di transito per i flussi internazionali di merci che da Est sono diretti ad Ovest ma sta diventando una regione di scambio autonoma per effetto dell'aumento dei flussi intramediterranei dovuta allo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud-Est. In questo contesto, chiare appaiono le potenzialità di sviluppo dei Paesi europei che si affacciano sul bacino e, in particolare dell'Italia, che vanta oltre ad un posizionamento geografico favorevole che le consente di intercettare gran parte del traffico internazionale in transito, anche consolidati rapporti commerciali con i Paesi dell'Area Med dei quali è il 1° partner nell'UE 27 in termini di import-export.

Il lavoro si propone di effettuare un'analisi della logistica e delle sue prospettive nei Paesi della Sponda Sud, associando un approfondimento della domanda, strettamente collegata agli importanti flussi marittimi di merci che attraversano il bacino, con quello dell'offerta, in termini di infrastrutture portuali destinate ad accogliere quelle merci. Da questa considerazione si è deciso di effettuare anche un'analisi del tipo “*competitor*” finalizzata a verificare cosa i Paesi non europei che si affacciano sul Mediterraneo stanno realizzando per attirare quegli importanti flussi di merci. Quest'analisi si arricchisce con un'intervista esclusiva al porto di TANGER MED uno dei principali competitor dei porti italiani prossimo alla realizzazione di Tanger MED II, nuovo terminal contenitori che avrà una capacità di accoglienza pari a 5 milioni di teus.

È stato realizzato altresì un approfondimento della logistica in Tunisia, scelta derivata dalla considerazione che si tratta di un Paese che vanta relazioni commerciali importanti con l'Italia. Si tratta di un interessante *case study* perché la Tunisia sta investendo molto nelle infrastrutture e nel miglioramento dell'efficienza dei trasporti e della logistica allo scopo di migliorare la propria competitività e incrementare il contributo di questi settori alla crescita economica.

Il lavoro quindi prende in esame il valore delle relazioni commerciali tra il nostro Paese per modalità di trasporto e l'Area Med con l'approfondimento delle merci interessate nonché delle aree maggiormente coinvolte. Ci si è focalizzati sull'aspetto del trasporto su nave essendo la “logistica marittima” a nostro avviso il driver più importante nelle relazioni economiche tra il nostro paese e questi territori.

Ha arricchito l'analisi un'indagine empirica su tre imprese di trasporti e logistica internazionale che esercitano la loro attività in Nord Africa dalla quale è emerso un quadro delle loro esigenze nonché dei punti di forza e delle aree di miglioramento dei Paesi in cui operano, delle strategie e degli interessi che perseguono in quelle aree consentendo quindi di enucleare le opportunità che possono originarsi per le imprese italiane e le criticità del nostro Paese sulle quali agire in modo tempestivo per evitare di perdere competitività.

SEZIONE I

I TRAFFICI NEL MEDITERRANEO

1. Premessa

L'analisi degli scenari logistici nell'Area Med che qui è proposta trae origine dalla valutazione dei trasporti marittimi che attraversano il bacino del Mediterraneo e si articola lungo la duplice dimensione delle rotte internazionali, quindi del *transshipment* e dello *Short Sea Shipping*, quindi della navigazione di cabotaggio dall'altro, segnalando l'impatto che i fenomeni post crisi, principalmente gigantismo navale e investimenti infrastrutturali da parte dei paesi della sponda Sud-Est, hanno avuto sulla configurazione portuale del Mediterraneo. In particolare è esaminato lo scenario competitivo dei porti, *asset* fondamentale delle relazioni logistiche con i Paesi interessati, con riferimento alla dimensione euro-mediterranea, evidenziando le caratteristiche e le prospettive di sviluppo degli scali nelle diverse aree in cui si suddivide il bacino. La questione è diventata di rilievo per il crescente interesse mostrato dagli operatori terminalistici internazionali verso i porti non Ue del bacino, per le facilitazioni burocratiche e amministrative di quelle aree finalizzate ad attirare investimenti esteri e per i cambiamenti delle condizioni socio-economiche che stanno interessando i Paesi del Nord Africa.

Si analizzano inoltre le *Autostrade del Mare* il cui ulteriore sviluppo potrà costituire un importante strumento per l'avvicinamento tra l'Europa comunitaria e i Paesi della Sponda meridionale e quindi per il processo di integrazione euro-mediterranea nel quale il nostro Paese potrà assolvere un ruolo da protagonista.

2. La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi

Lo *shipping* ha acquisito un'importanza crescente nell'economia e nelle prospettive di sviluppo delle aree industrializzate e di quelle emergenti: oltre l'80% del commercio mondiale (pari a circa 8 miliardi di tonnellate trasportate) utilizza la modalità marittima. Il trasporto marittimo è sempre più l'anello della catena del trasporto globale, che dipende non soltanto dall'efficienza della tratta navale, ma anche da quella dell'intero sistema di connessione tra terminali e retroterra portuali, nonché dal sistema logistico territoriale.

Il Mediterraneo, per questo articolato e complesso sistema dei flussi di traffico a scala mondiale, è diventato un mercato dalle molteplici potenzialità seppure in continua evoluzione. In quest'area, che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi, transita il 19% dell'intero traffico marittimo mondiale: circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci; il 30% del petrolio mondiale e quasi i 2/3 delle altre risorse energetiche destinate all'Italia e agli altri Paesi europei passano per il Mediterraneo, comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini. È naturale che il bacino rappresenti un mercato di grande interesse per gli operatori dello shipping, collocandosi al centro delle maggiori direttrici di traffico internazionale.

Nel corso del biennio 2011-2012 in particolare, i Paesi delle sponde Sud ed Est hanno attraversato importanti mutamenti che hanno conferito loro nuovi assetti, sia dal punto di vista politico che dal punto di vista socio-economico, con sensibili ricadute sugli interscambi commerciali.

La cosiddetta “Primavera Araba” ha dato avvio a un processo più o meno rapido del quadro politico istituzionale dell’intera area, avviando una svolta epocale. Questi conflitti nel breve termine, hanno contribuito ad aumentare i fattori di instabilità e ad acutizzare, in molti casi, i problemi socio-economici all’origine delle tensioni. Nonostante tutto esistono fattori che lasciano ben sperare per un futuro di ripresa.

I Paesi delle sponde Sud e Est del Mediterraneo hanno mantenuto, in media nel 2011, un tasso di crescita superiore al 4%, con punte di oltre il 7,6% per la Turchia. Tale condizione di sviluppo economico dovrebbe continuare anche sulla base delle previsioni per il 2013. Rappresentando un mercato di 600 milioni di potenziali consumatori, i Paesi dell’Area Med rimangono un target strategico per le attività di import-export dell’Unione Europea. A prova di ciò, nel 2012 l’interscambio tra le due macro-regioni ha registrato un aumento del 14%, attestandosi su un valore di oltre 345 miliardi di euro¹.

A partire dai primi anni ‘90 si assiste ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico marittimo. I fattori alla base di questo fenomeno sono riconducibili principalmente a:

- il fenomeno del *gigantismo* delle navi, che ha reso quella Trans-mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East in quanto, a differenza del canale di Panama, il Canale di Suez presenta caratteristiche strutturali compatibili con il transito delle grandi portacontainer;
- la performance economica del Far East e dei Paesi emergenti del Nord Africa che ha determinato un incremento significativo dell’interscambio via mare sulle direttrici commerciali da/per l’Europa e fra le due sponde del Mediterraneo;
- l’impulso dato dall’Unione Europea nel corso dell’ultimo decennio allo *Short Sea Shipping*, incentivato per ridurre la congestione sulle strade, che oggi rappresenta il 60% del totale delle merci trasportate via mare dall’Unione².

In questo contesto, l’obiettivo del rilancio dell’Italia quale asse strategico dei traffici all’interno del Mediterraneo è possibile perché vi sono i presupposti, non solo geografici ma soprattutto commerciali. Circa 1.000 sono le imprese italiane che già operano nell’area con un fatturato di 10 mld€ e 88.000 addetti impiegati³. L’Area Med assorbe circa l’8% dell’export italiano (più degli USA); l’interscambio complessivo nel 2012 è stato pari a 31,7 miliardi di euro in export e 35,8 miliardi in import⁴: questi flussi avvengono quasi esclusivamente via mare e non solo lungo le rotte *deep sea* ma anche su quelle *short sea*.

¹ EUROSTAT, *Database*, 2013.

² EUROSTAT, *Maritime transport statistics - short sea shipping of goods*, 2013.

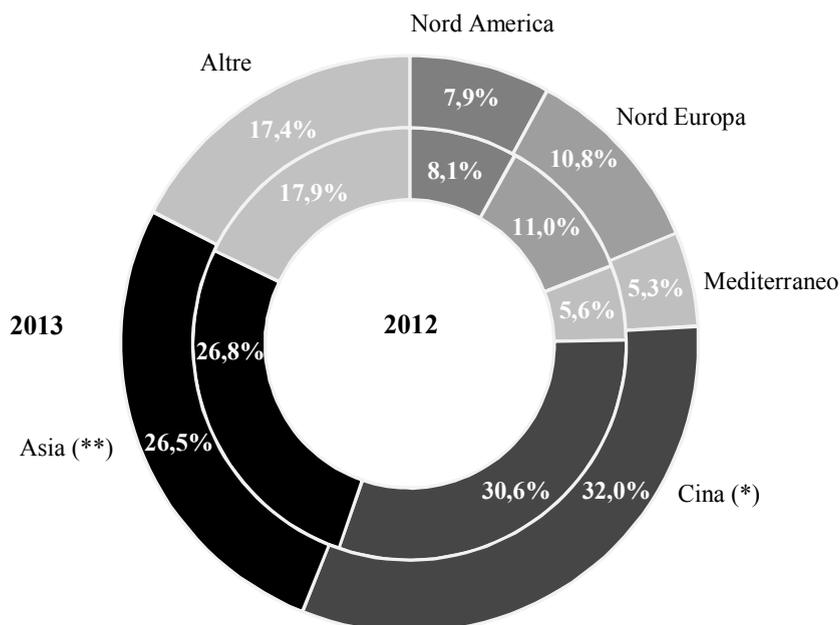
³ DUCI G.E., “*The Mediterranean Sea: An ancient bridge or a new market?*”, Atti della XIII Convention Nazionale Propeller Club, Napoli 2013.

⁴ COEWEB, *Banca dati*. I Paesi con i quali è stato calcolato l’interscambio sono: Albania, Algeria, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Egitto, Israele, Libano, Libia, Marocco, Montenegro, Siria, Tunisia, Turchia.

La recessione economica internazionale ha avuto ripercussioni sui traffici via mare nel bacino mediterraneo, dove si è registrata a partire dalla seconda metà del 2008 una contrazione della domanda di servizi marittimi, in particolare con riferimento ai settori dei container e delle rinfuse secche.

Il grafico che segue mostra, nell'ambito dei traffici mondiali di container, il peso del Mediterraneo in cui nel 2012 sono sbarcati complessivamente 32 milioni di teus:

*Il peso del Mediterraneo nei traffici mondiali di container
(% in termini di teu sbarcati/imbarcati) nel 2012 e stime 2013*



(*) incluso Hong Kong; (**) esclusa la Cina.

GRAFICO 1 - Fonte: Unicredit su dati Clarkson, 2013

Sull'andamento dell'interscambio marittimo nel Mediterraneo hanno, inoltre, pesato gli episodi di pirateria a largo della Somalia, che hanno influito sull'andamento del traffico nel canale di Suez, asse strategico del commercio marittimo mondiale perché porta di ingresso privilegiata per i flussi di merci lungo la direttrice est-ovest.

Molte delle principali compagnie di linea stanno prendendo in considerazione la possibilità di spostare le navi dei servizi eastbound sulla rotta del Capo di Buona Speranza, preferendo allungare i tempi di consegna pur di evitare il transito per il Canale di Suez.

Nonostante ciò nel 2012 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito, il canale egiziano ha registrato una variazione in aumento del 7% delle merci trasportate, a dimostrazione dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest.

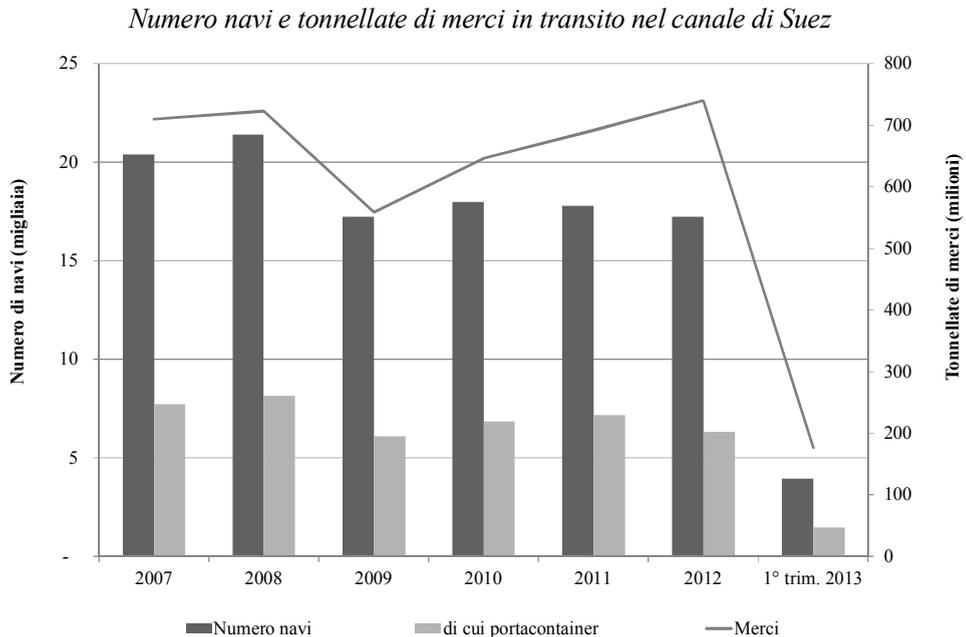


GRAFICO 2 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Suez Canal Authority, 2013

I dati relativi al primo trimestre 2013 confermano ancora il trend in diminuzione delle navi in transito (3.929, ovvero - 9,6% rispetto alle 4.347 transitate nello stesso periodo dello scorso anno). Per la prima volta si è però verificato anche un calo delle merci in quanto con un totale di 176,4 milioni di tonnellate di carichi, si è registrato un -4,1% rispetto ai 184,0 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-marzo del 2012.

Sebbene anche i traffici Ro-Ro abbiano risentito del calo della domanda mondiale e della crisi del commercio internazionale, tale tipologia di trasporto ha dimostrato, nel complesso, un'elevata capacità di reazione di fronte a cambiamenti esogeni.

Il settore dei servizi Ro-Ro riesce infatti ad adeguarsi velocemente ai mutamenti del contesto di mercato, potendo far leva sull'utilizzo di navi molto flessibili in termini di mix di carico. In particolare, con l'avvento dei traghetti di ultima generazione, capaci di combinare con massima flessibilità il trasporto di diverse tipologie di merci con quello passeggeri, le compagnie di navigazione sono in grado di apportare con tempestività le correzioni, operative e gestionali, necessarie per ottimizzare il tasso di riempimento della stiva di fronte a un contingente fattore di crisi che si è manifestato in un determinato mercato e/o area geografica.

3. Il nuovo volto della competizione marittima nel Mediterraneo

Il dinamismo recente del Mediterraneo è stato in larga parte determinato dalla riorganizzazione dell'industria del trasporto marittimo e dalla nuova geoeconomia

mondiale. Nel contesto di integrazione e di allargamento dell'Unione Europea nonché di crescente globalizzazione che ha portato l'Asia a sostituire il Nord America come motore della crescita, il Mediterraneo è tornato a svolgere un ruolo di “magnete” rispetto alla rete mondiale degli scambi commerciali - visto che il traffico merci tra l'Europa e il Far East predilige la rotta che passa per Suez - e si è quindi trovato al centro del network delle compagnie marittime.

In risposta a questi fenomeni congiunturali la Sponda Sud del Mediterraneo sta attraversando una fase di rinnovamento: si sono registrati infatti numerosi investimenti con l'obiettivo di ridurre il gap infrastrutturale relativo ai nodi marittimi con i Paesi dell'Unione Europea. La Sponda Sud è diventata la seconda area del mondo in via di sviluppo per investimenti esteri dopo la Cina⁵.

Ad oggi nel Mediterraneo sono presenti due principali tipologie di porti dedicati al traffico internazionale:

- *Porti di transhipment*⁶: scali di destinazione delle grandi navi portacontainer, dai quali il traffico defluisce verso altri porti con navi più piccole (navi *feeder*).
- *Porti gateway*: collocati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione delle merci.

Le due tipologie di porti non sono dunque in competizione tra loro in quanto il *transhipment* in parte è anche servitore funzionale degli scali di destinazione finale proprio attraverso il sistema dell'*hub and spoke*, che realizza collegamenti tra decine di porti, rendendo possibile l'internazionalizzazione di tante piccole imprese che diversamente avrebbero avuto notevoli difficoltà a collegarsi e relazionarsi con altri Paesi.

In questa prospettiva i porti hub, per il ruolo che ricoprono e grazie alla loro posizione geografica (vicino alle “porte” del Mediterraneo verso l'Atlantico e verso l'Oceano Indiano, oppure vicini alla linea mediana Suez-Gibilterra), continueranno a svolgere un ruolo essenziale, per cui i grandi progetti di ampliamento che coinvolgono diverse realtà (e tra questi, Port Said in Egitto, Tangeri in Marocco ed Enfidha in Tunisia) appaiono del tutto giustificati.

Se fino a un decennio fa i porti del versante meridionale avevano un ruolo marginale nei servizi marittimi *deep-sea*, lo sviluppo dei terminal di transhipment prima in Egitto e poi in Marocco ha segnato l'ingresso di questi paesi nella gestione del traffico di container. Tale cambiamento ha favorito la crescita significativa dei porti hub del Mediterraneo che tra il 2005 ed il 2012 hanno registrato un aumento del 56% nei container movimentati complessivi.

⁵ Duci G.E., “*The Mediterranean Sea: An ancient bridge or a new market?*”, Atti della XIII Convention Nazionale Propeller Club, Napoli 2013.

⁶ Si intendono di *transhipment* generalmente quei porti in cui più del 50% dei teu movimentati sono destinati al trasbordo (trasferimento di container dalle navi madri alle *feeder*) o al *relay* (dalle navi madri alle navi madri), secondo l'organizzazione del sistema *hub and spoke*, utilizzata da tutte le principali compagnie di navigazione, mentre la restante quota è principalmente destinata al mercato locale.

Andamento del traffico di container nei principali hub del Mediterraneo (migliaia di teu)

Porto	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	var. 05-12	var. 09-12
Hub del Mediterraneo	14.692	14.790	16.529	18.477	18.433	19.802	21.019	22.918	56%	24%
Valencia	2.612	2.609	2.771	3.593	3.653	4.206	4.327	4.470	71%	22%
Algeciras	3.256	3.244	3.414	3.324	3.042	2.800	3.603	4.071	25%	34%
Port Said	1.621	2.127	2.640	3.202	3.470	3.450	3.800	3.800	134%	10%
Pireo	1.395	1.403	1.373	434	666	885	1.679	2.734	96%	311%
Gioia Tauro	3.208	2.938	3.445	3.467	2.857	2.851	2.305	2.721	-15%	-5%
Malta	1.321	1.485	1.887	2.300	2.260	2.200	2.360	2.540	92%	12%
Tanger Med	-	-	-	921	1.222	2.058	2.093	1.826	-	49%
Damietta	1.279	984	999	1.236	1.263	1.352	852	756	-41%	-40%

*Il traffico di Port Said al 2012 non è disponibile. Ai fini delle valutazioni, si stima che per il porto egiziano non ci siano state variazioni rispetto al 2011.

TABELLA 1 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali e Assoporti, 2013

La crisi economica ha contribuito a modificare lo scenario del trasporto containerizzato tra l'Europa e il Far East e a disegnare un nuovo volto alla competizione portuale nel Mediterraneo. Si è determinata una flessione nella domanda di beni imponendo una riduzione nella produzione industriale e, in risposta, l'industria dello *shipping* ne ha risentito in ragione dello stretto rapporto che esiste tra il commercio e le attività marittime.

I costi delle operazioni portuali rappresentano una quota rilevante della spesa complessiva del trasporto marittimo per cui si è registrata una maggior attenzione delle compagnie di navigazione ai costi in ogni fase del trasporto, con l'impiego di navi sempre più grandi per aumentare le economie di scala e il maggiore utilizzo dei nuovi grandi hub dell'Africa Settentrionale o del versante orientale del Mediterraneo, meno onerosi rispetto agli scali europei tradizionalmente utilizzati.

Per contenere i costi gli operatori di trasporto marittimo stanno ricorrendo sempre più spesso allo *slow steaming*, cioè alla riduzione della velocità delle navi per diminuire il consumo di carburante e alla razionalizzazione dei servizi (legata ad alleanze e collaborazioni tra i gruppi armatoriali finalizzate a sfruttare al meglio la capacità di stiva disponibile sul mercato). Ultima in ordine di tempo è l'alleanza stretta tra i tre più grandi operatori del trasporto container al mondo: la danese Maersk, l'italo-svizzera MSC e la francese Cma-Cgm. L'accordo, che entrerà in vigore nel secondo semestre 2014, porterà alla divisione degli spazi fra i tre carrier sulle proprie navi e a una maggiore selezione dei porti di scalo. L'alleanza, denominata P3, potrà contare su 255 portacontainer, con una capacità complessiva di 2,6 milioni di teu su 29 rotte tra Asia ed Europa, Atlantico e Pacifico e ha l'obiettivo di coprire il 40% del mercato tra Asia e Nord Europa. Maersk contribuirà con il 42% della capacità, con l'impiego anche delle nuove mega-portacontainer da 18 mila teu. MSC contribuirà con il 34% e Cma-Cgm col 24%; entrambi utilizzeranno le proprie grandi navi che arrivano a 16 mila teu.

Tale strategia avrà ripercussioni anche sul traffico nel Mediterraneo dove cominceranno a transitare le navi da 13 mila teu; bisogna tener presente che esse hanno bisogno di fondali da 14,5 metri e gru in grado di operare dalle 20 alle 22 file di container. Sono pochi i porti europei e italiani in grado di ospitare navi così grandi e far

fronte dunque ai cambiamenti che stanno ridisegnando il panorama dei trasporti marittimi.

Sulla Sponda Sud ad oggi solo Port Said ha queste specifiche caratteristiche; tuttavia in generale i porti nord africani possono contare su spazi fisici molto ampi per la loro operatività e su caratteristiche morfologiche (in particolare la posizione geografica, baricentrica lungo le rotte *eastbound* e la profondità dei fondali) che li rendono idonei per lo sviluppo di traffici che utilizzino navi portacontainer, candidandosi come interlocutori privilegiati per le compagnie di navigazione che attraversano il canale di Suez.

Oltre agli interventi infrastrutturali, lo sviluppo dei porti del Nord Africa è stato incentivato anche dalle riforme che i Paesi dell'area hanno posto in essere per rendere più snelle le procedure amministrative legate al trasporto marittimo nonché quelle ambientali che risultano meno restrittive rispetto a quanto previsto in Europa, aumentando ulteriormente la capacità attrattiva dell'area per gli investitori. Non si possono sottovalutare gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei⁷, nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio).

Nel Grafico 3 sono messe a confronto le tasse di ancoraggio che vengono applicate nei porti del Mediterraneo e che inevitabilmente incidono sulla loro competitività⁸:

Importo della tassa di ancoraggio per singolo scalo su navi da 8.000 teu (valori in euro)

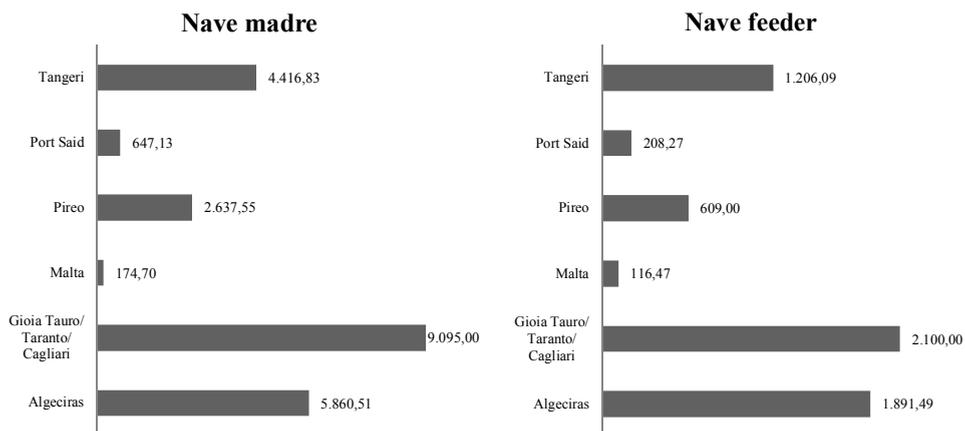


GRAFICO 3 - Fonte: Elaborazioni del Sole 24 Ore, giugno 2013

⁷ Uno studio condotto da Eurispes ha evidenziato che il costo medio orario del lavoro di un operaio rilevato nel 2009 presso i terminal di transhipment italiani, è stato di 22,1 euro contro 3,1 euro del Marocco e 1,9 euro dell'Egitto (rispettivamente 7 e oltre 11 volte superiore al dato medio italiano). Differenze analoghe si registrano nel costo medio orario del lavoro di un impiegato, pari a 22,9 euro in Italia, 10,1 euro in Egitto e 7,1 euro in Marocco (rispettivamente 2,3 e 3,2 volte inferiore al dato medio italiano). EURISPES, *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*, settembre 2010.

⁸ I porti italiani hanno potuto compensare la perdita di competitività dovuta alle maggiori tasse di ancoraggio grazie a migliori servizi e alla possibilità, garantita dal 2010 e fino al 30 giugno 2013, di abbattere in parte tali tasse.

Le prospettive di crescita dell'area, inoltre, risultano anch'esse rilevanti per attirare i grandi operatori marittimi internazionali, richiamati anche dalle sempre più frequenti delocalizzazioni degli insediamenti di alcune tra le più importanti multinazionali.

Per tali vantaggi, i porti sulla sponda africana del Mediterraneo, rappresentano quindi, un'alternativa ai competitor europei che probabilmente non sono in grado di assicurare la medesima efficienza, ma sono economicamente più convenienti, per le grandi compagnie di navigazione.

La politica dei governi nord africani, poi, di affidare lo sviluppo degli scali a operatori internazionali ha aumentato la sicurezza del raggiungimento dei traffici previsti, grazie al mix tra terminalisti puri, già presenti nei possibili mercati complementari, e le compagnie, che risultano così incentivate a portare i loro traffici in questi porti⁹.

Si citano tra gli altri APM Terminals (braccio operativo portuale di Maersk, la principale compagnia container al mondo) e Eurogate Tanger (consorzio partecipato dai francesi CMA CGM, dalla compagnia di stato marocchina Comanav e da una quota di minoranza dell'italosvizzera MSC, la seconda *shipping line* al mondo) che operano nel porto di Tanger Med; APM è presente nell'area mediterranea anche a Port Said, Hutchison Port Holding ad Alexandria e El Dekheila, DP World ad Algeri in *joint venture* con l'Autorità Portuale.

L'ingresso di questi porti nello scenario ha determinato un cambiamento nella competizione all'interno del Mediterraneo che si è allargata determinando anche rilevanti modifiche nella classifica degli scali container.

Si sottolinea tuttavia che il 2012 ha in parte avviato un cambio di rotta, con un calo dei traffici dei porti nordafricani di cui hanno beneficiato gli scali della Sponda Nord, compresi quelli italiani, per gli effetti delle note vicende politico sociali connesse alla primavera araba. Essa da un lato, ha impedito agli scali di transhipment nordafricani di lavorare al pieno delle possibilità, e dall'altro, ha portato alcune compagnie a valutare il "rischio Paese" portandole a scegliere scali di trasbordo più sicuri.

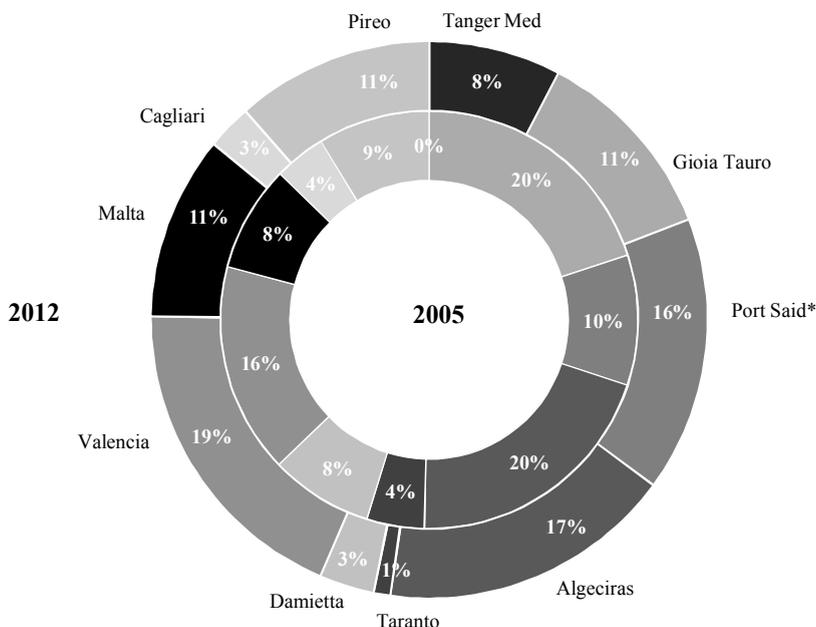
Il grafico 4 mostra la situazione relativa agli hub del Mediterraneo nel 2005 e nel 2012, evidenziando in primo luogo il successo di Tanger Med che ha cominciato la sua attività nel 2008 e che oggi ha una quota di mercato dell'8%.

Il grafico mostra un calo soprattutto di Gioia Tauro, Algeciras e Taranto che hanno perso rispettivamente il 9%, il 3% e il 3% della propria quota di mercato; tuttavia si rileva che mentre Gioia Tauro e Algeciras hanno migliorato le loro performance del 18% e del 13% rispetto al 2011, Taranto registra un calo del 56%. È evidente che la decisione del colosso taiwanese Evergreen di lasciare lo scalo pugliese nel 2011 ne ha compromesso la competitività. C'è poi da segnalare la situazione di Damietta che ha perso rispetto al 2005 il 5%, ma la sua performance nel 2012 (-11% rispetto al 2011) ha risentito delle agitazioni della popolazione egiziana che hanno determinato il rallentamento delle attività e, addirittura, per un periodo la chiusura del porto al traffico. Invece Malta e Valencia negli otto anni analizzati hanno aumentato i volumi delle loro movimentazioni del 92% e del 71%. Significativi sono anche i risultati conseguiti dal Porto del Pireo che ha incrementato nel periodo esaminato la propria quota di mercato del 3%, ma negli

⁹ TEI A., FERRARI C., *Evoluzione dell'industria terminalistica per i servizi di linea nel Mediterraneo. Implicazioni per la portualità nazionale*, SIET 2010.

ultimi tre anni ha triplicato la movimentazione di teus: alla base del successo del porto greco vi è la concessione a partire dal 2010 del Pct (Piraeus Container Terminal) alla Cosco.

*Quote di Mercato negli Hub del Mediterraneo. Confronto 2005-2012
(sulla base dei teu movimentati)*



* I dati al 2012 di Port Said non sono disponibili. Ai fini di questa elaborazione si stima che la movimentazione di teus sia rimasta uguale a quella del 2011.

GRAFICO 4 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2013

I porti della sponda Sud del Mediterraneo tra il 2005 e il 2012 hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 27% soprattutto a discapito dei porti italiani di transhipment che sono passati dal 28% al 15%.

Questi ultimi, che dal punto di vista geografico ricoprono un vantaggio evidente, rischiano la marginalizzazione per i ritardi, rispetto ai *competitor*, in termini di raccordi ferroviari e servizi di logistica nelle aree retroportuali e per la presenza di un sistema costituito da porti diffusi e di piccola dimensione non adeguati ad attrarre i flussi di merci in container.

Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale per i quali sono previsti ulteriori investimenti infrastrutturali. Secondo quanto dichiarato dalle autorità competenti, il valore complessivo delle opere previste che dovrebbero essere ultimate entro il 2015, supera gli 8 miliardi di euro, e comporterà un incremento della capacità di movimentazione di trasbordo stimabile tra i 4,8 e i 10 milioni di teu. Nel dettaglio:

- i maggiori investimenti (5 miliardi di euro) sono destinati alla realizzazione di nuovi terminal container nei porto di Tanger Med, che ne dovrebbero incrementare la capacità di trasbordo di 5 milioni di teu¹⁰;
- il nuovo terminal container del porto di Enfidha in Tunisia, che prevede un investimento complessivo di 1,4 miliardi di euro, avrà capacità di trasbordo di 1,3 milioni di teu. È, inoltre, previsto l'ampliamento del porto di Tunis-Rades, con un investimento di 198 milioni di euro;
- in Egitto, oltre all'ampliamento del terminal container del porto di Port Said (395 milioni di euro, con una capacità incrementale di trasbordo di 3,5 milioni di teu), diverrà operativo il nuovo terminal container di Alessandria, che, con un investimento di 860 milioni di euro, sarà in grado di movimentare 420.000 teu¹¹.

In tale contesto l'Europa, se vuole tentare di agganciare i propri mercati all'area economica asiatica – che registra tassi di crescita a doppia cifra e si va affermando sempre più quale mercato di export (e non più solo di import) - deve dotarsi di connessioni “da e verso” il mondo, in grado di intermediare efficientemente prodotti e merci. I porti europei sono, in tal senso, lo snodo cruciale di interscambio fra l'economia occidentale e il Far East; quindi, a maggior ragione, lo sono i porti mediterranei, che possono contare su un vantaggio competitivo legato a una posizione geografica che, in termini di *transit time*, garantisce un'alimentazione dei mercati europei da Suez assolutamente competitiva rispetto a quella generata dagli scali dell'Europa Settentrionale.

Nonostante il potenziamento delle strutture portuali del Mediterraneo, i porti del *Northern Range* continuano a svolgere un ruolo preponderante nel trasporto via container tra i paesi dell'Unione Europea e quelli dell'Asia. I motivi sono ben noti e attengono all'efficienza delle operazioni portuali, in termini di attrezzature, servizi, procedure burocratiche e doganali.

Nella Tabella 2 sono elencati i primi 10 porti del Mediterraneo che nel 2012 hanno movimentato circa 27 milioni di teu.

¹⁰ Tanger Med Special Agency, Mohamed Hassad, *Atti della XIII Convention Nazionale Propeller Club*, Maggio 2013.

¹¹ EURISPES, *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*, settembre 2010.

Top ten dei porti del Mediterraneo (teus)

		2008	2009	2010	2011	2012	12/11	12/08
ES	Valencia	3.602.000	3.654.000	4.206.937	4.327.000	4.469.754	3,3%	24,1%
ES	Algeciras	3.327.616	3.043.268	2.810.242	3.602.631	4.070.791	13,0%	22,3%
ET	Port Said*	3.186.589	3.300.951	3.627.813	3.800.000	3.800.000	-	19,2%
GR	Pireo	433.582	664.895	878.083	1.680.133	2.734.014	62,7%	530,6%
IT	Gioia Tauro	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.305.000	2.721.000	18,0%	-21,5%
M	Marsaxlokk	2.330.000	2.260.000	2.370.000	2.360.000	2.540.000	7,6%	9,0%
IT	Genoa	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	11,8%	16,9%
MA	Tanger Med	920.708	1.222.000	2.058.430	2.093.408	1.826.313	-12,8%	98,4%
ES	Barcelona	2.569.477	1.797.156	1.948.422	2.033.549	1.749.974	-13,9%	-31,9%
IT	La Spezia	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.518	-4,6%	0,1%
Totale		22.850.540	21.379.400	23.796.204	25.356.097	27.224.170	7,4%	19,1%

*Stima.

TABELLA 2 - Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Una sintesi grafica di quanto esposto può essere illustrata nel grafico che segue in cui sono rappresentati i primi 5 porti del Mediterraneo per incremento di traffico rispetto al 2011.

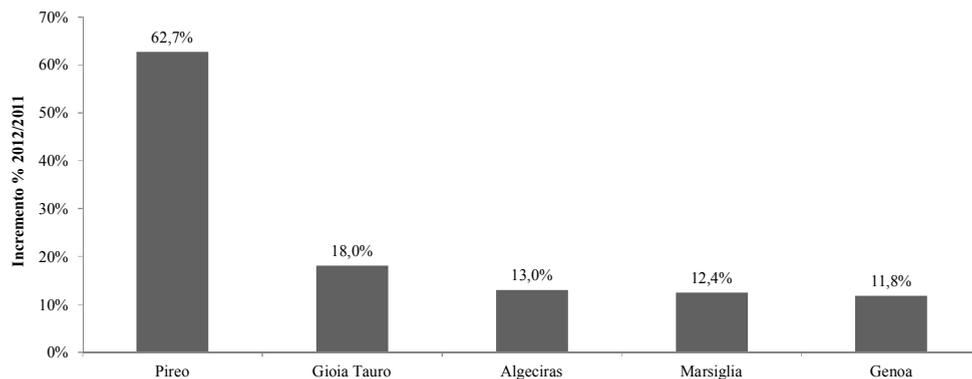
Top 5 dei porti più dinamici del Mediterraneo (var.% teu movimentati 2012/2011)

GRAFICO 5 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali, 2013

I dati sopra esposti mostrano la buona performance dei porti spagnoli. Il paese iberico negli ultimi anni non solo ha realizzato importanti investimenti nei porti, in infrastrutture di collegamento e in piattaforme logistiche ma ha anche introdotto diverse normative con l'obiettivo di dare slancio alla logistica. In particolare una nuova "Ley de Puertos" ha normato un regime tariffario maggiormente competitivo, con la possibilità per le Autorità Portuali di definire autonomamente il livello delle tasse applicate in porto, in modo da rendere più attrattivi gli scali da esse gestiti ed economicamente più conveniente l'utilizzo dei porti da parte delle compagnie di navigazione e delle altre categorie di utenti. La riforma trae origine dall'esigenza di assicurare ai porti spagnoli condizioni di

maggiore efficienza e competitività rispetto agli altri porti del Mediterraneo, soprattutto quelli nordafricani. Oltre che con le tasse, le Autorità Portuali possono finanziarsi attraverso una serie di trasferimenti statali, ripartiti fra le stesse in base al grado di efficienza dimostrata nella gestione delle infrastrutture poste sotto il loro controllo e alla produttività di ogni scalo.

Proprio per avere cognizione di come si stanno muovendo i nostri competitor portuali, di seguito si riporta un'intervista esclusiva al porto di TANGER MED in cui sono illustrate le caratteristiche delle attività svolte, le strategie delineate dalla Port Authority e gli obiettivi prefissati, con il dettaglio dei progetti in corso d'opera o futuri e delle implicazioni che essi avranno sull'economia del porto e del territorio in cui si colloca.

Intervista al General Manager di Tanger Med Port Authority, Mrs. Najlaa Diouri

Can you give us a brief outline of the port (traffic 2011-2012-2013, location, type of cargo handled, etc.)?

The traffic has been developed since the opening of the port in 2007.

However in the past 2 years new activities (Hydrocarbon & Cars) have started, and are showing a big growth.

Most important, the TM1 is majorly known for the container traffic, where the volumes will increase by 25% this year compare to 2012.

For trucks and passenger traffic, last year was a record year. In 2012, the Passenger Port returned total throughput figures of 2.01 million pax – more than 345 thousands passengers more than the previous year (+19.72%), and 681.486 cars (+6%) and 177.678 trucks (+7%).

Top ten dei porti del Mediterraneo (teus)

Activity	2011	2012	2013 Trend
Container_Teu	2.093.408	1.826.313	2.300.000
Bulk_Tonnes	301.412	306.296	340.000
Hydrocarbons_Tonnes (in + out)	-	1.055.642	4.300.000
Cars (car Carrier terminal)		81.130	140.000
Trucks IRT	166.170	177.678	190.000
Cars	643.213	681.486	720.000
Passengers	1.752.061	2.097.419	2.200.000

FONTE: SRM su dati Tanger Med Port Authority, 2013

Throughout 2012, Port Authority has pushed through a steady program of development projects, which brings to the fore port authority plan for reducing transit time and enhancing port capabilities, a feature of port strategy over recent years.

Can you tell us what are the most important strategic objectives achieved by the Port of Tanger Med in the past year and the major projects completed and projects to be completed in the future?

Projects completed:

Port Tanger Med has achieved two strategic objectives in 2012 with starting operations in two Terminals. Hydrocarbon and Vehicle Terminals (Renault and common user). Both terminals are having a big success thanks to the Renault factory for the car traffic, and thanks to the Bunkering and Fuel import for the hydrocarbon volumes.

Vehicle Terminal (Renault):

The vehicle terminal dedicated to Renault traffic started operations in January 2012; the terminal has a nominal Capacity of 400 000 cars / year and a storage area of 13 hectares. The main activity of the terminal is the export of vehicles manufactured at Melloussa.

Vehicle Terminal (Common user):

The common user vehicle terminal started operation in January 2013, the terminal has a nominal capacity of 120 000 cars / year and storage area of 5,5 hectares. This Terminal main activity is the Car transshipment and some local Car import.

Hydrocarbon Terminal:

Operations started in February 2012; the terminal has a storage capacity of 500.000 tons in 12 hectares land area as well as two berths.

The terminal has three major target activities: bunkering, transshipment of refined products to different markets such as Europe, USA and Africa and import of refined products for local market. The terminal has achieved more than 1Mt (in+out) in its first year of operation and should reach 4.3 million tones this year.

Projects to be completed:*Port Tanger Med2:*

is in project phase and will be completed in the end of 2014. The project includes two containers terminals having a total capacity of 5Mil Teu, 2.8 km of quay berth and a storage area of over 160 hectares. Today, the construction work of phase I which includes the container terminal T4 has been achieved at 76% and should be completed by second semester of 2014 and will be operating by end 2015.

Road works and access to Tanger Med Complex:

the Work consisted of expanding the national road N°16 and the access of the Tanger Med passenger Port and Tanger Med 1 infrastructure built, as well as the relocation of some services affecting the road traffic such as travelling agencies. Current NR16 is expected in the short run to be attached to the port complex, and replaced by a new route of around 7 km.

This access road contemplates a double carriageway, inner and outer hard shoulders, a central reservation and 4 roundabouts that have been redesigned for a better fluidity and safety.

The work also consists in the extension of the access area No. 3 thanks to the building of 800 linear meters containment wall and a backfilled platform of almost 3 hectares.

The work defines also the drainage design of all the area under work to make it compatible with the existing network. It also defines street-lighting, water supply and sewage networks.

Work has progressed towards the end of June 2013 with the conclusion of 30% of all work. We are currently expecting the whole of the project to come to completion at the end of the second quarter of 2013.

Passenger Port and access gates:

with the experience acquired since its opening to the public on May 17, 2010, the Tanger Med port has set for the year 2013 an ambitious program of renovation and adaptation of infrastructure dedicated to passengers.

To this end, the passenger port will benefit since the Marhaba campaign starting in June 2013 of a dedicated infrastructure allowing to separate import and export vehicle traffic, to double the processing facilities capacity, and to optimize the transit time of users in the best conditions of safety and security.

User comfort is also a top priority of the port authority. Control areas will be equipped with all the necessary services, green spaces developed and shaded areas doubled.

In addition, and given the high traffic recorded during the campaign Marhaba 2012 with an influx of more than 120,000 passengers and 40,000 vehicles in less than five days, the passenger port has undertaken significant work for the realization of a buffer for storage of vehicles waiting to access the port in order to prevent congestion of traffic lanes. As a novelty for this year 2013 is the opening of a new passenger terminal integrated in Tanger Med business center dedicated to pedestrian passengers enjoying the highest quality and safety standards.

The new ferry terminal dedicated to pedestrian passengers will offer users a quick and immediate access to the various means of transportation such as taxis, buses and trains. The year 2013 will mark the start of the rail link for passengers with fast and frequent shuttles connecting the railway station and the city of Tanger to the port. At the passenger terminal, the Port Authority has launched the construction of two maritime station's satellites to improve both pedestrian and passenger with vehicle comfort while in transit. These satellites include restaurants cafes, duty free shops, shopping services, infirmaries...etc.

The Port of Tanger Med has also a new Bunkering area in the anchorage zone of Fnideq.

This is an opportunity for the bunker industry as well as maritime agents to benefit from a protected Zone where other services will be developed such as crew change, shipchandling...

MedHub is the Logistical Free Zone of Tanger Med port located in the heart of the port complex, this global distribution free zone is an ideal platform for the establishment of logistics bases to cover Europe, the Mediterranean and Africa.

The synergy between the port and its logistics free zone via a single customs area places Medhub at the door of markets and business centers in the region, allowing a rapid and efficient outreach to a market of over 600 million consumers.

Operational since November 2008, Medhub is developed, in its first phase on a total area of 150 hectares, mainly dedicated to value-added logistics such as consolidation, distribution and supply across international flows. Medhub is also a storage point for distribution to other free zones in Morocco and the release for consumption in the territory of goods that have not been transformed within the Logistics Free Zone.

Many operations can be performed within the area: Picking, warehousing, kitting, co-packing, labeling, assembly and quality control. After four years of operation at the end of 2011, 46 companies have already trusted Medhub.

Do you think that the countries of the Mediterranean (North Africa in particular) may be an opportunity to develop to the European shipping (in particular Italy) and in what terms? What in your view the areas of the world that they are giving more opportunities for the shipping?

North African countries particularly Morocco has a geostrategic location.

Today the Port Tanger Med reinforces Morocco's position by bridging Europe and Africa and by offering an easy access to Mediterranean markets. Since 2007, the Port of Tanger Med offers logistic solutions such a large connectivity, competitive transit time, variety of shipping lines, free logistic zones, these solutions are essential to developing trades between morocco and European countries.

Tanger Med as a Hub is serving many African countries where all the World economist attest that many future developments will be in these countries.

The international port of Tanger Med; what are the strategic guidelines that you gave to this great infrastructure make it increasingly serving businesses and land?

All the guidelines are towards serving and satisfying the Clients.

Tanger Med is offering a world class port and a multipurpose platform with wide services and ensuring different traffics (containers, hydrocarbons, bulk, passenger, RORO, vehicles).

Clients find many advantages which can be technical such as the port Draft, allowing the world biggest vessels to berth in a safe port; we have world class container operators and shipowners; high productivity, tax benefits...

The port operates in conformity with international norms and guidelines (ISO 9001) and his highly ranked by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in terms of world connectivity. In addition, Tanger Med Port Authority has invested in logistic free zones which are becoming today a key factor in developing business opportunities and economy growth.

The Tanger Free Zone, is also ranked within the top 5 best Free Zones in the World.

Has Tanger Med agreements with other Italian and foreign ports and on what terms?

An agreement has been signed in 2005 between Port Tanger Med and Algeciras Port, a sister port agreement has also been signed between port of Baltimore and Tanger Med Port Authority a year later and a memorandum of understanding has been ratified between Virginia Port Authority and Tanger Med Port Authority in 2008.

The objective of these agreements is to establish an alliance of cooperation for information sharing and to generate new business opportunities.

Since November 2010, three weekly scheduled services serving passengers and ro-ro traffic are operating between the two ports of Tanger Med and Genoa.

To support the development of passenger and ro-ro between the two ports of Tangier Med and Genoa (Italy) sea links, the respective port authorities signed on February 25th,

2011, a cooperation agreement. Specifically, a joint working group has been established and is in charge of reviewing logistical issues commonly identified by the two port authorities to formulate proposals that would streamline and strengthen the exchanges between the two ports.

Also, both parties endeavor to actively participate in trade missions of common interest, held in Italy and Morocco, in order to present the logistics asset offered for this purpose by the Tanger Med-Genoa link to promote the ro-ro traffic.

Has Tanger Med agreements or synergies with other infrastructure/companies (railways, distripark, agreements with major carriers, etc.) and what kind?

Our Main agreements have been signed with the big operators such as:

- APMTT in 2004;
- Eurogate in 2005;
- HTTSA in 2006;
- Renault in 2007;
- Many logistical operators from 2008 to 2012;
- Marsa Maroc in 2010.

The Port Tanger Med has also signed a convention agreement in December 2012, with the National Rail Operator (ONCF) to manage the rail terminal and promote traffic between port Tanger Med and Casablanca.

Can you give us the future prospects of the port and most exciting projects will be implemented in the short, medium and long term?

Short Term:

As we said before, the current projects are the:

- CTI (30.000 m² Business Center);
- Medhub;
- Findeq bunkering Zone;
- New maritime Terminal for the passenger Port;
- New Bus and Rail terminal for the passengers and employees.

Tanger Med is preparing the near opening of its mega-business center within the port. This is a 30.000 m² building that will held, offices, shopping center, maritime terminal for passengers, rail terminal, and a bus terminal.

Medium term:

Completion of two container terminals 4 and 3, this will bring the total container port capacity to 8Mil Teu.

Long Term:

TMSA as a holding is developing more and more Land Free Zones, such as TFZ. Today almost 1000 hectares are developed and is operating. TMSA's long term projects is to develop an extra 1000 hectares.

4. Lo *Short Sea Shipping* nell'Area Med

L'Unione Europea, nel processo di rivisitazione delle reti TEN, sta indirizzando gli Stati membri verso un sistema di trasporto intermodale ed ecosostenibile, verso la creazione di un network di porti di rilevanza strategica su cui concentrare risorse e investimenti sia pubblici che privati e verso una maggiore coesione territoriale tra partner comunitari e Paesi terzi.

In tale contesto si collocano gli sforzi compiuti per lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* (SSS), inteso quale segmento del mercato del trasporto marittimo a corto raggio che, in ambito europeo, comprende i collegamenti via mare tra porti nazionali e internazionali nonché i servizi da e verso le isole dei Paesi dell'Europa geografica e degli altri Paesi che si affacciano sul Mar Baltico, sul Mar Nero e sul Mar Mediterraneo.

Lo sviluppo dello SSS costituisce uno degli obiettivi prioritari della politica comunitaria in materia di trasporti, in quanto funzionale all'implementazione del piano di sostegno dell'intermodalità, finalizzato a:

- una riduzione della congestione stradale, con la conseguente attenuazione delle esternalità negative ad essa connesse (quali tasso di incidentalità e inquinamento ambientale);
- una concentrazione del traffico merci su direttrici logistiche marittime;
- una maggiore coesione economica e sociale tra gli Stati membri.

Il fulcro della strategia europea di promozione dello *Short Sea Shipping* è costituito dal progetto "Autostrade del Mare" (AdM), che mira, in modo diretto, allo spostamento di una quota significativa del traffico merci dal vettore stradale al trasporto marittimo a corto raggio. Una rete AdM integrata agevolerà l'obiettivo di creazione nel bacino del Mediterraneo di una grande e nuova area di "libero scambio": un mercato unico euro-mediterraneo, ma anche sviluppo di mercati interni locali e orientati all'export, per la promozione degli scambi e della libertà di circolazione delle persone e delle merci.

Non è un caso che "*Autostrade del Mare e terrestri*"¹² rientri tra i 6 progetti prioritari che gli Stati membri dell'UpM hanno deciso di portare avanti con l'obiettivo di contribuire al riavvicinamento tra paesi mediterranei ed europei.

Nello specifico, l'espressione "Autostrade del Mare" sta a indicare il trasporto combinato strada-mare di merci e, ove opportuno, anche passeggeri, effettuato essenzialmente mediante l'utilizzo di navi Ro-Ro, Lo-Lo, e miste Ro-pax¹³. L'avvio di tale iniziativa prevede:

¹² Il Mar Mediterraneo è un'importante autostrada commerciale nella regione. Lo sviluppo delle Autostrade del Mare, la connessione di porti attraverso l'intero bacino mediterraneo, la creazione di autostrade costali e la modernizzazione della ferrovia del trans-Maghreb, aumenterà il flusso e la libertà del movimento di persone e di beni.

¹³ Con lo sviluppo del trasporto di "*transhipment*" lo "short sea shipping" ha anche la funzione di *distribuire* i container che vengono trasportati da un continente all'altro, da un porto "hub" ad un altro porto "hub", con le navi di tipo "deep-sea". Il trasporto di "feederaggio", ma anche più in generale quello semplicemente di contenitori a corto raggio, tende sempre di più, se ne ha le caratteristiche, ad essere inquadrato nel termine di "Autostrade del Mare".

- l'attivazione di una fitta rete di collegamenti marittimi transnazionali, schedulati (ad orario pubblicato), frequenti e affidabili;
- la realizzazione di infrastrutture portuali dedicate (quali impianti e piattaforme logistiche, aree di stazionamento, terminali Ro-Ro) necessarie a supportare lo sviluppo di un servizio di trasporto intermodale marittimo di grande volume e frequenza elevata.
- La navigazione tramite navi Ro-Ro rappresenta, inoltre, una delle modalità su cui punta la politica comunitaria per lo sviluppo dell'intermodalità. Tale tipologia di trasporto si configura, infatti, come uno dei principali antagonisti al "tutto strada", rispetto al quale presenta numerosi vantaggi:
- costi complessivi più competitivi, soprattutto nel caso di trasporto "non accompagnato" (ovvero imbarco sui traghetti dei soli rimorchi) sulle distanze medio-lunghe;
- significativo abbattimento dei costi ambientali e sociali connessi alla riduzione del congestionamento del sistema autostradale;
- investimenti relativamente contenuti per l'ammodernamento e/o realizzazione delle infrastrutture di supporto al traffico Ro-Ro¹⁴.

Le Autostrade del Mare e lo *Short Sea Shipping* sono una risorsa strategica per l'Europa e in particolare per l'Italia, in quanto sistema che, quando correttamente integrato, oltre a ridurre l'impatto ambientale del trasporto delle merci, consente di raggiungere i nuovi mercati emergenti dai quali ci si attende un forte sviluppo economico. Nel corso dell'ultimo decennio il trasporto marittimo a corto raggio nell'ambito del *Southern Range* ha conosciuto una fase particolarmente positiva, contrassegnata dal consistente aumento dei flussi movimentati, merci e passeggeri, e da un significativo sviluppo del sistema di rotte attivate. Le statistiche disponibili confermano questa tendenza: nel 2011, con circa 1,7 miliardi di tonnellate¹⁵, lo SSS ha rappresentato il 60% del trasporto marittimo complessivo di merci nell'UE-27; tale quota comunque, varia ampiamente da paese a paese. La predominanza dello *Shortsea* sulle altre modalità ("deep sea shipping") è particolarmente predominante in Italia (76,1%) e la posizione geografica del Paese in parte spiega tale prevalenza.

Se fino a qualche anno fa, la rinnovata centralità del Mediterraneo nelle strategie commerciali delle grandi shipping company era da attribuire, in via pressoché esclusiva, alla forte espansione del traffico container che aveva portato alla nascita di grandi scali hub, nell'attuale fase di *downturn* economico, la vitalità dell'interscambio marittimo nell'area assegna un ruolo rilevante anche al sistema dei servizi Ro-Ro.

Nel 2011 il trasporto marittimo in SSS tra i porti UE e quelli mediterranei è stato di 546 milioni di tonnellate e il Mediterraneo si conferma l'area in cui si registra la maggiore concentrazione di navigazione a corto raggio nell'UE-27, come indicato nel Grafico 6.

¹⁴ MCC, *Bridge over troubled water*, 2009.

¹⁵ EUROSTAT, *Maritime transport statistics - Short Sea Shipping of goods*, Aprile 2013.

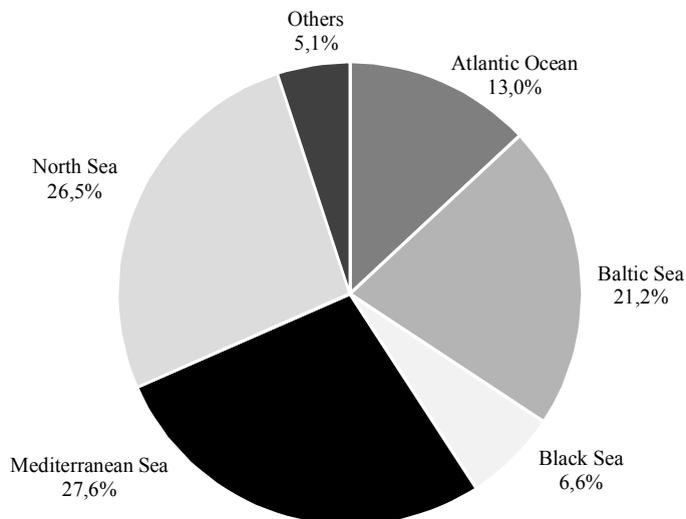
Destinazioni dello Short Sea Shipping di merci dell'UE-27

GRAFICO 6 - Fonte: Eurostat, 2013

Esistono diverse tipologie di trasporto Short Sea, dalla movimentazione di container e di rinfuse a quella tramite general cargo e Ro-Ro. In Europa gioca un ruolo determinante il traffico di rinfuse liquide con una quota pari a circa il 46% del totale delle merci movimentate (802 milioni di tonnellate); con 348 milioni di tonnellate seguono le rinfuse solide che rappresentano la seconda più diffusa tipologia di merce trasportata nel segmento *Short Sea* (20%).

Un contributo non trascurabile alla crescita del cabotaggio merci tra scali mediterranei è venuto:

- dall'incremento del feederaggio, riflesso diretto del rilevante aumento dei volumi di traffico containerizzato nell'area. Le tendenze post crisi indicano infatti che in molti casi i sistemi di rotte delle grandi navi di transhipment sono programmati senza frammentare il viaggio con scali multipli, in corrispondenza di ciascun paese di destinazione, ma piuttosto concentrando in pochi grandi scali maggiori quantità di merci e scambiandosi tra loro i traffici di destinazione regionale (*multi-hub transhipment*);
- dal forte sviluppo dei servizi Ro-Ro, che hanno beneficiato dei programmi comunitari di sostegno del trasporto combinato strada-mare;
- dallo sviluppo economico dei paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e del Medio Oriente, che negli ultimi anni sta trainando l'interscambio commerciale all'interno dell'area euromediterranea. Si tratta di realtà economiche in forte crescita che hanno subito in misura più contenuta gli effetti della crisi internazionale, in ragione di una rigida regolamentazione dei sistemi finanziari locali. In prospettiva, l'espansione demografica, l'aumento dei redditi e il rafforzamento dei rapporti commerciali tra questi paesi e la UE dovrebbe determinare una ulteriore crescita dei traffici di

cabotaggio nel bacino; questo si rivela un vantaggio potenziale soprattutto per l'Italia, data la sua posizione geografica e gli stretti rapporti commerciali che la legano ai Paesi Med.

Le navi Ro-Ro che trovano impiego principalmente su rotte a breve-medio raggio, hanno riscosso negli anni un grande successo commerciale in ragione dei vantaggi, economici ed operativi, offerti rispetto alle navi tradizionali:

- elevata capacità di integrazione con altri sistemi di trasporto;
- flessibilità nella capacità di trasporto, potendo imbarcare ogni tipo di carico (passeggeri, container, auto, rimorchi merci pallettizzate, etc.): ciò consente di frazionare il rischio e di raggiungere più rapidamente la sostenibilità economica;
- velocità delle operazioni commerciali di carico/scarico, stivaggio e ormeggio;
- possibilità di utilizzare impianti di supporto meno complessi, essendo in grado di operare, ad esempio, anche in presenza di bassi fondali o in assenza di mezzi di sollevamento.

Inoltre, l'aumento della velocità di crociera delle navi traghetto (fino a 25 nodi per i Ro-Ro cargo e intorno ai 30 nodi per i Ro-Ro pax) ha ulteriormente incrementato l'efficienza di tale mezzo, che è divenuto il vettore chiave per lo sviluppo del traffico cabotiero nel Mediterraneo, soddisfacendo la crescente esigenza di trasporto intermodale *door to door*.

Con riferimento al traffico merci internazionale, le tre principali direttrici lungo le quali si distribuiscono i flussi commerciali in ambito intra-mediterraneo presentano caratteristiche diverse:

- il versante **West-Med** movimentata l'interscambio di merci di Italia, Spagna, Francia e Malta; rappresenta il segmento di mercato più consolidato nell'ambito delle AdM, contraddistinto da un'ampia offerta di servizi di trasporto, diversificata in termini di destinazioni, prezzi e frequenze. In quest'area è attiva un'ampia rete di rotte servite da *player* in concorrenza tra loro;
- il versante **East-Med** comprende tutte le rotte internazionali di collegamento con i Balcani (Albania, Croazia, Montenegro), il Sud Est Europa (Grecia) e il Medio Oriente (Egitto, Israele, Turchia); si configura come area di business in forte espansione con riferimento sia ai volumi di traffico sia al grado di competizione. Sebbene lungo l'asse orientale siano attivi prevalentemente armatori di nazionalità greca, si registra un incremento dell'offerta da parte di operatori italiani, che intendono sfruttare le potenzialità di crescita del sistema Adriatico-Mediterraneo a seguito dell'allargamento ad Est della UE. Il corridoio adriatico-ionico rappresenta, infatti, una direttrice strategica nei traffici mercantili internazionali, in quanto rotta privilegiata per raggiungere i mercati emergenti dell'Europa centro-orientale. In particolare nell'area Est del Mediterraneo vi sono Paesi ad alta potenzialità per la crescita economica e per l'apertura internazionale ed in cui l'economia portuale è in rapido sviluppo (Port Said, come esempio, è ormai il secondo porto del Mediterraneo per movimento di container). Si tratta poi di Paesi che presentano un elevato livello di integrazione commerciale con l'Europa e l'Italia. Con riferimento alle potenzialità di sviluppo dell'asse Adriatico-Ionico, è in fase di promozione, nell'ambito del

Programma Comunitario TEN-T, la realizzazione di 9 nuovi corridoi delle AdM lungo il versante East Med.

Sulla base dei dati elaborati nello studio di presentazione del progetto “*Eastern Mediterranean Region Motorways of the Sea (East Med MoS)*”, l’attivazione delle nuove linee di AdM dovrebbe portare ad un significativo incremento del traffico merci, stimato nell’ordine di circa 11.000 tonn.-km al 2015, equivalenti a 400.000-700.000 tir/rimorchi trasportati;

- **l’area del Nord Africa** che gestisce le relazioni commerciali con il Marocco, la Tunisia e la Libia; costituisce un mercato emergente, che offre alle compagnie di navigazione ampi margini per l’attivazione di un elevato numero di linee di collegamento. Questa regione presenta un sistema portuale attraverso il quale transitano volumi rilevanti del commercio internazionale, oltre ai flussi merci sulla rotta Nord Africa/Medio Oriente verso Europa meridionale/centrale. In particolare, Tunisia e Marocco già dispongono di linee regolari di trasporto di merci e passeggeri/veicoli e, in prospettiva, è verosimile attendersi un incremento del numero di collegamenti attivati, in linea con l’esigenza di rafforzare l’integrazione di queste aree nell’economia europea. Dato l’alto potenziale di sviluppo, gli operatori dello shipping manifestano un forte interesse verso questa direttrice, destinata ad assorbire quote crescenti del traffico commerciale internazionale.

Da quanto esposto si desume che il mercato dei servizi di trasporto intermodale tramite navi Ro-Ro in ambito intra-mediterraneo presenta notevoli potenzialità di crescita in termini di dimensione economica e grado di redditività. Sebbene i maggiori gruppi armatoriali attivi nel settore gestiscano le principali linee delle AdM, il mercato non è saturo. Resta, infatti, ampio spazio per l’attivazione di nuovi collegamenti lungo i versanti orientale e nord africano, in ragione del forte incremento atteso dei traffici, sia merci che passeggeri.

Nel complesso, il settore dei trasporti Ro-Ro evidenzia prospettive positive. In questo contesto uno dei principali *driver* di sviluppo del mercato è rappresentato dal concreto decollo del progetto Autostrade del Mare, che dovrebbe portare alla creazione di una fitta rete di cabotaggio dedicata ai traffici Ro-Ro di merci, sia in ambito nazionale che nel bacino mediterraneo. L’integrazione di tali servizi di *Short Sea Shipping* nella catena logistica, per offrire agli operatori soluzioni competitive sotto il profilo dei costi e dei tempi, richiede certamente la promozione di efficienti collegamenti marittimi, ma non va disgiunta dalla realizzazione di connessioni adeguate, in termini di capacità e livello di servizio, con il sistema di trasporto terrestre sia stradale sia ferroviario.

5. La navigazione a corto raggio in Italia. Caratteristiche della domanda e dell’offerta

Le *Autostrade del Mare* rappresentano un servizio di trasporto, alternativo e complementare al trasporto stradale, finalizzato a far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi, particolarmente rilevante in Italia che vanta quasi 8.000 km di costa.

Questo tipo di servizio permette di limitare la congestione delle strade e ottenere benefici effettivi in termini di riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento ambientale. In Italia il settore dei servizi di trasporto Ro-Ro sulle linee merci ha sperimentato, nel corso dell'ultimo decennio, un trend particolarmente positivo in termini di volumi di traffico, di collegamenti attivati (nazionali ed esteri) e di livello del servizio offerto (frequenza e orari).

La posizione geografica della penisola italiana ha favorito la crescita dei servizi di trasporto a corto raggio, sia sul fronte tirrenico che su quello adriatico-ionico, con flussi in progressivo aumento sulle direttrici internazionali che collegano l'Italia alla Spagna, al Nord Africa, ai Balcani e al Sud Est Europa (Grecia e Turchia).

Non è quindi un caso che il nostro Paese sia il primo nell'EU27 in termini di merci trasportate in SSS nel Mar Mediterraneo con 204,4 di milioni tonnellate nel 2011, pari al 37,5% del totale; l'Italia detiene il primato anche nel Mar Nero con 43,1 milioni di tonnellate, pari al 33,2% del totale.¹⁶

Alla buona performance del settore merci ha contribuito in modo significativo l'utilizzo del c.d. *Ecobonus* introdotto con la Legge Finanziaria 2008 (Legge 244/07) finalizzato ad agevolare la scelta del vettore marittimo da parte degli autotrasportatori in alternativa al "tutto strada". Oltre agli incentivi, si richiedono anche interventi di ordine infrastrutturale - soprattutto di integrazione con interporti, piattaforme logistiche e terminal portuali - per rafforzare la competitività dei servizi Ro-Ro rispetto all'offerta di trasporto merci su gomma, garantendo velocità nelle operazioni di imbarco/sbarco, flessibilità/regolarità dei carichi, certezza dei tempi di consegna. Al fine di controllare l'erogazione dei rimborsi e il reale sviluppo di queste politiche, a partire dal 2004 è stata costituita una società per azioni, RAM-Rete Autostrade Mediterranee, sotto il diretto controllo del Ministero dell'Economia, con il compito di controllare l'attribuzione dell'*Ecobonus* ed effettuare costanti studi sull'effettiva implementazione della rete di connessioni.

Andamento del traffico Ro-Ro merci nazionale, 2007-2012

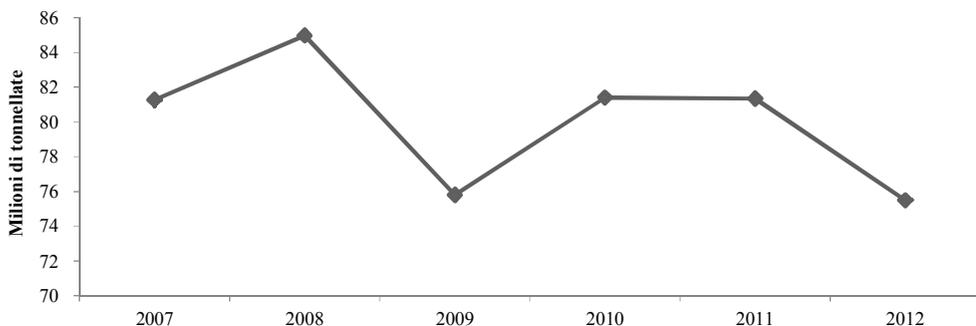


GRAFICO 7 - Fonte: Elaborazioni SRM su Autorità Portuali, 2013

¹⁶ EUROSTAT, *Maritime transport statistics - short sea shipping of goods*, 2013.

Il Grafico 7 mostra l'andamento del trasporto merci in Italia effettuato con navi Ro-Ro e rivela come anche questo segmento abbia risentito degli effetti della crisi, ritrovando una ripresa significativa nel 2010, per poi registrare nel 2012, un sensibile calo legato anche alla riduzione del traffico con la Grecia e alle turbolenze politiche delle nazioni mediorientali e nord-africane.

Con riferimento al mercato delle rotte da/per l'Italia delle AdM, il network portuale implementato dalle compagnie di navigazione per il trasporto combinato strada-mare nel bacino mediterraneo prevede un sistema di rotte molto articolato, su cui si svolgono servizi di linea Ro-Ro, ad alta velocità e frequenza.

In particolare, nei collegamenti con la Sicilia nel 2012 l'offerta di stiva rimane invariata anche se prosegue il *trend* che vede l'utilizzo di navi di capacità maggiore in un'ottica di ottimizzazione dei costi dettata dalla crisi economica e dal caro-carburante. L'effetto di questa tendenza è la riduzione del numero di partenze settimanali (da 74 a 67) e del numero di linee (da 19 a 16). Aumentano però le connessioni delle Autostrade del mare nazionali con i servizi rivolti ai porti esteri del Mediterraneo, consentendo una maggiore integrazione del *network* nazionale con il mercato internazionale.

I collegamenti con la Sardegna risentono fortemente della congiuntura negativa, che provoca un forte calo dei flussi turistici e la crisi di molte grandi realtà industriali dell'Isola. Di conseguenza, le linee delle Autostrade del mare, registrano una consistente diminuzione dei servizi annuali offerti, in termini di direttrici e di partenze settimanali. Grazie all'impiego di navi di capacità maggiore, la diminuzione in termini di metri lineari offerti settimanalmente, passati da 289.340 a 258.400, è meno accentuata, anche se sempre rilevante.

I collegamenti verso i porti esteri del Mediterraneo, registrano invece una crescita soprattutto in termini di capacità di stiva, passata da 240.000 metri lineari settimanali a circa 280.000, con un leggero incremento anche delle partenze settimanali e una lieve riduzione nel numero delle linee. Si amplia ulteriormente il *network* dei paesi mediterranei, che include, tra quelli dell'Ue, Italia, Spagna, Francia, Grecia, Malta e, fra quelli extra-Ue, Marocco, Libia, Tunisia, Egitto, Montenegro, con un crescente numero di porti serviti¹⁷.

Ad oggi i mezzi pesanti che utilizzano abitualmente le Autostrade del Mare sono circa 1.500.000 l'anno: in tali condizioni le navi possono contare su una capacità di riempimento di stiva che si attesta intorno al 50%.

Altra considerazione da effettuare è relativa alla tipologia di servizi offerti dalle diverse compagnie: nonostante numericamente gli operatori solo merci risultino essere approssimativamente pari ad un terzo del totale, solo una piccola parte dei servizi offerti, circa il 17%, è dedicata esclusivamente al traffico merci, mentre le restanti linee sono di norma miste, merci e passeggeri. Tale fattore, oltre a risultare una tendenza che va sempre più consolidandosi nel settore, determina effetti sia sul tipo di servizio che i vari operatori possono offrire sia sulle differenti caratteristiche dei terminali stessi. Da un lato, infatti, tale fattore determina la presenza di alcune linee esclusivamente stagionali, come quelle verso alcuni porti sardi, mentre dall'altra potrebbe rendere necessaria la presenza

¹⁷ CONFITARMA, *Relazione annuale*, 19 giugno 2013.

di alcune *facility* adatte all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri nonché una possibile differenziazione di tempi e tariffe in confronto all'attività solo merci.

A fronte di tali caratteristiche positive del mercato, in Italia lo sviluppo delle AdM presenta ancora alcuni elementi di criticità: l'attuale struttura dei servizi offerti si concentra essenzialmente sul cabotaggio obbligato, ovvero quello verso le Isole, e non su quello alternativo, con la sola eccezione del tratto sostitutivo alla Salerno-Reggio Calabria. La presenza dei valori più alti degli indici sui porti insulari rispetto a quelli continentali, del resto, sembra confermare questa configurazione. Tale fattore è sottolineato anche dalla minore presenza di servizi sul versante adriatico del Paese.

Su questo punto sembra cruciale per il definitivo affermarsi delle Autostrade del Mare raggiungere elevati livelli di affidabilità e continuità nel tempo dei servizi e delle loro frequenze, rendendo più stabile quindi l'offerta.

Restano, tuttavia, ostacoli alla valorizzazione del fattore costo: la durata del trasporto intermodale, compreso il trasporto marittimo a corto raggio principalmente a causa della non adeguatezza di infrastrutture multimodali; l'interoperabilità non fluida tra i vari operatori di trasporto multimodale coinvolti e i tempi di transito ancora troppo lunghi.

Il processo di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti italiani con la realizzazione di infrastrutture dedicate esclusivamente al traffico ro ro, unitamente all'operatività degli incentivi previsti a vantaggio degli autotrasportatori, costituirà un elemento necessario per l'ulteriore sviluppo delle vie marittime. Inoltre, occorre evidenziare come anche i costi portuali e terminalistici, tanto quanto le tariffe del servizio di trasporto, possono alterare in modo significativo lo sviluppo del progetto in quanto il traffico sulle rotte AdM può essere sempre svolto in alternativa lungo percorsi stradali. In questo contesto la politica tariffaria portuale gioca un ruolo importante, potendo rappresentare un concreto elemento di supporto per rendere economicamente convenienti le rotte AdM.

Le fonti di finanziamento delle Autostrade del Mare (AdM)

I progetti per la realizzazione delle AdM mobilitano varie fonti di finanziamento, private e pubbliche, fra cui aiuti nazionali e diversi programmi di finanziamento comunitario. In particolare, la UE partecipa al sostegno finanziario degli investimenti per le AdM attraverso due strumenti principali:

- **il bilancio del programma per le reti TEN-T**, relativo al periodo 2007-2013, che assegna un budget di 85 milioni per il 2009, 85 milioni per il 2010, 70 milioni per il 2011 e 80 milioni per il 2012. Il contributo finanziario è riconosciuto per la copertura fino al 30% dei costi di investimento nell'arco di due anni.
Delle quattro macro-direttrici individuate in sede comunitaria per la costruzione di progetti AdM di rilevanza europea, due riguardano l'area mediterranea:
 - Autostrada del mare dell'Europa sudorientale (Asse Sud-Est, c.d. Mediterraneo orientale), che copre l'area adriatica e ionica sino a Cipro e alla Turchia.

- Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale (Asse Sud-Ovest, c.d. Mediterraneo occidentale), che collega Spagna, Francia, Italia, Malta e che si raccorda con l'Autostrada del Mare dell'Europa sudorientale.

Per accedere all'investimento il progetto deve concernere una delle direttrici per le AdM individuate in sede comunitaria ed avere come obiettivo il cambiamento modale o la coesione finalizzata alla concentrazione dei flussi di merci su vie marittime, migliorando i collegamenti marittimi esistenti, o creando nuovi collegamenti sostenibili.

- **il programma Marco Polo II**, che dispone di una dotazione di 450 milioni di euro per il periodo 2007-2013, di cui 59 milioni di competenza del 2009, 63,54 milioni per il 2010, 56,87 milioni per il bando 2011, 66,4 milioni per il 2012 e 66,7 milioni per il 2013. Considerando le fasi I e II del Programma Marco Polo tra il 2003 e il 2012 sono state concesse 172 convenzioni, fornendo assistenza finanziaria a oltre 650 società, come si evince dalla tabella che segue.

Le statistiche 2003-2012 Marco Polo I e II

Anno	Progetti proposti	Progetti ammessi	Budget disponibile*	Budget concesso*	Fondi erogati*
2003	92	13	15	13	7,3
2004	62	12	20,4	20,4	12,3
2005	63	15	30,7	21,4	12,8
2006	48	15	36,7	18,9	9,4
2007	55	20	58	45,4	19,9
2008	46	28	59	34,4	11,5
2009	70	21	66,3	61,9	18
2010	101	30	64	52,2	14,3
2011	50	18	56,9	33,6	0
2012	54	0	0	0	0
Totale	587	172	407	301,2	105,5

* *Milioni di euro.*

Fonte: EACI, 2013

La Commissione Europea in una recente Comunicazione¹⁸ ha messo in luce che l'attuazione del Programma Marco Polo, Fase I e II, non ha generato in pieno i risultati auspicati, nonostante le buone performances.

- **il programma di cooperazione transazionale Mediterraneo**, nell'ambito del quale è aperto il bando "Trasporti e accessibilità" che ha come scopo il rafforzamento delle attività portuali del bacino e il miglioramento dell'accessibilità e dei trasporti marittimi grazie alla multimodalità e intermodalità.

¹⁸ Commissione Europea COM (2013) 278, Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle regioni – *Il Programma Marco Polo – Risultati e prospettive*, 14 maggio 2013.

Il Med non è finalizzato ad attuare lo stesso tipo di attività dei Programmi Ten-T e Marco Polo perché, trattandosi di un Programma di cooperazione internazionale, la sua caratteristica principale è la dimensione territoriale e la capacità di mobilitare attori locali e regionali. In materia di trasporti, il suo obiettivo è quello di migliorare l'accessibilità dei territori, promuovere il trasporto di persone e merci sulla base di sistemi di trasporto sostenibili e integrati.

Laddove i fondi comunitari disponibili per il potenziamento dei porti e delle infrastrutture, per lo *start-up* dei nuovi servizi marittimi e per investimenti in navi e attrezzature non siano sufficienti per portare avanti tali progetti, è possibile l'intervento finanziario degli Stati membri.

Accanto agli aiuti di Stato e agli stanziamenti previsti ogni anno dal bilancio TEN-T e dal programma Marco Polo II, sono possibili altre forme di sostegno a favore delle AdM, quali:

- **i finanziamenti BEI**, la quale concede prestiti a lungo termine, fornendo sugli stessi una garanzia (*Loan Guarantee Instrument for trans-European transport network projects - LGTT*) contro i rischi della fase successiva alla realizzazione del progetto nei primi 5-7 anni (connessi ad es. a riduzioni non previste negli introiti legati all'uso di una determinata infrastruttura). L'intervento finanziario della BEI può arrivare a coprire fino al 50% del costo di investimento dei progetti;
- **i Fondi Strutturali**. Secondo il regolamento dei Fondi Strutturali europei, almeno il 60% della quota assegnata allo Stato membro deve essere utilizzata per finanziare interventi che sostengano lo sviluppo dei corridoi europei e delle AdM.

Approccio strategico a sostegno dei servizi di trasporto merci nel periodo 2014-2020

Con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica europee, la Commissione propone un nuovo approccio a sostegno dei servizi di trasporto merci nel periodo 2014-2020. Sulla base dei risultati ottenuti e tenendo conto del contesto politico in evoluzione, Marco Polo II nella sua forma attuale sarà interrotto. Un follow-up del programma sarà invece integrato nel programma Ten-T rivisto e sarà attuato utilizzando strumenti di finanziamento forniti dal meccanismo per collegare l'Europa.

In questi termini il Programma contribuirà alla gestione e all'utilizzo efficienti dell'infrastruttura di trasporto, consentendo la diffusione di servizi di trasporto merci innovativi e sostenibili sulla rete multimodale centrale, che dovrebbe giovare ai principali flussi di traffico europei.

6. Conclusioni

Questo lavoro, sulla base di un'analisi delle statistiche e dei dati più recenti relativi ai traffici deep sea e short sea, ha messo in luce il ruolo che il Mediterraneo ricopre nello shipping internazionale, evidenziando al contempo le opportunità e i rischi per l'Italia che, forte del suo posizionamento geografico e delle relazioni economiche e commerciali

già instaurate con i Paesi che si affacciano sul bacino, può ricoprire un ruolo di primo piano a condizione di superare alcuni vincoli burocratici e di natura infrastrutturale.

L'analisi mette in luce il cambiamento del volto della competizione portuale nel Mediterraneo che ha visto la nascita e il rafforzamento di nuove strutture sulle Sponde Sud Est che ormai hanno scalato posizioni nel ranking del bacino confermandosi come infrastrutture di riferimento per le *shipping companies* a livello globale. La nuova configurazione portuale del Mediterraneo è frutto delle scelte dei Paesi della Sponda Sud Est di rafforzare i loro scali sia con investimenti nazionali sia con l'approvazione di progetti logistici che hanno attirato investimenti esteri, in particolare dell'industria terminalistica che, in autonomia o in joint venture con le *shipping companies* e le istituzioni locali, ha individuato nelle potenzialità di incremento dei traffici nell'area la garanzia di ritorno degli investimenti effettuati. A ciò si aggiungano le disomogenità economiche, sociali e politiche che esistono tra le due sponde che comunque costituiscono un fattore di attrattività dei porti del Nord Africa. I dati sui traffici al 2012 hanno però evidenziato che il fattore "costo" non è l'unico rilevante nelle scelte strategiche dei grandi carriers. A fronte dell'instabilità politico sociale che ha interessato i Paesi del Nord Africa per effetto della *primavera araba* i porti di transshipment dell'Area hanno registrato performance negative. La primavera araba da un lato, ha impedito agli scali nordafricani di lavorare al 100% delle loro potenzialità, e, dall'altro ha portato alcune compagnie armatoriali a valutare la componente «rischio Paese» portandole a scegliere scali di trasbordo che non presentavano tali problemi, ovvero quelli italiani e quelli spagnoli.

L'analisi ha poi evidenziato la crescita dei flussi intraregionali in direzione nord-sud come riflesso dello sviluppo economico dei Paesi della Sponda Sud Est nonché dell'integrazione euromediterranea: tali flussi, unitamente all'aumento del feederaggio strettamente connesso all'incremento del *transshipment*, hanno comportato la crescita nel Mediterraneo del trasporto marittimo in *Short Sea Shipping*: in quest'area si concentra ormai un terzo della navigazione a corto raggio dell'UE 27.

Nel contesto che si è venuto a creare per l'Italia si sono concretizzate nuove opportunità di sviluppo: la rete dei servizi di linea container internazionali che include i transiti per il Mediterraneo di *carrier* globali ed anche servizi *feeder* ed inframediterranei, costituisce ad oggi un network estremamente articolato e capillare.

In particolare la navigazione a corto raggio per il nostro Paese è un segmento di mercato che presenta ampi margini di crescita sia per l'impulso delle politiche comunitarie e nazionali per lo sviluppo dell'intermodalità sia per il processo di integrazione economica e commerciale dell'area mediterranea. L'Italia in quest'ambito gode di vantaggi strategici importanti: è leader tra i Paesi dell'UE 27 per il trasporto di merci in SSS nel Mediterraneo; sotto il profilo dell'offerta, gli armatori italiani hanno investito molto in questo segmento rendendo quella italiana la prima flotta al mondo di traghetti Ro-Ro. La rete delle Autostrade del Mare offre un numero consistente di relazioni nazionali che collegano l'Italia al centro e al nord per proseguire poi verso l'Europa continentale; a queste si stanno sempre più aggiungendo relazioni internazionali in particolare verso i Balcani e verso la sponda Nord dell'Africa nell'ottica di agevolare la politica europea di favorire il processo di integrazione euromediterranea sia economico-commerciale che politico-culturale.

È chiaro che il vantaggio totale della somma delle due reti in termini di connessioni disponibili, accessibilità al mercato, europeo e mondiale è notevole e può generare ulteriori positività. Il tessuto imprenditoriale italiano è infatti costituito da piccole e medie imprese che possono cogliere con tali collegamenti importanti opportunità di internazionalizzazione e che diversamente avrebbero avuto notevoli difficoltà a collegarsi e relazionarsi con altri Paesi; in tal senso, il sistema portuale rappresenta un importante supporto allo sviluppo dell'economia territoriale.

Tuttavia le opportunità di sviluppo e di intervento, pur molteplici, sono ancora condizionate da un sistema infrastrutturale non adeguato a sostenere un significativo incremento di traffici. Questo è vero per il segmento dello *short sea shipping* la cui integrazione nella catena logistica, richiede certamente la promozione di efficienti collegamenti marittimi, ma non va disgiunta dalla realizzazione di connessioni adeguate, in termini di capacità e livello di servizio, con il sistema di trasporto terrestre sia stradale sia ferroviario. I vincoli infrastrutturali costituiscono un freno anche per le potenzialità degli hub italiani di catturare i flussi di traffici containerizzati attirati oltre che dai porti della Sponda Sud ed Est, dai porti spagnoli che offrono infrastrutture e collegamenti intermodali che consentono di effettuare le operazioni portuali seguendo criteri di efficienza e di efficacia sempre più importanti per le esigenze delle *shipping companies*.

In tale scenario non si possono che aprire alcuni interrogativi per la portualità italiana: da una parte la grande opportunità di sviluppare nuovi traffici con i porti delle altre sponde del Mediterraneo non può che giovare agli scali nazionali. Tale vantaggio è ancora più evidente se si considera che, oltre al traffico in origine/destinazione di questi Paesi generato dallo sviluppo economico dell'area, laddove questi nuovi porti agiscano da hub sottraendo traffico agli scali di transhipment della Sponda Nord e del Northern Range, si apriranno possibilità di crescita insperate per i porti italiani, con i quali si potranno sviluppare collegamenti di feederaggio. D'altro canto, proprio la presenza di altri hub nel bacino del Mediterraneo, con indubbi vantaggi competitivi in termini di tempi e costi, potrebbe risultare dannosa per i porti di transhipment italiani il cui traffico già negli ultimi due anni risulta penalizzato.

Appare chiaro che per concretizzare le opportunità di sviluppo connesse ai traffici deep sea e short sea occorrerà quanto prima superare i vincoli infrastrutturali che caratterizzano i nostri porti: rendere fluido, efficiente ed efficace il processo logistico riducendo i tempi per passaggio delle merci dai porti ai centri di consumo; snellire i vincoli burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali. Il vantaggio geografico, da solo, non è più sufficiente a garantire risultati di traffico; occorre stare sul mercato e, nel contesto economico pressato dalla crisi, questo significa poter offrire alle *shipping companies* infrastrutture adeguate, efficienza ed efficacia nei servizi forniti.

SEZIONE II

CASE STUDY: LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA IN TUNISIA

1. Premessa

In questo lavoro viene svolto, utilizzando la forma dell'illustrazione schematica, un approfondimento sulle *performance* e sulle strategie logistiche infrastrutturali della Tunisia, con particolare attenzione alle opportunità di investimento e di commercializzazione che il mercato offre alle imprese del nostro Paese.

La presenza italiana in Tunisia in termini di investimenti è rilevante e articolata, con una spiccata prevalenza nel settore manifatturiero, tessile in particolare. Si realizza inoltre un'analisi dello stato dell'arte delle infrastrutture di trasporto presenti in Tunisia, il loro impatto sull'economia del territorio nonché delle strategie che il governo tunisino ha implementato nella nuova programmazione e degli obiettivi che intende perseguire, in relazione alle potenzialità di business collegate alla crescita dei flussi marittimi di merci nel Mediterraneo.

2. Le performance logistiche della Tunisia

Il Governo tunisino ha in programma la realizzazione di importanti investimenti in infrastrutture quale strumento e volano di sviluppo dell'economia. Nel Piano Regolatore quinquennale nazionale 2010-2014 sono previsti infatti circa 9,4 mld di Dinari Tunisini di investimenti.

Il *Logistics Performance Index (LPI)*¹⁹, l'indicatore sintetico di efficacia logistica elaborato dalla World Bank colloca la Tunisia al **41° posto nel ranking mondiale** con un punteggio di 3,17, una posizione superiore a tutti gli altri Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo, come indicato nella Tabella 1.

Considerando nel dettaglio le valutazioni, la Tunisia mostra la migliore performance in relazione alle procedure doganali (33° posizione). Il ruolo che strutture doganali efficienti rivestono nella valutazione della competitività di un sistema logistico integrato è assolutamente primario, soprattutto per la maggiore attrattività dei flussi di merci che transitano via mare.

I maggiori problemi rilevati dalla World Bank in Tunisia riguardano la facilità di predisporre spedizioni internazionali competitive in termini di prezzo, parametro per il quale ricopre il 65° rank.

¹⁹ World Bank, *Connecting to compete, Trade Logistics in the Global economy*, 2012.

L'indice LPI risente di valutazioni qualitative necessariamente soggettive in quanto è costruito sulla base di informazioni ottenute mediante una rilevazione *worldwide* presso un campione di responsabili di compagnie di spedizioni e trasporto merci internazionali. Sono stati intervistati quasi 1.000 operatori logistici, a ognuno dei quali è stato chiesto di esprimere giudizi nelle aree indicate relativamente agli 8 paesi con i quali egli intratteneva relazioni commerciali più intense; sono state così create numerosissime schede paese, sulla base delle quali è stato elaborato il *ranking*.

LPI ranking 2012

	LPI rank		Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Tunisia	41	3,17	33	3,13	54	2,88	65	2,88	40	3,13	40	3,25	35	3,75
Morocco	50	3,03	65	2,64	39	3,14	46	3,01	59	2,89	58	3,01	53	3,51
Egypt, Arab Rep.	57	2,98	69	2,6	45	3,07	51	3	50	2,95	66	2,86	64	3,39
Algeria	125	2,41	117	2,26	139	2,02	89	2,68	145	2,13	114	2,46	116	2,85
Libya	137	2,28	135	2,08	152	1,75	99	2,63	128	2,25	123	2,38	145	2,51

TABELLA 1 - Fonte: World Bank, 2012

Anche le infrastrutture rientrano fra i parametri valutati per la stima dell'LPI; è evidente infatti che infrastrutture e logistica pur essendo collegate, non sono la stessa cosa: una buona infrastruttura (ossia migliore accessibilità) non è condizione necessaria e sufficiente per una buona logistica (ossia maggiore competitività). Con riferimento a questo elemento la Tunisia si posiziona al 54° posto con un punteggio di 2,88.

Un altro autorevole rapporto, l'*Agility Logistics Emerging Markets Index 2012*²⁰ confronta i principali mercati emergenti su una serie di diversi parametri, che identificano gli attributi chiave che rendono il mercato attraente dal punto di vista della logistica, trasporto aereo di merci, linee marittime e spedizionieri. Esso colloca la **Tunisia al 20° posto** tra i Paesi analizzati (l'Egitto è al 18°, il Marocco al 21°, la Libia al 32° e l'Algeria al 34°).

3. Il settore dei trasporti in Tunisia. Caratteristiche e rilevanza per l'economia del territorio

Riguardo al settore dei Trasporti in Tunisia, il governo ha portato avanti un processo di deregolamentazione, di pari passo con la privatizzazione delle società di trasporto urbano.

Il settore dei Trasporti in Tunisia è rappresentato dai seguenti indicatori economici:

- 7% del PIL (*Prodotto Interno Lordo*)
- 120.000 posti di lavoro diretti.
- 15% degli Investimenti globali
- 6,1%, tasso medio di crescita/anno nel periodo 2007-2011.
- 5,8%, tasso medio di crescita/anno nel periodo 2010-2014. Tale incremento è trainato soprattutto dalla crescita del settore marittimo, dall'impatto positivo della crescita dell'attività economica in generale per il trasporto terrestre e dal trasporto aereo in relazione al settore del turismo.
- 6.528 milioni Dinari Tunisini (circa 3.600 mln €) è l'investimento complessivo nel settore previsto nel periodo 2007-2011, di cui il 42% realizzato da investitori privati.

²⁰ Transport Intelligence, *Agility Emerging Markets Logistics Index 2012*.

Per il periodo 2010-2014 è stato stimato un incremento del 44% di tale importo per un valore di 9.400 milioni di Dinari a prezzi correnti. Questi investimenti potrebbero essere effettuati fino al 61% dal settore pubblico e il 39% da aziende private.

L'infrastruttura relativa ai trasporti in Tunisia, in pieno sviluppo, è composta da:

- 7 porti di commercio attraverso i quali transitano annualmente oltre 30 milioni di tonnellate di merci e 1.300.000 persone (tra passeggeri e croceristi);
- oltre 20.000 km di strade asfaltate e 370 km di autostrade a pedaggio;
- 2.400 km di rete ferroviaria.
- 9 aeroporti internazionali, con vari collegamenti internazionali in particolare col vecchio continente attraverso 166 voli regolari.

A - IL TRASPORTO MARITTIMO:

Si tratta della principale componente di trasporto merci in Tunisia in quanto il 98% del commercio internazionale del Paese passa via mare.

In questi ultimi anni il trasporto marittimo è stato protagonista di varie riforme tendenti alla liberalizzazione dei servizi, all'istaurazione della concorrenza, all'incoraggiamento dell'iniziativa privata ed al miglioramento delle modalità di gestione nei porti.

Per quanto riguarda la politica del Governo tunisino in materia di infrastrutture portuali, la strategia adottata si articola attorno ai seguenti punti:

- Adattamento e modernizzazione delle infrastrutture portuali ed il loro collegamento alle reti terrestri (ferroviaria e stradale).
- Realizzazione di porti di terza generazione (Porto in acque profonde di Enfidha, Complesso petrolchimico della Skhira) per aumentare le potenzialità tunisine nel commercio estero.
- Specializzazione dei porti commerciali secondo le caratteristiche tecniche di ogni porto e le necessità delle regioni adiacenti.
- Sviluppo delle attività portuali non inquinanti adattandosi al tessuto urbanistico delle grandi città vicine.

I principali progetti in essere riguardano i lavori di costruzione di una stazione per le navi da crociera al Porto della Goulette con un costo pari ai 40 Milioni di Dinari (circa 22 Mln€), nonché il lancio dell'appalto relativo alla costruzione del Porto in acque profonde di Enfidha.

La Tunisia è dotata di 7 porti commerciali: *Bizerta-Menzel Bourguiba* (Provincia di Bizerta 60 km a nord di Tunisi), *La Goulette* (Provincia di Tunisi a 12 km a nord-est di Tunisi), *Radès* (Provincia di Ben Arous, a 10 km a Sud-est di Tunisi), *Sousse* (provincia di Sousse a 140 km a sud di Tunisi), *Sfax* (Provincia di Sfax a 300 km a sud di Tunisi), *Gabès* (Provincia di Gabès a 450 km a sud di Tunisi) ed infine *Zarzis* (Provincia di Mèdenine a circa 600 km a sud di Tunisi).

L'ottavo Porto commerciale sarà appunto quello relativo ad uno tra i Megaprogetti previsti. **Il grande progetto del Porto di Enfidha** in acque profonde (a circa 100 km a sud della Capitale Tunisi) prevede un'infrastruttura che si estenderà su una superficie di 1.000 ettari, comprenderà 3600m di banchina per i container, 1400m per le rinfuse, 17m

di fondali, con una capacità totale di 5 milioni di teu e 4.000.000 tonnellate di rinfuse. Il grande progetto è articolato in tre fasi:

1. la prima fase di costruzione 2012-2016:
 - a. un'area per i terminali a containers di 82 ettari con una banchina di 1500 m;
 - b. un terminale polivalente di 28 ettari con una banchina di 1.120 m.
2. la seconda fase 2016-2027:

riguarderà l'estensione della superficie delle aree per i terminal containers di 35 ettari ed il prolungamento della banchina su una lunghezza di 700 m.
3. La terza fase al di là del 2027:
 - a. comprenderà l'estensione delle aree per i terminal containers di 80 ettari ed il prolungamento della banchina su una lunghezza di 1400 m;
 - b. l'estensione delle aree del terminal polivalente a 35 ettari ed il prolungamento della banchina di 280 m.

Gli obiettivi che il Governo tunisino auspica di conseguire con il Grande Progetto sono:

1. Rendere la Tunisia un centro regionale e internazionale del commercio e dei servizi.
2. Rispondere al bisogno di continua crescita nel traffico marittimo nazionale.
3. Dotarsi di un porto di nuova generazione.
4. Conseguire economie di scala nella gestione di navi di 80.000 tonnellate di portata lorda, invece delle attuali 25.000 tonnellate.
5. Attrarre il traffico di container e merci alla rinfusa nel Mediterraneo.
6. Creare sinergia tra il porto e le aree di attività economiche e logistiche della regione e garantire l'integrazione delle diverse modalità per lo sviluppo del trasporto multimodale.

Il costo totale del progetto è pari a 1.386 mln€ di cui 624 mln€ per la prima fase, 262 mln€ per la seconda e 512 mln€ per la terza fase.

Il Paese già oggi attraverso 23 linee marittime è collegato con i porti mediterranei ed europei, con delle partenze quotidiane a destinazione di Marsiglia e Genova. Oltre a questo, sono state inaugurate ultimamente delle nuove linee marittime a livello maghrebino, in particolare quella diretta Tunisi-Algeri

Per quanto riguarda il traffico di merci registrato in Tunisia nel 2010 si è registrato un incremento rispetto al 2009 pari al 9,4%, in quanto si è passati dai 22,4 milioni di tonn. ai 24,5 milioni di tonn.

Relativamente alle merci in entrata nei vari porti tunisini, l'entità nel 2010 è stata pari ai 16,3 milioni di tonn. registrando anche un aumento del 12,2%. Anche il volume delle merci in uscita è cresciuto del 4,2 %, passando dai 7,8 milioni di tonn. nel 2009 agli 8,1 milioni di tonn. registrati nel 2010.

B - TRASPORTO TERRESTRE:

Per il trasporto terrestre gli investimenti previsti dal Governo tunisino nel periodo 2010-2014 sono di circa 4,3 miliardi di DT (circa 2 miliardi di euro) con un aumento del 14% rispetto al periodo 2007-2011, di cui il 57,4% (2.509 milioni di DT) per il trasporto ferroviario e il 42,6% (1.862 milioni di DT) per quello stradale.

B1 - TRASPORTO STRADALE:

L'infrastruttura stradale si è particolarmente sviluppata in Tunisia in questi ultimi anni con la realizzazione di circa 400 km di autostrade a pedaggio, tra cui la realizzazione del tratto autostradale M'saken-Sfax (70 km) e l'inizio dei lavori per la realizzazione del tratto Sfax-Gabès (130 km).

Il dettaglio della rete stradale tunisina, lunga complessivamente circa 20 mila Km, è indicata nella seguente tabella.

La rete stradale in Tunisia

Tipologia	Num.	Km	% di rivestimento	% sul totale
Autostrade	3	360	100	2
Strade Statali	30	4.738	93,2	24
Strade Regionali	14	6.498	88,5	34
Strade Locali	468	5.888	56,4	30
Non classificate		1.886	43,2	10

TABELLA 2 - Fonte: Dipartimento Strade e Ponti del Ministero delle Infrastrutture, 2012

Tra i **grandi progetti** che il governo tunisino intende realizzare in campo stradale vi sono l'**anello stradale di Tunisi** (denominata X30, per una lunghezza di 80 Km) e il collegamento di Bizerte.

B2 - TRASPORTO FERROVIARIO:

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, la Tunisia è percorsa da oltre 2.400 km, gestiti dalla società di stato delle ferrovie (*SNCFT - Société Nationale des Chemins de Fer*) che trasportano ogni anno 2,1 miliardi di tonn.-km di merci e 39,2 milioni di passeggeri²¹.

Lo sviluppo della rete ferroviaria tunisina è uno degli obiettivi di medio e lungo periodo del Governo tunisino.

I principali progetti d'investimento di trasporto ferroviario urbano ed interurbano realizzati negli ultimi anni in Tunisia sono:

- Avviamento della linea di “*El Muruj*” (nel 2008), periferia Sud della capitale attraverso i servizi della *S.M.L.T.>Società Metropolitana di Tunisi*.
- Prolungamento (nel 2009) della linea metropolitana dalla località di *Den Den al Campus Universitario di La Manuba*>>Periferia Nord-Ovest della capitale per una linea complessiva di circa 15 km.
- Miglioramento del funzionamento del nucleo centrale della metropolitana
- Acquisto di 30 convogli di metropolitana per l'avviamento di nuove linee (es. Tunisi-Ennassr).
- Ammodernamento dell'infrastruttura della linea TGM (Tunis-Goulette-La Marsa).
- Elettificazione della linea ferroviaria Tunisi-Borj Cedria, periferia Sud della capitale.
- Acquisto di 10 nuovi treni di cui 3 sono già operativi sulla linea ferroviaria Tunisi-Sousse (150 km).
- Avviamento di una nuova linea ferroviaria interurbana: “*Kasserine-Kalaâ El Khasba*”.

²¹ The Foreign Investment Promotion Agency, FIPA-Tunisia, 2012.

- Miglioramento del processo relativo alla velocità dei treni interurbani in particolare quelli inerenti alle linee Tunisi-Sousse (150 km) e Tunisi-Sfax (300 km).
- Inaugurazione, nell'ambito dello sviluppo del trasporto multimodale, di una nuova stazione di trasporto ferroviario di merci a Sousse (Marzo 2008) con una capienza di oltre 1.000 containers, essendo in grado di accogliere 3 treni in contemporanea.

Circa gli altri progetti programmati o proposti a medio e lungo termine, sono stati identificati nell'ambito del "*Plan Directeur Régional du Transport du Grand Tunis*", la cui realizzazione è prevista nel corso dell' XI e del XII Piano quinquennale di Sviluppo del Paese:

- Estensione della rete della metropolitana per raggiungere i quartieri di "El Menzah", "Ennasr" e "Bhar Lazreg";
- Il grande progetto di allestimento di una **Rete Ferroviaria Rapida (R.F.R.)** per servire le zone di Séjoumi, Ezzouhour, M'hamdia, Sidi H'cine, Le Bardo, Den-Den, M'nihla e l'Ariana Nord-ovest e Sud-ovest della capitale;
- Allestimento delle linee bus-express parzialmente in sito protetto;
- Allestimento di poli dei scambiatori del centro-città.

Accanto a questo, una stazione multimodale (treni di periferia, metropolitane, vetture di noleggio o taxi collettivi) sarà costruita nel centro di Tunisi (all'ingresso sud della città), oltre alla costruzione della linea ferroviaria interurbana Sousse-Kairouan (50 km)

Per quanto riguarda in particolare il progetto della nuova rete ferroviaria, battezzata *RFR (Rete Ferroviaria Rapida)* si inserisce nelle scelte strategiche per lo sviluppo di un efficiente sistema di trasporto pubblico.

C - TRASPORTO AEREO:

Oltre agli attuali otto scali internazionali (*Tunis-Carthage, Monastir-Habib Bourguiba, D'Jerba-Zarzis, Sfax-Thyna, Tozeur-Nefta, Gafsa-Ksar, Tabarka-Ain Draham e Gabès-Matmata*) e come previsto dal Piano di sviluppo degli aeroporti, è stato creato nel giugno 2010 il nono aeroporto del Paese, *Enfidha-Hammamet*, a circa 100 Km a sud di Tunisi, adiacente alle zone turistiche del Paese e al centro della zona industriale di Enfidha.

Lo studio di fattibilità è stato realizzato da ADP (*Aeroporti di Parigi*). L'aeroporto, costruito in formula *BOT (Built, Operate and Transfer)*, verrà gestito per 43 anni in autonomia dal gruppo turco *Tepe Akfen Ventisres (TAV)*.

Sono inoltre previsti progetti per la sistemazione, il miglioramento e l'equipaggiamento degli aeroporti con stanziamenti da parte del governo tunisino di 1.753 milioni di DT.

Nel 2011 la capacità totale dei 9 aeroporti ha raggiunto i 17.700.000 passeggeri contro i 13.550.000 del 2007, mentre nel 2012 la capacità totale sfiora i 19.000.000 passeggeri/anno.

Analizzando il traffico nel dettaglio, nel 2011 negli scali tunisini sono stati movimentati 8.059 milioni di passeggeri e 24.850 tonnellate di merci²².

²² Portail du Transport.

La Tunisia ha adottato una strategia nel settore di riferimento, considerato vitale per l'economia del paese, che si articola attorno ai seguenti punti:

- Miglioramento del servizio dei trasporti con l'introduzione della concorrenza tra i vari "attori" nel settore, l'incentivazione dell'investimento privato, lo sviluppo del trasporto multimodale, l'incoraggiamento dell'uso del trasporto pubblico ed il miglioramento del coordinamento tra i vari operatori coinvolti;
- Sviluppo dell'infrastruttura con l'incoraggiamento degli investitori privati a realizzare dei progetti infrastrutturali nell'ambito di contratti di concessione, la connessione dei porti e degli aeroporti con la rete stradale e ferroviaria, la creazione di piattaforme logistiche per il raggruppamento ed il trattamento delle merci nonché la realizzazione di progetti di trasporto urbano ferroviario;
- Sviluppo del quadro giuridico per adattarlo alle esigenze di organizzazione e liberalizzazione del settore;
- Sviluppo durevole del settore conciliando le esigenze con il piano di sviluppo nazionale nonché attraverso la protezione dell'ambiente, il rafforzamento della sicurezza, la lotta contro l'inquinamento ed il controllo del consumo energetico.

4. La programmazione di settore

Gli orientamenti strategici e le politiche di sviluppo del settore sono formalizzate nel Piano Regolatore, lo strumento programmatico della Repubblica Tunisina in tema di trasporti.

L'undicesimo Piano, che copriva il periodo 2007-2011 ed era stato adottato nella prima metà del 2007, è stato rivisto alla luce degli eventi di inizio 2011 ed è stato sostituito dal dodicesimo piano quinquennale che copre il periodo 2010-2014. A seguito dei noti eventi del 2011 il Governo ad-interim ha varato inoltre un programma complementare contenente opportuni correttivi.

In particolare gli investimenti stanziati per i diversi modi di trasporto si ripartiscono secondo lo schema seguente.

*Investimenti pubblici e privati stanziati a favore del settore dei trasporti in Tunisia
(in Milioni di Dinari, a prezzi correnti)
(1 Dinaro = € 0,52 circa)*

Settore	X Piano Regolatore (2002-2006)	XI Piano Regolatore (2007-2011)	XII Piano Regolatore* (2010-2014)
Ferroviario	692	1.782	2.509
Stradale	1.691	2.057	1.862
Marittimo	1.127	1.004	2.576
Aereo	1.090	1.685	1.753
Zona Logistica		-	700

*Previsioni.

TABELLA 3 - Fonte: Ministère du Transport, République Tunisienne, 2013

Le linee generali del settore si concentreranno sulle seguenti aree:

1. *Perseguire la realizzazione della strategia di promozione del trasporto pubblico*

La quota attuale della domanda totale di viaggio per il trasporto pubblico è di circa 35%. Il piano si propone di raggiungere una quota del 40% nella prima fase e il 50% in una seconda fase.

Per raggiungere questo obiettivo, gli sforzi durante il periodo del programma a rotazione si concentrerà sulle seguenti azioni:

- Consolidare e ampliare le ferrovie.
- Continuare l'attuazione del programma per promuovere il trasporto pubblico nel Grande Tunisi (Fast Network Rail, di espansione di linee di metropolitana leggera, autobus linee di accessori, cambio polacchi).
- Sviluppare la qualità e la quantità di fornitura e trasporto di lavoro per l'integrazione delle reti e delle tariffe al fine di garantire una maggiore complementarità.
- Aumento della quota di privato collettivo autobus di trasporto pubblico.
- Continuare la pianificazione e l'organizzazione del trasporto pubblico in linea con la pianificazione dello sviluppo e della pianificazione urbanistica, da un lato, e gli altri gestori piani azionari di trasporto.
- Garantire un flusso regolare nelle principali città attraverso lo sviluppo e l'attuazione del piano di trasporto urbano e il traffico e raggiungere cita proprio bus.

2. *Perseguire lo sviluppo delle infrastrutture e rinnovamento della flotta*

Il Piano si propone l'adeguamento delle infrastrutture di trasporto al bisogno di traffico e la qualità del servizio attraverso:

- Lo sviluppo di aeroporti e porti per garantire un livello di efficienza simile a quello disponibile nei Paesi più sviluppati.
- L'attuazione di progetti portuali nell'ambito dei contratti di concessione BOT principalmente nel porto di Enfidha acque profonde.
- La creazione di piattaforme logistiche fuori dalle zone urbane e nelle principali aree industriali e commerciali nelle vicinanze e le loro connessioni con gli assi fondamentali della rete di trasporto.
- Acquisizione di locomotive e veicoli di trasporto ferroviario di passeggeri.
- Rinnovo e ampliamento del parco di trasporti terrestri di passeggeri e merci.
- Rinnovo ed espansione della flotta al fine di competere sempre più forte nel contesto della politica di cieli aperti.
- Favorire l'attrazione di compagnie *low cost* negli aeroporti all'interno del paese.

3. *Perseguire il miglioramento della qualità dei servizi, il rafforzamento della sicurezza e la semplificazione delle procedure, attraverso:*

- Sviluppo della cultura della qualità all'interno di aziende operanti nel settore.
- Aggiornamento e sviluppo di infrastrutture e mezzi di trasporto.

- Sviluppo della qualità dei servizi in modo continuo, dando la priorità ai clienti in varie azioni per migliorare la qualità.
- Risorse umane.
- Uso delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

4. *L'ulteriore sviluppo del trasporto multimodale*

- Completamento del processo di ammodernamento dei porti commerciali e la creazione di un porto in acque profonde.
- Realizzazione di un certo numero di piattaforme logistiche connesse alle ferrovie.
- Sviluppo e aggiornamento delle infrastrutture di trasporto interno (autostrade, ferrovie) e la loro relazione con le aree di produzione, stoccaggio e consumo.
- Attuazione del programma delle autostrade del mare euromediterranee.
- Creazione di nuove linee marittime e aeree per intensificare gli scambi commerciali.

5. *L'ulteriore progressiva liberalizzazione del trasporto aereo*

- Concludere un accordo sullo spazio aereo con l'Europa attraverso:
 - Il ravvicinamento delle legislazioni.
 - La cooperazione nel settore dell'aviazione.
 - Il sostegno agli investimenti nel settore del trasporto aereo.
- Continuare a dedicare una politica di progressiva liberalizzazione del trasporto aereo con i paesi arabi.
- Avviare negoziati con gli Stati Uniti e il Canada per concludere accordi bilaterali nel settore del trasporto aereo.
- Continuare i programmi di ristrutturazione delle aziende nazionali operanti nel settore del trasporto aereo e rafforzare la loro competitività, al fine di garantire l'effettiva integrazione nello spazio aereo.

6. *Migliorare l'efficienza logistica al fine di ridurre il suo costo in termini di PIL*

Alcuni studi evidenziano che il costo della logistica in Tunisia è relativamente alto (20% del PIL) rispetto a Paesi con condizioni economiche simili (mediamente 15% del PIL) e dei Paesi Europei (tra il 7% e il 10% del PIL). Un miglioramento dell'efficienza logistica in Tunisia potrebbe quindi portare ad un incremento di 5 punti del Prodotto Interno Lordo. Il programma di sviluppo integrato di logistica è basato sui seguenti assi:

- a) Modernizzare le operazioni dei porti commerciali.
- b) Avviare il piano di sviluppo delle piattaforme logistiche (che integrano ferro e strada).
- c) Costruzione di un porto in acque profonde.
- d) Sviluppo di autostrade e i grandi assi stradali a sostegno dello sviluppo urbano, commerciale e industriale (cioè la logistica).
- e) Creazione di un Consiglio Nazionale della logistica.
- f) Elaborazione di uno statuto per i fornitori di servizi logistici.

- g) Inserirsi in un quadro delle migliori pratiche internazionali nella gestione delle infrastrutture.
- h) Migliore coordinamento nel campo della logistica, attraverso la creazione di un Osservatorio della logistica.
- i) Coordinare la formazione con le esigenze del mondo delle imprese.
- j) Insistere sull'aspetto commerciale della politica del ferroviario (la flessibilità, l'affidabilità e la redditività del trasporto su ferro).
- k) Intensificare i progetti con le organizzazioni internazionali.
- l) Favorire la diffusione della conoscenza attraverso l'ingresso di operatori esteri in Tunisia.

L'attuazione del Piano della Logistica dovrebbe aumentare l'occupazione nel settore (circa 35.000 nuovi posti di lavoro) e ridurre le emissioni di CO₂. Tuttavia, l'attuazione di questo piano comporterebbe anche la ristrutturazione di alcune attività (ad esempio trasporto di merci su camion) che presumibilmente potrebbe comportare una riduzione dei posti di lavoro ad esse connessi.

7. *Attribuire maggiore rilevanza al trasporto ferroviario*

Considerando che il trasporto ferroviario è diventato una scelta strategica, non solo in Tunisia ma anche in tutto il mondo a causa del suo ruolo nelle dinamiche economiche, occorre procedere con:

- Rafforzamento e modernizzazione della rete ferroviaria urbana e interurbana, con priorità alla rete ferroviaria rapida (RFR) del Gran Tunisi, l'elettrificazione della linea ferroviaria suburbana a sud di Tunisi-Borj Cedria nonché lo sviluppo della rete metropolitana di Leger.
- Riammodernamento della rete ferroviaria e la sua connessione con i centri di produzione e porti.
- Aumento della quota del trasporto merci su rotaia.
- Spostamento del trasporto dalla strada alla ferrovia.
- Rafforzamento e modernizzazione della rete di trasporto dei fosfati.

8. *Raddoppiare la quota di trasporto della flotta nazionale nel commercio internazionale*

Punto basato su:

- L'aumento della quota di spedizioni nazionali nel commercio internazionale (contratti di programma di durata superiore a 5 anni con i vettori marittimi per il trasporto di materiali strategici)
- Promozione delle esportazioni e del trasporto marittimo di passeggeri e turisti.
- Incentivi a investire nell'acquisto di navi.
- Potenziare le infrastrutture dei porti.
- Modernizzazione dell'operatività dei porti.

9. *L'adozione di trasporto intelligente attraverso l'utilizzo di nuove applicazioni tecnologiche*

Nell'ambito della promozione della cultura digitale, che prevede l'incremento dell'uso dell'ITC in tutti i settori e il miglioramento della qualità dei servizi offerti ai

cittadini, il Ministero dei Trasporti ha stabilito in conformità alla legge sull'economia digitale, un piano globale per incrementare l'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti "ITS" i cui obiettivi sono:

- Migliorare l'efficienza dei trasporti e ottimizzare la gestione delle risorse;
- Rafforzare la sicurezza e migliorare la qualità;
- Assicurare lo sviluppo sostenibile attraverso l'efficienza energetica e ridurre l'inquinamento;
- Migliorare la competitività delle organizzazioni che operano nel settore.

10. Trasporto di energia efficiente e amico dell'ambiente

La strategia futura per la gestione dell'energia si basa sulle seguenti linee guida:

- Continui sforzi per controllare il consumo di energia nel settore dei trasporti nel quadro di una strategia globale a lungo termine.
- Favorire l'utilizzo di energie rinnovabili come il gas naturale per gli autobus.
- Incoraggiare l'uso razionale dell'energia nel settore del trasporto merci attraverso la creazione di merci centrale.
- Rafforzare le stazioni di controllo del veicolo e la generalizzazione della diagnosi energetica dei motori dei veicoli e l'obbligo del servizio.
- Garantire l'uso razionale delle auto private.

5. Conclusioni

L'analisi realizzata sul settore dei trasporti e della logistica in Tunisia evidenzia il peso che essi hanno sull'economia del territorio e l'attenzione che il Governo Tunisino pone sul loro rafforzamento e sviluppo come volano per la crescita del Paese.

Alla luce della particolare fragilità del sistema economico e politico tunisino a seguito della cosiddetta "Rivoluzione del Gelsomino" il nuovo Governo tende a rafforzare le strategie per favorire l'internazionalizzazione del Paese e quindi le infrastrutture ricoprono un ruolo molto rilevante in questo quadro. Le risorse destinate al settore infatti nella nuova programmazione sono aumentate e, in particolare, sono più che raddoppiati gli stanziamenti a favore del trasporto marittimo e sono stati assegnati per la prima volta fondi a favore delle Zone logistiche: il miglioramento dell'efficienza logistica in Tunisia potrebbe portare ad un incremento di 5 punti del Prodotto Interno Lordo e creare 35.000 nuovi occupati. In quest'ottica va interpretata l'importanza del Grande Progetto del porto di Enfidha che prevede cospicui investimenti finalizzati alla realizzazione di un hub di transhipment che possa intercettare i flussi di merci in transito nel Mediterraneo.

L'Italia può trarre significativi vantaggi dallo sviluppo economico della Tunisia in virtù della collocazione geografica ma anche dei consolidati rapporti commerciali con il paese nord africano. Molte sono le imprese italiane che operano in Tunisia così come importanti sono gli Investimenti Diretti Esteri che il nostro Paese vi realizza.

SEZIONE III

L'INTERSCAMBIO MARITTIMO ITALIA-AREA MED:
UN'ANALISI DELLE STATISTICHE**1. Premessa**

L'obiettivo di questa sezione è quello di analizzare le relazioni logistiche in essere tra il nostro paese e quelli del Mediterraneo, intendendo con ciò indagare sulle modalità di trasporto con cui avviene lo scambio di merci tra le due aree considerate.

Nell'ambito del bacino del Mediterraneo ci si è soffermati sulle tre principali aree in cui lo stesso è divisibile per meglio cogliere le peculiarità che caratterizzano gli scambi anche a seconda della posizione geografica dei singoli paesi. Si tratta, in particolare, del *Southern Med* che comprende Algeria, Egitto, Libia, Marocco, Tunisia, dell'*Eastern Med* (Israele, Libano, Siria e Turchia) e dell'*Adriatic Med* (Albania, Bosnia, Croazia e Montenegro).

A seguire, dopo aver constatato che ben il 70,2% del valore totale degli scambi analizzati viaggia via mare, è stato dedicato un approfondimento specifico al trasporto marittimo ponendo l'attenzione non solo su quelle che sono le aree di destinazione e, quindi, i principali partner commerciali dell'Italia per tale modalità di trasporto, ma anche sull'aspetto qualitativo degli scambi per individuare le principali categorie merceologiche interessate. L'analisi è di carattere statistico ed ha come riferimento la banca dati Coeweb dell'Istat.

Per meglio inquadrare la situazione italiana nel più ampio contesto internazionale è stato, inoltre, svolto un approfondimento sullo scenario dei traffici marittimi da e per l'Area Med dei principali protagonisti europei (Francia, Germania e Spagna, oltre l'Italia); il tutto sulla base dei dati forniti dall'Eurostat in riferimento agli scambi commerciali dei Paesi dell'UE 27.

2. Le relazioni commerciali tra l'Italia ed i paesi dell'Area Med

L'interscambio tra l'Italia ed i Paesi dell'Area Med ammonta, per il 2012, ad oltre 67,5 miliardi di euro (pari a circa l'8,8% del totale Italia-mondo) derivanti per circa il 53% da flussi in entrata nel nostro paese e per la restante quota da flussi in uscita.

In riferimento alle modalità di trasporto si osserva, infine, come il principale canale su cui viaggiano le merci italiane da e per il bacino del Mediterraneo è quello marittimo con oltre il 70% del totale. La restante quota è attribuibile per l'11,5% al trasporto stradale, per il 3% a quello aereo e per uno 0,2% al trasporto ferroviario.

Il commercio estero dell'Italia con l'Area Med: le modalità di trasporto – Anno 2012

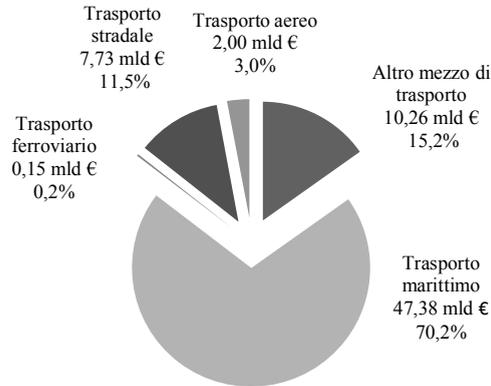


GRAFICO 1 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

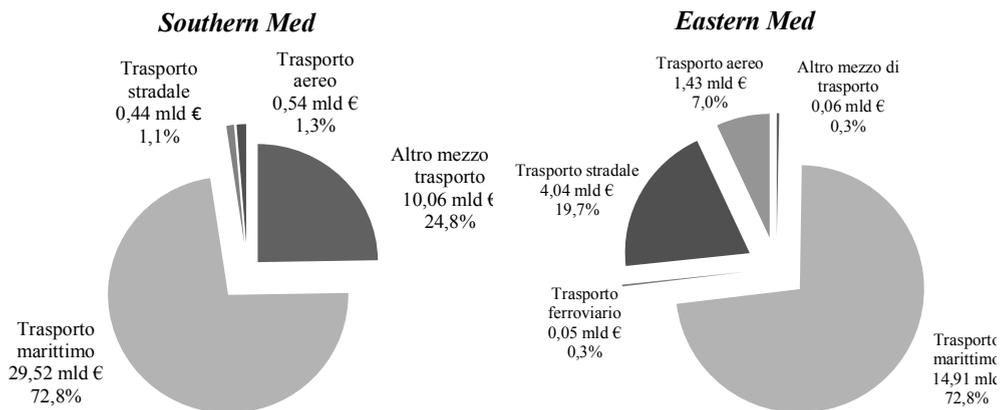
Anche in riferimento alle tre ripartizioni geografiche individuate il ruolo del trasporto via mare è di primaria importanza. Esso, infatti, assorbe il 72,8% dei traffici economici complessivi sia con l'area del Southern Med sia con quella dell'Eastern Med.

Nella prima ripartizione, in particolare, le restanti modalità (stradale, aerea, ferroviaria) risultano quasi residuali a fronte di una quota del 24,8% attribuita alla categoria "altro mezzo di trasporto".

Nella seconda, invece, al trasporto marittimo si affiancano quello stradale con il 19,7% e quello aereo con il 7,0%.

Situazione diversa si ha, invece, nei confronti dei paesi dell'Adriatic Med: la principale modalità scelta per l'entrata e l'uscita delle merci dal nostro paese è quella stradale che assorbe il 50,3% dell'importo complessivo. Solo in seconda battuta si trova il commercio via mare con il 45,7%.

Il commercio estero dell'Italia con le tre aree del Med: le modalità di trasporto – Anno 2012



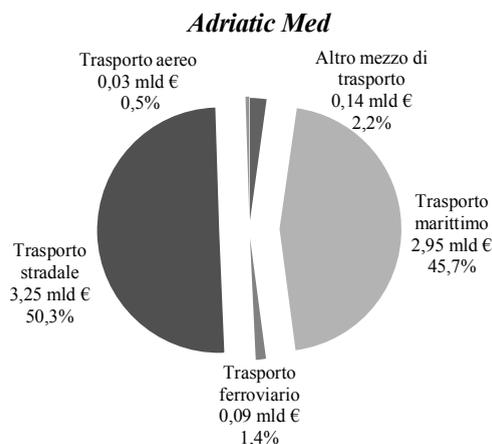


GRAFICO 2 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

3. Outlook sul trasporto marittimo

Come si ha già avuto modo di vedere, il mare rappresenta il principale canale su cui viaggiano le merci italiane da e per il bacino del Mediterraneo ed è per tale motivo che si è scelto di approfondire l'analisi dei traffici relativi.

Per il 2012, l'interscambio complessivo con i Paesi dell'Area Med ammonta a circa 67,5 miliardi di euro e di questi, oltre il 70% (pari a 47,4 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo con una leggera predominanza dei flussi di export (51,8% contro il 48,2% dell'import).

Il commercio marittimo verso l'Area Med rappresenta il 19,7% del trasporto complessivo che l'Italia ha via mare con il resto del mondo e, con oltre 29,5 miliardi di euro per il 2012 (pari al 62,3%) si concentra soprattutto nei Paesi del Southern Med. Segue l'Area dell'Eastern Med con quasi 15 miliardi di euro pari al 31,5% e, quindi, quella dell'Adriatic Med il cui interscambio marittimo con il nostro Paese è pari a circa 3 miliardi di euro (6,2%).

L'andamento nel tempo di tali scambi risulta, tuttavia, altalenante con una crescita nel 2012 di 17,2 punti percentuali rispetto all'anno precedente (caratterizzato a sua volta da un calo di quasi il 12% rispetto al 2010).

I flussi commerciali sono, quindi, in ripresa e, osservando i dati per singola area si nota come tale risultato sia per lo più dovuto ai Paesi del Southern Med che, superando in parte gli eventi politici che hanno interessato tali zone in precedenza, hanno fatto registrare un incremento di oltre il 43%. Pressoché stabili restano, invece, i flussi commerciali via mare con l'Adriatic Med (+0,7%), mentre diminuiscono del 12% quelli con l'Eastern Med.

Il commercio marittimo dell'Italia con l'Area Med – Anni 2008-2012

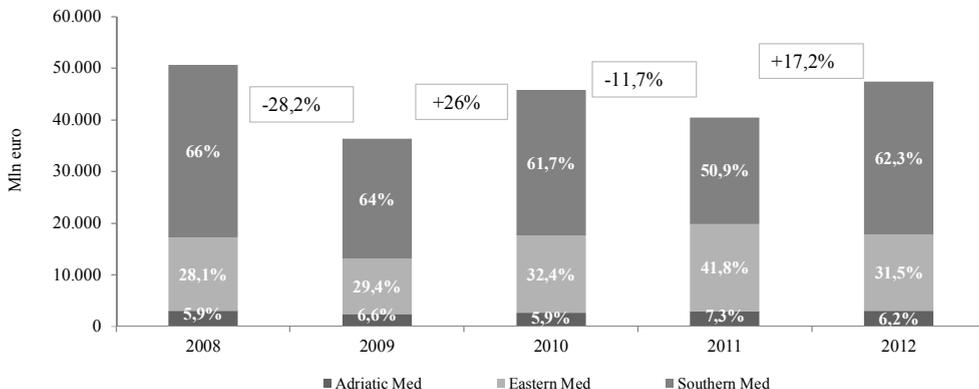


GRAFICO 3 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

I paesi del Southern Med sono i nostri principali partner anche se si considerano separatamente i flussi di import e di export via mare. I primi, in particolare, assorbono al 2012 oltre il 73% del valore complessivo, a fronte del 22% dell'Eastern Med e del 4,4% dell'Adriatic Med. Va rilevato, tuttavia che, in considerazione dei dati dell'ultimo quinquennio, il Southern Med e l'Eastern Med perdono quota mentre aumenta il peso della restante area. In considerazione delle sole importazioni, inoltre, il 2012 ha fatto registrare una crescita dei relativi flussi che, nel complesso dell'Area Med, è pari a quasi il 25% rispetto al 2011.

Analoghe considerazioni possono esser fatte in riferimento alle esportazioni che l'Italia ha nei confronti dell'Area Med: con il 51,8% del totale, i paesi del Southern Med sono quelli che ne assorbono la quota maggiore. In tal caso, inoltre, la variazione registrata nel 2012 rispetto all'anno precedente conferma l'andamento generale con un aumento dell'11%.

L'import marittimo dell'Italia con l'Area Med – Anni 2008-2012

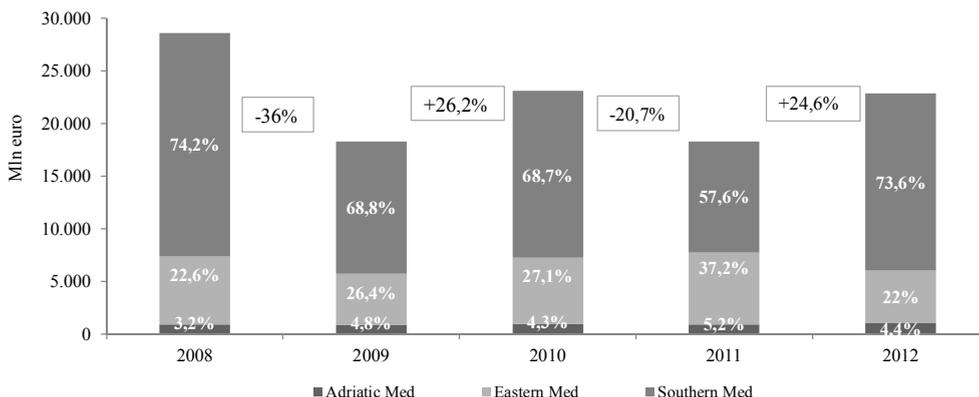


GRAFICO 4 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

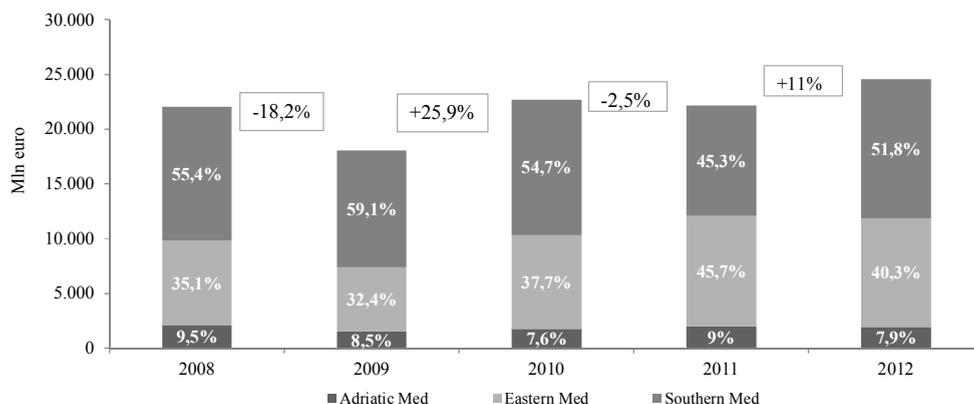
L'Export marittimo dell'Italia con l'Area Med – Anni 2008-2012

GRAFICO 5 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Se si considerano, poi, i singoli Paesi, il principale partner coinvolto negli scambi marittimi italiani è la Libia con un flusso di merci quantificabile in circa 12,7 miliardi di euro. Seguono la Turchia e la Tunisia con, rispettivamente, un traffico pari a 11,2 e 5,2 miliardi di euro.

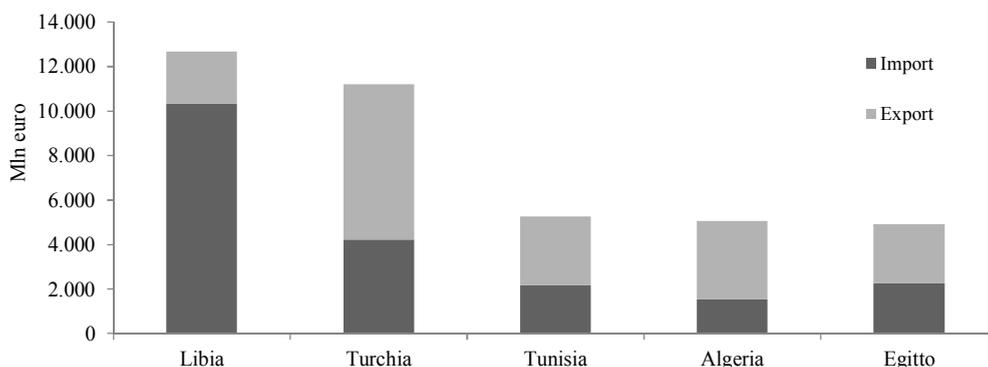
Il commercio marittimo dell'Italia in import ed export verso l'Area Med: i primi 5 partner – Anno 2012

GRAFICO 6 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Dopo il calo del 2011, la Libia si conferma, quindi, il nostro primo partner commerciale via mare nell'area del Mediterraneo; i dati di riferimento sono in ripresa anche se, rispetto ai valori del 2008, si registra un calo di oltre il 25%.

I restanti Paesi, seppur con valori assoluti spesso di minore entità e nonostante la diminuzione degli scambi dovuta alla generale crisi del 2009, hanno, invece, riportato un incremento del loro business marittimo con l'Italia; incremento che nel caso della Turchia raggiunge quasi il 20%.

*Il commercio marittimo dell'Italia verso l'Area Med: i primi 5 partner
Anni 2008-2012*

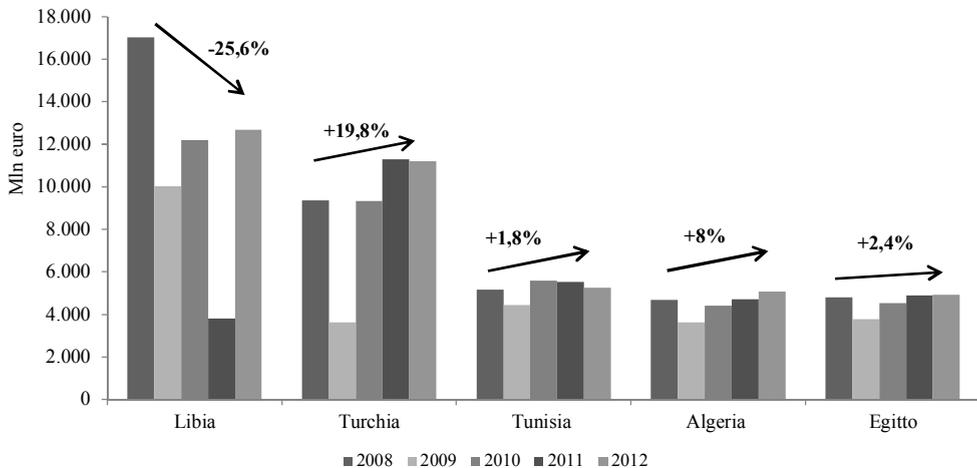


GRAFICO 7 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Si ha già avuto modo di vedere come l'Area del Southern Med sia quella maggiormente interessata alle transazioni commerciali via mare con l'Italia, con un traffico complessivo pari a circa 29,5 miliardi di euro.

Nel dettaglio dei singoli Paesi che la compongono, è la Libia quello che nel 2012 ha assorbito la quota più alta con un volume d'affari quantificabile in oltre 12,6 miliardi di euro (42,9% del totale dell'area) seguito da Tunisia (5,2 miliardi di euro pari al 17,8%) e Algeria (5 miliardi di euro pari al 17,1%).

Rispetto al precedente anno, la Libia ha più che raddoppiato i suoi traffici da e per l'Italia, recuperando quasi completamente la perdita vissuta nel 2011.

Si sono, di conseguenza, ridimensionate le quote dei restanti paesi (che nel 2011 erano sensibilmente aumentate) con un riallineamento della situazione complessiva agli scenari del periodo 2008-2010.

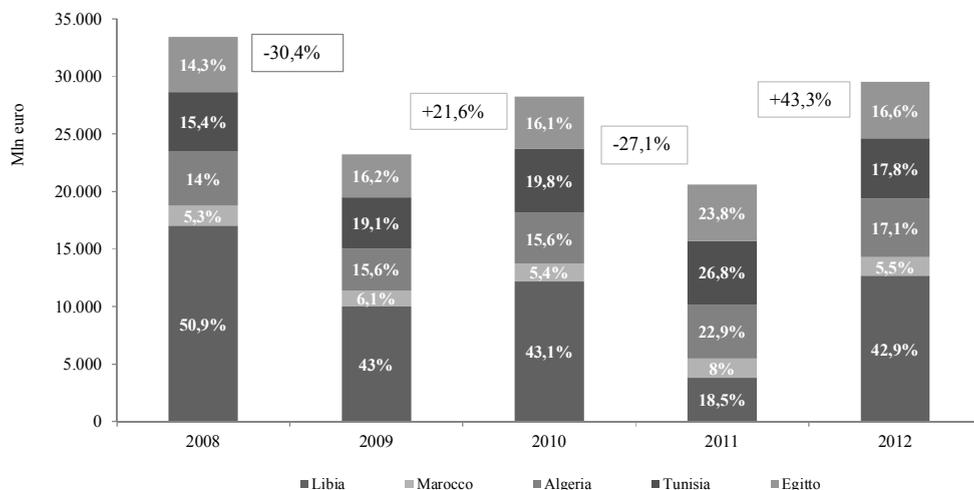
Il commercio marittimo dell'Italia verso i Paesi del Southern Med – Anni 2008-2012

GRAFICO 8 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

La situazione cambia se si considerano gli scambi dei soli prodotti non petroliferi; in tal caso, infatti, il nostro primo partner diventa la Tunisia con il 36,1% del totale, seguita da Algeria (22,1%), Egitto (21,4%), Marocco (12,3%) e, infine, Libia (8,1%).

Per l'area dell'Eastern Med - che ha un volume complessivo di traffico di quasi 15 miliardi di euro - la posizione più rilevante si registra, invece, per la Turchia che nel 2012, con un volume di scambi pari a quasi 11,2 miliardi di euro, ha assorbito ben il 75,1% del totale della macroarea. Seguono Israele ed il Libano con, rispettivamente, 2,3 ed 1,1 miliardi (pari al 15,5% ed al 7,6%) e, infine, la Siria con 273 milioni di euro (1,8%). Tale situazione rispecchia solo in parte quanto già registrato per il precedente periodo 2008-2011. Dopo le prime due posizioni, che rimangono inalterate, negli anni passati era, infatti, la Siria il nostro terzo partner di riferimento nell'area.

Il commercio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Eastern Med – Anni 2008-2012

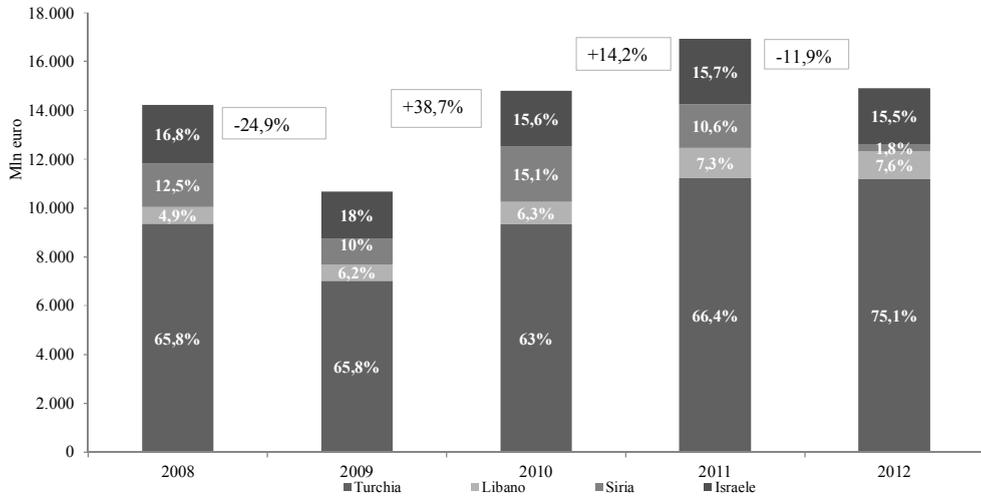


GRAFICO 9 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

La situazione non cambia se si considerano i soli prodotti non petroliferi: la Turchia è il nostro primo partner commerciale con un peso del 74,5%. Seguono Israele con il 17,9%, il Libano (5,3%) e, infine, la Siria (2,3%).

Partner commerciali di minor rilievo restano, infine, i Paesi dell'Adriatic Med il cui interscambio marittimo con l'Italia è quantificabile in circa 3 miliardi di euro. In tale ambito, prevale il ruolo di Albania e Croazia che nel loro insieme assorbono il 91% del valore totale; segue la Bosnia con il 6% e, quindi, il Montenegro con il 3%.

Il commercio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Adriatic Med – Anni 2008-2012

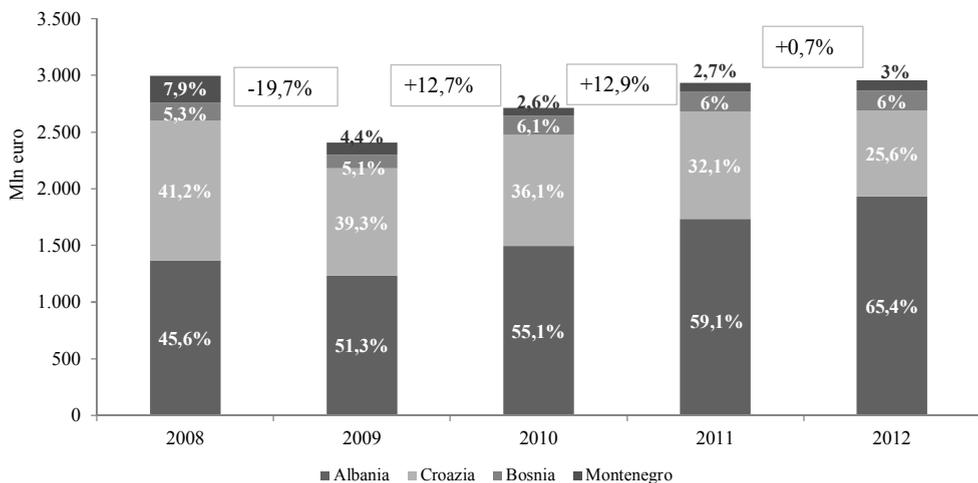


GRAFICO 10 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Anche in riferimento alle sole categorie non petrolifere i principali partner sono Albania e Croazia con, rispettivamente, un peso del 70% e del 19,5%.

3.1 Analisi per settori merceologici

In riferimento all'aspetto qualitativo delle merci trasportate via mare da e per l'Italia, si osserva come sul totale sul suo interscambio con il resto del mondo le prime 5 categorie merceologiche pesano per oltre il 70% e riguardano carboni fossili, petrolio e gas naturale, macchine ed apparecchi meccanici, coke e prodotti petroliferi raffinati, metalli e manufatti in metallo, e, infine, i prodotti chimici e le fibre sintetiche.

Osservando, invece, la situazione nei confronti dei Paesi dell'Area Med si vede come il 45% del valore complessivo è relativo ai prodotti petroliferi (raffinati e non). Seguono le macchine e gli apparecchi meccanici che assorbono circa il 15% del totale, i prodotti chimici e le fibre (8,7%) ed, infine, i metalli e manufatti in metallo (8,6%).

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Area Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2012*

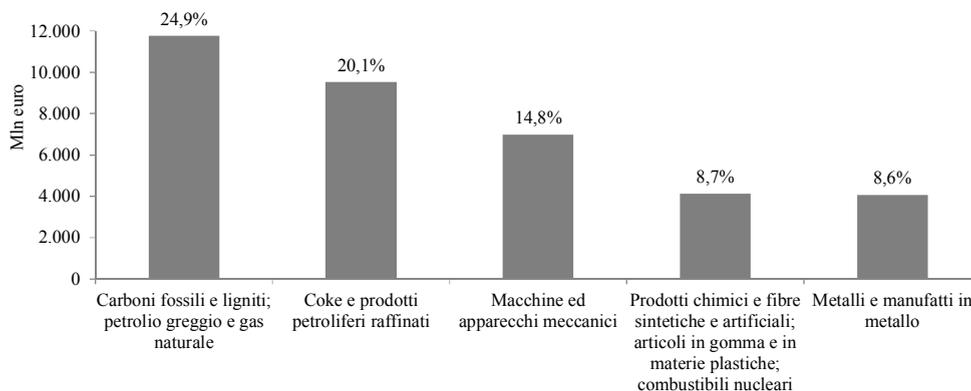


GRAFICO 11 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Tale situazione rispecchia solo in parte quella delle singole sotto aree in precedenza individuate.

Per gli scambi con i Paesi del Southern Med, in particolare, si registra uno scenario simile a quello generale con una rilevante presenza dei prodotti petroliferi (raffinati e non) il cui peso complessivo è pari ad oltre il 58% del totale ed è quantificabile in 17 miliardi di euro.

La principale categoria merceologica coinvolta negli scambi è quella dei carboni fossili, del petrolio greggio e del gas naturale con un peso pari al 38,6% del totale corrispondente ad un valore di oltre 11,4 miliardi di euro.

Oltre l'80% di tale ammontare riguarda i rapporti commerciali Italia-Libia, seguiti da quelli in essere con l'Egitto (9,1%) e l'Algeria (7%). Se invece si considerano i prodotti petroliferi raffinati – la seconda categoria per peso sul totale degli scambi con un quasi il 20% – si osserva una più equilibrata distribuzione dei traffici tra i diversi Paesi dell'area

e il nostro territorio nazionale: alla Libia spetta la quota principale (39,1%), seguita da Algeria (26,6%), Egitto (21,3%), Tunisia (11,2%) e Marocco (1,8%).

Prendendo in esame i prodotti non petroliferi, è rilevante l'interscambio di macchine ed apparecchi meccanici che riguardano per lo più i traffici con la Tunisia (27,5%), l'Algeria (26,9%), l'Egitto (23,1%).

Seguono i metalli e dei manufatti in metallo relativi per oltre il 40% ai rapporti Italia-Algeria e, infine, i prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi del Southern Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2012*

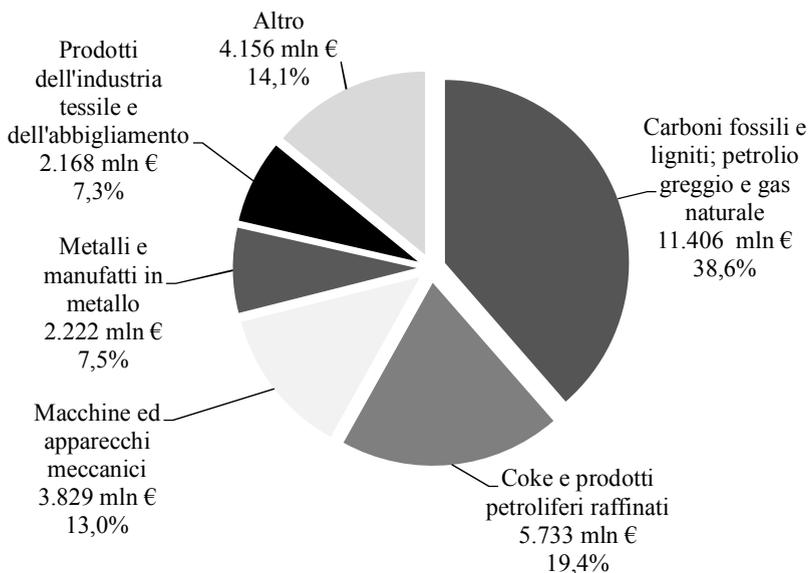


GRAFICO 12 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Se si osservano gli scambi che l'Italia ha con i Paesi dell'*Adriatic Med* si rileva, invece, una diversa composizione qualitativa degli stessi.

In particolare, pur restando nel complesso la principale categoria merceologica coinvolta, diminuisce il peso dei prodotti petroliferi che assorbono il 36,4% dei traffici complessivi pari ad un valore di circa 1 miliardo di euro. Tale percentuale è dovuta per la maggior parte allo scambio di prodotti raffinati con Albania e Croazia. In riferimento al petrolio greggio e al gas naturale, invece, si rileva come, con un peso del 5,3% sul totale, tale categoria interessa esclusivamente i rapporti Italia-Albania.

La seconda categoria merceologica interessata dagli scambi da e per l'area in esame è quella dei prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento con il 23,2% del totale; seguono i metalli e manufatti in metallo (9,3%), le macchine e gli apparecchi meccanici (7%) e, infine, i prodotti chimici, gli articoli in gomma e in materie plastiche ed i combustibili nucleari (6,1%). Per tutte le categorie citate il principale partner è l'Albania.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Adriatic Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2012*

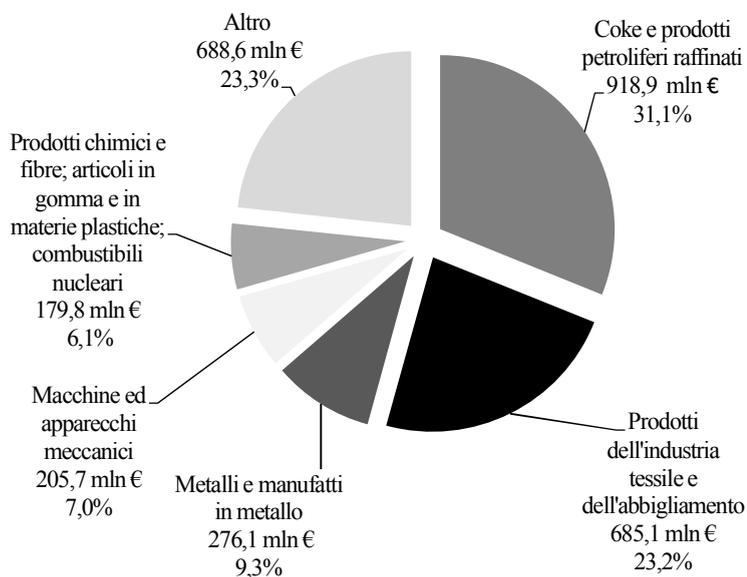


GRAFICO 13 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

Infine, in considerazione dei paesi dell'Eastern Med, si rileva come la principale categoria merceologica interessata dagli scambi con l'Italia è quella delle macchine e degli apparecchi meccanici con un peso del 19,9% sul totale, quantificabile in quasi 3 miliardi di euro. Il principale partner per tale scambio è la Turchia che ne assorbe il 72,5% del totale, a fronte del 17,8% di Israele, del 6,3% del Libano e del 3,4% della Siria.

Al secondo posto si ritrovano, poi, i prodotti petroliferi raffinati (con un peso del 19,4%) riguardanti per lo più gli scambi con la Turchia (75,7% del totale) ed il Libano (17,5%).

La Turchia primeggia sugli altri Paesi dell'area anche in riferimento alle altre principali categorie merceologiche e assorbe, in alcuni casi, la quasi totalità degli scambi; è, ad esempio, il caso del comparto dei mezzi di trasporto che la vedono nel ruolo di nostro partner nel 93,2% dei casi.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Eastern Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2012*

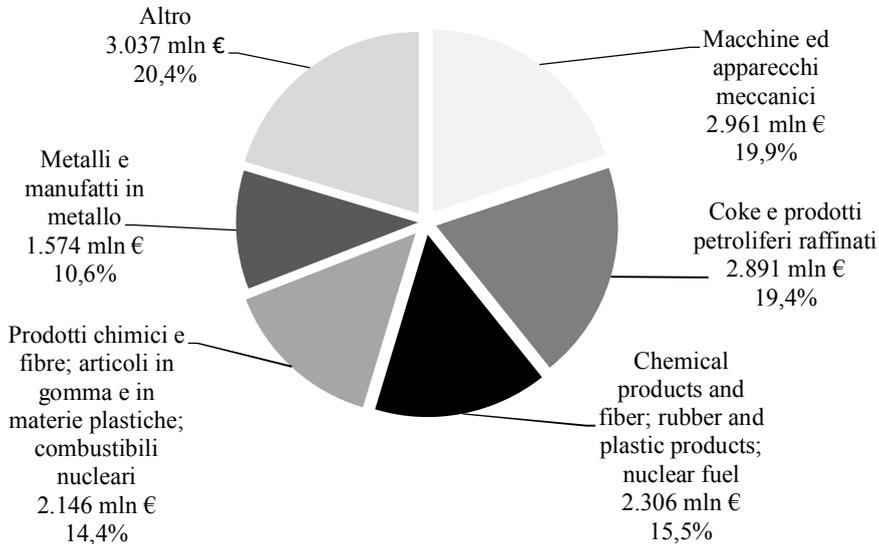


GRAFICO 14 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb, 2013

3.2 Analisi dei principali partner europei

Per meglio contestualizzare lo scenario dell'interscambio marittimo italiano verso i Paesi dell' Area Med è stata effettuata un'analisi in parallelo di quelli che sono i principali partner commerciali per l'Area in esame. Si tratta, in particolare, di Francia, Germania e Spagna che riportano per il 2012 un traffico marittimo complessivo pari ad oltre 88,8 miliardi di euro.

In termini di valori assoluti, l'Italia è la prima zona di riferimento per i traffici considerati con oltre 47 miliardi di euro, seguita dalla Francia con 33,2 miliardi, dalla Germania (27,9 miliardi) e dalla Spagna (27,7 miliardi).

La situazione cambia se, invece, si osserva il peso che il trasporto via mare ha rispetto al totale delle diverse modalità: al primo posto vi è la Spagna con il 76% e, solo in seconda battuta, l'Italia con il 70,2%.

*L'interscambio verso i Paesi dell'Area Med:
il peso del trasporto marittimo sul totale per i principali partner europei – Anno 2012*

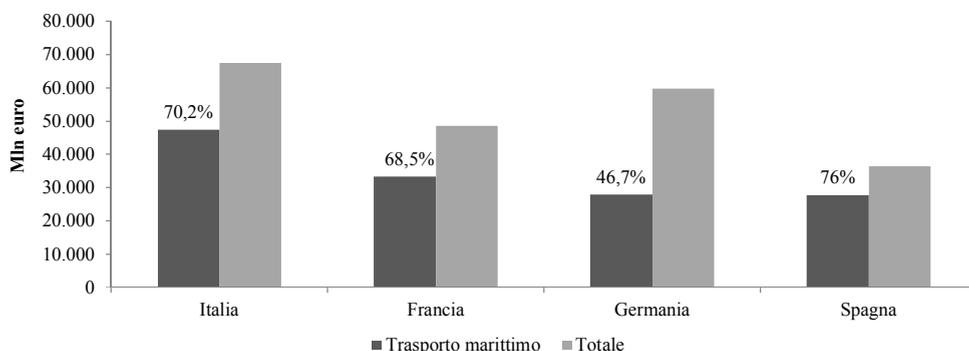


GRAFICO 15 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb ed Eurostat, 2013

Ulteriori considerazioni derivano dall'analisi dei dati storici.

Prendendo in esame il periodo 2008-2012 si evince un diverso andamento dei traffici dei 4 Paesi: tutti hanno riportato una flessione nel 2009 ma, mentre per Francia e Germania ha fatto seguito una costante ripresa, per Italia e Spagna vi è stato un andamento più altalenante che, dopo la risalita del 2010 ha visto un nuovo calo nel 2011 e, quindi, un recupero nel 2012. Nel complesso dei 5 anni, è la Germania il Paese con la migliore performance con una crescita del 31,6% seguita dalla Spagna con un +17% e dalla Francia con un +8,8%; l'Italia, per contro, riporta risultati di segno opposto con un traffico marittimo che perde quota rispetto al passato (-6,4%).

*L'interscambio marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
l'andamento dei principali partner europei – Anni 2008-2012*

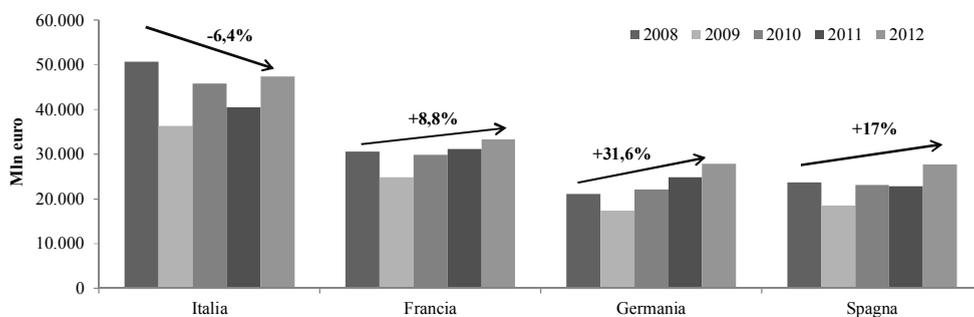


GRAFICO 16 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb ed Eurostat, 2013

In considerazioni dei soli flussi di import, tutti i Paesi considerati ad eccezione della Germania hanno subito un calo rispetto al 2008: il più consistente è quello italiano che raggiunge il -20,2%, segue la Spagna (-11%) e, quindi, la Francia (-0,5%).

Andamento opposto hanno, invece, seguito le esportazioni che risultano in aumento in tutti i Paesi in esame con valori compresi tra il +11,4 dell'Italia ed il +58,9% della Spagna.

*L'import marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
l'andamento dei principali partner europei – Anni 2008-2012*

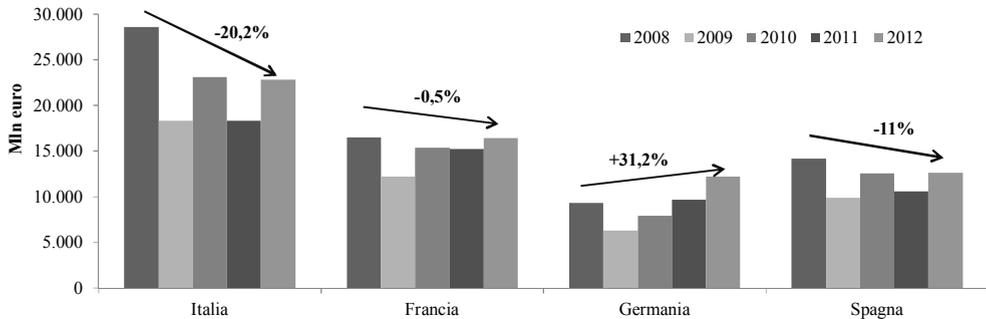


GRAFICO 17 - Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb ed Eurostat, 2013

*L'export marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
l'andamento dei principali partner europei – Anni 2008-2012*

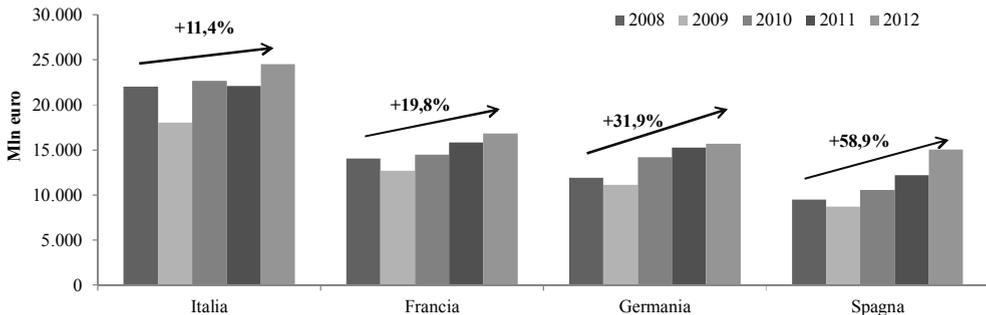


GRAFICO 18 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb ed Eurostat, 2013

Scendendo nel dettaglio delle singole ripartizioni dell'Area Med si osserva come, al pari di quanto già visto per il contesto italiano, la principale zona di riferimento per i traffici via mare di Francia e Spagna è il Southern Med che nel primo caso assorbe ben il 78,9% del totale (74,9% per la Spagna). Una situazione più equilibrata si registra, invece, per la Germania i cui traffici in entrata ed in uscita sono per lo più divisi tra il Southern e dell'Eastern Med. Di minor interesse è, infine, l'area dell'Adriatic Med che, fatta eccezione per l'Italia, è coinvolta negli scambi marittimi dei paesi in esame per percentuali che non superano l'1%.

*L'interscambio marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
il traffico dei principali partner europei per singola area – Anno 2012*

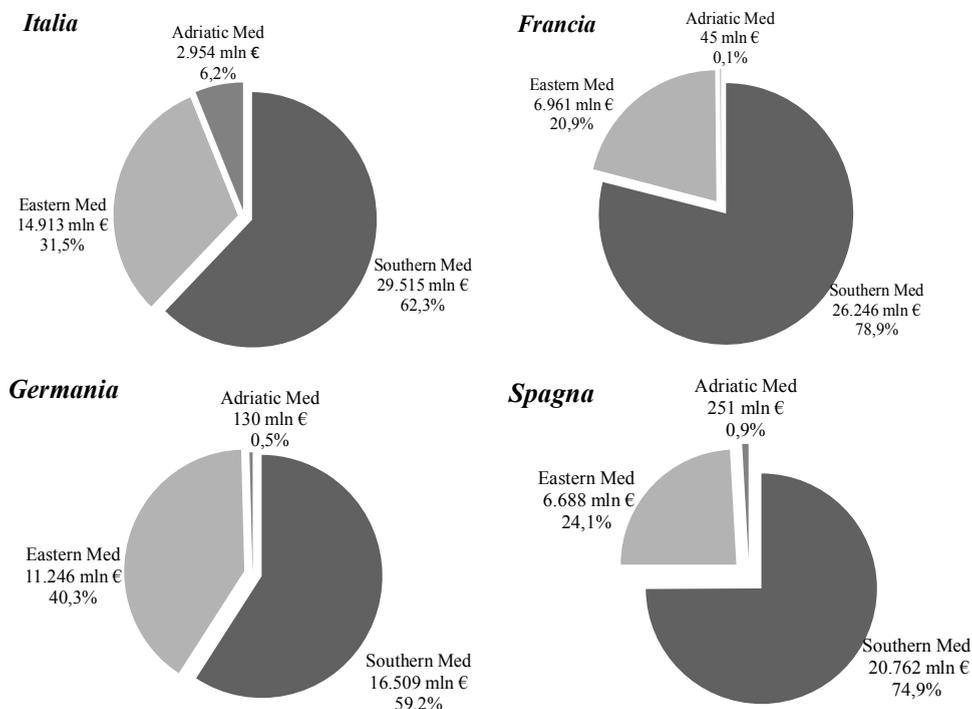


GRAFICO 19 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati ISTAT Coeweb ed Eurostat, 2013

Per quanto riguarda, infine, i singoli Paesi coinvolti negli scambi si osservano situazioni significativamente diverse per i 4 Stati europei analizzati.

La Germania, al pari dell'Italia, ha come principali partner la Turchia e la Libia con un traffico complessivo quantificabile in oltre 13,7 miliardi di euro pari a circa la metà del totale; segue l'Egitto con il 11,7% e, quindi, l'Algeria con il 10,6%.

Per Francia e Spagna, invece, tali paesi rappresentano dei partner di minor rilievo. Nel primo caso, infatti, il primato spetta all'Algeria con il 28,4% (9,4 miliardi di euro), seguita da Tunisia e Turchia con, rispettivamente il 18,5% e il 14%. Per la Spagna, al primo posto vi è il Marocco con il 26,4% dei traffici complessivi (7,3 miliardi di euro), seguito da Algeria e Turchia (23,1% e 17,1%).

SEZIONE IV
INVESTIMENTI NELL'AREA MED:
CASI STUDIO DI ECCELLENZA

1. Premessa

L'importanza del sistema logistico, le sue implicazioni sull'economia territoriale, gli interessi coinvolti, le opportunità offerte dal Mediterraneo per effetto dei cambiamenti geo-economici, le vicende connesse alla "primavera araba" che stanno modificando la struttura sociale e politica dei Paesi della Sponda Sud Est, i vantaggi che possono crearsi per le aziende italiane che intendono internazionalizzarsi, sono alcuni dei fattori che hanno consolidato l'esigenza di effettuare un'indagine diretta sul territorio contattando le società del settore attive appunto nell'area nord africana. Questo tipo di analisi ha consentito, attraverso colloqui diretti con esponenti delle società, di integrare e perfezionare la conoscenza dei fenomeni e dei profondi cambiamenti in atto negli assetti sociali e territoriali dell'area e individuare le opportunità economiche che le aziende operanti nel settore dei trasporti e della logistica vi possono trovare.

Il valore aggiunto di questa indagine consta non solo nell'analisi in modo comparato e trasversale delle peculiarità del settore ad opera di diverse imprese ma anche e soprattutto nell'iniziativa ambiziosa di armonizzazione delle considerazioni sui fattori vantaggiosi, sulle principali difficoltà e sulle prospettive che ci si attende. In questa logica, il lavoro fornirà un quadro dell'assetto della logistica a partire dal quale sarà possibile fornire utili indicazioni anche alle aziende italiane che intendono internazionalizzarsi.

2. I protagonisti dell'indagine territoriale

L'indagine ha coinvolto imprese che operano nel settore logistico nell'area del Nord Africa che, attraverso le interviste, hanno messo la loro esperienza e conoscenza del comparto al servizio di questo lavoro formulando da un punto di vista imprenditoriale, operativo ed organizzativo, osservazioni relative ai principali punti di forza e di debolezza del sistema. Nel dettaglio le interviste sono state realizzate con:

- *Fagioli Tunisia*: società che opera nelle attività di ingegneria, trasporto, sollevamento e logistica di grandi progetti – *Responsabile Fagioli SpA in Tunisia, Enrico Luconi*;
- *Germanetti Maroc*: filiale in Marocco della Germanetti, società di trasporto stradale e di logistica – *Presidente Germanetti Maroc, Khalil Chabab*;
- *Interpaoli Europe Srl*: opera nel settore dei trasporti internazionali, in particolare del trasporto di abbigliamento, con specializzazione nella tratta Italia/Marocco/Italia – *Responsabile Amministrazione e Finanza Interpaoli Europe, Daniel Paoloni*.

3. I temi di discussione

L'intervista è stata articolata in modo tale da considerare le problematiche più importanti riscontrate nel corso dell'elaborazione della ricerca e i relativi obiettivi. Considerato il livello delle società contattate, il lavoro è stato strutturato sotto forma di punti di discussione in modo da consentire loro di utilizzarli solo come riferimento iniziale per poi argomentare in maniera più ampia delle loro attività, delle loro strategie di sviluppo e degli interessi che hanno e che potrebbero ancora maturare e delle valutazioni del sistema logistico territoriale.

Sono state affrontate tematiche di carattere gestionale, strategico e programmatico, con la finalità di verificare il livello di comprensione dei problemi generali del settore, avendo l'opportunità di reperire ulteriori informazioni sui fenomeni e le iniziative in atto e individuare quali siano per l'interlocutore le priorità di intervento per l'azienda nonché le debolezze e i fattori di criticità del sistema in cui essa opera.

L'analisi delle risposte fornite ha consentito di enucleare alcuni argomenti principali che offrono in modo immediato la percezione delle specificità, ma maggiormente degli approcci condivisi delle società intervistate in merito ai temi affrontati. Di seguito si riporta il prospetto articolato delle tematiche esaminate, per ciascuna delle quali è stato fornito un sintetico chiarimento:

Il profilo della società e le sue aree di business

Obiettivo: conoscere la storia della società, i suoi ambiti di azione, la *mission* e gli obiettivi.

La presenza nei Paesi del Nord Africa

Obiettivo: comprendere i fattori di attrattività e le criticità dell'area e valutare le prospettive delle aziende anche alla luce degli effetti della crisi economica.

Il contesto normativo inerente l'insediamento di imprese estere del settore logistico

Obiettivo: conoscere il punto di vista delle società in merito al panorama legislativo per il settore nel Paese in cui operano approfondendone i vantaggi e i limiti, quindi eventualmente evidenziare suggerimenti per la normativa italiana.

Gli elementi di competitività che un Paese deve offrire per attrarre gli operatori logistici

Obiettivo: approfondire quali sono i fattori di competitività che le aziende logistiche prendono in considerazione nella scelta di un Paese in cui insediarsi.

Eventuali accordi o partenariati con realtà aziendali locali

Obiettivo: valutare quale possa essere il ruolo che eventuali accordi con realtà locali può esercitare per l'attività delle imprese.

Il futuro dell'azienda nell'Area Med

Obiettivo: conoscere gli investimenti in essere o pianificati verso questo territorio; individuare piani ed investimenti strutturali considerati più importanti al fine di superare le debolezze, ove presenti.

In sostanza, questi incontri hanno consentito di raggiungere diversi obiettivi:

- avere una visione generale e sistemica del settore logistico dei Paesi della Sponda Sud ormai diventati nostri competitor e in che modo esso possa incidere sull'economia del territorio e, di riflesso, sulla competitività dell'Italia;
- valutare in quale misura lo sviluppo del sistema logistico nell'area del Nord Africa possa rappresentare un'opportunità di sviluppo per le imprese italiane, in particolare nell'ottica di supporto all'internazionalizzazione;
- verificare il livello di aggiornamento, l'approfondimento delle notizie e la correttezza dell'interpretazione generata dall'analisi della documentazione e della bibliografia reperita, in merito alle principali tematiche individuate dalla ricerca;
- apprendere nuove informazioni e documentazioni che hanno consentito di integrare e completare le elaborazioni conseguite.

Naturalmente i diversi interlocutori hanno affrontato le tematiche trattate con riferimento alla propria esperienza e campo di azione, per cui a seconda dei casi hanno dato particolare rilievo ad alcuni argomenti mentre per altri non viene trovata una risposta specifica.

Al fine di identificare le peculiarità come anche gli approcci condivisi in merito alle tematiche affrontate, tutte le interviste sono state lette in una visione di insieme.

➤ *Le motivazioni che hanno indotto l'azienda ad effettuare investimenti nei Paesi del Nord Africa*

Le imprese intervistate sono state concordi nel ritenere l'importante sviluppo economico dell'area e, in secondo luogo, la stabilità politica del Marocco e della Tunisia, le ragioni principali che hanno spinto le aziende ad investire in quei Paesi.

Interpaoli ha inoltre evidenziato che il Marocco è ben predisposto nei confronti delle aziende italiane avendo una buona percezione di tutto quanto è "Made in Italy", e ha sottolineato l'importanza della vicinanza geografica al nostro Paese nonché le buone connessioni viarie, aeroportuali e marittime che può garantire.

Le aziende che hanno investito in Marocco, Germanetti ed Interpaoli, hanno potuto costituire una Filiale nel Paese che ha consentito loro di organizzare meglio le operazioni doganali e/o la logistica in genere; Fagioli, che ha investito in Tunisia non ha potuto farlo perché quello dei trasporti è, insieme ad altri, un settore protetto dalla legislazione del Paese per cui non è possibile aprire una società di trasporti per il 100% a capitale straniero in quanto la legge impone che ci sia almeno un 50% del capitale di appartenenza tunisina. Nel caso di Fagioli Group questo ha rappresentato un grosso limite perché la scelta strategica è stata di non creare una società a capitale misto bensì quella di operare attraverso un agente limitando di conseguenza l'investimento.

Tutte le aziende intervistate sono nel Nord Africa da molti anni e hanno conosciuto periodi alterni; esse sono concordi nel ritenere quella attuale una situazione particolarmente difficile per gli effetti della crisi economica che, pur coinvolgendo l'Europa, di riflesso comporta un calo dei volumi e dei flussi di merci anche in quest'area e quindi una diminuzione della domanda per le aziende di trasporto e logistica che vi operano.

➤ *Il contesto normativo inerente l'insediamento di imprese estere del settore logistico*

Tutte le imprese intervistate hanno confermato la tendenza delle autorità locali a favorire l'insediamento delle aziende estere, con facilitazioni di ordine burocratico e fiscale. Approfondendo la questione per la Tunisia, la Fagioli ha evidenziato che nel Paese c'è stato uno sviluppo notevole di imprese estere, anche italiane, perché la legislazione ha consentito ad aziende offshore, con capitale sociale interamente estero, di produrre localmente in totale esenzione di dazi e imposte. Tali agevolazioni non si estendono al settore dei trasporti che è protetto dalla legislazione tunisina.

➤ *Gli elementi di competitività che un Paese deve offrire per attrarre gli operatori logistici*

Tutti gli intervistati hanno considerato elementi "attraenti" per le società di logistica prioritariamente la qualità delle infrastrutture e la fluidità delle procedure amministrative burocratiche, anche se ciascuna azienda intervistata ha esposto le proprie osservazioni in relazione alle attività svolte.

Germanetti, che si occupa prevalentemente del trasporto interno al Marocco, ha posto l'attenzione sulle connessioni nel Paese che comunque considera buone, così come i porti di Casablanca e Tanger Med che utilizza per l'import export. Per garantire il giusto connubio costo – transit time ha arricchito la sua offerta di servizi con l'apertura di due insediamenti, commerciali ed operativi, in Casablanca per effettuare direttamente l'assistenza alla clientela.

Fagioli considera piuttosto buono il sistema infrastrutturale tunisino, anche se però bisogna fare una distinzione tra la realtà di Tunisi e dei suoi due porti, La Goulette e Rades, dal resto del Paese che è un po' più indietro. I porti sono attrezzati, c'è una discreta disponibilità delle autorità locali nei confronti delle aziende straniere perché sanno che sono di vitale importanza per l'economia tunisina. Per questo motivo negli ultimi tre anni la società ha individuato anche la possibilità di utilizzare i porti tunisini come via per accedere al sud dell'Algeria dove ha diverse commesse, perché consente di risparmiare in termini di tempo e in termini chilometrici (è più corto il tragitto per arrivare nel Sahara algerino attraverso le frontiere del sud della Tunisia che non attraverso i porti algerini che sono tutti al nord e quindi comporta in termini di trasporto il superamento dell'ostacolo delle montagne algerine spesso ostiche per convogli che pesano 500 tonnellate e lunghi 60/70 metri). Questa è stata la scelta del Gruppo nonostante i problemi doganali che comporta, perché fare dei transiti in Tunisia per l'Algeria è piuttosto complicato.

Poiché il core business della Fagioli è il trasporto ed i sollevamenti di carichi eccezionali, ciò richiede frequenti collaborazioni con le autorità locali per ottenere tutte le varie autorizzazioni al trasporto, alla circolazione dei mezzi pesanti, alla modifica di quelli che sono i tratti stradali a seconda delle dimensioni del convoglio ecc, e nonostante la complessità delle procedure burocratico-amministrative, non si creano particolari impedimenti.

Interpaoli, essendo specializzata nei trasporti marittimi sulla tratta Italia/Marocco/Italia pone l'attenzione sulle infrastrutture e sui servizi portuali che valuta positivamente, pur apprezzando anche le vie principali di comunicazione interne al Paese

e gli sforzi compiuti dalle autorità locali in termini di investimenti volti a migliorare la rete stradale interna.

➤ *Eventuali accordi o partenariati con realtà aziendali locali*

La strategia di operare tramite accordi con aziende locali per la Fagioli è stata una scelta obbligatoria in quanto la legge tunisina non le ha consentito di costituire una società che fosse costituita al 100% con capitale sociale estero. Ciò ha, come già anticipato in precedenza, di fatto limitato l'investimento in Tunisia ma non ha creato particolari problemi di dare risposte tempestive alle imprese clienti. Dato il *core* della Fagioli infatti, i progetti che possono richiedere trasporto e sollevamento di carichi eccezionali, si mettono in cantiere tanti mesi prima per cui c'è il tempo necessario per organizzare tutte le fasi dei progetti. Si mette sempre in conto la tempistica relativa all'importazione temporanea di tali mezzi in Tunisia. Quest'ultima sta diventando particolarmente complicata perché la tendenza della dogana tunisina è quella di limitare o proibire addirittura l'importazione di mezzi che siano già presenti sul territorio da parte di società straniere. Bisogna fare molta attenzione e valutare caso per caso ed è anche per questo che Fagioli ha una partnership con un'altra azienda locale che dispone di alcuni mezzi propri di uso più comune. Alcuni macchinari, che non sarebbe conveniente tenere fermi in Tunisia ed utilizzare solo in casi eccezionali, vengono importati, a seconda dell'esigenza, dall'Italia o da altrove a seconda di dove si trovano.

Interpaoli ha dei partner locali soprattutto per quel che riguarda la riconsegna interna al Marocco e ai transitari per quel che riguarda le operazioni doganali. Questo è stato fatto proprio per offrire la massima puntualità e velocità del servizio offerto. Inoltre ha accordi con un'azienda italiana per quel che riguarda il trasporto aereo e marittimo, sempre comunque rivolto ai trasporti da e per il Marocco con destinazione Italia o Europa.

➤ *Il futuro dell'azienda nell'Area Med*

Tutte le aziende intervistate ritengono i Paesi Med in cui sono presenti da ormai molti anni ancora un'interessante area di business anche se, data la difficile congiuntura economica, non sono previsti ulteriori importanti investimenti. Esse auspicano una ripresa connessa in parte al superamento della crisi dell'Area Euro ma anche ad una rinnovata stabilità dopo la "primavera araba".

Le imprese presenti in Marocco intendono consolidare la loro presenza nelle rispettive nicchie di mercato, forti della reputazione che si sono guadagnate "sul campo", per la qualità del servizio offerto a prezzi competitivi.

La Fagioli intende rispondere ad una domanda sempre crescente in Tunisia dove sono state individuate nuove zone di estrazione, di esplorazione che richiedono macchinari importanti, in termini di peso e di dimensioni. Anch'essa persegue principalmente l'obiettivo di rafforzarsi nella propria nicchia di mercato dato che nel segmento dei trasporti eccezionali, non esistono operatori locali qualificati e quindi le aziende che si occupano dei grandi progetti, solitamente grandi multinazionali, fanno riferimento ai 2-3 operatori internazionali specializzati come Fagioli e tutti operano più o meno allo stesso modo. Il vantaggio di Fagioli è che è presente sul territorio da oltre 20 anni e conosce

molto bene il sistema Paese Tunisia, sa come muoversi sia nei porti che nei ministeri per ottenere le varie autorizzazioni e può mettere a disposizione un know-how in termini di personale qualificato.

4. Considerazioni dell'indagine territoriale sulle imprese

L'indagine territoriale condotta allo scopo di recepire le esperienze, osservazioni e testimonianze di chi "vive" la logistica nei Paesi del Nord Africa ha consentito di giungere a conclusioni molto interessanti utili a disegnare l'assetto del settore e le sue possibili evoluzioni.

Che il settore della logistica, nella sua visione globale, sia un campo ricco di potenzialità, è un elemento riconosciuto da tutti, dato che esso riesce a dar luogo ad indotti rilevanti in termini di attività connesse allo spostamento e alla lavorazione delle merci, di opportunità professionali e di ritorno degli investimenti a valere per il futuro. Nei paesi della Sponda Sud del Mediterraneo, infatti, le autorità locali hanno effettuato molti investimenti in infrastrutture di trasporto e logistica per cogliere a pieno le opportunità offerte dai flussi di merci in transito nel bacino e sviluppare un business che sostenga la crescita economica dei Paesi. Il trasporto marittimo, infatti, pur risentendo degli effetti della crisi, non solo ha mantenuto un ruolo importante nello scenario internazionale, ma promette di raggiungere una posizione ancora di maggior rilievo nel prossimo futuro. Le autorità locali inoltre, allo scopo di mantenere inalterata l'attrattiva del Paese per gli investimenti esteri, hanno promulgato normative molto favorevoli all'insediamento di imprese straniere, non solo in termini fiscali ma anche burocratico-amministrativi.

L'indagine territoriale ha però consentito anche di evincere le maggiori problematiche, in particolare quello della stabilità sociale minacciata dalla "primavera araba". Sotto diversi aspetti emerge anche la difficoltà di coordinamento tra i vari Paesi del Maghreb che hanno normative differenti anche per le procedure doganali e amministrative.

Nella Figura 1 sono sintetizzate le principali conclusioni cui si è giunti in questa indagine.

Le conclusioni dell'indagine territoriale



FIGURA 1 - Fonte: Elaborazioni SRM

Conclusioni al capitolo

Le prospettive economiche per i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo evinte dalle analisi e dagli approfondimenti contenuti in questo capitolo riflettono i cambiamenti che stanno verificandosi a livello internazionale ma anche le politiche e le strategie che stanno perseguendo i rispettivi Governi a sostegno del settore dei trasporti e della logistica come driver per la crescita economica.

Il processo di internazionalizzazione dell'economia e di globalizzazione degli scambi ha determinato una riorganizzazione dei flussi logistici e produttivi verso le aree economiche dove maggiori sono le convenienze localizzative in termini di basso costo del lavoro e dei fattori della produzione.

In questo processo, l'introduzione del container ha senza dubbio rappresentato un elemento determinante per lo sviluppo delle strategie di decentramento produttivo distributivo, attraverso una riduzione dei costi del trasporto e della relativa incidenza sul valore delle merci movimentate: ciò ha comportato fino al 2008 la crescita notevole del trasporto marittimo. Il cambiamento del volto dell'economia internazionale che vede crescere il ruolo dei Paesi prima ai margini dello sviluppo e che ha colpito la stabilità di quelli occidentali, sta oggi subendo gli effetti di una crisi molto profonda. Le shipping companies per affrontare gli effetti del calo della domanda hanno rivisto le loro strategie per adeguarsi alle nuove condizioni di mercato e disporre di strumenti per competere. Proprio per questo motivo i porti della Sponda Sud ed Est sono diventati seri competitor degli scali europei non solo perché le operazioni e i servizi portuali prevedono costi più bassi ma anche perché le autorità locali hanno contemplato normative che semplificano le procedure burocratico-doganali consentendo quindi anche un risparmio in termini di tempo.

L'analisi realizzata sul settore dei trasporti e della logistica in Tunisia evidenzia il peso che esso ha sull'economia del territorio e l'attenzione che il Governo Tunisino pone sul suo rafforzamento e sviluppo come volano per la crescita del Paese.

Le risorse destinate al settore infatti nella nuova programmazione sono aumentate e, in particolare, sono più che raddoppiati gli stanziamenti a favore del trasporto marittimo e sono stati assegnati per la prima volta fondi a favore delle Zone logistiche: il miglioramento dell'efficienza logistica in Tunisia potrebbe portare ad un incremento di 5 punti del Prodotto Interno Lordo e creare 35000 nuovi occupati.

Gli sforzi compiuti dalle Autorità locali volti al miglioramento delle infrastrutture sono tra i principali vantaggi riconosciuti dalle sempre più numerose imprese italiane nel comparto della logistica che hanno scelto di svolgere le loro attività nel Nord Africa, unitamente a normative di settore considerate più flessibili.

Uno dei cambiamenti più profondi della globalizzazione sul trasporto marittimo è stato infatti il passaggio dal concetto di rotta a quella di catena logistica, che incorpora in un flusso complesso tutti i servizi che sono funzionali alla organizzazione di un ciclo articolato di prestazione, nelle quali la vezione continua a costituire una parte centrale, affiancata però in modo crescente dalle prestazioni a valore aggiunto della logistica moderna. La scelta dei porti da scalare dipende dall'efficienza ed economicità dei servizi offerti all'interno della specifica catena logistica ed alla corrispondente affidabilità dei servizi forniti direttamente dagli operatori. Questa nuova condizione spiega anche

perché, nella scelta dei porti, gli spedizionieri e gli armatori danno sempre più valore a determinate caratteristiche della gestione della catena di approvvigionamento, tanto da assumerne in molti casi la diretta responsabilità e un tale processo, presente da sempre nella filiera del trasporto dei contenitori, si sta diffondendo anche nel settore del trasporto marittimo di carichi rotabili e misti.

È su questo tipo di offerta che puntano i Paesi del Maghreb che hanno effettuato importanti investimenti nazionali e approvato progetti logistici per attirare investimenti esteri, ma che però stanno rischiando di perdere i vantaggi competitivi acquisiti per effetto delle tensioni sociali collegate alla primavera araba che stanno incrementando il “rischio Paese” e stanno spingendo i grandi carrier a rivolgersi nuovamente agli scali europei che garantiscono una maggiore stabilità. Di questa nuova opportunità i porti spagnoli hanno tempestivamente approfittato, Valencia e Algeciras nel 2012 sono diventati i primi scali del Mediterraneo, ma anche l'Italia ne ha tratto beneficio con Gioia Tauro che ha recuperato molte posizioni collocandosi al 5° posto nel bacino.

Il successo del nostro Paese è riconducibile però prevalentemente alla scelta di MSC di affidarsi allo scalo calabrese più che agli effetti di una politica finalizzata a sostenere e rafforzare il settore della logistica. Ancora permangono i principali problemi connessi ai vincoli infrastrutturali, burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali.

Eppure le opportunità di sviluppo non mancano: oltre alla domanda collegata ai flussi internazionali continua la crescita dei flussi nord-sud, effetto dell'incremento del feederaggio e degli scambi tra le due sponde del Mediterraneo. L'Italia è il 1° partner commerciale dell'Area Med: l'import-export ammonta, per il 2012, ad oltre 67,5 miliardi di euro (pari a circa il 9% del totale Italia-mondo) in crescita del 17% rispetto al 2011. In riferimento alle modalità di trasporto si osserva come il principale canale su cui viaggiano le merci italiane da e per il bacino del Mediterraneo è quello marittimo con oltre il 70% del totale.

Proprio il sistema logistico e, in particolare i porti, indicano all'Italia una via per riprendere lo sviluppo economico.

CAPITOLO V

LOGISTICA E INTERMODALITÀ: LO STATO DELLE INFRASTRUTTURE

1. Premessa

Un sistema di movimentazione, smistamento e distribuzione delle merci efficiente è una delle principali leve per potenziare la competitività del nostro Paese, anche in confronto alle altre grandi economie manifatturiere d'Europa.

Un sistema logistico che sia in grado di garantire elevati livelli di qualità ed economicità richiede la presenza di infrastrutture di trasporto adeguate e ben distribuite sul territorio. Tale necessità riguarda sia i nodi, rappresentati principalmente dai porti e dagli interporti, sia le reti stradali e ferroviarie di collegamento terrestre.

Proprio la possibilità di impiegare differenti modalità di trasporto in funzione di variabili quali la distanza, il volume e il valore dei beni da trasportare o il grado di deperibilità delle merci, infatti, costituisce l'elemento discriminante per garantire una logistica efficiente. In questo contesto, la possibilità di ricorrere efficacemente al trasporto intermodale è cruciale. Per trasporto intermodale si intende la possibilità, ottenuta grazie alla diffusione dei carichi unitizzati (container e casse mobili, in primis), di passare da un vettore all'altro senza rotture del carico.

In Italia le principali tipologie di trasporto intermodale riguardano l'instradamento su gomma o ferro dei carichi da/per gli scali portuali (intermodalità mare-ferro e mare-strada), ovvero quella relativa ai trsbordi strada-ferro.

Il Piano per la Logistica (luglio 2012) individua le cause principali dell'emergenza logistica – come il costo dell'ultimo miglio, la sempre più scarsa utilizzazione dell'offerta ferroviaria, la forte crescita del trasporto su gomma, la carenza di un'organizzazione efficiente della distribuzione delle merci in ambito urbano, la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale, le difficoltà di interazioni tra porto e retroporto, la saturazione dei transiti alpini – e propone interventi concreti per la loro rimozione, attraverso precisi impegni e garanzie finanziarie per la realizzazione di reti e nodi infrastrutturali finalizzati ad aumentare i proventi dell'intera filiera logistica.

È evidente, dunque, la necessità di concepire le infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnesse e dimensionate, che consentano una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di colli di bottiglia.

Parti essenziali dell'ossatura infrastrutturale del sistema portuale-logistico italiano sono, dunque, porti, interporti ed altre strutture logistiche (quali ad esempio terminal, autoporti, piattaforme, centri intermodali, centri merci).

I porti rivestono un ruolo strategico nel contesto economico del Paese se si considera che poco meno del 54% del commercio estero italiano utilizza il vettore marittimo, con percentuali che tendono ad aumentare al crescere dell'integrazione economica internazionale. Ne consegue che l'organizzazione efficiente di un dato ambito portuale

nonché il collegamento scorrevole con strutture retroportuali ha immediate ricadute positive sui flussi commerciali del Paese stesso, oltre ad attirare traffici da/per hinterland più vasti di quelli tradizionali, in grado di generare circuiti economici virtuosi legati alla loro gestione.

Riguardo agli interporti, la creazione di una rete efficiente a livello di sistema rappresenta uno dei pilastri più importanti per il miglioramento delle prestazioni offerte dal trasporto combinato e per il raggiungimento degli obiettivi legati allo sviluppo dell'intermodalità. Quest'ultima si esplica nell'organizzazione della catena di trasporto mediante l'uso specializzato di differenti mezzi, in modo da ottimizzare le rispettive prestazioni, riducendo significativamente l'incidenza economica complessiva, le perdite di tempo ed i rischi di passaggio da una modalità all'altra.

Le infrastrutture nodali sono considerate come un utile strumento di pianificazione economica del territorio in vista della mitigazione di numerose esternalità (ambientali e non) generate dai flussi trasportistici, nonché come elementi capaci, grazie alle attività svolte e ai servizi offerti, di creare le condizioni per l'ulteriore sviluppo dei sistemi economico-territoriali che le ospitano, sia a livello locale che in generale.

Dal punto di vista dell'area locale in cui viene insediata, un'infrastruttura interportuale può consentire di sfruttare le competenze e le risorse locali: da un lato, infatti, la costituzione di un interporto richiede l'assunzione di forza lavoro sia nel breve termine, per la sua costituzione, sia nel lungo, per il suo funzionamento a regime; dall'altro i terreni su cui viene edificato acquistano valore, mentre quelli circostanti ne guadagnano per la vicinanza e per la costruzione di opere viarie di collegamento. Se situato in prossimità di un'area metropolitana o comunque a forte propensione al consumo, assicura una distribuzione delle merci efficiente e nello stesso tempo consente di ridurre il livello di inquinamento nonché la congestione del traffico ed i livelli di incidentalità.

La localizzazione di un nodo logistico su un dato territorio può, quindi, essere considerato come un input in grado di dare avvio a una ristrutturazione del sistema locale, creando nuove opportunità per il tessuto industriale, anche se i processi di interconnessione tra nodi logistici e territori non sono scontati in quanto fortemente legati alla capacità dei sistemi locali di auto-organizzarsi per rispondere agli stimoli provenienti da livelli superiori, di attivare e mobilitare le proprie risorse.

A livello più generale, le strutture interportuali hanno un ruolo primario nell'accrescere l'efficienza e l'efficacia della rete logistica nazionale.

Esiste, infatti, una forte correlazione tra efficienza logistica del sistema-Paese e grado di competitività espressa: una società in avanzato sviluppo per incentivare le proprie attività economiche e produttive, deve poter garantire una logistica delle merci che sia sempre più economica, veloce ed affidabile. Tali obiettivi possono essere raggiunti solo intervenendo sulle strutture specializzate per le merci e sulle infrastrutture di trasporto.

La presenza di inefficienze, anche in uno solo dei segmenti individuati, può compromettere la funzionalità dell'intero sistema logistico, con ripercussioni sul tessuto economico e industriale nazionale che alla logistica fa riferimento per l'approvvigionamento e la commercializzazione dei beni.

In Europa lo scenario delle politiche per il trasporto e per l'intermodalità è molto diverso da quanto accade nel nostro Paese. In Germania la fiscalità sul trasporto stradale finanzia gli incentivi all'intermodalità, e i maggiori paesi europei stanno intervenendo per sostenere lo sviluppo dell'integrazione modale tra strada e ferrovia. In Italia i tentativi in tale direzione appaiono piuttosto timidi, e soprattutto da parte di alcune Regioni più che da parte del Governo centrale.

La struttura funzionale all'intermodalità è l'interporto. Esso è considerato come un complesso di infrastrutture e servizi finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto. L'interporto ricopre un ruolo di integratore di flussi, in quanto nodo fondamentale di una rete di relazioni che ha, quali interlocutori di riferimento, il sistema ferroviario, quello portuale, gli operatori logistici e gli altri nodi di rete presenti nel nostro Paese ed all'estero.

Dalle rilevazioni condotte nel *Rapporto UIR* (Unione Interporti Riuniti) sul *Sistema degli interporti Italiani* emerge anche che, a fronte di circa 22 milioni di mq di aree infrastrutturate utilizzate, ce ne sarebbero altre, di circa 10 milioni di mq, disponibili per ulteriori espansioni nel breve-medio periodo, e ulteriori 5 milioni di mq a medio-lungo termine. L'esistenza di una potenzialità di espansione, infatti, evidenzia l'eccesso di capacità nel settore interportuale e logistico italiano rispetto ai flussi esistenti di merci; questa potenzialità è in gran parte distribuita sugli assi principali dei corridoi europei, ed è spendibile subito in quanto le superfici sono già nella disponibilità degli interporti, oltre ad avere anche la destinazione urbanistica. Gli interporti appaiono dunque già adeguati all'ampliamento del ruolo del trasporto intermodale.

I problemi restano sostanzialmente due: in primis un sistema del trasporto merci ancora troppo squilibrato a sfavore proprio dell'intermodalità, e in secondo luogo, la necessità di ricondurre questa sovracapacità entro le logiche di una moderna economia globale. La stessa UIR (Unione Interporti Riuniti) segnala la necessità di creare condizioni per aumentare la domanda di gestione logistica a cui possono dare risposta le imprese che si occupano di *outsourcing* logistico, creando ed alimentando un volano di crescita di imprese nazionali. Far crescere la domanda interna di servizi logistici può significare far crescere anche l'offerta degli operatori.

C'è poi da sottolineare che la polverizzazione degli insediamenti logistici rende difficoltoso il potenziamento e la modernizzazione dei nodi strategici, considerando gli stringenti vincoli finanziari, non contribuendo in tal modo al miglioramento della qualità complessiva delle performance logistiche del nostro Paese. Sempre UIR indica come prioritaria la scelta di concentrare sforzi e pianificazione su quattro aree di riferimento: il Nord est, il Nord Ovest, la Campania e la Puglia, per assecondare la visione del mercato e non disperdere su progetti non efficienti l'impegno ma soprattutto le risorse.

Il presente capitolo mira, dunque, ad offrire una panoramica complessiva di alcune delle più rilevanti questioni ancora in sospeso e delle linee evolutive attualmente in atto all'interno dei principali territori del settore intermodale.

Le infrastrutture per la logistica nel nostro Paese non sono solo interporti, ma anche altri impianti che – a seconda delle localizzazioni, delle attrezzature e dei servizi offerti – assumono nomi diversi. Dopo una breve carrellata delle tipologie di nodi logistici esistenti, il capitolo focalizza l'attenzione sulle strutture interportuali. Queste sono nodi

di un sistema più complesso in cui rivestono un ruolo centrale i porti e le ferrovie, e dove è ancora importante il trasporto stradale.

Il contesto di riferimento, in cui il sistema interportuale si muove, e dunque le caratteristiche dell'intermodalità ferroviaria, portuale e stradale sono oggetto di uno specifico paragrafo a cui fa seguito l'analisi della realtà interportuale italiana basata sui dati dei diversi interporti. Obiettivo di quest'ultima parte è evidenziare le loro differenti caratteristiche ed i modelli di specializzazione strutturale operativa, descrivendone la capacità produttiva, le attività svolte e le potenzialità.

2. Le infrastrutture logistiche in Italia

Il percorso logistico che le merci compiono per giungere dal luogo di produzione a quello di consumo richiede l'intervento di un elevato numero di soggetti, strutture ed infrastrutture. Le principali funzioni svolte dagli impianti utilizzati nei processi di distribuzione sono il transito e lo stoccaggio delle merci, con l'obiettivo – nel primo caso – di massimizzare la velocità di percorrenza dei beni lungo il canale produzione-consumo, e nel secondo caso di conservare le stesse nel passaggio da un punto di destinazione all'altro.

Dal punto di vista infrastrutturale, dunque, accanto agli interporti, l'organizzazione della logistica industriale si avvale di una serie di altri impianti che – a seconda delle rispettive localizzazioni, delle attrezzature e dei servizi offerti, assumono nomi diversi.

Rispetto alle funzioni di transito e stoccaggio, il grafico che segue classifica i nodi logistici in base alla relazione esistente tra funzione prevalente ed attività di servizio, la cui offerta è tanto più ampia ed articolata quanto maggiore è la dimensione della bolla che rappresenta le diverse strutture considerate.

Il posizionamento delle strutture logistiche secondo la relazione tra le principali attività ed il livello di servizio alle imprese

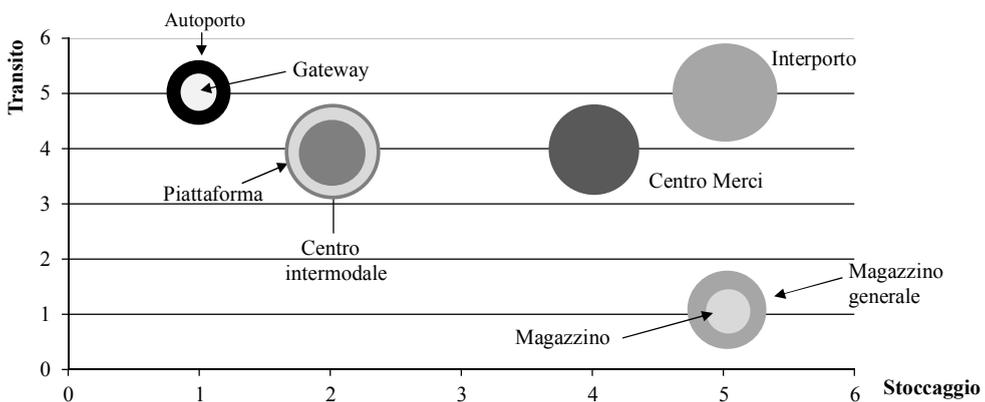


GRAFICO 1 - Fonte: Elaborazioni SRM

Le strutture logistiche che svolgono in prevalenza *funzioni di transito* sono le piattaforme, i gateway, gli aeroporti ed i centri intermodali mentre le *funzioni di stoccaggio* sono svolte prevalentemente nei magazzini centrali, periferici e nei magazzini generali. Le strutture adibite ad entrambe le attività sono i centri merci e gli interporti.¹ Nella tabella che segue sono stati riportati dati e caratteristiche relativi a tutti i terminali intermodali gestiti da Terminali Italia, società controllata all'89% da RFI - Rete Ferroviaria Italiana, che è stata creata per consentire la gestione integrata dei servizi terminalistici – ovvero dei servizi dell'ultimo miglio ferroviario (handling e manovra) – all'interno di terminali intermodali connessi in network. Esteso sull'intero territorio nazionale, il network gestito da Terminali Italia conta oggi 19 terminali intermodali, la maggior parte dei quali offre oltre all'handling anche la terminalizzazione delle merci pericolose.

¹ Considerando la funzione di transito, la modalità elementare è rappresentata all'*autoporto*. Si tratta di un'infrastruttura al servizio del solo trasporto su strada attrezzato per il deposito e la movimentazione delle merci ma solo ai fini del trasbordo delle unità di carico da un mezzo ad un altro. Nella struttura non sono presenti forme di intermodalità, vengono però forniti servizi di carattere generale agli autisti e ai mezzi (ristoranti, alberghi, banche, officine). Se l'autoporto è, inoltre, ubicato in prossimità delle frontiere di Stato, esso è normalmente dotato di dogana per agevolare le operazioni fiscali e amministrative.

La *piattaforma* è un'infrastruttura logistica in cui le merci che vi giungono transitano, senza essere stoccate, per subire operazioni di scomposizione e ricomposizione ed essere rispedito verso la destinazione finale. Di norma i mezzi utilizzati per servire le piattaforme sono sia stradali che ferroviari. Solitamente, però, lo scambio delle merci è monomodale. Fornisce soprattutto servizi alle merci e alle imprese, mentre è relativamente ridotta la componente di servizi alle persone.

Il *terminal gateway* è, invece, una struttura in cui le unità di carico in arrivo su treni o su altri mezzi di trasporto vengono trasferiti su di un treno a lunga percorrenza. Il trasbordo delle merci può avvenire secondo tecniche mono o plurimodali. Sono assenti servizi alle persone e alle imprese.

Il *centro intermodale* è un'infrastruttura idonea al solo scambio tra vettori delle unità di carico, priva di magazzini o, al limite, con un magazzino di modesta superficie. Tipicamente è posizionato presso un terminal ferroviario ed è dotato di un'ampia zona per la movimentazione delle merci. Sono presenti, ma in misura modesta, servizi alla persona e servizi di assistenza ai mezzi, dato che i tempi di permanenza all'interno della struttura sono normalmente ridotti.

Relativamente alla funzione di stoccaggio, il magazzino, sia esso centrale che periferico, è il luogo dove la merce arriva e si ferma per qualche giorno prima di trovare un'altra destinazione. Non offre particolari servizi alle imprese e alle merci, se non quello primario dello stoccaggio e di gestione amministrativa.

Il *magazzino generale* si differenzia da un normale deposito per l'attribuzione del riconoscimento di pubblica utilità, essendo di solito inserito all'interno di una rete logistica di primaria importanza in cui è prevista la presenza di un presidio doganale. Non svolge, quindi, solo una funzione di stoccaggio ma offre alle imprese servizi di carattere fiscale e amministrativo, oltre ai servizi ai mezzi e alle persone quali la sosta custodita dei veicoli e locali di ristoro.

Il *centro merci* è un'infrastruttura dove si svolgono operazioni di composizione dei carichi, trasbordi e magazzinaggio di merci. Può anche comprendere un terminale intermodale ma rimane preponderante l'attività di raccolta e distribuzione, anche con operazioni di manipolazione delle merci. Rappresenta sicuramente la piattaforma logistica che più si avvicina alle caratteristiche dell'interporto.

I Terminali intermodali sul territorio nazionale

	N. binari	Lunghezza binari (mt)	Impianto di riferimento/ Posizione	Collegamenti con	Superficie utilizzata (mq)	Volumi movimentati/ anno	
1	Bari Ferruccio	3	1.650	Bari Lamasinata	Campiglia, Milano, Novara	50.000	38.000 tiri gru
2	Bologna Interporto	12	4.800	Interporto di Bologna	Livorno, Verona, Novara, Bari, Marcianise, Pomezia e Norimberga	120.000	60.000 tiri gru
3	Brescia Scalo	4	1.800	Scalo merci "Piccola velocità"	Monaco, Singen, Rotterdam e Ede	25000	40.000 tiri gru
4	Brindisi	2	1.200	Porto commerciale di Brindisi (a 3 km)	Bari, Castelguelfo, VillaSelva	24.000	24.000 tiri gru
5	Brindisi Polimeri	-	-	Terminal privato intemo allo stabilimento Polimeri Europa	Brindisi	15.000	30.000 tiri gru
6	Castelguelfo	3	1.400	Interporto di Parma	Brindisi, Norvegia e Svezia	80.000	42.000 tiri gru
7	Catania Bicocca	4	2.000	Interno zona industriale di Catania	Lamezia e Milano	32.000	38.000 tiri gru
8	Gela	2	300	Nei pressi dello stabilimento Polimeri Europa	Catania e Fiorenzuola	12.000	8.000 tiri gru
9	Livorno Guasticce	2	1.300	Interporto di Guasticce	Firenze	130.000	15.000 tiri gru
10	Maddaloni Marcianise	3	1.500	Interno della zona industriale di Marcianise	Milano	30.000	18.000 tiri gru
11	Milano Certosa	4	1.200	Nord ovest di Milano	Singen	15.000	48.000 tiri gru
12	Milano Segrate	8	4.020	Est di Milano	Nola, Pomezia, Monaco, Ljublana, Liegi, Zeebrugge, Muizen, Anversa, Bologna	75.000	94.000 tiri gru
13	Milano Smistamento	4	2.000	Est di Milano	Bari, Catania, Bettembourg, Marcianise	46.000	69.000 tiri gru
14	Padova Interporto	2	840	Interporto di Padova	La Spezia, Zahonj, Malazwice	70.000	nd (nuovo terminal)
15	Padova Scalo	4	700	Zona di Padova Interporto	Bari, Catania e Lamezia	15.000	25.000 tiri gru
16	Pescara Porta Nuova	1	300	-	Brindisi	6.000	7.000 tiri gru
17	Roma Smistamento	2	500	Nord est di Roma	Latina e Segrate	10.000	10.000 tiri gru
18	Torino Orbassano	5	2.000	Ovest di Torino	Le Havre e Bmee	50.000	29.000 tiri gru
19	Verona Quadrante Europa	10	5.000	Interporto di Verona del Consorzio ZAI	Bologna, Berna, Colonia, Amburgo, Hannover, Ludwigshafen, Monaco, Norimberga, Rotterdam, Taulov	110.000	280.000 tiri gru

TABELLA 1 - Fonte: Terminali Italia (Gruppo FS), 2013

Rispetto a tali tipologie di infrastrutture logistiche l'*interporto* si configura come una struttura polifunzionale, centro nodale complesso ed articolato, in cui oltre alle funzioni di transito e stoccaggio proprie anche dei centri logistici più semplici, sono svolte attività di servizio, sia alle merci e alle imprese che ai mezzi di trasporto e alla persona, funzioni che nessun altro nodo logistico è in grado di offrire in forma così ampia ed articolata.

Una struttura interportuale può definirsi tale se ha tre caratteristiche minime: *a) una piattaforma logistica* (comprensiva di magazzini per spedizionieri, corrieri ed operatori

della gestione delle merci; *b) uno scalo ferroviario*² (attrezzato con terminal container, binari per la manovra, raccordi vari, aree per i servizi complementari) adatto alla formazione di treni completi in collegamento con tutti gli altri soggetti della rete portuale ed interportuale continentale; *c) servizi di supporto generali* (banche, ufficio postale, ristorazione, distributore di carburanti, etc.) e *specifici* (dogana, servizi telematici, etc.).

Per quanto concerne i servizi di supporto offerti da un interporto, questi sono molteplici e possono essere raggruppati nella seguente tabella.

Servizi di supporto forniti dall'interporto

Servizi ai mezzi	Servizi alle persone	Servizi alle imprese
<ul style="list-style-type: none"> • Officine di riparazione e manutenzione • Stazione di rifornimento • Sorveglianza • Area di accosto e di manovra • Vendita e noleggio container • Lavaggio fisico-chimico dei container 	<ul style="list-style-type: none"> • Sportelli bancari e postali • Pernottamento • Pronto soccorso • Foresteria • Ristorazione 	<ul style="list-style-type: none"> • Servizi bancari • Servizi consulenziali • Servizi assicurativi • Servizi telematici/informatici • Assistenza convegni (traduzioni/interpretariato) • Servizi antincendio/antifurto centralizzato

TABELLA 2 - Fonte: Elaborazioni SRM

L'offerta di servizi è strettamente correlata alle strategie che i soggetti decisionali intendono perseguire nell'ambito di una matrice di competitività che si muove lungo due direttrici rilevanti. La prima di carattere geografico definisce l'ampiezza del bacino geografico di riferimento entro cui la seconda compete, mentre la seconda riguarda le tipologie di traffico e merceologiche che sono oggetto dell'attività della struttura interportuale. L'ampiezza dei servizi resi alle merci e alle imprese è, infatti, direttamente proporzionale alle: tipologie di unità di carico (container, semirimorchi, casse, mobili, autotreni) che le infrastrutture sono in grado di movimentare; tipologie di traffico (stradale, ferroviaria, fluviale, marittima, aerea) ed alle modalità di trasporto e di interscambio che la struttura logistica può trattare; tipologie merceologiche (rinfuse secche, rinfuse liquide, merci pericolose, frutta-congelati, forestali, autoveicoli, general cargo) transitabili presso la piattaforma.

L'offerta dei servizi sarà, quindi, tanto più ampia ed articolata quanto minore è la focalizzazione su un numero limitato di tipologie di traffico servite o su determinati prodotti.

Gli interporti, dunque, consentono di soddisfare contemporaneamente due esigenze divenute prioritarie nel trasporto merci: lo sviluppo dell'intermodalità come risposta alle

² Lo scalo ferroviario è il nodo operativo della struttura su rotaia; può essere autonomo o identificabile ad una stazione di smistamento in grado di offrire un servizio di qualità superiore sia per i trasporti intermodali esterni che per quelli convenzionali interni. Esso si suddivide in: a) fascio di presa e consegna, con numero di binari adeguato agli impegni di traffico dell'intero impianto interportuale, elettrificato e connesso ad una stazione; b) fascio base e di sosta, servizio delle varie attività espletata nell'impianto interportuale, munito di aste di lunghezza adeguata per le manovre di selezionamento; c) rete ferroviaria dell'interporto, con binari di collegamento al terminale intermodale e binari di raccordo con le strutture di stoccaggio; d) scalo merci.

esigenze di efficienza, sicurezza ed ecocompatibilità ambientale; e l'assicurare servizi primari e di supporto organizzativo ai vari operatori del settore.

3. Il contesto di riferimento del sistema interportuale italiano: l'intermodalità ferroviaria, portuale e stradale

L'intermodalità è divenuta elemento caratterizzante del trasporto delle merci per il sistema Italia (per il trasporto ferroviario in particolare, ma non solo), e ciò lo si deve anche ad un mondo interportuale in crescita, che negli anni più recenti ha dimostrato di saper essere competitivo.

L'interporto per sua definizione si inserisce in un contesto più ampio di intermodalità fornendo un apporto fondamentale al trasferimento del traffico merci di lunga percorrenza da una modalità all'altra. Il suo ruolo di terminale, ossia di centro di cambio di modalità di trasporto, consente, infatti, di concentrare i flussi di merci per poi ottimizzare i percorsi e le consegne mediante l'uso specializzato di differenti mezzi, in modo da migliorarne le rispettive prestazioni, ridurre l'incidenza economica complessiva, i tempi di carico/scarico e i rischi connessi al passaggio da una modalità all'altra, ottenendo la più efficace prestazione complessiva dal punto di origine della merce alla sua destinazione finale.

Il sistema interportuale ha contribuito allo sviluppo dell'intermodalità e del trasporto ferroviario movimentando oltre 1,7 milioni di teu, poco meno di 1 milione di UTI (unità di trasporto intermodale, ossia container, casse mobili e semirimorchi), e poco più di centomila carri di traffico ferroviario convenzionale.

Il sistema interportuale italiano. Traffico ferroviario

UTI movimentate	971.852
TEU equivalenti (*)	1.739.625
Carri convenzionali	105.847
Coppie di treni intermodali per settimana	551
Coppie di treni intermodali per anno (**)	27.550

(*) tasso di conversione 1 UTI= 1,79 TEU.

(**) pari al numero di coppie settimanali moltiplicato per 50 settimane.

TABELLA 3 - Fonte: Rapporto UIR, dic. 2012

La promozione del trasporto intermodale in Italia, dunque, non può che partire da un'analisi del sistema ferroviario. Le ferrovie rappresentano gli interlocutori privilegiati in grado di incidere sulle caratteristiche essenziali e sulle prospettive future, sull'attrattività e sul posizionamento competitivo dell'intero mondo interportuale e più in generale del trasporto merci.

Nonostante le potenzialità espresse proprio dal trasporto intermodale, sono le criticità del sistema ferroviario a limitarne l'espansione. In particolare le barriere sono costituite sia da problemi di ordine tecnico (in particolare dall'impossibilità di far circolare treni di lunghezze superiori ai 550/600 metri sulla gran parte della rete), sia dalla presenza di

tratti a binario unico, raggi di curva ridotti o pendenze troppo elevate. Un ulteriore vincolo deriva anche dall'evidente predominio della modalità stradale.

Come risulta dalla tabella che segue il traffico su rotaia rappresenta oggi circa il 9% della movimentazione interna complessiva delle merci. I dati riportati in tabella si riferiscono agli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano. In particolare poi per il traffico ferroviario e per oleodotto è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale.

Risulta evidente, inoltre, il calo subito dal traffico ferroviario nell'arco del quinquennio considerato, dagli oltre 25 miliardi di tonnellate-km del 2007 ai poco più che 18 miliardi del 2011, con un decremento pari a circa il 28%.

Traffico totale interno di merci (milioni di tonnellate-km)

Modalità di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011 (*)	% su Totale (dati 2011)
Trasporti ferroviari	25.285	23.831	17.791	18.616	18.240	9,1
<i>di cui Ferrovie dello Stato</i>	21.197	19.918	13.569	12.037	11.638	
<i>di cui ferrovie regionali – ex in concessione e in gestione governativa</i>	93	73	85	430	432	
<i>di cui altre ferrovie</i>	3.995	3.840	4.137	6.149	6.170	
Navigazione marittima di cabotaggio	52.211	47.017	49.173	53.156	53.034	26,5
Navigazione interna	93	64	76	135	107	0,1
Navigazione aerea	1.108	999	864	1.013	1.037	0,5
Autotrasporto (>50 km)	137.296	136.952	130.847	134.261	118.565	59,2
Oleodotti (>50 km)	10.923	10.455	9.714	9.606	9.192	4,6
TOTALE	226.916	219.318	208.465	216.787	200.175	100,0

TABELLA 4 - Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CNIT Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2010-2011

In Italia, dunque, il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota di traffico minoritaria rispetto alle altre modalità. In un confronto a livello europeo, come è evidente dal grafico che segue, il nostro Paese si colloca dietro Gran Bretagna, Francia e Germania, ed al di sotto della media UE 27.

*Traffico ferroviario delle merci. Un confronto europeo
(% rispetto al totale delle merci trasportate con tutte le modalità di trasporto)*

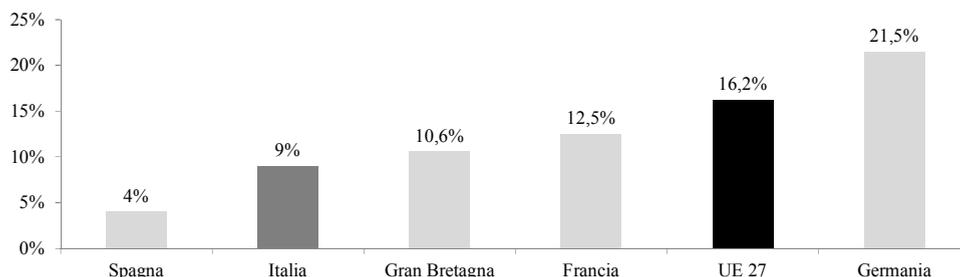


GRAFICO 2 - Fonte: Eurostat, 2012

Mentre nel 2007 erano prodotti circa 65 milioni di treni-km di trasporto merci su ferrovia, oggi l'intero settore rappresenta circa 42 milioni di treni-km, con una variazione negativa di circa il 40%. Un calo imputabile non solo alla crisi economica ma anche a scelte di politica economica che nel tempo hanno supportato maggiormente il trasporto su gomma.

Volume delle merci trasportate su rotaia. Treni-km

	2007	2008	2009	2010
Gruppo FS	57.970.890	53.101.824	36.947.825	31.218.000
Altre ferrovie italiane	6.094.570	7.138.810	7.752.911	10.782.000
TOTALE	64.067.467	60.242.642	44.702.745	42.002.010

Tabella 5 - Fonte: ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), Rapporto annuale 2011

Un'altra fonte di criticità del sistema ferroviario nel nostro Paese è il peso molto contenuto del traffico internazionale in transito sul territorio nazionale. Solo 44 mila tonnellate-km sono transitate in Italia nel 2010, con una diminuzione molto consistente se si pensa ai livelli medi di 11 milioni di tonnellate-km degli anni precedenti. Il nostro sistema ferroviario non riesce dunque ad intercettare le movimentazioni di merci tra paesi terzi, che invece scelgono altri corridoi di percorrenza, in particolare quelli tedeschi (dove il traffico in transito rappresenta circa il 4% della movimentazione merci su rotaia).³

Nello scenario complessivo del trasporto ferroviario, l'intermodalità rappresenta la vera eccellenza del sistema. Il trasporto intermodale nel 2010 ha rappresentato il 40% del traffico totale gestito dalla rete ferroviaria. Come è evidente dalla tabella che segue, in quell'anno sono state movimentate oltre 35 milioni di tonnellate (contro le 34 dell'anno precedente, con un aumento pari al 3%). Nel 2011 il valore ha superato le 50 milioni di tonnellate. Si tratta di un volume di affari costituito per il 68% da *container e casse mobili*, per il 15% da *veicoli stradali accompagnati* e per il restante 17% da *rimorchi non accompagnati*.

Il nostro Paese si conferma secondo a livello continentale, dietro la Germania, per quantitativi complessivi di merci movimentate mediante trasporto intermodale su rete ferroviaria, distanziando in maniera rilevante gli altri paesi europei. Mentre è primo in termini di quota intermodale sul totale del trasporto su rotaia.⁴

³ Fonte: Rapporto UIR, dicembre 2012.

⁴ Fonte: Rapporto UIR, dicembre 2012.

*Merci (container e casse mobili + veicoli stradali accompagnati + semirimorchi non accompagnati) movimentate mediante trasporto intermodale su rete ferroviaria.
Primi 10 Paesi europei (migliaia di tonnellate)*

	2007	2008	2009	2010	2011
Germania	70.147	73.808	62.606	71.694	76.508
Italia	34.236	-	34.281	35.355	50.435
Austria	24.520	27.465	24.760	30.924	31.135
Svizzera	-	20.752	17.734	21.913	22.996
Belgio	17.987	17.991	15.166	16.194	15.912
Francia	-	-	11.721	14.683	14.845
Svezia	7.976	8.261	10.114	11.318	11.611
Regno Unito	13.192	13.527	14.312	12.924	11.098
Olanda	10.680	10.937	10.617	10.451	9.694
Spagna	5.866	6.212	4.486	5.768	7.840

TABELLA 6 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati EUROSTAT, 2013

Ma come è cambiato nel tempo il concetto di intermodalità? Tra il 2007 ed il 2010 la quota di merci trasportate mediante soluzioni intermodali è rimasta sostanzialmente invariata per poi aumentare in maniera netta nel 2011. Nell'arco temporale considerato è possibile anche cogliere un'evoluzione di rilievo nelle differenti tipologie di carico.

Il trasporto di *container e casse mobili* registra una contrazione pari a circa il 14% tra il 2007 ed il 2010, per poi crescere addirittura del 44% tra il 2010 ed il 2011. Nello stesso periodo, si è verificato una vistosa variazione del dato relativo ai *veicoli stradali accompagnati* che, pur restando residuale in termini di incidenza sui traffici complessivi, è più che raddoppiato. Il trasporto dei mezzi pesanti accompagnati passa da 3,4 a 7,5 milioni di tonnellate. Rilevante risulta anche l'incremento relativo ai *semirimorchi non accompagnati*, che è pari ad oltre il 179%; questa tipologia di carico passa da 3,1 a 8,6 milioni di tonnellate tra 2007 ed il 2011.

Evoluzione del traffico per le differenti tipologie di carico (migliaia di tonnellate)

	2007	2009	2010	2011
Container e Casse mobili (trasporto internazionale)	11.420	12.161	14.814	24.101
Container e Casse mobili (trasporto nazionale)	16.229	10.913	9.000	10.174
Veicoli stradali accompagnati	3.487	6.441	7.098	7.501
Semirimorchi non accompagnati	3.100	4.765	4.443	8.659

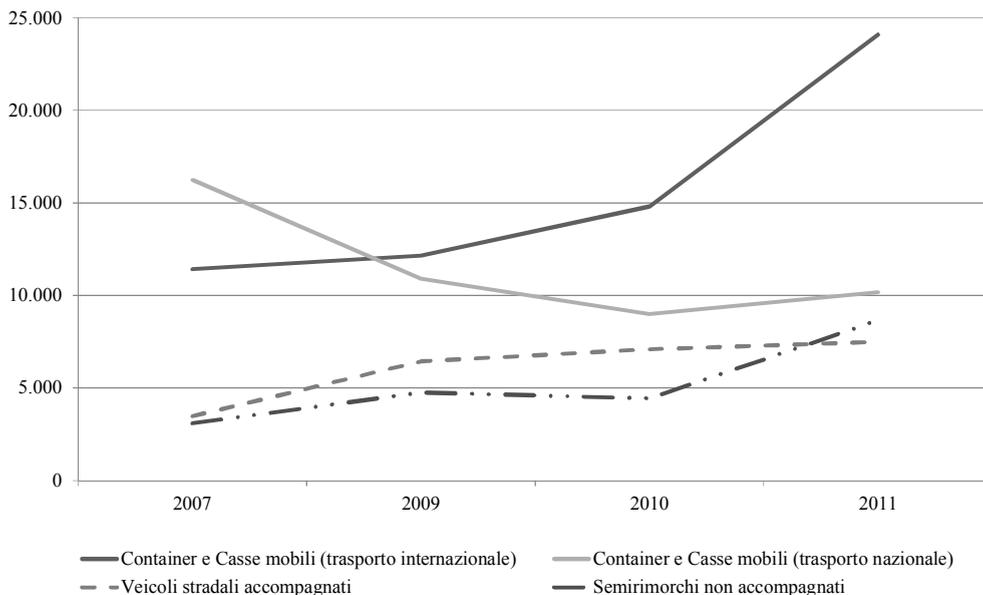
(*) I dati al 2008 non sono disponibili.

TABELLA 7 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati EUROSTAT, 2013

Se il traffico di *semirimorchi* e quello relativo ai *veicoli stradali* è pressoché esclusivamente di carattere internazionale, il traffico di *container e casse mobili* è ripartito in maniera più equilibrata tra la componente nazionale e quella internazionale. In particolare, però, mentre si assiste nel periodo preso in esame ad un costante aumento dei quantitativi intermodali scambiati con l'estero, che passano da 11,4 a 24,1 milioni di tonnellate, con un incremento pari al 111%; non è possibile dire lo stesso per la componente nazionale dei traffici intermodali di *container e casse mobili*.

Fino al 2010, dunque nel primo triennio del periodo considerato il trasporto domestico mostra una decisa contrazione, le tonnellate movimentate passano da 16,2 a 9 milioni con una variazione negativa pari al 44,5%; nel 2011 i traffici sono in risalita, il dato è di oltre 10 milioni di tonnellate con una crescita del 13% rispetto all'anno precedente.

*Evoluzione del traffico intermodale ferroviario in Italia
(milioni di tonnellate)*



(*) I dati al 2008 non sono disponibili.

GRAFICO 3 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati EUROSTAT, 2013

All'interno del sistema logistico, i porti si pongono in posizione di nodi centrali guidando le dinamiche evolutive del nuovo assetto logistico, ma al tempo stesso dipendenti dai terminali interni e dai servizi logistici da questi offerti per conservare alti livelli di attrattività dei traffici. In tale contesto il porto tende così in molti casi di successo ad evolversi da nodo di trasporto in luogo di creazione di valore all'interno di catene logistiche integrate. Le competenze di programmazione ed indirizzo delle Autorità Portuali non sembrano oltrepassare i limiti delle cinte portuali e lo *shipping* e le attività strettamente marittime restano il punto centrale delle politiche di sviluppo portuale, mentre, in molti paesi esteri, le attività che aggiungono valore alle merci sono al centro delle azioni di innovazione e di sviluppo delle attività portuali e *port-related*.

Tutto ciò non può essere ricondotto soltanto al gap infrastrutturale che vincola le prestazioni del nostro sistema logistico nazionale; nell'attesa che le infrastrutture vengano costruite o completate, è sul miglioramento dell'organizzazione dei servizi, sia

interni che esterni al porto, e sull'incremento dell'efficienza della rete e dei nodi esistenti che occorrerebbe puntare.

Le molteplici problematiche che il Paese deve risolvere sono, dunque, al contempo di natura infrastrutturale e organizzativa. Riguardano la capacità dei porti italiani da un lato di accogliere maggiori quantitativi di merci e, dall'altro, di consentire ai container di raggiungere in tempi rapidi e certi, e a condizioni economicamente vantaggiose i mercati di destinazione.

C'è da dire che uno degli elementi che condiziona oggi lo sviluppo del sistema portuale è la carenza di spazi adeguati per la movimentazione delle merci. I principali scali portuali italiani, infatti, sono spesso localizzati all'interno di città il cui sviluppo e le cui esigenze urbanistiche comprimono in misura significativa la possibilità di espansione delle aree portuali. Tale circostanza, che si riflette in misura significativa sull'operatività degli scali, ha suggerito agli operatori la ricerca di spazi utili alla movimentazione dei carichi in aree che siano esterne al perimetro portuale, ma sufficientemente prossime al porto per garantire l'efficacia dell'operazione di trasporto.

In questo contesto, il progetto più noto è quello che realizza il collegamento ferroviario shuttle fra il porto di Genova e l'interporto di Rivalta Scrivia, ma le esperienze sono numerose: è il caso, ad esempio, dei servizi ferroviari navetta ad alta frequenza fra l'interporto di Bari e il porto di Taranto, fra gli interporti di Nola e Marcianise e lo scalo portuale di Napoli, ma anche fra Parma e La Spezia, Padova e Venezia, Cervignano e Trieste, Jesi e Ancona.

Si tratta di progetti sostenibili dal punto di vista industriale che, tuttavia, hanno portato a risultati non in linea con le aspettative. Alla base delle difficoltà che ostacolano lo sviluppo di questa modalità è possibile individuare molto spesso l'inefficienza dei collegamenti da/per il porto, che contribuiscono a ritardare la canalizzazione delle merci verso la loro destinazione. Laddove manca la razionalizzazione nelle attività precedenti e successive alle operazioni di banchina si creano le condizioni di rallentamento dell'intera catena di trasporto. I cosiddetti "colli di bottiglia", imputabili ai problemi infrastrutturali ma anche alle differenti conoscenze e competenze dei vari operatori modali.

In particolare proprio i collegamenti ferroviari da e per i porti sono stati al centro di alcuni progetti portati avanti dal gestore del servizio nazionale, che nello specifico hanno come obiettivo il collegamento tra le banchine (del porto di Genova) e non un interporto, bensì direttamente l'hinterland produttivo (di Milano), ritenendo che per certi volumi e determinate direttrici di traffico sia possibile oltre che conveniente ridurre le rotture di carico.

La necessità di adeguamento degli spazi fisici richiede dunque una maggiore efficienza nei collegamenti ferroviari fra porti ed entroterra. Questo contribuirebbe a migliorare l'attrattività dell'intero sistema, considerando che la situazione attuale sconta numerose carenze dovute alla presenza negli scali di infrastrutture ferroviarie obsolete, inadeguate alle necessità contingenti, che rendono complesso lo sviluppo di soluzioni di natura retroportuale e contribuiscono alla scarsa integrazione tra il sistema portuale e quello interportuale, laddove invece quest'ultimo potrebbe svolgere una preziosa funzione di perno per consentire il rilancio internazionale dei container provenienti dai porti.

Uno dei problemi risiede nell'eccessiva onerosità delle manovre ferroviarie all'interno delle strutture portuali, cosa che scoraggia (in quanto economicamente non conveniente) la realizzazione di servizi di navetta a corto raggio. Quando c'è la possibilità, in genere le merci lasciano i porti e viaggiano su percorrenze medio-lunghie. Un efficiente servizio di *shuttle* potrebbe, invece, contribuire ad accrescere la capacità ricettiva degli scali portuali, ma le attuali condizioni operative non lo consentono.

Accanto a ciò, un ulteriore nodo da sciogliere riguarda i controlli doganali. Il retroporto ha senso se i container possono lasciare rapidamente e indistintamente il porto ed essere trattati direttamente dall'area logistica retrostante. In tale area dovrebbero quindi potersi svolgere anche i controlli doganali sulle merci, ma ciò è possibile con relativa semplicità soltanto se porto e retroporto si trovano sotto la competenza della medesima amministrazione doganale. Inoltre, rispetto al tema della retroportualità c'è spesso una notevole diffidenza da parte dei terminalisti portuali, che non sono particolarmente propensi ad accettare l'idea che terzi (specialmente privati) possano beneficiare di attività che potrebbero invece essere gestite all'interno dell'area portuale.

Complessivamente, dunque, lo sviluppo di infrastrutture logistiche che assumano anche il connotato di "retroporto", se da un lato rappresenta un'opportunità significativa, dall'altro richiede azioni mirate. Tuttavia, in alcuni casi, come in quello ligure, la disponibilità di un'area retroportuale nell'alessandrino, è condizione imprescindibile per lo sviluppo di traffici portuali.

Al fine di mettere in rete il mondo complesso dei trasporti e della logistica e favorire l'integrazione tra porti ed interporti nel settembre del 2005 è stato avviato un progetto congiunto del Ministero dei Trasporti e dell'Unione Interporti Riuniti (UIR) che prevede l'istituzione di una piattaforma virtuale attraverso la quale gestire i processi logistici ed il flusso dei trasporti delle merci (UIRNet).⁵

Nata inizialmente per ottimizzare i flussi di scorrimento dei mezzi pesanti sul territorio italiano razionalizzandone e rendendone economico l'utilizzo, grazie a questa iniziativa sono state messe a punto all'interno della piattaforma digitale⁶ soluzioni per il dialogo integrato degli attori intermodali e la gestione ottimale dei flussi da/verso i nodi del sistema degli operatori della *supply chain*. Soluzioni che consentono di tagliare di oltre il 70% i tempi di attesa dei camion e quindi le code ai varchi dei principali porti e

⁵ Così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e recentemente ribadito dal Decreto sulla Spending Review (DL 95/2012).

⁶ La piattaforma è ideata per offrire agli utenti un complesso di servizi e azioni, tra i quali: la gestione del *tracking* e *tracing* del trasporto; la prevenzione e la gestione del verificarsi di situazioni critiche (esempio: furti, code, ecc) che potrebbero impattare la sicurezza del viaggio e i tempi di consegna; lo scambio di informazioni e messaggi tra operatori della logistica aventi come destinatari singoli operatori o gruppi di operatori identificabili attraverso diverse variabili (localizzazione, dimensione del mezzo, categoria merceologica del trasporto, ecc); la raccolta e l'elaborazione di informazioni sul traffico e sul trasporto, per renderle disponibili in forma aggregata a supporto delle decisioni di pianificazione e esecuzione della logistica. Cinque sono le tipologie di operatori a cui è destinato il sistema: Trasportatori, aziende della logistica, gestori di interporti e porti, istituzioni e aziende produttive.

terminal del Paese, andando a incidere su un'area critica che da sola provoca al sistema paese oneri aggiuntivi quantificati in oltre 12 miliardi di euro⁷. Il porto di Genova è il campo di applicazione sperimentale dei sistemi di UIRNet.

Con lo scopo di incidere nel modo più efficace possibile nei punti di interscambio modale fra trasporto terrestre e trasporto marittimo, ad inizio 2013 UIRNet ha accolto nella piattaforma digitale del trasporto anche i porti.

Una nuova intermodalità portuale: il progetto SLIMPORT (Sistema per la gestione di logistica e sicurezza per l'intermodalità portuale)

Progetto finanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico, nell'ambito del Programma Industria 2015 – Mobilità Sostenibile, *Slimport* è stato avviato nel maggio 2010 ed è terminato nell'aprile 2012.

È nato con l'obiettivo di risolvere le numerose problematiche inerenti la movimentazione delle merci nel passaggio "ultimo miglio mare – primo miglio terra", dunque nel trasporto integrato tra nave, treno e veicoli su gomma.

La piattaforma tecnologica offre all'operatore logistico o al gestore di un nodo di interscambio tra mezzi una serie di soluzioni info-telematiche, impianti e sensori, che consentono l'intervento in ogni fase del processo operativo di trasporto.

Gli obiettivi

- Velocizzare le operazioni portuali, sia per le merci che per i passeggeri, minimizzando l'impatto ambientale;
- Introdurre nuovi processi e prodotti per incrementare l'intermodalità;
- Migliorare la sicurezza sul lavoro degli operai portuali.

Più in dettaglio le innovazioni introdotte dal progetto consentono:

- La riduzione del tempo di stazionamento e di transito delle merci e dei passeggeri nei nodi del trasporto;
- La velocizzazione delle operazioni di carico, scarico, e trasbordo;
- La cooperazione con i sistemi infotelematici di gestione dei processi operativi esistenti nell'area;
- L'incremento della sicurezza nelle operazioni portuali salvaguardando le logiche di business;
- L'intermodalità nell'ambito della catena logistica;
- La decongestione dei trasporti e la mobilità sostenibile nel territorio.

I risultati

- ridotti tempi di transito, minori costi, minore inquinamento ambientale.

⁷ Fonte: UIRNet.

La sperimentazione del nuovo sistema ha visto coinvolti in primis i porti, ossia le Autorità Portuali, dal momento che lo scalo è il principale punto di raccordo tra il trasporto via mare ed i trasporti via gomma e su ferro; ed è connesso agli altri nodi, quali gli interporti, le piattaforme logistiche o i retroporti.

I sistemi di SLIMPORT:

- SlimCONTROL (Sistema di supporto al controllo delle acque portuali);
- SlimSEA (Sistema di ottimizzazione delle risorse portuali)
- SlimFERRY (Sistema di gestione delle operazioni al terminal passeggeri);
- SlimCAR (Soluzione integrata a supporto del processo di transhipment delle auto);
- SlimCHECK (Sistema di supporto alla Safety terrestre);
- SlimSAFE (Sistema di safety a supporto delle operazioni portuali);
- SlimCARGO (Sistema di trasbordo container intermodale innovativo e potenziato);
- SlimGATE (Sistema per l'ottimizzazione del transito al gate);
- SlimCITY (Sistema per la gestione dell'interazione porto – città);
- SlimRAIL (Sistema di gestione del trasferimento via rotaia delle merci tra porto e retroporto);
- SlimTRUCK (Sistema di trasferimento container nella tratta porto – retroporto su strada);
- SlimMOVE (Sistema di gestione della movimentazione porto – interporto lungo corridoi ferroviari);
- SlimCOMMS (Piattaforma per le telecomunicazioni in aree portuali).

Stiamo parlando di porti, ma quanta merce transita via mare coinvolgendo l'attività delle strutture portuali del nostro Paese?

Dati più recenti (al 2012) mostrano che oltre il 53,4% del commercio estero italiano utilizza il trasporto marittimo. Su un totale di oltre 456 milioni di tonnellate di merci movimentate in entrata e in uscita dal nostro Paese, poco più di 244 milioni di tonnellate viaggiano via mare.

Ma in realtà la maggior parte dei traffici che si sviluppano in Italia non si presta ad essere integrato nella filiera dell'intermodalità. Si tratta, infatti, essenzialmente di rinfuse: liquide, in particolare petrolio, per il 39% e solide per il 17%. I container rappresentano il 21% delle quantità trasportate e un ulteriore 17% è costituito da traffico Ro-Ro.

Tipologie di merci movimentate nei porti italiani (2011)
 (% , migliaia di tonnellate)

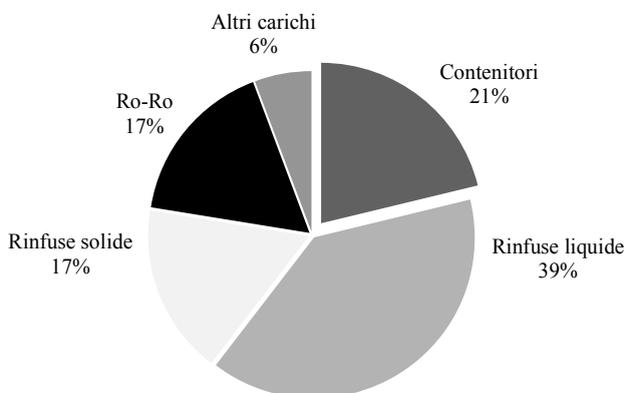


GRAFICO 4 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, 2012

Il trasporto di contenitori è sicuramente il segmento più remunerativo e interessante del mercato logistico via mare. Con riferimento a tale specifica tipologia di trasporto, ben tre porti italiani (Gioia Tauro, Genova e La Spezia) si collocano tra i primi venti scali europei.

Il network portuale italiano è costituito da strutture eterogenee sia per quanto riguarda i volumi di traffico che per quanto riguarda le tipologie di business. Esistono infatti strutture portuali più o meno focalizzate su un'unica categoria di business, come per esempio il *transshipment* (Gioia Tauro) e il traffico container (La Spezia), il trasporto Ro-Ro (Livorno e Olbia-Golfo Aranci), le rinfuse secche (Taranto, Ravenna e Brindisi) e le rinfuse liquide (Trieste, Augusta, Fiumicino, Messina e Cagliari Sarroch).

L'attività portuale è fortemente concentrata nei principali porti. Tale concentrazione è evidente se si confronta la movimentazione dei container dei principali porti italiani.

L'anno appena passato è stato caratterizzato da buone performance quasi per tutti gli scali italiani. Ha pesato molto sull'andamento complessivo della movimentazione, il risultato dei porti di transshipment. Tra di essi Gioia Tauro mostra un aumento del 18% rispetto al 2011. Anche Cagliari segna una variazione di segno positivo per il 2012 (-1,1%) con 621 mila teu movimentati; mentre Taranto con 263 mila teu si distingue con -56%, una variazione legata alla perdita degli attracchi di Evergreen.

Tra i porti di destinazione finale, si distingue Genova, che con oltre 2 milioni di teu movimentati. Al Sud il porto di Napoli passa dai 527 mila teu del 2011 ai 547 mila del 2012 (+3,8%), e sul versante adriatico si registrano le buone performance di Trieste con un +3,8% e 408 mila teu.

C'è da dire, però, che per la movimentazione delle merci la modalità principale rimane l'autotrasporto. Secondo il Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2010-2011 ha rappresentato nel 2011 il 59% del trasporto interno di merci,

corrispondente a 118 mld di tonnellate-km. L'Italia è il quinto paese europeo per traffico stradale delle merci, preceduta da Germania, Polonia, Spagna e Francia.

Nonostante l'intervento pubblico, il settore ha manifestato i maggiori segni di difficoltà negli ultimi anni. A partire dal 2005 infatti le tonnellate-km relative al trasporto su strada sono scese da 155 mld a 118 (-27%) ed in particolare tra il 2010 e il 2011 si è registrata una riduzione del 12%. A causa di ciò la quota spettante al trasporto delle merci è sceso di sei punti percentuali, da 65% a 59%.

Analizzando il trasporto internazionale (che fa salire il computo delle merci movimentate nel 2011 da 118 mld a 142 mld di tonnellate-km) risulta ancor più evidente lo stato di difficoltà in cui si trova il settore, evidenziandone la natura strutturale connessa essenzialmente ad un gap competitivo delle imprese italiane. In totale infatti nel 2005 le tonnellate-km movimentate erano 211 mld., mostrando quindi una riduzione tra il 2011 e il 2005 di quasi il 33%.

Nel 2005, inizia dunque la diminuzione dei km medi percorsi. Per comprendere le dinamiche sottostanti a questo trend, è interessante analizzare la suddivisione per classe di percorrenza dell'autotrasporto. Il trasporto su strada si concentra in prevalenza su spostamenti di prossimità. Nel 2011 infatti nel 55% dei casi (valore stabile se confrontato con il dato del 2010) i collegamenti per la movimentazione di merci su strada sono risultati inferiori a 50 km. Hanno ridotto sensibilmente il loro peso in percentuale invece i collegamenti superiori ai 300 km, passati dall'8% del 2010 al 7,3% del 2011, con un parallelo aumento dei traffici compresi tra 101 e 200 km, aumentati nello stesso periodo dal 14,1% al 14,8%. In linea con la tendenza europea, sembra lentamente affermarsi anche in Italia la riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza rispetto a quelli di medio-breve percorrenza. E sono proprio le merci che vengono trasportate via gomma sulle medio-lunghe distanze a rappresentare il principale bacino di penetrazione per il mercato logistico intermodale.

I dati congiunturali sul trasporto merci 2012 rilevati dal Centro Studi Confetra confermano il trend negativo del settore, che comunque risulta di misura inferiore al calo del traffico registrato nello stesso periodo su ferrovie, valichi, porti e aeroporti.

Andamento del traffico merci 2012/2011 (variazioni %)

VETTORI	var % 2012/2011
Strada (viaggi)	-0,3% (trasporto nazionale)
Ferrovia (tonn/km)	-5,6%
Aereo (tonn)	-4,9%
Mare	
Rinfuse (tonn)	-4,1%
Ro-Ro (tonn)	-7,40%
Container (teu)	1%

TABELLA 8 - Fonte: Confetra, 2013

4. Il sistema degli interporti italiani

Il sistema interportuale italiano si caratterizza per la presenza di un elevato numero di poli che presentano caratteristiche differenti non solo in termini di volumi movimentati e dimensione fisica degli spazi, ma anche di qualità e tipologia dei servizi offerti. È possibile individuare modelli logistici e interportuali differenti, anche se dalla localizzazione delle diverse strutture si evince la concentrazione dei territori dell'intermodalità nelle regioni settentrionali del Paese, la coincidenza con i nodi delle maggiori direttrici dei traffici ferroviari e stradali, la singolare assenza della Lombardia e del Lazio, che pure rappresentano un bacino di domanda potenziale di servizi logistici molto rilevante.

Nel **Nord-Ovest** il sistema logistico piemontese si integra alla portualità ligure. Il territorio si caratterizza per la presenza di due corridoi europei, non ancora completati, che però conferiscono all'area forti potenzialità e interessanti prospettive di sviluppo. All'interno di quest'area si distinguono quattro sistemi con differenti vocazioni e linee di specializzazione: (1) a Sud-Est un sistema logistico definito in stretta relazione con la portualità ligure, orienta le proprie scelte strategiche verso un modello retroportuale, come nel caso, ad esempio, del nodo di Rivalta Scrivia; (2) la zona di Novara che concentra le direttrici di traffico verso l'area milanese e si caratterizza per essere il principale *inland terminal* italiano a servizio dei porti del *Northern Range*; (3) l'area torinese, le cui dinamiche evolutive appaiono strettamente connesse alle prospettive intermodali del Corridoio 5 e, in particolare, all'effettiva realizzazione della linea AV/AC Torino-Lione; (4) la portualità ligure, che rappresenta uno dei principali interlocutori del sistema intermodale (e interportuale) nazionale. L'arco ligure poi si caratterizza per la presenza di due sotto-sistemi logistici: i porti di Genova e Savona, da un lato, la cui operatività è focalizzata sul mercato dell'Italia Nord-Occidentale, che, in prospettiva, potrebbero assumere un ruolo cruciale per il trasporto transeuropeo intermodale, una volta completato il Corridoio Genova-Rotterdam; il porto di La Spezia, dall'altro, caratterizzato da una naturale gravitazione verso l'asse del Brennero e con collegamenti attivi sugli interporti di Verona, Bologna e Padova, oltre che sull'*inland terminal* di Melzo.

Nel **Nord-Est** convivono il modello trentino, quello veneto e quello che ruota attorno al porto di Trieste. L'intermodalità è fortemente influenzata dal rapporto con l'Austria e impiega intensivamente la modalità ferroviaria. Il Veneto, in ragione della presenza sul proprio territorio di uno dei principali sistemi interportuali nazionali ha adottato una strategia di specializzazione degli scali, sia in funzione della tipologia di carico movimentata, sia in funzione delle direttrici principali di traffico. Nell'ambito di questo modello di specializzazione, inoltre, sono in corso progetti che mirano a impiegare, a Rovigo, anche la rete fluviale. Il sistema veneto è, inoltre, ben connesso alla portualità regionale e nazionale con il nodo di Padova che mira a proporsi come centro di eccellenza per l'intermodalità marittima. In quest'ottica si colloca anche il progetto di rafforzamento delle relazioni commerciali fra il porto di Venezia e l'interporto di Padova, volto a creare un'unica entità anche attraverso interventi tesi a rendere navigabili i canali

tra Padova e Venezia. Per quanto riguarda il Friuli-Venezia Giulia, la logistica di questa regione appare focalizzata sul traffico container generato dal porto di Trieste.

Nel **Centro-Nord**, distinguiamo da un lato il sistema interportuale emiliano, che mira a rafforzarsi in coincidenza del completamento del Corridoio 5, e dall'altro dalla rete interportuale toscana, sempre più proiettata verso una stretta collaborazione con la portualità del Medio-Alto Tirreno e pronta a intercettare i flussi provenienti dal Sud. Per quanto riguarda l'Emilia – che si caratterizza per la presenza di un tessuto industriale che opera in stretto contatto con i mercati dell'Europa Centro-Orientale – si rileva una tendenza a rafforzare la vocazione internazionale del sistema logistico. In questo contesto, sono stati individuati cinque bacini distinti: quello che comprende gli interporti di Bologna e Parma, quello relativo al polo logistico di Piacenza e i due bacini che ruoteranno attorno agli scali, ancora in costruzione, di Marzaglia (Modena) e Villaselva (Forlì-Cesena).

Nel **Centro-Sud**, notiamo un sistema portuale a doppia sponda (con gli scali di Ancona e Civitavecchia) e da un sistema logistico interportuale nel quale coesistono tre differenti realtà regionali: (1) l'area laziale, in cui si trovano realtà interportuali, come lo scalo di Orte, che, sebbene operative, patiscono ritardi nel completamento delle proprie infrastrutture, in particolare con riferimento a quelle intermodali; (2) l'Umbria, dove è in progetto la realizzazione di due piastre logistiche, Foligno e Terni, raccordate alla rete ferroviaria e destinate a offrire un concreto sostegno alle imprese manifatturiere locali⁸; (3) le Marche, la cui intermodalità fa capo all'interporto di Jesi che, nel 2010, ha raggiunto la condizione di piena operatività attraverso la realizzazione degli allacci alla rete viaria e ferroviaria.

Nell'**area del Tirreno meridionale**, nell'ambito di un sistema infrastrutturale in ritardo spiccano gli interporti campani di Marcianise e Nola, realtà consolidate del settore, che definiscono relazioni commerciali con il Nord Italia, con il Centro Europa e con i porti del Sud (Gioia Tauro, Taranto, Bari e, ovviamente, Napoli e Salerno).

Nell'**area dell'Adriatico meridionale**, emerge la realtà interportuale (Bari). La Puglia è oggi impegnata in un processo di rafforzamento delle proprie dotazioni logistiche e portuali e intende candidarsi come gateway logistico per i flussi merci dell'area mediterranea e dei traffici del Far East, potenziando il trasporto intermodale sulla dorsale Adriatica e realizzando collegamenti ferroviari in grado di garantire la competitività del feederaggio terrestre dai porti di Taranto e di Brindisi. Tali interventi si collocano in una più ampia strategia regionale che mira a incentivare l'intermodalità favorendo l'impiego del combinato strada-ferro e del Ro-Ro per contenere il ricorso al vettore stradale sulle lunghe distanze.

⁸ Si tratta di un sistema logistico di "secondo livello" che intende connettersi operativamente alla rete interportuale di primo livello presente nelle regioni limitrofe.

Caratteristiche dei sistemi interportuali e logistici per area geografica

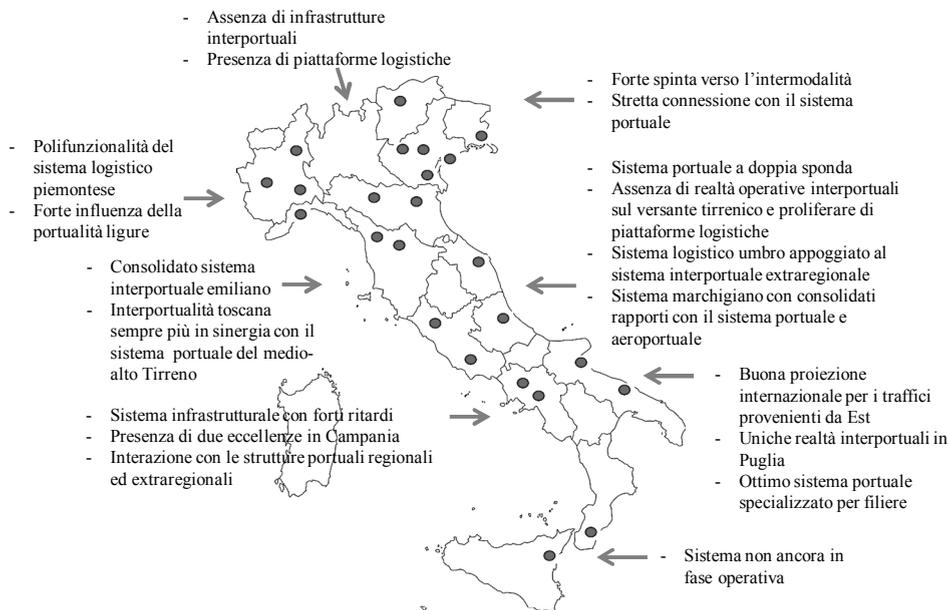


FIGURA 1 - Fonte: UIR

UIR individua quattro categorie di interporti:

- 1) interporti caratterizzati da un *elevato grado di intermodalità*, come Verona, Novara, Padova, Bologna e Trento. Verona, in particolare, oltre a essere il principale interporto italiano è risultato essere, da un'indagine condotta nel 2010 dalla società tedesca DGG, il principale interporto europeo per caratteristiche strutturali e servizi offerti. Nella stessa "classifica", tra i 5 interporti considerati in questo gruppo, si trovano anche quello di Bologna (al 4° posto) e quello di Novara (al 17° posto);
- 2) interporti che, accanto allo sviluppo di traffico intermodale, assumono la funzione di "piattaforma periurbana" a sostegno della logistica urbana. È il caso di Bari, Nola, Jesi, Padova, Verona, Bologna e Torino. Per quanto concerne la presenza di scali a servizio delle due principali città italiane, mentre per Milano è possibile segnalare la presenza di strutture logistiche private come Rho e Melzo, Roma di fatto manca di un polo logistico di riferimento. Gli interporti di Orte e Civitavecchia, infatti, non possono considerarsi operativi;
- 3) interporti con una specializzazione nel trasporto su gomma, come Torino, Rivalta Scrivia, Prato, Nola e Marcianise;
- 4) interporti che svolgono anche funzione di retroporto come Venezia, Jesi, Prato e Nola.

In sintesi, la rete interportuale italiana associata a UIR è composta da 24 strutture, di cui 14 al Nord, 5 al Centro e 5 al Sud.

Nel 2011 19 dei 24 interporti italiani erano già operativi, con una prevalente concentrazione nell'area Nord del Paese ed una localizzazione privilegiata lungo gli assi ferroviari e stradali fondamentali che attraversano l'Italia, nonché lungo le principali dorsali di traffico europee (i Corridoi paneuropei). Senza tralasciare le direttrici adriatica e tirrenica, lungo le quali insistono svariate strutture.

12 interporti sono situati nel Nord Italia, 3 nel Centro e 4 al Sud. In particolare l'area del Nord Est, comprendente 8 strutture, rappresenta da sola un terzo del numero totale. Anche al Centro e al Sud si ripresenta la polarizzazione all'interno di aree ad alta vocazione interportuale. In particolare, al Centro, in Toscana sono presenti 2 dei 3 complessi della Macroarea di riferimento, mentre al Sud la Campania, con gli Interporti "Sud Europa" e "Interporto Campano", rappresenta da sola la metà delle strutture presenti nel Mezzogiorno.

Osservando la cartina che segue è evidente la mancanza di poli interportuali in Lombardia e Lazio.⁹ L'assenza di interporti lombardi è dovuta alla peculiarità del modello logistico di questa regione che, per movimentazione di merci, è l'area più rilevante del paese. La Lombardia si caratterizza per la "localizzazione diffusa" delle infrastrutture logistiche e intermodali, in cui c'è la separazione geografica tra le strutture per la logistica e quelle per l'intermodalità, quindi l'assenza di strutture basate sull'integrazione tra queste due funzioni.¹⁰

L'approccio diffuso lombardo trova probabilmente una spiegazione proprio nella maggiore intensità della domanda di servizi logistici e intermodali. Quest'ultima ha, da un lato, consentito al mercato privato di questa tipologia di servizi di garantire un'autonoma capacità di offerta, indipendente dalle politiche pubbliche di settore; dall'altro, ha consentito di slegare la gestione dei terminal (comunque sostenibile sul piano economico per effetto dell'agglomerazione dei traffici e delle attività economiche) dalle attività logistiche. Considerazioni in parte analoghe è possibile farle anche per il Lazio.

⁹ Rispetto a quanto riportato nella cartina (dove sono indicati solo i 19 interporti operativi oggetto delle rilevazioni nell'ambito del Rapporto UIR 2012), al Nord sono presenti anche le strutture di Mortara (Lombardia) e Venezia; al Centro quelle di Orte e Frosinone ed al Sud è presente anche l'interporto di Catania.

¹⁰ Per quanto riguarda l'intermodalità, i principali terminal (non interportuali) presenti in Lombardia sono: Segrate, adiacente al terminal Milano-Smistamento; Busto Arsizio; Mortara; Sacconago; Cremona; Brescia; Mantova; Melzo. A questi si aggiunge, fuori dalla regione, ma legata all'area milanese, la struttura di Piacenza.

I 19 interporti operativi

FIGURA 2 - Fonte: Rapporto UIR, dicembre 2012

I 19 interporti operativi

NORD OVEST	
Piemonte	CIM Novara SITo Torino
	Interporto di Rivalta Scrivia
Liguria	Interporto di Vado
NORD EST	
Emilia Romagna	CePIM Interporto di Parma Interporto di Bologna
Trentino A.A.	Interporto di Trento
Veneto	Interporto Quadrante Europa Interporto di Rovigo Interporto di Padova Portogruaro Interporto
Friuli V.G.	Interporto di Cervignano del Friuli
CENTRO	
Toscana	Interporto della Toscana Centrale Interporto Amerigo Vespucci
Marche	Interporto delle Marche
SUD	
Abruzzo	Interporto d'Abruzzo
Campania	Interporto Sud Europa Interporto Campano
Puglia	Interporto della Puglia

TABELLA 9 - Fonte: Rapporto UIR, dicembre 2012

Per quanto riguarda il profilo societario, i gestori degli interporti hanno natura giuridica eterogenea (ente pubblico o impresa privata).

Come si evince dalla tabella sottostante, la composizione azionaria riscontrata più frequentemente nelle società di gestione degli interporti è di tipo misto pubblico-privato con maggioranza pubblica, seppur non mancano eccezioni dove il capitale è completamente privato.

La composizione azionaria degli interporti ed i principali azionisti

Interporto	Regione	Società di gestione	Ragione Sociale	Principali azionisti
NORD OVEST				
Novara	Piemonte	Centro Interportuale Merci - CIM	S.p.A.	
Orbassano	Piemonte	SITO - Società Interporto di Torino	S.p.A a maggioranza pubblica	
Rivalta Scrivia	Piemonte	Interporto di Rivalta Scrivia	S.p.A a cap. privato	Gruppo 2222 Finance S.r.L.
Vado Ligure	Liguria	Interporto di Vado I.O.	S.C.p.A.	
NORD EST				
Padova	Veneto	Interporto di Padova	S.p.A a maggioranza pubblica	C.C.I.A.A. di Padova 30% A.P.S. Holding S.p.A. 15%
Portogruaro	Veneto	Portogruaro Interporto	S.p.A. mista	
Rovigo	Veneto	Interporto di Rovigo	S.p.A a maggioranza pubblica	Sistemi Territoriali S.p.A. 23% Comune di Rovigo 18,3%
Verona	Veneto	Interporto Quadrante Europa	S.p.A. a capitale pubblico	
Cervignano	Friuli Venezia Giulia	Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli	S.p.A a maggioranza pubblica	
Trento	Trentino Alto Adige	Interbrennero	S.p.A a maggioranza pubblica	Provincia autonoma di Trento 29% Provincia autonoma di Bolzano 20% Regione Trentino Alto Adige 20% Istituti bancari ed assicurativi 9%
Bologna	Emilia Romagna	Interporto Bologna	S.p.A a maggioranza pubblica	Comune di Bologna 35% Provincia di Bologna 18% Istituti bancari ed assicurativi 28%
Parma	Emilia Romagna	Centro Padano Interscambio Merci - Cepim	S.p.A a maggioranza pubblica	Praoil Oleodotti Italiani S.p.A 35% Enti locali 29% Istituti di credito 24%
CENTRO				
Livorno Guasticce	Toscana	Interporto Toscano "A. Vespucci"	S.p.A. mista	Mps Banca 36%
Prato	Toscana	Interporto della Toscana Centrale	S.p.A a maggioranza pubblica	Comune di Prato 45% C.C.I.A.A di Firenze e Prato 25% Cariprato 20%
Jesi	Marche	Interporto Marche	S.p.A a maggioranza pubblica	Sviluppo Marche 60% Banca popolare di Ancona 7,5% Banca delle Marche 7,5%
SUD				
Pescara	Abruzzo	Interporto Val Pescara	S.p.A.	
Marcianise	Campania	Interporto Sud Europa	S.p.A a capitale privato	
Nola	Campania	Interporto Campano	S.p.A a capitale privato	CISFI 63%
Bari	Puglia	Interporto Regionale della Puglia	S.p.A. a maggioranza	

TABELLA 10 - Fonte: Elaborazioni SRM

Regioni, Province e Comuni rappresentano la componente pubblica più consistente. Discreta anche la presenza del sistema camerale soprattutto nelle principali infrastrutture nodali del nostro Paese. La Camera di commercio del capoluogo emiliano è, infatti, presente tra i soci dell'Interporto di Bologna con una partecipazione di poco più del 5% del capitale sociale. Le Camere di Padova (con oltre il 30%), Belluno, Treviso, Vicenza e Torino sono presenti nell'interporto di Padova, mentre l'unica presenza camerale

all'interno del Consorzio ZAI, società di gestione dell'interporto di Verona, è la stessa Camera di Verona con 1/3 del capitale. Il Centro Padano Interscambio Merci (CEPIM) ha, infine, tra i suoi soci (anche se con quote minoritarie) le Camere di Parma, Reggio Emilia, La Spezia e Milano. La componente privata è costituita in generale da operatori del settore industriale o terziario ma anche società autostradali e petrolifere, banche e compagnie d'assicurazione. Gli istituti bancari ed assicurativi hanno ad esempio una partecipazione azionaria nell'interporto di Bologna di quasi il 30% e del 9% in quello di Trento mentre i soli enti bancari figurano nell'interporto di Parma con una quota del capitale sociale superiore al 20%. In quasi tutti i casi vi è una contenuta partecipazione della società ferroviaria.

In particolare, analizzando la struttura proprietaria degli interporti che la legge 240/90 definiva di primo livello, si evince che: in quattro casi si tratta prevalentemente di società di capitali, il cui controllo appartiene agli Enti locali o a loro emanazioni (Bologna, Parma, Padova, Torino); un impianto è interamente controllato da un consorzio di enti pubblici (Verona); altre due iniziative (Rivalta Scrivia e Nola) sono gestite da società private.

I 19 interporti italiani hanno esercitato le proprie funzioni utilizzando oltre 22 mln di mq di "aree infrastrutturate" per le attività logistiche e terminalistiche. Questa capacità produttiva del sistema degli interporti presenta una possibilità di espansione a breve-medio termine di ulteriori 10 mln di mq (cioè, +46,9%). Infatti, gli interporti italiani presentano complessivamente poco più di 32 mln di mq di "aree disponibili", in base a diversi titoli giuridici, (es. proprietà, concessione, affitto, ecc. dell'ente di gestione o di altri soggetti operanti nella logistica o nella terminalizzazione).

Inoltre, considerando gli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, gli interporti italiani presentano una capacità di espansione a medio-lungo termine delle aree utilizzabili per la logistica e l'intermodalità di oltre 5 mln di mq. Infatti, le aree destinate all'attività interportuale in base a strumenti di programmazione urbanistica sono poco meno di 37,5 mln di mq.

*Il sistema interportuale italiano.
Struttura, capacità e traffico ferroviario*

Struttura e capacità produttiva (mln di mq)	
Aree destinate all'attività interportuale	37,68
Aree disponibili per l'attività interportuale	31,79
Aree infrastrutturate per l'attività interportuale	22,68
Aree terminalistiche	2,79
Aree logistiche (*)	5,97
Traffico Ferroviario	
UTI movimentate	971.852
TEU equivalenti	1.739.625
Carri convenzionali	105.847
Coppie di treni intermodali alla settimana	551
Coppie di treni intermodali all'anno	27.550

(*) Per aree logistiche si intendono i magazzini coperti, i magazzini "scoperti" (cioè le aree scoperte per lo stoccaggio di merci) e i parcheggi a pagamento dei mezzi pesanti, misurati in SPL (superficie lorda di pavimento).

TABELLA 11 - Fonte: Rapporto UIR, dicembre 2012

Queste strutture hanno contribuito allo sviluppo del trasporto intermodale e ferroviario movimentando oltre 1,7 milioni di teu, poco meno di 1 milione di UTI (unità di trasporto intermodale, ossia container, casse mobili e semirimorchi), e poco più di centomila carri di traffico ferroviario convenzionale.

L'esistenza di una potenzialità di espansione evidenzia l'eccesso di capacità nel settore interportuale e logistico italiano rispetto ai flussi esistenti di merci; questa potenzialità è in gran parte distribuita sugli assi principali dei corridoi europei, ed è spendibile subito in quanto le superfici sono già nella disponibilità degli interporti, oltre ad avere anche la destinazione urbanistica. Queste strutture appaiono dunque già adeguate all'ampliamento del ruolo del trasporto intermodale. Il problema resta un sistema del trasporto merci ancora troppo squilibrato proprio a sfavore dell'intermodalità.

Questi numeri meritano attenzione in quanto indicatori del contributo che gli interporti danno al sistema economico nazionale, ed allo stesso tempo rilevatori di quanto queste strutture potrebbero ancora garantire se venissero indirizzate verso di essi politiche di sviluppo ed investimento più adeguate.

Per dare una dimensione anche finanziaria dell'importanza degli interporti nel nostro Paese, basti pensare che nell'ambito della **Legge 443/01-Obiettivo** la disponibilità per le opere strategiche deliberate dal CIPE al 30 settembre 2012 è di 540 milioni di euro (pari all'85% del costo totale delle opere).

L'importanza degli interporti è confermata anche dalla rilevanza, nell'ambito della politica dei trasporti, nazionale ed europea, attribuita alle azioni di modernizzazione dell'offerta di infrastrutture e servizi di trasporto con specifica attenzione all'intermodalità.

Il potenziamento del traffico intermodale delle merci attraverso la gestione di terminal ferroviari è una delle funzioni svolte dagli interporti, accanto alla gestione di infrastrutture per la logistica.

Ed è proprio favorire i processi di intermodalità, con un occhio al riequilibrio modale, l'obiettivo principale del Disegno di Legge approvato dalla Camera dei Deputati "*Legge quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche*" che - composto da nove articoli - delinea dopo la Legge 240/90¹¹ un nuovo percorso per la programmazione, realizzazione e gestione di interporti e piattaforme logistiche, definendo allo stesso tempo un iter procedurale per l'intermodalità e la messa in rete delle strutture terminali ferroviarie e logistiche.

Tra le finalità della Legge: il miglioramento della concentrazione dei flussi di trasporto, la diminuzione dell'impatto ambientale, il superamento dei limiti del trasporto ferroviario tradizionale ed intermodale terrestre e marittimo ed infine la promozione di una rete finalizzata alla crescita delle imprese del trasporto e della logistica.

Dopo l'effettuazione di una ricognizione delle strutture esistenti (interporti ed infrastrutture intermodali), la norma disciplina il procedimento per l'individuazione di nuovi interporti, indica i requisiti per la progettazione di nuove strutture, fissa un termine di 5 anni entro i quali adeguare gli interporti esistenti, e regola la programmazione ed il

¹¹ "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità".

finanziamento di quei progetti, fornendo la relativa copertura finanziaria pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni nel triennio 2012-2014.

La Legge, inoltre, disciplina la natura economica e giuridica dell'attività dei gestori di interporti, attribuendo alla gestione della struttura la natura di attività di prestazione di servizi rientrante tra le attività aventi natura commerciale.

Un sistema intermodale è vantaggioso in quanto:

- riduce i singoli costi dei mezzi di trasporto coinvolti per volumi di traffico elevati e per tratte sufficientemente lunghe, che giustificano l'utilizzo di mezzi diversi;
- migliora l'utilizzazione dei mezzi di trasporto, la loro capacità e ne sfrutta le peculiarità per gli specifici tipi di trasporto e per le classi di distanza, inoltre riduce le tipiche problematiche e restrizioni legate ai tempi di guida;
- riduce l'inquinamento atmosferico ed acustico;
- riduce il consumo di risorse energetiche;
- migliora la gestione degli spazi portuali;
- estensione della circolazione a tutte le fasce orarie ed a tutti i giorni della settimana.

Precondizione affinché un sistema intermodale possa esplicare appieno le sue potenzialità è soprattutto la costituzione di un modello organizzativo generale in cui accanto ad una rete principale di nodi e linee risulti integrato un sistema di impianti minori, funzionali ai primi. Uno dei principali aspetti critici del sistema intermodale nel nostro Paese è proprio la mancanza di reti integrate e di interconnessioni, che comporta l'aumento dei costi di trasporto per gli operatori del trasporto stesso.

Evitare la proliferazione di infrastrutture focalizzando invece l'attenzione a servizi logistici erogati in una logica di sistema è una delle priorità.

Una valutazione dell'esistenza di una tale logica, ossia di quanto la rete logistica sia oggi strutturata in chiave sistemica, è possibile farla osservando l'intensità delle relazioni che legano un porto a un interporto. Il rafforzamento delle relazioni anche industriali e commerciali tra gli scali portuali e interportuali resta infatti un tema cruciale per lo sviluppo di una logistica competitiva.

Considerando elementi quali la frequenza dei collegamenti o la definizione di relazioni commerciali stabili, è stata costruita la tabella che segue.

Esaminando i principali porti e interporti nazionali emerge come l'intensità delle relazioni sia elevata nel quadrante Nord-Occidentale, con gli scali liguri che presentano un'alta connessione con gli interporti di Rivalta Scrivia, Bologna, Livorno, Padova, Parma, Prato e Verona.

Sul versante adriatico, lo scalo di Venezia, oltre all'interporto di riferimento, ha servizi frequenti da/per Rovigo; il porto di Trieste, invece, si rivolge principalmente a Cervignano, mentre Ravenna opera in stretto contatto con Trento.

Più a Sud, il porto di Napoli può far leva sui poli logistici di Marcianise e Nola.

Per quanto riguarda, invece, i rapporti fra gli scali logistici italiani e i porti del Nord Europa, Novara si caratterizza per il grado di intensità maggiore, seguita da Padova e Verona.

Complessivamente, dunque, è possibile individuare a Nord-Est, a Nord-Ovest e nella zona campana tre aree in cui l'intensità delle relazioni fra porti e interporti suggerisce un cluster terra-mare piuttosto integrato.

Intensità delle relazioni tra gli interporti e gli scali portuali di riferimento

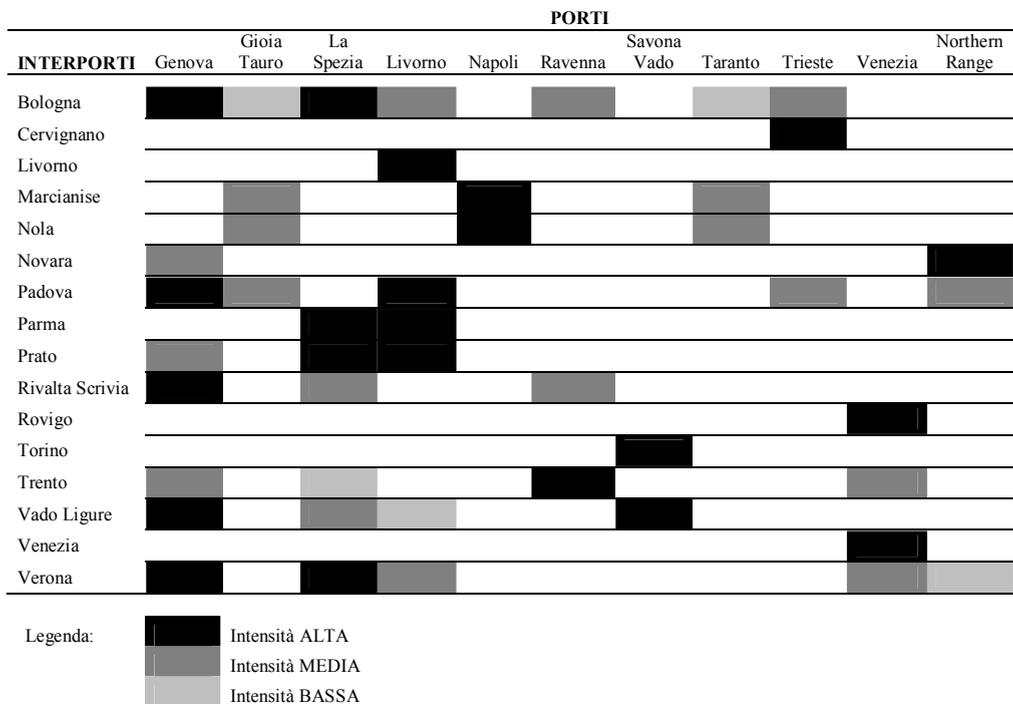


TABELLA 12 - Fonte: Cassa DDPP, 2012

Ma quale è lo stato del sistema interportuale del nostro Paese?

4.1 Struttura e capacità produttiva degli interporti

Analizzando le superfici complessive e le destinazioni d'uso delle aree si ha immediatamente una conferma dell'eterogeneità del sistema interportuale italiano.

Una dimensione dell'eterogeneità deriva dall'analisi comparata delle aree disponibili già infrastrutturate per l'attività interportuale. È possibile osservare come su 19 interporti: 8 interporti superano il milione di metri quadri e rappresentano il 74% delle aree infrastrutturate totali; 3 interporti hanno un'area compresa tra il milione e i 900.000 metri quadri (13% del totale); i restanti 8 interporti non superano i 600.000 metri quadri (13% del totale).

Le infrastrutture di maggiori dimensioni (con aree infrastrutturate di estensione superiore ai 2 milioni di mq) sono tutte localizzate al Nord Italia (S.I.To, Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa e Interporto Padova). Seguono l'Interporto di Parma e i due interporti campani (Interporto Sud Europa e Interporto Campano). In particolare le strutture del Nord Italia rappresentano da sole il 70% del totale delle aree infrastrutturate, quelle del Centro il 10% e quelle del Sud il restante 20%.

Risulta interessante analizzare anche l'estensione sia delle aree *disponibili* per l'espansione dell'attività interportuale sia di quelle *destinate* a quest'attività, che includono sia quelle già nella disponibilità dell'ente di gestione dell'interporto che quelle che devono essere acquisite. Nel primo caso si può avere un'indicazione sulle potenzialità di sviluppo a breve-medio termine delle aree interportuali, mentre i secondi dati consentono una valutazione delle possibilità di espansione della capacità degli interporti nel lungo periodo.

In molti casi, come si evince dai dati riportati nella tabella che segue, emerge un'approssimativa eguaglianza tra aree infrastrutturate e aree disponibili per l'attività interportuale, con una sostanziale assenza di potenzialità di sviluppo della capacità di offerta di servizi logistici e intermodali nel breve periodo. Si distinguono però i casi di alcuni interporti (Interporto di Bologna, Quadrante Europa, Interporto di Rovigo, Interporto Sud Europa e Interporto Campano) che presentano una rilevante potenzialità di ampliamento delle aree infrastrutturate nel breve-medio termine.

Se gli interporti sopracitati hanno larghi margini di sviluppo nel breve-medio termine, anche altri interporti (tra cui: CIM Novara, CePIM, Interporto di Cervignano del Friuli, Interporto Amerigo Vespucci e Interporto delle Marche) presentano delle potenzialità di sviluppo delle aree destinate all'attività interportuale, soggette all'iter di acquisizione di un titolo giuridico per l'uso delle aree medesime. A questi casi, si aggiungono l'Interporto di Bologna e Interporto Quadrante Europa, che mostrano potenzialità di sviluppo a lungo termine che vanno oltre a quelle già indicate a breve medio termine.

Tra le aree interportuali analizzate si possono quindi distinguere due gruppi: da una parte gli interporti che hanno già raggiunto completamente l'estensione prevista dai documenti di programmazione; dall'altra gli interporti che hanno ancora margini di sviluppo in termini di superfici, sia nel breve-medio, che nel lungo termine.

All'interno di questa seconda categoria si può inoltre sottolineare come siano presenti interporti con ampie aree infrastrutturate, come nei casi dell'Interporto di Bologna o Quadrante Europa, ma anche interporti con aree infrastrutturate di medie e piccole dimensioni.

Aree destinate, disponibili ed infrastrutturate (Mq)

	AREE DESTINATE TOTALI	di cui: Aree disponibili	di cui: Aree infrastrutturate	% di ampliamento rispetto alle aree già infrastrutturate nel BREVE PERIODO	% di ampliamento rispetto alle aree già infrastrutturate nel LUNGO PERIODO
Interporto Quadrante Europa (Verona)	4.200.000	3.900.000	3.120.000	25%	35%
SITo Torino	2.907.000	2.907.000	2.740.000	6%	6%
Interporto di Rivalta Scrivia	2.250.000	2.250.000	2.250.000	0%	0%
Interporto di Bologna	4.194.300	3.713.093	2.109.074	76%	99%
Interporto di Padova	2.000.000	2.000.000	2.000.000	0%	0%
CePIM - Interporto di Parma	2.521.815	2.022.994	1.850.000	9%	36%
Interporto Campano	2.900.000	2.900.000	1.527.000	90%	90%
Interporto Sud Europa	4.100.000	4.100.000	1.300.000	215%	215%
Interporto di Trento	1.200.000	1.000.000	1.000.000	0%	20%
Interporto d'Abruzzo	960.000	960.000	960.000	0%	0%
Interporto Amerigo Vespucci	2.755.723	1.134.978	926.373	23%	197%
CIM Novara	1.700.000	580.000	580.000	0%	193%
Interporto delle Marche	1.010.000	540.000	540.000	0%	87%
Interporto della Toscana Centrale	1.012.000	710.000	521.000	36%	94%
Interporto della Puglia	400.000	400.000	400.000	0%	0%
Interporto di Cervignano del Friuli	1.360.000	460.000	350.000	31%	289%
Interporto di Rovigo	1.900.000	1.900.000	300.000	533%	533%
Interporto di Vado	115.000	115.000	115.000	0%	0%
Portogruaro Interporto	200.000	200.000	90.000	122%	122%
Totale	37.685.838	31.793.065	22.678.447		

TABELLA 13 - Fonte: UIR, 2012

Scendendo nel dettaglio delle caratteristiche delle strutture, osserviamo che quanto ad infrastrutture logistiche, ossia magazzini coperti, magazzini scoperti e piazzali, le strutture piemontesi si differenziano in maniera sostanziale dalle restanti. In particolare S.I.To. e Rivalta Scrivia rappresentano da soli più del 30% delle infrastrutture logistiche del totale degli interporti osservati, avendo rispettivamente 1.050.000 mq e 835.000 mq di superfici adibite a funzione logistica. Il restante 60% viene suddiviso principalmente tra altri 5 interporti, con superfici logistiche superiori a 300.000 mq (Parma, da solo il 15% del totale, Bologna, Quadrante Europa, Padova e Interporto Campano).

Anche osservando le percentuali di area interportuale coperte da infrastrutture logistiche, i due interporti piemontesi confermano un'elevata incidenza di magazzini e piazzali (superiore in entrambi i casi al 30%). A questi si aggiunge Vado in cui la metà della superficie viene coperta da attività logistiche, Parma (47%) e Bologna (34%). La maggior parte degli altri interporti ha invece una superficie coperta da magazzini e piazzali compresa tra il 15% e il 30%, con l'eccezione di Portogruaro, Cervignano e Interporto delle Marche che mostrano percentuali inferiori.

Inoltre è da sottolineare come siano solo 6 gli interporti con una presenza di magazzini per merci surgelate o a temperatura controllata: S.I.To., Parma, Bologna, Quadrante, Padova e Interporto Campano.

Osservando le infrastrutture intermodali, ossia la presenza e le caratteristiche dei terminal ferroviari presenti all'interno degli interporti, sono 5 i poli che hanno al loro interno i maggiori terminal ferroviari: Rivalta Scrivia, Bologna, Quadrante Europa, Padova e Interporto Campano. All'interno di questi interporti le aree intermodali, infatti, superano i 200.000 mq. Analizzando le quote di aree interportuali coperte dai terminal si può inoltre notare come i due interporti di Portogruaro e di Cervignano del Friuli siano quelli in cui la presenza terminalistica è maggiore, rispettivamente con il 67% e il 46%. Anche il CIM di Novara è caratterizzato a livello infrastrutturale da una forte componente terminalistica, pari al 26% (escluso il terminal esterno all'area interportuale). Tutti gli altri interporti hanno invece un'incidenza dell'area dei terminal compresa tra il 12% e il 21%, ad eccezione di S.I.To, CePIM – Interporto di Parma, Interporto Quadrante Europa, Interporto d'Abruzzo e Interporto Regionale della Puglia, per i quali la percentuale scende sotto il 10%.

I terminal presenti nell'ambito delle diverse aree interportuali sono, nella maggior parte dei casi, di proprietà dell'ente di gestione dell'interporto. Terminal di proprietà di soggetti diversi dall'ente di gestione, sono presenti in alcune delle aree interportuali caratterizzate dalla presenza di più terminal. Nella maggior parte dei casi, i terminal sono gestiti dagli enti di gestione degli interporti (eventualmente tramite società controllate).¹²

Gli interporti di Bologna, Quadrante Europa e Padova, oltre ad avere più di un terminal a disposizione, hanno anche il maggior numero di binari di carico scarico, rispettivamente 16, 22 e 16, andando a confermare l'importante presenza infrastrutturale per quanto riguarda l'attività intermodale per queste tre strutture. La situazione degli altri interporti è alquanto eterogenea, con strutture che accolgono un numero di binari compresi tra 12 (Trento e Novara) e un solo binario (Vado).

Per la funzionalità intermodale degli interporti è utile soffermarsi anche sulla lunghezza massima del treno ricevibile senza essere spezzato. Tre interporti riescono ad accogliere treni con una lunghezza massima di 750 m: Rivalta Scrivia, Bologna e Interporto Campano. La maggior parte degli interporti può ricevere treni con una lunghezza massima compresa tra 550 m e 650 m, mentre 6 interporti (Vado, Parma, Rovigo, Cervignano e Interporto delle Marche) hanno tale limite inferiore o uguale a 500 m.¹³

I terminal interportuali ricevono i treni in arrivo grazie ad un fascio di binari di presa consegna e a una stazione con cui vengono raccordati alla linea. La maggior parte degli interporti hanno un fascio di presa consegna formato da un numero di binari compreso tra 1 e 5. In totale all'interno di questo gruppo sono presenti 12 interporti. Oltre a questi, 4

¹² Fanno eccezione CePIM – Interporto di Parma, l'Interporto di Bologna e l'Interporto Amerigo Vespucci, i cui terminal sono gestiti da soggetti terzi; mentre gli enti di gestione dell'Interporto Quadrante Europa e dell'Interporto Padova gestiscono soltanto i terminal di proprietà diretta.

¹³ È da sottolineare comunque che i limiti della rete rendono sostanzialmente impossibile far circolare con regolarità treni merci di lunghezza superiore ai 550/600 m.

interporti hanno fasci di presa consegna con un numero di binari compreso tra 6 e 10. A questi si devono aggiungere l'Interporto Campano, con 13 binari, Padova, 21 binari ed il Quadrante Europa con 31 binari di presa consegna.

Un'ulteriore indicatore che può aiutare nell'analisi della capacità terminalistica degli interporti, evidenziando potenziali colli di bottiglia, è dato dal rapporto tra i binari di carico-scarico e i binari di presa consegna. Solo metà delle aree interportuali dispone di un numero di binari di carico-scarico pari al numero di binari di presa consegna presenti.

Aree coperte dai terminal interportuali (Mq)

	Superficie dei terminal interportuali (Mq)	N. binari di carico/s scarico	Lunghezza singolo binario (m)	N. binari di presa consegna	Lunghezza singolo binario (m)
Interporto Quadrante Europa (Verona)	300.000	22	600	31	600
SITo Torino	100.000	4	400-624	3	470-500
Interporto di Rivalta Scrivia	1.000.000	5	750	5	450-500
Interporto di Bologna	320.000	16	460-600	4	-
Interporto di Padova	240.000	16	450-700	21	-
CePIM - Interporto di Parma	66.000	3	350	9	600
Interporto Campano	250.000	7	750	13	750
Interporto Sud Europa	150.000	8	650	3	650
Interporto di Trento	164.000	12	120-650	9	660-880
Interporto d'Abruzzo	76.000	4	680	2	-
Interporto Amerigo Vespucci	126.000	2	600	2	600
CIM Novara (*)	152.000	7	600-650	13	600-700
Interporto delle Marche	90.000	6	500	4	695
Interporto della Toscana Centrale	72.000	8	650	1	650
Interporto della Puglia	30.000	4	580	10	550
Interporto di Cervignano del Friuli	160.000	6	750	2	500
Interporto di Rovigo	45.000	3	600	4	500
Interporto di Vado	15.000	1	650	1	-
Portogruaro Interporto	200.000	-	-	3	390-478
Totale	3.556.000				

(*) Gestisce anche il contiguo terminal di RFI Novara-Boschetto di 45.000 mq, con altri 5 binari da 400 m ciascuno.

TABELLA 14 - Fonte: UIR, 2012

Risulta chiara la presenza di una forte eterogeneità funzionale. Per quanto riguarda le infrastrutture presenti c'è una suddivisione tra interporti di grandi, medie e piccole dimensioni. Significativa anche la suddivisione tra superfici logistiche e superfici terminalistiche: da una parte, ci sono interporti una funzione logistica più sviluppata; dall'altra, interporti con un maggior sviluppo della funzione intermodale.

4.2 Attività degli interporti italiani

In merito all'attività delle strutture interportuali si è scelto di dar conto del solo traffico ferroviario. Considerata l'indisponibilità di dati omogenei si è tralasciato il traffico gomma-gomma.¹⁴

Il traffico intermodale ferroviario è concentrato principalmente in alcuni interporti. Ritroviamo in questo gruppo in sostanza le stesse aree interportuali caratterizzate dalle maggiori infrastrutture terminalistiche: CIM di Novara, Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna, Interporto di Trento, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova e Interporto Campano.

Queste strutture presentano un numero di UTI movimentate compreso tra 35.000 (Interporto Campano) e 300.000 (Interporto Quadrante Europa). A parte Parma, gli altri interporti presentano invece livelli di movimentazione inferiori a 16.000 UTI annui; alcuni non presentano nessuna attività (Interporto di Vado e Interporto d'Abruzzo). Il Nord Italia, in particolare il Piemonte ed il Nord-Est, è l'area che privilegia il traffico intermodale, per effetto della maggiore densità del traffico ferroviario merci.

Traffico intermodale ferroviario (UTI movimentate nel 2011)

	UTI movimentate	di cui:				
		<i>casse mobili</i>	<i>container</i>	<i>semirimorchi</i>	<i>TIR</i>	<i>cisterne FTL</i>
Interporto Quadrante Europa (Verona)	296.213					
CIM Novara (*)	200.778					
Interporto di Rivalta Scrivia	138.700	24700	114000			
Interporto di Padova	136.000	4500	131000		500	
Interporto di Trento	105.902	5990			13886	86026
Interporto di Bologna	89.326	36712	52614			
Interporto Campano	35.683	11496	17937			5532 718
CePIM - Interporto di Parma	30000	30.000				
Interporto di Cervignano del Friuli	16.150					
Interporto Amerigo Vespucci	12.000		12000			
Interporto di Rovigo	6.000		6000			
Interporto delle Marche	4.000		4000			
Portogruaro Interporto	2.500	2500				
SITo Torino	720	720				
Interporto di Vado	-					
Interporto della Toscana Centrale	-					
Interporto d'Abruzzo	-					
Interporto Sud Europa	-					
Interporto della Puglia	-					

(*) compreso il traffico del terminal Novara Boschetto.

TABELLA 15 - Fonte: UIR, 2012

¹⁴ L'ultimo Rapporto UIR sugli interporti del nostro Paese segnala che i dati relativi al traffico gomma-gomma non sono stati forniti da tutti gli interporti, e anche nei casi in cui sono stati forniti, risultano poco utili sul piano dell'analisi complessiva del sistema interportuale per effetto della particolare disomogeneità che li caratterizza, sia per le modalità di calcolo sia per l'oggetto della rilevazione.

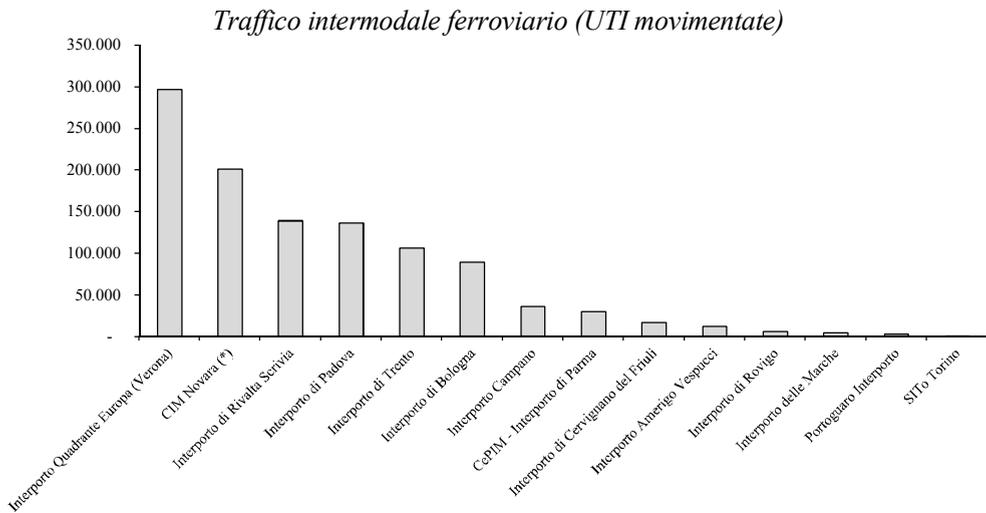


GRAFICO 5 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati UIR, 2012

Al traffico intermodale vanno aggiunte le movimentazioni del traffico ferroviario convenzionale. Questo segmento del mercato ferroviario merci interessa soltanto una piccola parte delle aree interportuali. Le principali eccezioni sono gli Interporti di Bologna, Quadrante Europa e Padova che movimentano tra i 20.000 e i 40.000 carri convenzionali all'anno.

Altre realtà che svolgono tale attività sono S.I.To., CePIM – Interporto di Parma, Interporto di Trento, Portogruaro Interporto, Interporto di Cervignano e Interporto Campano, con meno di 7.000 carri all'anno.

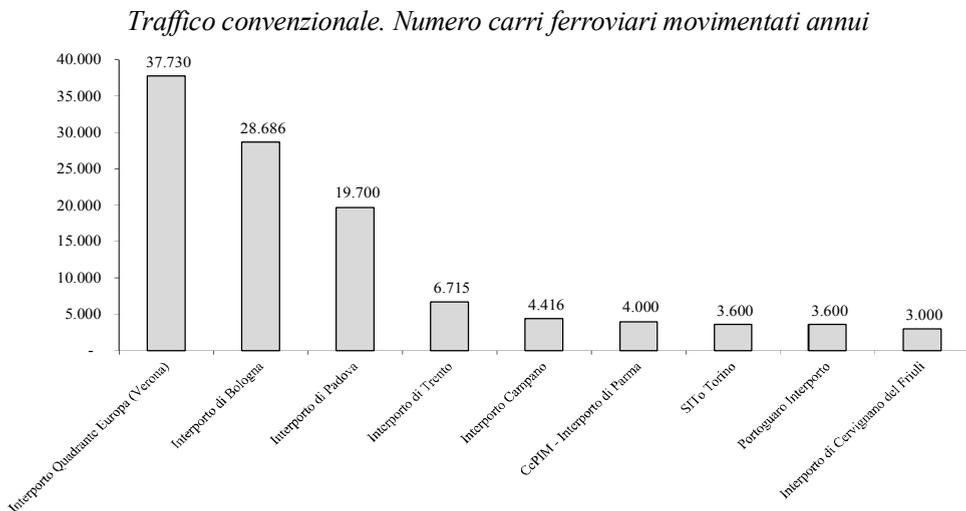


GRAFICO 6 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati UIR, 2012

L'analisi degli operatori presenti nelle aree interportuali conferma in parte gli ordini di grandezza già evidenziati dall'analisi della capacità e del traffico ferroviario. In particolare, considerando il numero assoluto di operatori, 7 aree interportuali presentano un numero di operatori compreso tra 110 e 200; queste aree sono anche interessate da elevati volumi di traffico e grandi strutture.

Tipologia di Operatori presenti

	N. operatori	di cui:			
		Corrieri	Operatori logistici	Imprese di autotrasporto e spedizionieri	altro
SITo Torino	203	10	120	70	3
Interporto Campano (**)	156	4	7	22	123
Interporto di Padova	153	16	58	63	16
Interporto Quadrante Europa (Verona)	132	10	40	68	14
CePIM - Interporto di Parma	120	14	35	28	43
Interporto di Bologna	118	15	22	35	46
Interporto di Trento	111	7	24	27	53
Interporto della Toscana Centrale (**)	56	3	13	27	13
Interporto della Puglia	27	2	8	13	4
CIM Novara	23	7			16
Interporto Sud Europa	20			*	
Interporto Amerigo Vespucci (**)	19	1	0	3	15
Interporto delle Marche (**)	14	0	1	7	6
Interporto di Vado (**)	10		5	3	2
Interporto di Cervignano del Friuli	10		*	*	
Interporto d'Abruzzo	8	0	2	4	2
Interporto di Rivalta Scrivia	6			*	
Interporto di Rovigo	-				
Portogruaro Interporto	-				

Nella categoria "altro" sono inclusi anche: Agenti marittimi, Dogana ed Enti di controllo, Imprese ferroviarie, Operatori intermodali, Imprese produttrici e industrie.

** Laddove non disponibile la specifica delle unità per singola categoria, l'asterisco indica la categoria che maggiormente incide sul totale degli operatori presenti.*

*(**) In questi interporti sono presenti anche imprese produttrici e industrie.*

TABELLA 16 - Fonte: dati UIR, 2012

Sono presenti principalmente operatori logistici, spedizionieri e imprese di autotrasporto, in media rispettivamente il 29%, il 18% e il 14% del totale. La composizione all'interno dei diversi interporti è però molto eterogenea. Ci sono infatti interporti – come Quadrante Europa e Interporto Padova – dove queste categorie sono sostanzialmente la quasi totalità, mentre altri – come Interporto Campano e Amerigo Vespucci – dove le altre categorie hanno un peso preponderante.

Alcuni interporti vedono la presenza di imprese produttrici e industrie.

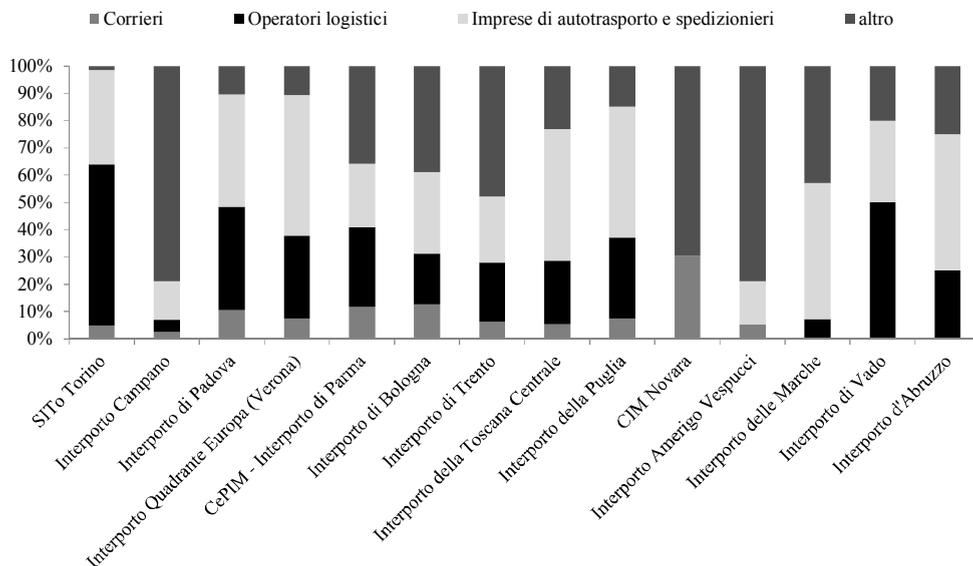
Tipologia di Operatori presenti

GRAFICO 7 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati UIR, 2012

5. Conclusioni

Affinché l'intermodalità possa diventare una tipologia di trasporto sempre più utilizzata, economica ed efficace, è necessario che il suo sviluppo sia inquadrato nell'ambito di un'attenta e lungimirante politica di governo del territorio e delle sue infrastrutture.

Sono molteplici le esigenze che bisogna contemperare e che richiedono l'esistenza di un disegno progettuale, di una visione strategica condivisa, nella definizione e nel potenziamento d'una rete di terminali logistici intermodali.

Partendo dal presupposto che l'obiettivo di fondo sia riuscire a spostare via ferro quanta più merce possibile, una seria e coerente linea d'intervento dovrebbe mirare, al contempo: a tutelare l'efficacia degli investimenti pubblici realizzati, mediante interventi che siano tra loro organici e coerenti; a salvaguardare le fondamentali esigenze di accettabilità sociale ed ambientale dei progetti che si intendono portare avanti; ad ottimizzare l'impatto delle terminalizzazioni stradali, cercando innanzitutto d'essere il più possibile prossimi agli effettivi bacini di mercato, ma soprattutto a favorire una tendenziale concentrazione dei traffici, così da generare economie di scala in grado di rendere più conveniente il trasporto su rotaia.

La stessa UIR proprio in merito ad azioni che sostengono l'intermodalità ferroviaria richiama l'attenzione sulla necessità di politiche incentivanti finalizzate a premiare il nuovo traffico ferroviario, cioè i nuovi collegamenti che dimostrino la loro efficienza ed

efficacia e soprattutto l'economicità nel continuare a stare sul mercato anche una volta che sia venuto meno l'incentivo.

Assumendo un ruolo proattivo e assolvendo una funzione di integratori di flussi, gli interporti possono favorire la creazione di relazioni e di sinergie, interloquendo:

- con il sistema ferroviario, scegliendo terminalisti e vettori in grado di offrire le condizioni più competitive, i prezzi più convenienti e la migliore qualità del servizio, sfruttando le opportunità offerte dal processo di tendenziale liberalizzazione del mercato;
- con il sistema portuale, in particolare avviando una reciproca e proficua collaborazione con terminalisti e operatori marittimi;
- con il mercato estero, stimolando partnership e promuovendo attività. Con riferimento a tale aspetto, gli interporti possono svolgere un ruolo prezioso nel favorire e potenziare i collegamenti intermodali con l'Europa, aggregando traffici provenienti dai porti e dai differenti territori in modo da facilitare rilanci internazionali.

Nel nostro Paese, le aree interportuali principali sono localizzate in corrispondenza delle grandi vie di comunicazione, in primo luogo lungo i Corridoi europei, ma esistono anche realtà minori poste su vie di comunicazione di importanza nazionale.

Nel sistema interportuale convivono interporti con un'elevata densità di aree adibite a magazzini, con altri caratterizzati da minore presenza logistica, interporti con elevati volumi di traffico intermodale e ferroviario e interporti in cui l'attenzione è rivolta principalmente al traffico gomma-gomma.

In generale, il sistema interportuale italiano costituisce un elemento importante, anche sul piano dimensionale, per la movimentazione delle merci e in particolare per lo sviluppo dell'intermodalità in Italia. L'analisi delle strutture terminalistiche ha evidenziato come il sistema sia già adeguato per supportare un volume di traffico ferroviario merci di tipo europeo, che attualmente nel nostro paese appare limitato da alcune strozzature della rete ferroviaria.

Infine, l'analisi della capacità produttiva aggregata del sistema interportuale, unita all'osservazione della sua distribuzione nei punti chiave delle reti di trasporto, ha rilevato una notevole potenzialità di espansione a breve-medio termine che potrà essere attivata quando le condizioni di mercato lo richiedessero, in modo da fare del sistema interportuale parte attiva e interlocutore di riferimento nell'attuale sfida per lo sviluppo dell'intermodalità.

A chiusura dell'analisi sono stati scelti alcuni indicatori – di seguito descritti – per evidenziare la presenza a livello di singola regione di infrastrutture e di imprese al servizio della logistica, nonché di progettualità relativa a interporti e porti.

Considerati nel loro insieme questi parametri possono costituire una traccia valida per offrire una mappatura della dotazione logistica territoriale.

Gli indicatori considerati ed esposti nella tabella che segue sono 7:

1. Presenza di *interporti* con una movimentazione superiore a 30 mila UTI (unità di trasporto intermodale, ossia container, casse mobili e semirimorchi);
2. Presenza di almeno 3 *centri intermodali*;

3. Presenza di *porti* con una movimentazione superiore a 200 mila teu;
4. Presenza di *aeroporti* dedicati al trasporto cargo;
5. Presenza di un numero di *imprese logistiche* superiore a 10 mila¹⁵;
6. Presenza di opere previste dalla *Legge Obiettivo* in tema di *interporti*¹⁶;
7. Presenza di opere previste dalla *Legge Obiettivo* in tema di *porti*.

La dotazione logistica territoriale

REGIONE	Presenza di INTERPORTI con UTI movimentate > 30 mila	Presenza di CENTRI INTERMODALI (>=3)	Presenza di PORTI con teus movimentati > 200 mila	Presenza di AEROPORTI cargo	Presenza di IMPRESE LOGISTICHE (> 10 mila)	Presenza di OPERE previste dalla LEGGE OBIETTIVO in tema di INTERPORTI	Presenza di OPERE previste dalla LEGGE OBIETTIVO in tema di PORTI
Piemonte	X				X	X	
Valle d' Aosta							
Liguria			X				X
Lombardia		X		X	X	X	
Trentino Alto Adige	X						
Veneto	X	X	X		X		X
Friuli-Venezia Giulia			X				X
Emilia-Romagna	X		X		X		X
Toscana						X	
Umbria						X	
Marche						X	X
Lazio				X	X	X	X
Abruzzo							X
Molise						X	
Campania	X		X		X	X	X
Puglia		X	X			X	X
Basilicata							
Calabria			X			X	
Sicilia						X	
Sardegna			X				X

TABELLA 17 - Fonte: Elaborazioni SRM

Al fine di sintetizzare quanto espresso nella tabella, la presenza o meno dei diversi indicatori è stata rappresentata attraverso una cartina, in cui ad ogni colore corrisponde un determinato numero di parametri esprimenti la dotazione logistica del territorio.

¹⁵ Dati Movimprese 2012. Sono stati considerati i seguenti codici: H 49 – trasporto terrestre e trasporto mediante condotte; H 50 – trasporto marittimo e per vie d'acqua; H 51 – trasporto aereo; H 52 – magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti; H 53 – servizi postali ed attività di corriere.

¹⁶ Dati del 7° monitoraggio sull'attuazione della Legge Obiettivo della Camera dei Deputati, al 30 settembre 2012.

FOCUS

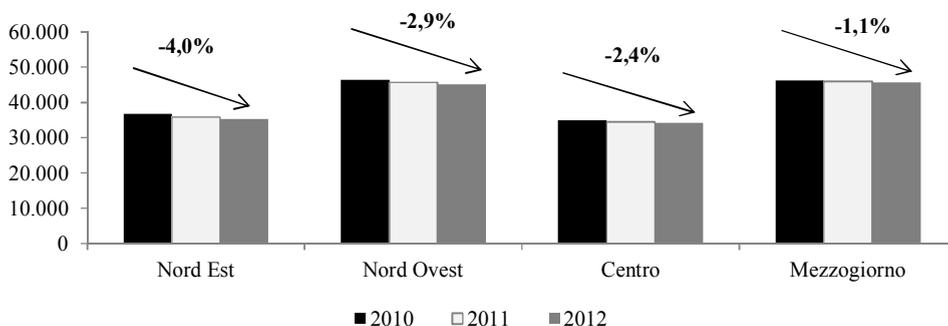
LE IMPRESE DEL SETTORE LOGISTICO ITALIANO:
ANALISI STATISTICA

A fine 2012, le imprese nazionali del settore della logistica¹⁷ erano oltre 160 mila, situate per quasi il 30% nelle regioni del Mezzogiorno.

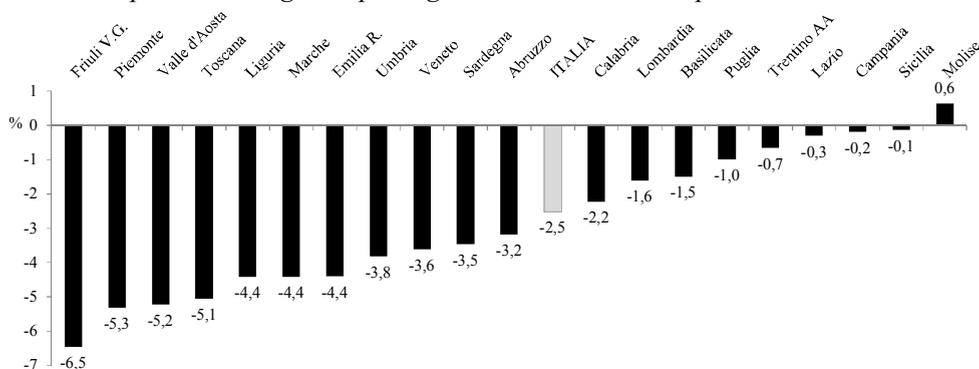
In considerazione dei dati dell'ultimo triennio (2010-2012) si registra un calo del 2,5% che raggiunge il -4% per l'area del Nord Est ed il -2,9% per il Nord Ovest.

In termini regionali, invece, fatta eccezione per il Molise che vede un lieve aumento delle imprese attive con sede in regione (+0,6%), si osserva per tutti i territori un calo delle unità imprenditoriali presenti con i valori massimi in Friuli V.G. e Piemonte che raggiungono il -6,5% ed il -5,3%.

*Le imprese della logistica per macro area:
numerosità e variazione % nel periodo 2010-2012*



Le imprese della logistica per regione: variazione % nel periodo 2010-2012



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Movimprese, 2013

¹⁷ Per la definizione del settore sono state considerate tutte le categorie afferenti ai trasporti ed alla logistica (di persone e merci) così come individuate dalla classificazione delle attività economiche ATECO 2007. Dal database di Unioncamere, in particolare, sono stati estratti i dati relativi alle imprese attive con sede nelle singole regioni d'Italia.

In considerazione delle diverse tipologie d'attività interessata, dall'analisi svolta emerge come la maggior parte delle imprese si concentra sulle attività di trasporto terrestre e mediante condotte con un peso dell'80,8% sul totale delle unità censite; solo in seconda battuta si trovano le attività di magazzinaggio e supporto ai trasporti (15,5%).

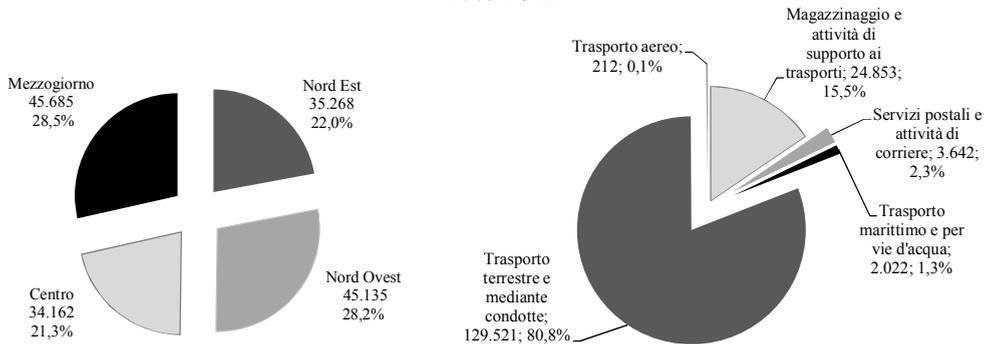
Per la prima di tali tipologie, i dati più rilevanti sono quelli delle regioni del Mezzogiorno che assorbono 36.226 imprese, pari al 28% del totale nazionale; segue il Nord Ovest con il 27,6% e, quindi, il Nord Est (22,7%) ed il Centro (21,7%).

Le regioni del Sud prevalgono sulle altre anche in merito al numero di imprese presenti per i servizi postali e le attività di corriere (43,8% del totale Italia della categoria); per i restanti comparti, invece, la situazione è diversa. Nel caso del trasporto marittimo e per vie d'acqua, ad esempio, sono le regioni del Nord Est ad assorbire la quota principale con quasi la metà delle imprese nazionali. Per il trasporto aereo e le attività di magazzinaggio, invece, prevale il Nord Ovest con una quota pari al 36,8% del dato nazionale nel primo caso ed al 30,7% nel secondo.

Dall'analisi complessiva per aree geografiche emerge, in ogni caso, il prevalere del Mezzogiorno: con 45.685 imprese, esso è detentore del 28,5% delle unità totali. Seguono le regioni del Nord Ovest con il 28,2%, quelle del Nord Est (22%) e, infine, quelle del Centro (21,3%).

I grafici e la tabella che seguono riportano un quadro generale della situazione per macroarea e per tipologia d'attività.

*Le imprese della logistica per macro area e per tipologia d'attività
Anno 2012*



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Movimprese, 2013

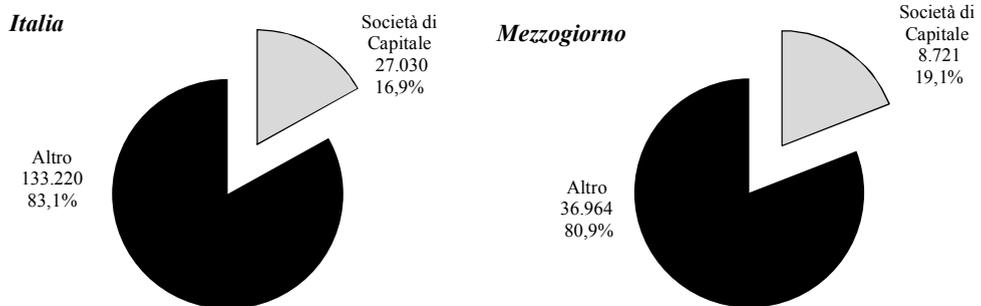
*Le imprese della logistica per macro area e per tipologia d'attività.
Anno 2012*

	Nord Est	Nord Ovest	Centro	Mezzogiorno	Totale settore
Trasporto terrestre e mediante condotte	29.417	35.795	28.083	36.226	129.521
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	1.008	280	139	595	2.022
Trasporto aereo	30	78	60	44	212
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	4.554	7.637	5.437	7.225	24.853
Servizi postali e attività di corriere	259	1.345	443	1.595	3.642
Totale Area	35.268	45.135	34.162	45.685	160.250

Fonte: Elaborazioni SRM su dati Movimprese, 2013

Dai dati emerge, inoltre, come nel Mezzogiorno il peso delle Società di Capitale sul totale delle imprese sia maggiore rispetto al valore nazionale con una percentuale del 19,1% a fronte di una del 16,9% per l'Italia.

Le Società di Capitale della logistica in Italia e nel Mezzogiorno



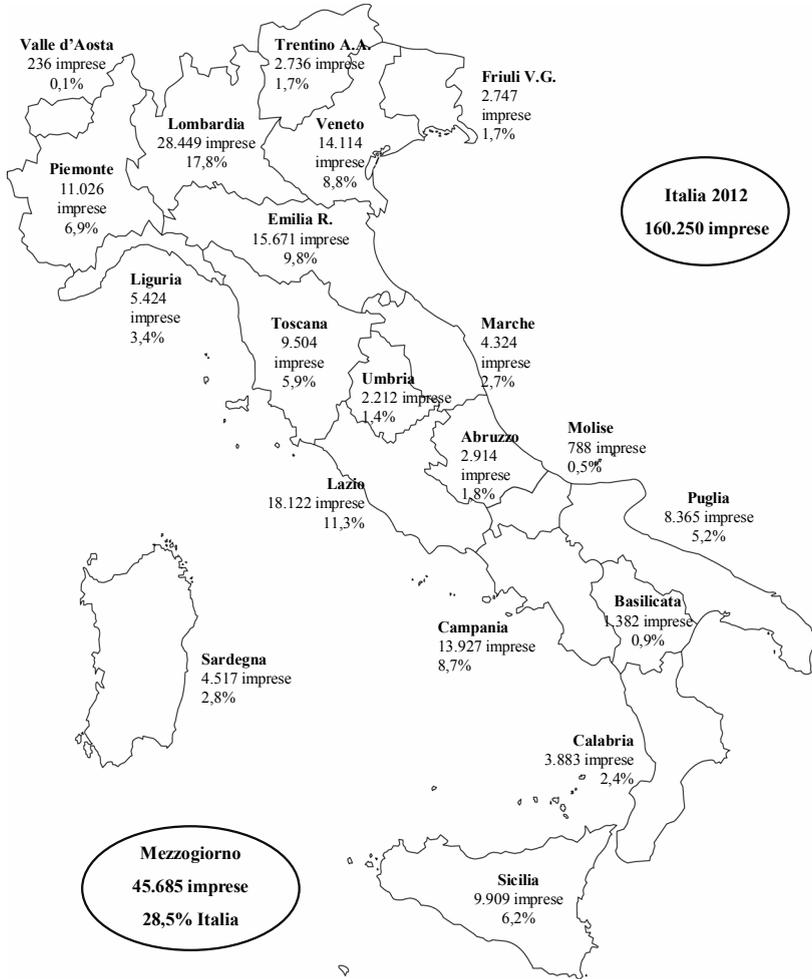
Fonte: Elaborazioni SRM su dati Movimprese, 2013

Ulteriori considerazioni possono essere fatte sulla base della distribuzione regionale delle imprese censite. La maggior presenza si registra per la Lombardia, il Lazio e l'Emilia Romagna con, rispettivamente 28.449 unità (17,8% del dato Italia), 18.122 unità (11,3%) e 15.671 unità (9,8%).

La Lombardia, in particolare, primeggia in merito a tutte le categorie di attività considerate con il 17,4% del totale nazionale delle imprese relative al trasporto terrestre e mediante condotte, il 28,8% di quelle relative al trasporto aereo, circa il 20% di quelle di magazzinaggio ed il 22,3% di quelle relative ai servizi postali ed alle attività di corriere. A tale scenario fa eccezione il settore del trasporto marittimo e per vie d'acqua per il quale la maggior presenza di imprese si registra per il Veneto che, con 921 unità, assorbe il 45,5% del dato Italia.

La distribuzione regionale delle imprese, in considerazione del totale di ogni singola area, è riportata nella figura che segue.

Le imprese del settore della logistica per regione



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Movimprese, 2013

CAPITOLO VI

PROGRAMMAZIONE E POLITICHE DI SVILUPPO NAZIONALE: QUADRO ORGANICO, STATISTICHE ED ALCUNE RIFLESSIONI

1. Premessa

L'obiettivo principale di questo lavoro è quello di definire, in maniera non esaustiva, un quadro organico degli strumenti di programmazione e/o di finanziamento utilizzati per lo sviluppo del sistema logistico italiano.

Lo studio è, quindi, articolato in due parti. In una prima sezione ci si sofferma sull'analisi delle strategie e linee d'indirizzo per la crescita del settore; mentre, in una seconda parte, sono stati analizzati alcuni strumenti finanziari.

In tema di programmazione, il cenno è alle prime misure di attuazione del *Piano della Logistica*, non analizzato nel dettaglio ma nelle linee generali, ed ai Piani regionali indirizzati al settore dei trasporti e della logistica.

Sotto l'aspetto finanziario, invece, dopo una breve panoramica di quanto previsto a livello comunitario per le *Reti Trans Europee dei Trasporti (TEN-T)*, ci si sofferma sul contesto nazionale analizzando, da un alto, gli interventi inseriti nella Legge 443/2001 *Obiettivo* e, dall'altro, le politiche di coesione indirizzate al tema in esame, ossia il Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità" ed i Programmi Operativi Regionali (POR) 2007-2013. Si riportano, infine, alcune anticipazioni sull'impianto della nuova Agenda 2014-2020, attualmente in via di definizione.

2. La programmazione

2.1 Il Piano Nazionale della Logistica (PNL): alcune misure d'attuazione

Il settore della logistica rappresenta un importante driver di sviluppo per l'economia di un territorio e, di conseguenza, puntare su azione che ne stimolino lo sviluppo e l'efficientamento è di primaria importanza per l'intero Sistema Paese.

In tale ottica e partendo dall'invito a lavorare sui grandi assi e nodi comunitari, con il *Piano Nazionale della Logistica* definito dalla Consulta dell'Autotrasporto e le azioni ad esso collegate si è puntato a dare un supporto alla realizzazione di quella che è stata più volta definita come la più grande area logistica del Sud Europa, capace di rafforzare la capacità di attrazione dei nostri porti. In particolare, le prime misure per l'attuazione del Piano riguardano 4 proposte che, poiché mirate a fronteggiare 4 temi "caldi" per il settore, possono introdurre da subito dei cambiamenti utili per la logistica del nostro Paese. Se ne riporta, di seguito, un quadro di sintesi.

1 – Lo sportello unico doganale

Le attività di controllo oggi presenti per i nostri flussi commerciali generano una serie di inefficienze collegate al dilatarsi dei tempi di sosta delle merci e, conseguentemente, ai costi aggiuntivi che le imprese di import ed export devono sostenere. Anche a seguito di questa situazione, molti operatori logistici e commerciali italiani spostano parte delle loro attività operative in altri Paesi dell'UE meglio organizzati sotto il profilo amministrativo-procedurale.

Per fronteggiare ciò, oltre che per aumentare la competitività delle imprese italiane sarebbe, quindi, ad avviso del PNL auspicabile agire su tale fronte puntando a garantire, tra l'altro, maggiori certezze in riferimento ai tempi di trasporto.

La proposta elaborata riguarda l'effettiva attuazione dello sportello unico doganale che consentirebbe agli operatori di completare il ciclo documentale necessario per le operazioni di import/export attraverso una struttura unica capace di connettere i vari sistemi gestiti dai singoli operatori privati e dalle Amministrazioni dello Stato. Le misure di coordinamento degli uffici e di efficientamento delle risorse disponibili potrebbero, ad esempio, riguardare un'organizzazione più flessibile dell'organico doganale in modo da assicurare la piena operabilità (H24) e l'allineamento degli orari di servizio di tutti gli organi che esercitano funzioni di controllo sulle merci. Il tutto senza comportare maggiori oneri per il bilancio dello Stato per l'eventuale personale aggiuntivo che sarebbe reperito nell'ambito della Pubblica Amministrazione.

2 – La distribuzione urbana delle merci

I sistemi distributivi delle merci hanno vissuto, negli ultimi anni, una trasformazione rilevante rappresentata dall'aumento della frequenza delle consegne con progressiva riduzione dei quantitativi. Ciò ha generato un maggior traffico di distribuzione che ha dovuto sempre più rapportarsi con i singoli contesti territoriali. Le difformità esistenti in termini di accesso ai centri urbani, l'assenza di una programmazione relativa (attraverso, ad esempio, Piani urbani delle mobilità) ed il progressivo diffondersi di piattaforme logistiche per il prelievo/recapito di merce all'interno di aree ZTL con il diritto di esclusiva, hanno portato alla luce la mancanza di forme di concertazione.

Da tali considerazioni discende la proposta di definire, a costo zero, delle linee guida nazionali per avviare delle politiche di gestione del traffico e di utilizzo del territorio, in grado di ottimizzare la mobilità delle merci (evitando decisioni localistiche e distorsive delle logiche di mercato) e superare le restrizioni generalizzate alla circolazione di veicoli commerciali di portata limitata ed a basso impatto ambientale.

3 – Il tema del franco fabbrica – franco destino

Il metodo utilizzato per la movimentazione delle merci e delle attività di logistica risulta oggi per lo più quello del franco fabbrica, con la conseguenza che il valore aggiunto è ad appannaggio degli operatori stranieri legati prevalentemente ai Paesi di destinazione delle merci. Modificare questa procedura è indicato nel Piano della Logistica come una delle azioni principali per migliorare la competitività del nostro Paese e valorizzarne la catena logistica.

La proposta elaborata mira, quindi, ad introdurre un sistema di incentivazione o, comunque, delle facilitazioni per orientare la scelta verso l'utilizzo degli operatori di

trasporti e logistica nazionali in modo da recuperare quote di traffico e, quindi, di valore. Si punta, in altri termini, a stimolare l'interesse nazionale verso un'attività sistemica di controllo sui titoli autorizzativi ai vettori non comunitari per consentire un recupero di traffico agli operatori italiani del trasporto e spingere il mercato ad utilizzare in maniere più equilibrata le diverse modalità.

4 – La riduzione dei viaggi di ritorno a vuoto e dei tempi di attesa al carico e scarico

Altro punto su cui si concentra l'attenzione del PNL è l'efficiamento del settore dell'autotrasporto e dei servizi connessi; in particolare, il primo passo da compiere in tal senso sarebbe quello ridurre il ritorno a vuoto e, al contempo, i tempi di carico e scarico identificando strumenti in grado di instaurare forme di collaborazione orizzontale fra autotrasporto, operatori logistici e gestori delle infrastrutture attraverso i rispettivi sistemi informativi. La proposta che ne discende è quella di prevedere dei collegamenti telematici fra le singole parti citate in modo tale da poter dialogare tra loro in un'ottica di "parallelismo informativo" rispetto alla merce trasportata.

2.3 I Piani regionali per il trasporto merci e la logistica

Accanto a quanto previsto a livello nazionale dal PNL, sono state considerate le programmazioni regionali indirizzate allo sviluppo del trasporto merci e della logistica al fine di avere una visione più ampia di quello che è l'attuale scenario di riferimento.

In particolare, partendo dalle informazioni rese disponibili dai siti istituzionali delle regioni italiane, è stato elaborato un quadro unico racchiuso nella tabella che segue.

I Piani Regionali per il trasporto merci e la logistica: lo stato dell'arte

Regione	Documento di riferimento	Anno di riferimento
Abruzzo	Piano Regionale Integrato dei Trasporti	2010
Basilicata	Piano Regionale dei Trasporti (*)	2005
Calabria	Piano regionale dei Trasporti (**)	2013
Campania	Sistema integrato regionale dei trasporti. Decimo Piano Attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali	2010
Emilia R.	Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2020	2012
Friuli V.G.	Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica (*)	2011
Lazio	Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica	2011
Liguria	-	
Lombardia	-	
Marche	Piano Regionale Infrastrutture, trasporto merci e logistica (*)	2012
Molise	-	
Piemonte	Piano Regionale per la Logistica	2010
Puglia	Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti	2008
Sardegna	Piano Regionale dei Trasporti	2008
Sicilia	Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità	2003
Toscana	Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità	2012
Trentino A.A.	-	
Umbria	Piano Regionale dei Trasporti	2003
Valle d'Aosta	-	
Veneto	Piano Regionale dei Trasporti	2005

(*) *Testo non disponibile;* (**) *In fase di approvazione.*

TABELLA 1 - Fonte: elaborazione SRM

Pur in considerazione delle peculiarità dei singoli territori, i diversi Piani analizzati sono accomunati da una serie di obiettivi che ruotano intorno allo sviluppo del trasporto combinato ed al potenziamento dei nodi logistici.

Come, infatti, si legge in alcuni programmi, il concetto tradizionale di trasporto si sta sempre più evolvendo in quello di “logistica integrata” nel cui ambito si sviluppano operatori in grado di costituirsi come unico interlocutore per l’esecuzione delle attività intermodali; di conseguenza, le azioni sopra delineate si configurano come principale strumento di ammodernamento dei sistemi trasportistici regionali.

L’attenzione che i singoli documenti di programmazione hanno posto sul tema del trasporto merci e della logistica assume, in ogni caso, connotazioni diverse da regione a regione; quasi tutte, infatti, ne sottolineano l’importanza e le linee strategiche generali da seguire, ma solo alcune individuano espressamente le azioni da mettere in campo.

Nella tabella che segue, si sintetizzano le principali previsioni dei Piani di cui è disponibile il testo.

I Piani Regionali per il trasporto merci e la logistica: i principali obiettivi

Regione	Principali Obiettivi e azione da intraprendere
Abruzzo	Completare i centri intermodali in atto (l’Interporto Val Pescara, gli autoporti/piattaforme logistiche di Roseto e San Salvo ed il centro di smistamento merci di Avezzano).
Emilia R.	Rendere ancor più vantaggiosa e competitiva la piattaforma regionale. Rafforzare l’integrazione ferroviaria tra i nodi terrestri ed i porti funzionali alla regione. Rendere più efficiente e integrata l’infrastruttura della piattaforma regionale. Tendere al 2020 alla saturazione della capacità dei nodi ferroviari. Diminuire/contenere il traffico merci su gomma.
Lazio	Favorire lo sviluppo dell’intermodalità nelle forme strada-ferro, ferro-mare e ferro-aria contribuendo al decongestionamento delle aree metropolitane attraverso la razionalizzazione dei sistemi distributivi e promuovendo l’efficienza delle singole modalità di trasporto.
Piemonte	Potenziare le infrastrutture, rilanciare il trasporto ferroviario, sostenere l’intermodalità ed il trasporto combinato.
Puglia	Realizzare le condizioni strutturali (materiali e non) per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e nello spazio Euro Mediterraneo. In particolare: - migliorare la capacità intermodale dei principali nodi e centri merci e potenziare la dotazione infrastrutturale e di servizi; - promuovere il coordinamento tra tutti gli attori interessati allo sviluppo della piattaforma logistica regionale; - promuovere lo sviluppo del trasporto combinato; - promuovere l’aggregazione della domanda e la qualificazione dell’offerta dei servizi logistici; - promuovere la diffusione di tecnologie ITS e istituire sistemi di controllo del traffico di mezzi pesanti.
Sardegna	Realizzare una piattaforma logistica delle merci in transito nel Mediterraneo.
Sicilia	Migliorare l’integrazione tra i vari sistemi di trasporto attraverso lo sviluppo dell’intermodalità strada-rotaia, la realizzazione di infrastrutture intermodali minori (piattaforme logistiche) e l’individuazione di autoporti quali aree di raccolta merci e gestione autoparchi al servizio dell’autotrasporto.
Toscana	Sviluppare la piattaforma logistica regionale attraverso: - il potenziamento dell’accessibilità ai nodi di interscambio modale; - il potenziamento delle infrastrutture portuali e l’adeguamento dei fondali; - il consolidamento/adequamento delle vie navigabili di interesse regionale; - il rafforzamento della dotazione aeroportuale e delle specializzazioni delle funzioni degli scali di Pisa e Firenze; - il consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l’integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale europea; - lo sviluppo di sinergie tra i diversi porti regionali.

Umbria	Definire possibili metodi di interventi della politica regionale nel campo del trasporto merci e della logistica integrata, sia per quanto riguarda azioni che possano promuovere i processi di razionalizzazione del settore, sia per incentivare il riequilibrio modale dei traffici merci di scambio con il restante territorio nazionale ed europeo.
Veneto	Recuperare efficienza ed efficacia nel sistema dei trasporti e minimizzare i costi esterni. Sviluppare attività a valore aggiunto. Rafforzare il posizionamento competitivo delle regione nella compagine nazionale ed internazionale.

TABELLA 2 - Fonte: Piani regionali

3. Le politiche di sviluppo

3.1 Le reti TEN-T

Le reti di trasporto trans-europee (*Trans-European Networks - Transport*) sono state delineate dall'Unione europea al fine di raggiungere molteplici obiettivi: realizzare i collegamenti necessari per agevolare il trasporto di persone e beni, ottimizzare l'efficienza delle infrastrutture esistenti, attuare l'interoperabilità degli elementi della rete ed integrare la dimensione nelle varie azioni previste.

Sulla base di ciò, nel 2004, il Consiglio ed il Parlamento Europeo hanno individuato 30 Progetti Prioritari della rete TEN-T che riguardano i principali assi ferroviari, stradali e di vie navigabili che attraversano i diversi Stati membri dell'Unione.

I progetti prioritari attualmente in corso di realizzazione per l'Italia sono relativi a:

- l'Alta velocità ferroviaria Berlino-Palermo, che comprende il Tunnel del Brennero;
- l'Alta velocità ferroviaria Lione-Torino-Milano-Trieste-Budapest;
- il Programma Galileo;
- le Autostrade del Mare e logistica portuale;
- il corridoio merci ferroviario Genova-Rotterdam.

Per quanto riguarda, invece, le risorse previste per tali progetti l'ultimo intervento della Commissione Europea ha sbloccato, a fine 2012, fondi per 1,265 miliardi di euro da destinare ai progetti nei settori delle infrastrutture e dei trasporti attraverso due bandi (uno pluriennale ed uno annuale).

Al primo sono ascrivibili 1,015 miliardi di euro così ripartiti:

- 725 milioni ai 30 progetti prioritari;
- 100 mln al Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) per l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea;
- 10 mln per i Servizi d'informazione fluviale;
- 50 mln per la gestione del traffico aereo;
- 80 mln per le Autostrade del Mare;
- 50 mln per il Sistema di trasporto intelligente che comprende il Servizio europeo telepedaggio volto a promuovere l'intermodalità, il miglioramento della sicurezza e l'affidabilità della rete.

Per il bando annuale, invece, il budget è di 250 milioni di euro, così suddiviso:

- 150 mln per la realizzazione rapida dei progetti TEN-T;
- 40 mln per misure a sostegno dell'innovazione e delle nuove tecnologie;

- 25 mln per il sostegno a partenariati pubblico-privati e a strumenti finanziari innovativi;
- 35 mln per il sostegno alla realizzazione a lungo termine della rete TEN-T.

Si evidenzia, infine, come secondo le informazioni rese disponibili dal sito ufficiale della Commissione Europea, l'Italia è il secondo stato (dopo la Spagna) per importo ascrivibile con un valore complessivo pari a 71,615 Meuro. Si rileva, inoltre, come al 2013 lo status degli investimenti raggiunge circa il 60%.

3.2 La Legge Obiettivo

Secondo il 7° Rapporto sull'attuazione della legge Obiettivo della Camera dei Deputati, al 30 settembre 2012, il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) si compone di 393 opere (di cui 3 relative a procedimenti interrotti) per un ammontare complessivo pari a 374,8 miliardi di euro¹.

Restringendo il campo d'analisi alle sole opere afferenti al trasporto ed alla logistica, il costo complessivo raggiunge, invece, i 363,9 miliardi di euro (il 97% del costo totale del Programma) a fronte di una copertura finanziaria di poco superiore al 40%.

*PIS: costo, disponibilità e fabbisogni delle opere
in tema di trasporti e logistica al 30/09/2012 (Meuro)*

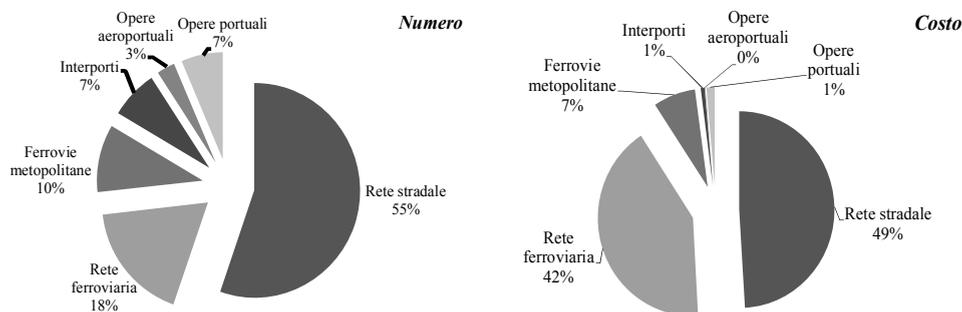
Macro Opera	Costo	Finanziamenti disponibili	Fabbisogno
Sistema valichi	16.439	2.702	13.737
Corridoio plurimodale padano	77.208	40.717	36.491
Corridoio plurimodale tirreno-brennero	7.456	3.821	3.634
Corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa	91.699	23.821	67.875
Corridoio plurimodale adriatico	4.675	2.604	2.071
Corridoio plurimodale dorsale centrale	26.460	20.671	5.788
Mo.S.E.	5.493	4.222	1.271
Ponte sullo stretto di Messina	8.550	419	8.131
Corridoio trasversale e dorsale appenninica	66.487	17.960	48.527
Sistemi urbani	41.434	25.059	16.374
Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna	4.973	1.746	3.227
Hub portuali	9.295	3.769	5.526
Hub interportuali	2.255	633	1.622
Allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali	1.507	35	1.473
Totale	363.931	148.179	215.747

TABELLA 3 - Fonte: Camera dei Deputati, 2012

Se si considerano gli interventi previsti da tali opere, dal monitoraggio emerge la prevalenza del comparto stradale che assorbe il 55% del numero complessivo di interventi ed il 49% del costo totale; segue la rete ferroviaria con, rispettivamente, il 18% ed il 42%.

¹ Se si considerano i soli interventi deliberati dal CIPE, cioè quelli con progetto preliminare o progetto definitivo e quadro finanziario approvati, il costo complessivo è pari a 142,5 miliardi di euro (il 38% del totale dell'intero Programma) con una disponibilità di risorse pari al 55%. Il fabbisogno residuo riguarda per lo più opere localizzate nel Centro Nord (73% a fronte del 26,9% del Mezzogiorno e di un 0,1% di quota non ripartibile).

*PIS: la ripartizione % per tipologia delle opere al 30/09/2012**



* non sono comprese le opere per lo Stretto di Messina e per il Mo.S.E.

GRAFICO 1 - Fonte: elaborazione SRM su dati Camera dei Deputati, 2012

Analizzando, infine, la distribuzione territoriale delle opere in esame si evince come, escludendo quelle con importo non ripartibile, il 67% circa è ascrivibile al Centro Nord che prevale in merito a tutte le singole tipologie di intervento, fatta eccezione per le opere portuali. Al Mezzogiorno spetta, invece, una quota del 35%.

PIS: la ripartizione dei costi per macro area

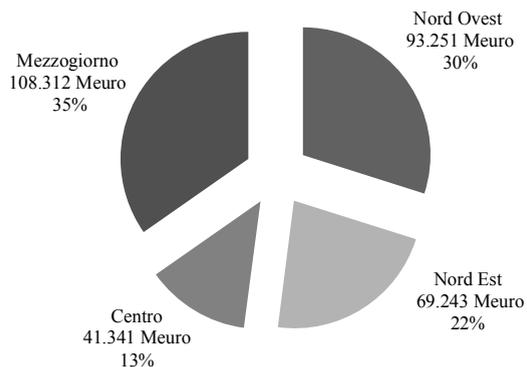


GRAFICO 2 - Fonte: elaborazione SRM su dati Camera dei Deputati, 2012

Nel dettaglio regionale, è la Sicilia l'area in cui si concentrano la maggior parte degli investimenti previsti in tema di infrastrutture di trasporto e logistica; si tratta di quasi 41 miliardi di euro concentrati per lo più sulla rete ferroviaria (19,4 miliardi) e stradale (10,5 miliardi), oltre che sul Ponte sullo stretto di Messina (8,6 miliardi).

Rispetto al costo totale del Programma in tema di trasporti e logistica, le infrastrutture localizzate in questa regione incidono per l'11,3%.

A seguire, vi è il Veneto che vede, tra l'altro, la presenza degli interventi relativi al Mo.S.E. e, quindi, la Lombardia che, rispetto alle altre regioni italiane, fa registrare l'ammontare più alto di investimenti per quanto riguarda le ferrovie metropolitane.

PIS: la ripartizione territoriale dei costi al 30/09/2012 (Meuro)

	Rete stradale	Rete ferroviaria	Ferrovie metropolitane	Interporti	Opere aeroportuali	Opere portuali	Ponte Stretto Messina	Mo.S.E.	TOT.
Piemonte	8.707	20.364	804	354	-	-	-	-	30.229
Valle d'Aosta	371	450	-	-	-	-	-	-	821
Lombardia	14.363	13.422	7.448	86	-	-	-	-	35.319
Liguria	17.521	9.033	326	-	-	2	-	-	26.882
Trentino A.A.	-	8.498	-	-	-	-	-	-	8.498
Veneto	15.422	12.283	812	-	-	2.507	-	5.493	36.517
Friuli V.G.	4.196	2.802	-	-	-	317	-	-	7.315
Emilia Romagna	11.854	3.524	1.151	-	-	384	-	-	16.913
Toscana	13.232	1.494	1.025	26	-	-	-	-	15.777
Umbria	4.568	3.947	-	95	43	-	-	-	8.653
Marche	686	323	-	95	-	260	-	-	1.364
Lazio	8.817	2.239	3.487	522	-	482	-	-	15.547
Abruzzo	2.734	2.504	-	-	16	117	-	-	5.371
Molise	3.731	150	50	145	-	-	-	-	4.076
Campania	5.583	7.180	6.885	159	-	262	-	-	20.069
Puglia	1.491	3.834	371	89	-	220	-	-	6.005
Basilicata	6.693	-	-	-	-	-	-	-	6.693
Calabria	19.324	824	-	102	-	-	-	-	20.250
Sicilia	10.508	19.378	2.069	278	92	-	8.550	-	40.875
Sardegna	3.670	620	293	-	-	390	-	-	4.973
Non ripartibili	17.622	31.997	-	-	-	-	-	-	49.619
Centro Nord	106.996	91.186	15.052	1.178	43	3.951	-	5.493	223.899
Mezzogiorno	64.096	53.679	9.668	773	108	987	8.550	-	137.861
ITALIA	171.092	144.865	24.720	1.951	151	4.938	8.550	5.493	361.760

TABELLA 4 - Fonte: elaborazione SRM su dati Camera dei Deputati, 2012

3.3 Il PON Reti e Mobilità 2007-2013

Il PON “Reti e Mobilità” 2007-2013, finanziato dal FESR e dal fondo di rotazione nazionale, interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo, mediante interventi che realizzino una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'UE verso il sud del Mediterraneo.

Il PON è uno dei canali finanziari che prevedono l'assegnazione di risorse per lo sviluppo delle strutture nazionali al fine di promuovere e attuare una politica regionale unitaria; ossia una politica alimentata - seppure con declinazioni (priorità e obiettivi) opportunamente differenziate a seconda dei contesti socio-economici e territoriali di applicazione², a cui corrispondono anche diverse disponibilità finanziarie - tanto dalle risorse dei fondi strutturali quanto dalle risorse nazionali messe a disposizione con il Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS).

La strategia del PON 2007-2013 è indirizzata all'attivazione di politiche per il trasporto e la logistica orientate al superamento del divario tra Centro-Nord e Sud del Paese e al sostegno dei fattori di sviluppo competitivo dei territori, soprattutto delle aree

² Aree in Obiettivo “Convergenza” (CONV), aree in Obiettivo “Competitività regionale e occupazione” (CRO), Mezzogiorno d'Italia.

Convergenza, tenendo conto sia dei profili di adeguatezza e sostenibilità ambientale della dotazione infrastrutturale sia dell'efficienza e diffusione dei servizi (informativi, gestionali) connessi a tale dotazione.

Ai fini di uno sviluppo equilibrato, competitivo e, nel contempo, ambientalmente sostenibile del settore dei trasporti e della logistica nelle aree Convergenza, il Programma promuove una strategia che, coniugando tra loro profili di valenza settoriale e territoriale, mira al rafforzamento sia dell'armatura infrastrutturale portante di interesse europeo e nazionale – potenziamento delle principali direttrici di trasporto e dei nodi logistici legati alle Autostrade del Mare – sia delle connessioni interne ad essa e di quelle esistenti fra questa e i principali sistemi produttivi delle regioni Convergenza.

L'obiettivo globale che il PON "Reti e mobilità" intende perseguire nell'ambito della politica regionale unitaria è, quindi, identificato nella prospettiva strategica di "contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese rispetto ai flussi che attraversano il bacino del Mediterraneo e, soprattutto, dei territori peninsulari e insulari delle aree Convergenza ai fini di realizzare una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'Ue verso gli altri continenti, in una logica tesa ad affermare processi di sviluppo socio-economico e territoriale basati sulla contestuale considerazione, ai diversi livelli istituzionali, dei concetti di competitività e di coesione".

La strategia del Programma trova attuazione attraverso tre *Obiettivi Specifici*:

1. contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale;
2. contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico;
3. accrescere l'efficacia dell'attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari.

Strutturalmente, il PON prevede 2 Assi principali di intervento, più un terzo dedicata all'assistenza tecnica del programma stesso.

L'Asse I si propone di potenziare la rete nazionale di terminali di trasporto e logistica ai fini di rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno nella dinamica dei traffici mondiali. Più nello specifico, esso indirizza la propria azione al rafforzamento e alla creazione di sinergie tra i diversi sistemi infrastrutturali delle aree meridionali.

L'Asse II, invece, indirizza la propria strategia verso il potenziamento delle connessioni tra i sistemi locali (produttivi e urbani) e l'armatura infrastrutturale di rilevanza nazionale e internazionale, sostenendo così processi di sviluppo e internazionalizzazione del Mezzogiorno alimentati, soprattutto, dai territori già collocati in posizione di "eccellenza competitiva".

Il Programma prevede uno stanziamento complessivo pari ad oltre 2,57 miliardi di euro.

PON “Reti e Mobilità” 2007-2013: le risorse per Asse (dati in euro)

Asse	Contributo comunitario		Contributo nazionale	Totale
	Valore assoluto	% sul totale		
I - Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale	671.071.358	48,8	586.697.136	1.257.768.494
II - Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poi principali dell'armatura logistica delle aree convergenza	675.363.695	49,1	590.449.793	1.265.813.488
III - Assistenza tecnica	28.293.838	2,1	24.736.436	53.030.274
TOTALE	1.374.728.891	100	1.201.883.365	2.576.612.256

TABELLA 5 - Fonte: elaborazione SRM su dati PON 2007-2013

A livello di categorie d'intervento, le maggiori percentuali di risorse sono destinate agli interventi in tema di “ferrovie (RTE-T)” e “trasporti ferroviari” con, complessivamente, oltre il 50% dell'importo totale, seguiti da quelli per le “strade nazionali” (16,4%) e, quindi, da quelli per i “porti” con il 13,8% del totale.

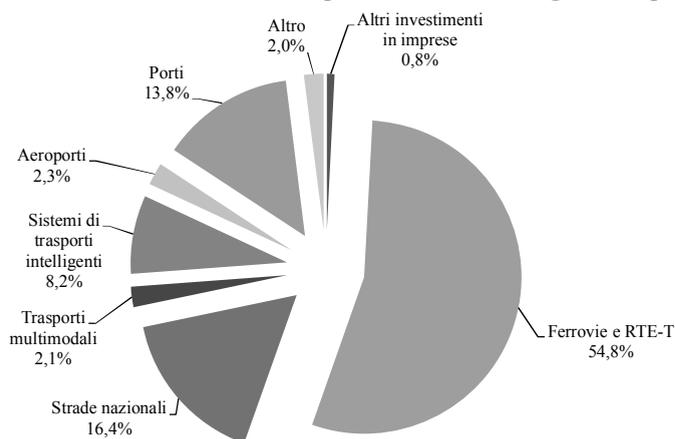
PON “Reti e Mobilità” 2007-2013: ripartizione delle categorie di spesa

GRAFICO 3 - Fonte: elaborazione SRM su dati PON 2007-2013

Il Programma prevede, inoltre, la realizzazione di alcuni Grandi Progetti che, nella versione corrente del documento ammontano a 13 e riguardano il potenziamento di reti stradali e l'adeguamento/raddoppio di nodi e tratte ferroviari (tra queste anche quelle che servono in porto di Salerno), nonché il potenziamento del porto commerciale di Augusta.

Il termini di attuazione, infine, si segnala come al 31 dicembre 2012 il Programma fa registrare pagamenti per 442,5 milioni di euro corrispondenti ad un avanzamento finanziario del 17%.

Inoltre, l'ultimo monitoraggio Open Coesione (28/02/2013) sulla spesa certificata per le opere con finanziamento superiore ai 20 milioni di euro, evidenzia situazioni non

omogenee con alcuni progetti che hanno pienamente o quasi raggiunto la fase di completamento ed altri che, all'opposto, fanno registrare una percentuale di spesa ancora nulla. Tra quest'ultimi rientrano, ad esempio, i lavori di adeguamento del raccordo tra la A3 Sa-Rc e la Ss 106 Firmo-Sibari, i lavori di collegamento ferroviario del Porto di Taranto con la rete nazionale ed, ancora, il gateway ferroviario del Porto di Gioia Taranto: si tratta, in tutti i casi, di importanti progetti che, qualora opportunamente implementati, potrebbero dare impulso a nuove azioni di sviluppo.

Situazione analoga si è registrata per i PO regionali.

PON "Reti e Mobilità" 2007-2013: le 5 opere con la miglior spesa certificata

Progetto	Soggetto beneficiario	Finanz. (mln €)	Spesa
Adeguamento linea ferroviaria Tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione Galleria Crocetta	RFI	63,373	98%
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su reti Ten in Puglia: nodo di Bari tratte Chieuti-Foggia-Barletta-Bari C.le-Lecce e Bari C.le-Taranto-Metaponto	RFI	46	100%
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su reti Ten in Sicilia: nodo di Palermo, Messina e Catania, linee Palermo-Messina e Messina-Siracusa, tratta Trapani-Palermo, Siracusa-Agrigento	RFI	42	100%
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su reti Ten in Campania: nodo di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	RFI	37	96%
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su reti Ten in Calabria: tratte di Praia Ajeta-Reggio Calabria c.le; Sibari-Reggio Calabria c.le; Nova Siri-Paola; nodi di Reggio Cn e Villa San Giovanni	RFI	28	96%

TABELLA 6 - Fonte: elaborazione SRM su dati Open Coesione, 2013

3.3.1 Il PON Reti e Mobilità per la logistica e l'intermodalità nel trasporto merci

Per quanto concerne il comparto della logistica del trasporto merci, il Programma evidenzia come il principio europeo di co-modalità tende all'integrazione e alla combinazione tra le diverse modalità di trasporto e tra i diversi servizi nell'ambito dello stesso modo, per ottimizzare l'utilizzazione delle capacità potenziali di ciascun segmento.

Si tratta, quindi, di attuare una strategia di sostegno alla logistica e all'intermodalità sia in relazione al sistema di regole e incentivi sia per orientare le scelte negli investimenti infrastrutturali relativi a ferrovie, porti, interporti ed i relativi collegamenti stradali e ferroviari. Si tratta, inoltre, di riprogrammare la distribuzione logistica ed i nodi di interscambio per le merci nelle aree urbane.

Un primo passo da compiere potrebbe essere quello di avviare azioni di sostegno del trasporto su ferro che consentano di riorganizzare le catene logistiche delle imprese di trasporto trasferendo quote di traffico dalla strada ai servizi ferroviari o marittimi.

Secondo la strategia del Programma, le misure per lo sviluppo del sistema logistico nazionale e del subsistema intermodale dovranno essere basate su:

- lo sviluppo dell'immobiliare/intermodale necessario alla contrazione dei flussi di traffico degli interporti per rendere conveniente il trasporto intermodale a treni completi;
- il sostegno al trasporto intermodale;
- il sostegno alle attività di integrazioni di sistema sia con interventi volti all'eliminazione dei colli di bottiglia infrastrutturali, sia attraverso l'utilizzo di

strutture avanzate hardware-software e l'interoperabilità dei servizi, con particolare riferimento ai porti e agli interporti;

- lo sviluppo di servizi avanzati da parte di imprese di trasporto e logistica che operano nell'ambito dei corridoi trans-europei. Interventi di standardizzazione logistica delle imprese manifatturiere;
- il completamento della rete intermodale a sud, con particolare riferimento agli interporti di Gioia Tauro, Bari, Marcianise, Catania, Termini Imerese e Cagliari;
- il lancio di progetti di ricerca e sviluppo per la messa a punto di tecnologie atte a garantire la *governance* del Sistema Logistico Nazionale ed i suoi sottosistemi.

Tra le azioni già avviate, si segnalano:

- il completamento degli impianti logistici intermodali e degli interporti (15,2 mln di euro per la logistica nel 2006 e 35 mln per le piattaforme interportuali nel 2007);
- gli interventi per la sicurezza dell'autotrasporto (127 mln di euro nel biennio 2006-2007);
- gli interventi di ristrutturazione dell'autotrasporto per le imprese che si riconvertono al trasporto multimodale (64,8 mln di euro per il 2006 e 170 mln nel 2007);
- le agevolazioni per l'acquisto di mezzi ed unità di carico per il trasporto intermodale (70 mln di euro nel 2007).

Tutte le azioni richiamate rivestono particolare importanza se riferite alle regioni del Mezzogiorno; infatti, la scarsa integrazione tra le diverse modalità, dovuta anche alla insufficiente dotazione infrastrutturale nel settore intermodale terrestre e nell'integrazione logistica tra i porti e le reti terrestri, costituisce uno dei principali punti di debolezza del sistema trasportistico delle aree della Convergenza.

3.4 I Programmi Operativi 2007-2013 delle regioni italiane

I Programmi Operativi Regionali (POR) rappresentano il principale canale di finanziamento pubblico per lo sviluppo delle infrastrutture a livello regionale.

In riferimento ai singoli contesti territoriali – e, nelle aree della Convergenza, evitando di creare sovrapposizioni con gli interventi del PON – essi delineano, in considerazione del tema in esame, una serie di azione a sostegno del trasporto passeggeri e merci tese non solo allo sviluppo dei singoli comparti ma anche al rafforzamento dell'intermodalità tra gli stessi.

In questa parte del lavoro si è effettuato un monitoraggio di quelle che sono le principali previsioni individuando, da un lato la presenza di azioni specifiche e, dall'altro, l'ammontare di risorse disponibile per l'esecuzione delle stesse.

La tabella che segue riporta, per ogni singola programmazione regionale, l'Asse a cui afferiscono gli interventi trasportistici e gli stanziamenti a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale – FESR. In alcuni casi sono stati previsti degli interventi che, pur essendo in parte collegati al settore trasporti, rientrano in ambiti diversi, quale ad esempio la riqualificazione dell'assetto urbano. Si tratta per lo più di azioni collegate al trasporto pubblico locale che incidono in bilancio su voci di spesa diverse da quelle considerate in questa sede. Di tali interventi, quindi, non si è tenuto conto nel monitoraggio effettuato.

Dal punto di vista finanziario si nota come sono le regioni dell'Area Convergenza quelle che indirizzano la maggior entità di risorse al settore in esame, sia in termini di importi sia in termini di quota percentuale sul totale del PO. In particolare, è la programmazione siciliana quella che prevede il contributo più alto con quasi 970 milioni di euro a valere sul FESR che incidono per il 29,6% sul totale del PO.

*PO 2007-2013 delle regioni italiane:
il contributo FESR per i trasporti e la logistica e gli Assi di riferimento*

PO	Asse di riferimento	Contributo FESR per i trasporti e la logistica	
		Mln euro	% sul totale PO
Abruzzo	-	-	-
Basilicata	Asse I - Accessibilità	68,0	22,6%
Calabria	Asse VI - Reti e collegamenti per la mobilità	375,6	25,0%
Campania	Asse IV - Accessibilità e trasporti	592,5	17,3%
Emilia R.	-	-	-
Friuli V.G.	Asse III - Accessibilità	1,5	2,0%
Lazio	Asse III - Accessibilità	-	-
Liguria	-	-	-
Lombardia	Asse III - Mobilità sostenibile	52,2	24,8%
Marche	Asse IV - Accessibilità ai servizi di trasporto	6,7	6,0%
Molise	-	-	-
P. A. di Bolzano	Asse II - Sostenibilità ambientale della crescita economica	2,1	8,0%
P. A. di Trento	-	-	-
Piemonte	-	-	-
Puglia	Asse V - Reti e collegamenti per la mobilità	565	21,6%
Sardegna	Asse V - Sviluppo urbano	77,6	11,4%
Sicilia	Asse I - Reti e collegamenti per la mobilità	969,2	29,6%
Toscana	Asse IV - Accessibilità ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni	22	6,4%
Umbria	Asse VI - Accessibilità e aree urbane	10,2	6,8%
Valle d'Aosta	-	-	-
Veneto	Asse IV - Accesso ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni di interesse economico generale	26,1	12,6%

* Per il calcolo del contributo complessivo FESR sono state considerate le voci inerenti al settore dei trasporti così come definite dal Reg. CE 1828/2006.

TABELLA 7 - Fonte: elaborazione SRM su dati POR 2007-2013

Alla luce di una lettura d'insieme dei diversi PO, una prima considerazione riguarda l'attenzione che si è dedicata in fase di programmazione ai trasporti ed alla logistica: in 8 regioni non vi sono previsioni specifiche a riguardo o, nel caso del PO Molise, l'Asse indirizzato a tale tematica e presente nella versione iniziale del Programma, è stato soppresso con la riprogrammazione del 2011 e le risorse inizialmente stanziare sono state inglobate nell'ambito dell'Asse "Ambiente e territorio". Nei restanti PO, invece, le scelte programmatiche sono state diverse e mentre in alcuni casi si è riscontrata la presenza di un Asse specificatamente indirizzato ai trasporti, in altri gli interventi dedicati a questi ultimi rientrano nel più generale ambito dell'accessibilità regionale che comprende anche le infrastrutture immateriali e, quindi, il settore delle telecomunicazioni. Tali due ambiti

operativi, va specificato, in alcuni casi sono strettamente connessi: è, ad esempio, il caso del PO Lazio che nell'ambito dell'obiettivo operativo indirizzato a sviluppare una mobilità sostenibile integrata mira a potenziare il TPL regionale ed i servizi offerti attraverso la realizzazione di un Sistema di Bigliettazione Elettronica (SBE) unico.

Nel complesso, comunque, gli obiettivi perseguiti mirano ad assicurare ai cittadini ed alle imprese standard elevati di accessibilità e di qualità dei servizi per la mobilità di persone e merci attraverso il potenziamento delle reti di trasporto e dei sistemi logistici. In alcuni casi, inoltre, si punta a creare delle piattaforme territoriali di raccordo fra diversi sistemi; è, ad esempio, il caso del PO Basilicata che mira a costituire una piattaforma di raccordo fra il sistema portuale meridionale dei tre mari (Tirreno, Adriatico e Ionio) ed il territorio di transito lungo le direttrici nord-orientali e nord-occidentali.

La posizione geografica di una Regione rispetto al contesto di riferimento è stato, quindi, uno degli elementi di partenza per la definizione delle strategie programmatiche in tema di trasporti ed un ulteriore esempio è dato dal PO del Friuli che, nell'ambito dell'obiettivo teso a migliorare il sistema della mobilità regionale, sottolinea l'importanza di tale aspetto che – si legge - offre la possibilità di svolgere un ruolo di “cerniera” tra il nostro Paese ed i territori dell'Est Europa.

Una particolare attenzione alla logistica regionale si ritrova, poi, nel PO del Veneto che, a differenza degli altri, contiene una linea d'intervento specificatamente dedicata al “potenziamento delle reti di trasporto mediante il miglioramento degli snodi e delle piattaforme intermodali” che si estrinseca in due azioni: “snodi e piattaforme logistiche intermodali” e “Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale – SFMR”.

La prima è, nello specifico, volta al finanziamento della realizzazione di progetti strategici destinati all'intermodalità e alla logistica con riferimento particolare al potenziamento e miglioramento delle connessioni tra porti, aeroporti, interporti e le loro aree retro portuali. Complementare allo sviluppo della logistica - si legge - è un sistema di infrastrutture viarie, ferroviarie e della navigazione interna idoneo ed efficiente, oltre che nei grandi tracciati nazionali e regionali, anche nelle connessioni locali. Tale sistema considera le diverse modalità di trasporto come un segmento intercambiabile della catena, consentendo di concentrarsi non solamente sulle singole modalità di trasporto, ma anche sulle opportunità di concatenazione delle stesse, ovvero sullo sviluppo dell'intermodalità.

Quest'ultima è la premessa necessaria allo sviluppo e all'efficienza del sistema logistico e contribuisce a un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti e delle risorse di servizio, rendendo il sistema di trasporto più efficiente sia dal punto di vista economico che dal punto di vista della tutela dell'ambiente.

Il sistema logistico a cui la programmazione veneta punta dovrà, quindi, essere in grado di far condividere ai singoli nodi logistici le potenzialità di comune beneficio, offrendo soluzioni avanzate per le grandi tratte, garantendo la qualità della distribuzione capillare, assicurando la funzionalità e l'efficienza dei servizi intermodali, portuali, retroportuali e telematici.

Un ulteriore elemento distintivo delle singole programmazioni in tema di trasporti e logistica è la presenza o meno di Grandi Progetti, ossia degli insieme integrati e sinergici di interventi per lo sviluppo di un settore. In particolare, essi sono presenti nelle 4 regioni

della Convergenza ed in Toscana e riguardano un po' tutte le singole modalità di trasporto.

PO 2007-2013 delle regioni italiane: i Grandi Progetti per i trasporti e la logistica

PO	Grandi Progetti
Calabria	Nuova Aerostazione di Lamezia Terme Sistema di collegamento su ferro tra Catanzaro Città e Germaneto Sistema di mobilità su ferro dell' Area di Cosenza
Campania	Sistema della Metropolitana regionale Logistica e porti Interventi regionali complementari all'Alta Capacità NA-BA Sistema degli Aeroporti campani Tangenziale aree interne
Puglia	Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord-barese Bretella ferroviaria del Sud-est barese Ampliamento dell'interporto regionale con la realizzazione di piattaforme logistiche dedicate Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica Bari-Taranto Ammodernamento della linea ferroviaria Area Salentina
Sicilia	Potenziamento mediante raddoppio della linea ferroviaria Palermo - Aeroporto di Punta Raisi Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo - Agrigento Chiusura dell'anello ferroviario di Palermo Circumetnea: completamento tratte urbane e avvio interventi nuove tratte, fino all'aeroporto di Catania Costruzione di tre linee tranviarie nel Comune di Palermo Completamento Autostrada Siracusa-Gela Itinerario Agrigento-Caltanissetta Progetto di adeguamento a 4 corsie della SS 640 di Porto Empedocle Interporto di Termini Imerese
Toscana	Completamento del sistema tranviario metropolitano dell'area fiorentina Progetto <i>People Move</i> per la realizzazione di un sistema di trasporto a guida vincolata tra la stazione ferroviaria e l'Aeroporto di Pisa

TABELLA 8 - Fonte: POR 2007-2013

3.5 La nuova programmazione 2014-2020: il *Connecting Europe Facility*

La nuova Agenda 2014-2020 è ormai in via definizione e nell'ambito degli strumenti di coesione politica è stato previsto un nuovo piano d'investimenti - il *Connecting Europe Facility* (Meccanismo per collegare l'Europa) - indirizzato allo sviluppo di infrastrutture non solo nel comparto dei trasporti, ma anche in quello dell'energia e delle telecomunicazione (ICT).

Alla base di tale iniziativa vi è la constatazione che l'esistenza di un Mercato unico pienamente funzionante dipende dall'esistenza di infrastrutture moderne e ad alto rendimento, in particolare nei tre settori citati.

In altri termini, il futuro economico dell'Europa richiede un trasporto intelligente, sostenibile e completamente interconnesso, oltre a reti energetiche e digitali che potranno, tra l'altro, contribuire a soddisfare gli obiettivi comunitari di crescita sostenibile delineati nella Strategia Europa 2020.

Le analisi effettuate - si legge nei documenti della Commissione Europea - hanno portato a stimare che per poter completare nel periodo 2014-2020 la rete trans europea dei trasporti sono necessari 540 miliardi di euro, 200 miliardi per quella energetica ed oltre 250 miliardi per quella dell'ICT. A tali necessità si contrappone, tuttavia, la recente crisi economica che, influenzando sui contesti nazionali, ne condiziona le scelte riducendo

gli investimenti in questi settori; da qui l'importanza di una previsione a valere sul bilancio comunitario.

La Commissione ha, quindi, deciso di proporre la creazione di un nuovo fondo indirizzato ad accelerare lo sviluppo delle infrastrutture di cui l'UE ha bisogno.

Il Fondo a disposizione, viene specificato, finanzia una serie di priorità pre individuate (fisiche e non) coerenti con il criterio di sviluppo sostenibile.

Attraverso la definizione congiunta degli strumenti finanziari da adottare, inoltre, si punterà ad attrarre capitale privato (sia interno che esterno all'Unione) in modo da integrare e migliorare l'utilizzo di quanto a disposizione.

Secondo le ultime indicazioni disponibili, il budget per il *Connecting Europe Facility* è pari a circa 29,3 miliardi di euro destinati per quasi l'80% al settore trasporti. Si tratta, in particolare, di circa 23,2 milioni (dei quali 10 milioni trasferiti dal Fondo di coesione) destinati a cofinanziare progetti predeterminati a monte.

4. Conclusioni

Alla luce delle analisi effettuate, appare utile fornire un quadro d'insieme di quanto previsto da ogni singola regione.

La figura che segue, in particolare, riporta per ogni territorio il costo (in miliardi di euro) delle opere previste dal Piano delle Infrastrutture Strategiche e ascrivibili allo stesso e l'importo di quanto, invece, stanziato per il settore trasporti dal POR. La colorazione in grigio, inoltre, indica la presenza di una programmazione specifica di riferimento.

Come già visto in precedenza, non tutte le regioni sono dotate di una programmazione specifica e non tutte hanno indirizzato al tema parte dei finanziamenti FESR disponibili. Il PIS, per contro, le coinvolge tutte con i principali importi di spesa prevista in Sicilia, Veneto e Lombardia.

*La programmazione e le politiche per il trasporto merci e al logistica:
un quadro d'insieme*



(*) L'importo indicato per il PO del Trentino A.A. fa riferimento al solo PO della P. A. di Bolzano

FIGURA 1 - Fonte: Elaborazione SRM su fonti varie

CAPITOLO VII GLI OPINION LEADERS

SEZIONE I I NODI LOGISTICI: I RISULTATI DI UN'INDAGINE EMPIRICA

1. Premessa

In questa sezione, si è data voce a prestigiosi protagonisti del sistema logistico italiano attraverso un'indagine diretta, con l'intento di individuare – con un momento di confronto tra i diversi attori – obiettivi condivisi per la definizione di un'organica strategia di sviluppo della competitività futura della logistica nel nostro Paese.

L'analisi di questa *vision* generale, sistemica e soprattutto strategica per il settore ha coinvolto alcune delle più importanti Associazioni di Categoria nazionali (che rivestono anche rilievo internazionale), che ovviamente hanno il compito di rappresentare, tutelare e sostenere gli interessi dei loro soci. Le interviste sono state realizzate con (in ordine alfabetico):

- *ASSOFERR*: Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali – Presidente Guido NICOLINI;
- *ASSOLOGISTICA*, Associazione Italiana Imprese di Logistica, Magazzini Generali e Frigoriferi, Terminal Operators Portuali, Interportuali ed Aeroportuali – Presidente Carlo MEarelli;
- *ASSOPORTI*, Associazione Porti Italiani – Presidente Luigi MERLO;
- *CONFITARMA*, Confederazione Italiana Armatori – Presidente Paolo D'AMICO;
- *FEDERAGENTI*, Federazione Nazionale Agenti Raccomandatari Marittimi e Agenti Aerei e Mediatori Marittimi – Presidente Michele PAPPALARDO;
- *UIR*, Unione Interporti Riuniti – Presidente Alessandro RICCI.

Accanto alle Associazioni di Categoria, data l'importanza del tema delle risorse finanziarie per lo sviluppo della logistica, è stata inserita nell'indagine la testimonianza di un'istituzione finanziaria internazionale, come la *BEI* (Banca Europea per gli Investimenti), per la quale l'intervista è stata realizzata con Lars Anwandter, Senior Loan Office – BEI Italia.

Grazie ai contributi degli intervistati è stato possibile delineare una panoramica sul fenomeno logistico e affrontare problematiche di carattere strutturale, programmatico e finanziario con la finalità di comprendere i punti di forza ma anche i problemi generali, i nodi del settore, avendo l'opportunità di reperire ulteriori informazioni sui fenomeni e le iniziative in atto e individuare quali siano per ciascun interlocutore le priorità di intervento, i fattori di criticità e le emergenze Paese del sistema logistico italiano, nonché le proposte per il suo miglioramento.

Gli argomenti affrontati sono riconducibili a tre macro aree tematiche, all'interno delle quali è riportato il prospetto articolato dei singoli aspetti (fattori di successo, criticità e/o problematiche) sui quali gli interlocutori si sono soffermati, che ci forniscono le coordinate per leggere la loro interpretazione del fenomeno logistico.

1. *Leve competitive finalizzate a rilanciare il sistema logistico nazionale*
 - Razionalizzazione del sistema infrastrutturale;
 - Logistica come fattore di sviluppo territoriale;
 - Interventi diretti a mettere la logistica al servizio delle imprese;
 - Sviluppo del cargo ferroviario;
 - Snellimento delle procedure amministrative;
 - Scali dell'Area Med Nordafricana come rischio o opportunità.
2. *Programmazione della logistica a livello nazionale e Finanza a supporto dello sviluppo del settore*
 - Adeguatezza della programmazione nazionale;
 - Investimenti, risorse pubbliche e capitali privati.
3. *Priorità e proposte per lo sviluppo della logistica nel breve, medio e lungo termine*

2. Le leve competitive finalizzate a rilanciare il sistema logistico nazionale

Attraverso una lettura comparata e trasversale dei diversi contributi si è puntato ad armonizzare per quanto possibile obiettivi, intenti e finalità di sviluppo della logistica in Italia. Naturalmente gli interlocutori hanno affrontato le tematiche trattate con riferimento alla propria esperienza e campo di azione, per cui a seconda dei casi hanno dato particolare rilievo ad alcuni argomenti piuttosto che ad altri.

La razionalizzazione del sistema infrastrutturale

Dagli incontri con i player del settore è emerso che lo sviluppo del potenziale logistico di un territorio dipende in misura rilevante dalla dotazione infrastrutturale. I diversi soggetti intervistati hanno evidenziato che se per anni gli interventi a pioggia sull'intero territorio nazionale hanno condotto ad una proliferazione di infrastrutture non coordinate e prive di massa critica di gestione, questo ha generato una complessiva confusione di offerta ed un utilizzo poco efficiente di risorse pubbliche. Occorre operare un cambiamento di rotta, fare delle scelte secondo un indirizzo strategico unitario che consenta di legare tra loro i vari progetti di sviluppo, procedendo con gli investimenti laddove esiste una reale esigenza di mercato.

Questo vale se parliamo di interporti. Non è efficiente ipotizzare nuovi insediamenti logistici nel nostro Paese perché già oggi si dispone di superfici tali da consentire all'Italia di essere maggiormente competitiva. In questo senso incide sulla funzionalità del sistema italiano anche un'altra criticità; stiamo parlando del carente coordinamento tra programmazione nazionale e programmazione regionale, laddove ciascun Ente Territoriale tende a portare avanti i propri circoscritti interessi e a perseguire i propri

obiettivi. Questa situazione comporta diverse conseguenze negative, tra le quali in particolare il moltiplicarsi di strutture che non rispondono ad esigenze né di mercato né strategiche e implicano dispersione di risorse.

E vale se parliamo di porti. Essi hanno un ruolo determinante per lo sviluppo della logistica per cui ne deriva che un funzionamento non efficiente di tali strutture non permette di alimentare l'intero sistema. Dagli incontri è emerso chiaramente che l'obiettivo da perseguire è un nuovo modello di sistema portuale: più snello nella sua struttura amministrativo-progettuale, più vicino alle effettive esigenze degli operatori, siano essi soggetti nazionali o realtà mondiali.

La politica di sviluppo del settore portuale è tuttavia ancora considerata miope perché manca una visione di sistema, ed in questo è possibile ravvisare il limite principale alla realizzazione di un'efficace azione di pianificazione. L'Italia ha una naturale vocazione per il mare e per i porti proprio perché è una lunga penisola sul Mediterraneo. Ciò che necessita è, dunque, una "cabina di regia" che sia in grado di dare l'impulso necessario sotto il profilo di una efficace pianificazione complessiva.

La chiave del rilancio dei porti è comunemente individuata nella definizione di un sistema nazionale, non di un semplice aggregato di porti, all'interno del quale siano risolte le conflittualità del porto e tra porti, siano definiti ruolo e *mission* di ognuno e i diversi segmenti di attività che possono esserne interessati. Ciò comporta l'opportunità di individuare gli scali su cui concentrare le risorse definendone ruolo, attività, funzioni e obiettivi. Occorrerebbe puntare sugli scali più interessanti dal punto di vista delle connessioni logistiche, che necessitano di minori sforzi per incrementare i loro volumi di traffico. I porti, in una visione sistemica nazionale, possono rappresentare un importante valore aggiunto per il sistema infrastrutturale, considerando le criticità che caratterizzano le altre modalità di trasporto.

La strategia nazionale dello sviluppo portuale dovrebbe comprendere l'individuazione delle sole infrastrutture considerate strategiche per la crescita del settore, evitando la proliferazione delle Autorità Portuali che non risponde ad una logica di mercato, e dirottando sui soli scali chiave i finanziamenti disponibili per le opere di potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture. La crisi economica internazionale e la conseguente scarsità delle risorse pubbliche disponibili impongono, almeno in questa delicata fase dell'economia, di razionalizzare al massimo i finanziamenti, dando priorità - nell'ambito di una regia unica - a quei progetti di infrastrutturazione che più rispondono alle esigenze strategiche del sistema portuale nazionale.

Occorrerebbe migliorare anche le capacità ricettive di terra, focalizzando l'attenzione sulle strutture esistenti e traendo da esse il massimo rendimento. Altrettanto importante è, dunque, la realizzazione di connessioni che mettano in rete i porti con i loro mercati di riferimento terrestri perché in questo modo è possibile rendere agevole per il territorio l'accesso al sistema portuale, al fine di poter godere delle diverse opzioni di servizi che vengono in esso offerte.

Ma l'importanza di un indirizzo strategico vale anche se parliamo di infrastrutture ferroviarie. Occorrono nuove infrastrutture per le merci (pensiamo alle merci pericolose, alle gronde dei grandi centri urbani, ecc.) ma è diventato un obiettivo pressante anche l'adeguamento di quelle esistenti. Basterebbero pochi adattamenti di sagoma di ponti e gallerie, nonché allungamento di banchine nei terminal o loro elettrificazione per

trasformare ed efficientare realtà che oggi sono critiche. Lo sviluppo ferroviario può essere sostenuto se ci si avvicina ai moduli esistenti in Europa, cioè a treni da 750 mt. da 1600/1800 tonn. La mancanza di interventi di questo tipo continuerà a far sì che il trasporto stradale rimanga quello più opzionato grazie ad una tariffa più conveniente; ecco perché per rendere competitivo il trasporto ferroviario occorrerebbe migliorarne le prestazioni.

La logistica come fattore di sviluppo locale

Lo sviluppo dei traffici commerciali, da solo, non è in grado di favorire lo sviluppo locale, inteso come rilancio dell'economia e dell'occupazione del territorio e supporto all'attività svolta dalle imprese locali. Adeguare o potenziare le infrastrutture allo scopo di acquisire maggiori quote di merci è quindi una condizione necessaria ma non sufficiente per lo sviluppo di un territorio. Occorrono anche i servizi integrati: è questo l'aspetto importante su cui porre l'attenzione. Affinché l'arrivo delle merci possa creare ricchezza è necessario che in un'area vi sia già un sistema industriale in grado di maneggiarle, trasformarle e rispedirle; il solo essere un punto di scambio non è quindi un fattore sufficiente a produrre economia.

Il termine di piastra logistica meglio si adatta a quanto di necessario per una competitività reale delle nostre imprese. A tale proposito occorrerebbe coordinare le attività di alimentazione e di scarico dei flussi per aree, indifferentemente dalle specifiche settoriali di produzione. Negli anni le imprese hanno focalizzato il grosso del loro sforzo attorno alla produzione di beni di eccellenza, tralasciando il tema del loro trasferimento fisico al cliente finale, non preoccupandosi dunque di una parte del manufatto che vive sia di corretta alimentazione dei magazzini delle materie prime che di completamento del rapporto con il cliente finale. Il salto che l'industria manifatturiera italiana del XXI secolo dovrebbe operare è proprio questo, ed in questa logica ci si dovrebbe attivare per realizzare un ordinato sistema di supporto logistico per piastre.

Gli interventi diretti a mettere la logistica al servizio delle imprese

Sull'aspetto della domanda di logistica si è concentrata l'attenzione di alcuni degli intervistati che hanno evidenziato una forte carenza del sistema italiano relativamente alla scarsa diffusione dell'outsourcing. Questo inevitabilmente riduce la competitività dell'impresa italiana perché comporta un aggravio dei costi fissi (per le imprese che si assumono direttamente i costi della logistica) e penalizza l'espansione stessa dell'azienda. Il messaggio al mondo del manifatturiero è quello di riappropriarsi della gestione del processo, in modo da far crescere la domanda interna di servizi logistici.

Ciò sarebbe da stimolo anche alla crescita dell'offerta da parte degli operatori; e farebbe sì che una parte di Pil resti nel nostro Paese, agendo in maniera diretta sul tema dell'intermodalità. Dal lato dell'offerta, la stessa impresa logistica italiana è affetta da nanismo, in quanto prevalgono operatori che, per tipologia e dimensione, non sono ancora in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze moderne. Non è un caso quindi che vi sia una colonizzazione ormai intensiva del mercato nazionale ad opera dei grandi player internazionali. Per far fronte a tale situazione, da un lato, occorrerebbe sostenere anche mediante specifici incentivi, l'aggregazione logistica tra imprese della

domanda; dall'altro, sarebbe utile promuovere una maggiore crescita e modernizzazione del settore della logistica in conto terzi.

Lo sviluppo del cargo ferroviario

Un altro fattore da tutti riconosciuto tra i principali vincoli allo sviluppo della logistica italiana è il trasporto merci su ferro, che si traduce in una quota di merci trasportate su rotaia decisamente più bassa della media europea.

La competitività del sistema ferroviario merci ha dovuto in Europa dapprima scontare un avvio del processo di liberalizzazione farraginoso e ostacolato da parte degli ex apparati monopolisti e successivamente una crisi economica perdurante. In Italia, i dati degli ultimi quattro anni mostrano che, a fronte di un cospicuo aumento del traffico merci da parte delle nuove Imprese Ferroviarie nate con il processo di liberalizzazione, il traffico merci complessivo continua a diminuire. Si passa dai 65 milioni di treni km del 2008 ai 39 milioni di treni km del 2011 ed ai 37 milioni di treni km del 2012, con un calo di quasi 6 p.p. nell'ultimo anno rispetto al precedente. Tali dati indicano che solo una parte del traffico perso o abbandonato dall'Impresa Ferroviaria *incumbent* è stato assorbito dai nuovi player con l'impossibilità di attrarre nuovi flussi e clienti sui binari liberalizzati.

Considerato che le strade sono congestionate e i servizi camionistici dispendiosi, la carenza del sistema ferroviario comporta inevitabilmente una inefficienza nel funzionamento del sistema logistico. Ecco perché occorrerebbe dotare l'Italia di una politica ferroviaria di medio lungo termine per consentire al sistema ferroviario merci di uscire dalla marginalità in cui è confinato oggi e diventare uno strumento reale ed efficiente per lo sviluppo e la reindustrializzazione dell'Italia.

Lo sviluppo del sistema ferroviario è rilevante anche perché permette ai porti di poter dialogare meglio con le strutture che operano alle loro spalle nell'ottica della realizzazione di un cluster logistico terra-mare in grado di mettere a sistema e a valore le sinergie e le economie di scala che possono derivare dal coordinamento tra i diversi operatori e le diverse strutture coinvolte nel sistema logistico nazionale.

Tra gli intervistati c'è chi punta l'attenzione sulla necessità di sviluppare politiche incentivanti finalizzate a premiare nuovo traffico ferroviario e nuovi collegamenti. L'incentivo – diverso dal *ferro bonus* – dovrebbe funzionare secondo un'azione di start up, ed i progetti dovrebbero avere durata temporanea dimostrando poi, una volta terminata la fase incentivante, di riuscire a stare sul mercato senza sussidi. C'è chi sottolinea invece che gli incentivi dovrebbero essere strutturali, finalizzati all'integrazione modale e al contenimento degli impatti negativi sull'ambiente e sulla circolazione, e dunque basati sul principio del "*chi più inquina e genera esternalità negative più paga*" con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo di modalità di trasporto eco-sostenibili. La Direttiva 2011/76/UE del 27.9.2011 *Eurovignette*, i dati sulle esternalità nei trasporti e recenti studi sulla riduzione della CO2 vanno tutti in questa direzione.

Accanto alla necessità di realizzare delle infrastrutture che possano connettere le reti di trasporto marittima, ferroviaria e stradale, esiste anche un'altra problematica legata al fatto che la parte preponderante del traffico merci avviene su strada. In Italia la congestione stradale, unita ad alcuni vincoli naturali, come i valichi alpini frena la

movimentazione delle merci e, di conseguenza, rallenta i tempi di consegna, rendendo meno efficace la distribuzione dei prodotti.

Lo scarso ricorso al trasporto su ferro e l'ancora forte diffusione del trasporto su gomma sono criticità che vanno rimosse per favorire un maggiore sviluppo del trasporto intermodale.

Lo snellimento delle procedure amministrative

La semplificazione di processi ed iter amministrativi è vista come priorità urgente e condivisa dai diversi attori del settore logistico e del mondo portuale in particolare.

Il passaggio a procedure snelle nella gestione dei flussi economici generati dagli scambi commerciali è infatti ritenuto fattore rilevante per aumentare la competitività dell'economia italiana.

L'esigenza di ottimizzazione ed efficientamento del processo logistico passa attraverso l'implementazione dello "sportello unico doganale", grazie al quale ridurre al minimo le procedure relative alla merce in arrivo e in partenza, e sburocratizzare le pratiche delle navi alla stregua di quanto già avviene nei porti europei.

Con specifico riferimento al sistema portuale, la semplificazione delle procedure è necessaria per diversi aspetti. In primis, si pensi ad una piattaforma infotelematica integrata, che consenta di intensificare e facilitare la comunicazione tra tutti i sistemi operanti in porto. Inoltre, si pensi ai processi di pianificazione e realizzazione delle opere portuali e di interesse dei porti (a partire dagli interventi di dragaggio). Andrebbero poi semplificate le procedure per la redazione dei Piani Regolatori portuali proprio in funzione della necessità di procedere rapidamente alla realizzazione delle opere necessarie.

Il coordinamento delle attività di controllo amministrativo dovrebbe essere appannaggio dell'Autorità Portuale, che ne dovrebbe garantire l'efficacia applicativa, imponendo ai soggetti interessati indici di performance sostenibili per i mercati globalizzati.

Gli scali dell'Area Med Nordafricana: rischio o opportunità?

La concorrenza da parte dei paesi della sponda Sud del Mediterraneo è senz'altro molto forte e percepibile, soprattutto per alcuni dei nostri scali. Per lungo tempo Gioia Tauro, Taranto e Cagliari hanno avuto una indiscussa *leadership* nei traffici mediterranei ma oggi, nonostante Tunisia, Egitto e Libia siano ancora teatro di tensioni, le cose sono cambiate. I paesi del Nord Africa hanno avviato e stanno completando importanti progetti di sviluppo marittimo-portuale e grazie anche a costi nettamente inferiori a quelli dei porti italiani, sono diventati sempre più competitivi.

Nei nostri scali, le infrastrutture spesso non risultano in linea con l'evoluzione dei traffici, si pensi ai fondali non abbastanza profondi per accogliere le navi di grandi dimensioni, senza contare le lungaggini burocratiche, una normativa inadeguata e la limitatezza delle risorse a disposizione.

La maggiore distanza geografica dei porti nord africani, rispetto a quelli centro e nord mediterranei, dai mercati di destinazione della merce proveniente dal Far East, è oggi ampiamente compensata dalla maggiore economicità degli stessi. Il gap in termini di costi e produttività tra la sponda nord e quella sud del Mediterraneo è particolarmente

elevata. Senza contare il peso dei costi della manodopera e non ultima anche l'incidenza minima dei costi fiscali.

Le compagnie di navigazione sono particolarmente sensibili ai costi operativi e tendono di conseguenza a prediligere, quando sussiste una capacità di scelta, gli scali marittimi che offrono servizi a costi più contenuti e secondo tempi certi.

Ecco perché la competizione secondo regole non europee richiede l'elaborazione di un piano strategico del sistema logistico nazionale, grazie al quale coniugare le esigenze di interscambio delle reti europee con quelle estese del Mediterraneo.

Gli scali nord africani possono costituire una minaccia, ma attivando un lavoro sinergico con essi, laddove possibile, i rapporti instaurati potrebbero apportare benefici per l'intero sistema. Anche lo sviluppo delle aree retrostanti questi scali può costituire una valida opportunità di crescita per la portualità italiana qualora si riesca a proporre il nostro Paese come punto d'accesso europeo sul fronte del Mediterraneo.

3. La programmazione della logistica a livello nazionale e la finanza a supporto dello sviluppo del settore

Nel corso di tutti gli incontri è scaturita la consapevolezza che le nuove logiche globali impongono all'Europa di non prescindere da una visione logistica integrata. Il settore della logistica e del trasporto merci è fortemente condizionato dall'andamento dei mercati mondiali, dal divenire delle economie e dalla riorganizzazione globale della produzione e dei traffici.

Se la programmazione infrastrutturale comunitaria in questi ultimi anni ha dimostrato il ruolo rilevante attribuito dall'Unione Europea al settore, creando le premesse per lo sviluppo di infrastrutture e servizi di tipo logistico, anche con riferimento alla programmazione nazionale, viene riconosciuto l'impegno fino ad oggi profuso per favorire lo sviluppo della logistica nel nostro Paese.

Tutti gli interlocutori sono d'accordo nell'individuare, però, come principale criticità italiana non tanto la qualità della pianificazione quanto la difficoltà di portare a compimento quanto programmato. La dinamicità con cui il sistema economico muta necessita di una maggiore reattività. Viene portato come esempio il Piano della Logistica, per gli intervistati si tratta di un'analisi puntuale che contiene delle indicazioni precise su cosa fare. Però adesso occorrerebbe intervenire con azioni concrete per la realizzazione di un progetto coordinato di mobilità sostenibile e operare delle scelte.

La principale carenza nella programmazione nazionale è anche individuabile nella mancanza di un coordinamento tra tutti player del settore. Occorrerebbe un organismo consultivo tra tutti i soggetti interessati e le istituzioni che possa agire e prendere decisioni: da quelle operative più immediate a quelle che riguardano progetti e azioni a lunga scadenza.

Un altro aspetto sul quale gli intervistati si sono soffermati concerne la finanza. Al riguardo opinione comune è che i fondi pubblici disponibili non sono rilevanti e vanno dunque oculatamente utilizzati esclusivamente su progetti strategici per lo sviluppo del settore con interventi precisi e puntuali.

La crisi economica internazionale e la conseguente scarsità delle risorse pubbliche disponibili impongono, almeno in questa delicata fase dell'economia, di razionalizzare al massimo i finanziamenti per le infrastrutture, dando priorità a quei progetti che più rispondono ad esigenze prioritarie del sistema logistico nazionale.

Le priorità non sono le grandi opere ma i microinterventi, finalizzati a costruire un'intermodalità senza quei colli di bottiglia, che oggi ostacolano il fluire delle merci da porti e interporti.

Questo vale, dunque, per gli interporti ma anche per i porti. A tale riguardo, occorrerebbe dare precedenza agli investimenti infrastrutturali in quegli scali che sono collegati con le grandi direttrici di traffico europee e che presentano prospettive di sviluppo in termini di sistema. Ciò può consentire di evitare una antieconomica dispersione dei finanziamenti statali creando le condizioni per incentivare la partecipazione del capitale privato nei progetti di infrastrutturazione portuale.

Il partenariato pubblico-privato può essere utilizzato per consentire la realizzazione di quelle opere (terminal, banchine, aree di deposito, ecc.) tali da generare un reddito che può ripagare l'investimento del capitale e l'utilizzo della risorsa pubblica, bene demaniale, attraverso il canone concessorio all'Autorità Portuale.

A tutt'oggi bisogna rilevare, però, lo scarso ricorso a forme di finanziamento alternative ai fondi pubblici, in quanto c'è la consapevolezza che strumenti quali ad esempio il *project financing* hanno spazio e utilizzo limitato in un sistema come quello italiano che non è in grado di garantire un ritorno certo degli investimenti effettuati dai soggetti privati. Affinché i capitali privati possano essere attratti occorrerebbero politiche e indirizzi a medio – lungo termine che diano credibilità e certezza al comparto.

Nel settore dei trasporti si concludono spesso operazioni di investimento in partenariato pubblico-privato. Nel PPP la stabilità finanziaria è fondamentale, ma garantirla è relativamente complesso. Questo comparto, rispetto agli altri, presenta una particolare problematica legata al cosiddetto rischio "mercato"/rischio traffico; è il traffico realizzato e le previsioni dei volumi movimentati (che dipendono dall'interconnessione con i mercati) che influenzano le ipotesi di rientro del finanziamento e dunque la bancabilità di un progetto. Accanto a ciò bisogna anche considerare un'altra variabile, ossia la competitività dell'infrastruttura offerta, in quanto le merci scelgono il canale di trasporto a minor costo.

La bancabilità di un progetto logistico dipende dall'esistenza di alcuni fattori chiave. In primis si richiede al promotore un apporto di capitale proprio abbastanza consistente (in genere pari anche al 50% dell'importo complessivo) e comunque più alto rispetto all'*equity* richiesto per altre tipologie di opere. Il problema è dunque quello di trovare delle controparti che possano garantire determinati livelli per il contributo di capitale proprio e che abbiano l'esperienza per assicurare quella produttività nella gestione delle merci (ossia il pieno utilizzo dell'infrastruttura) che è uno dei fattori di successo. E' spesso consuetudine, nel caso di progetti di investimenti che riguardino porti, la stipula di sotto-contratti tra gli operatori dei terminal e gli operatori delle navi di trasporto, che "prenotano" l'utilizzo dell'infrastruttura.

Un esempio di progetto in PPP è la realizzazione di una nuova piattaforma a Vado Ligure, con il contributo di fondi pubblici e in parte tramite un *project financing*. Parliamo perciò di un PPP tra l'Autorità Pubblica del Porto di Savona e una controparte

privata che fornirà l'equipaggiamento e i macchinari, e in futuro gestirà una grossa parte del porto.

4. Priorità e proposte per lo sviluppo della logistica

Un quadro della logistica così strutturato può diventare il fulcro più idoneo per l'individuazione di proposte strategiche adeguate a favorire lo sviluppo di un settore ampio ed in continua evoluzione. Queste devono contenere indirizzi univoci finalizzati a rafforzare in modo efficace e funzionale il sistema costituito da infrastrutture, imprese, servizi e regolamentazione grazie al quale l'Italia sarà in grado di cogliere a pieno le opportunità connesse allo sviluppo globale della logistica. Fare del nostro Paese un punto di eccellenza per lo smistamento delle merci in transito nel Mediterraneo significherebbe anche creare un ambiente più competitivo per le imprese italiane e rendere soprattutto più attraente l'Italia come sede di imprese straniere.

La realizzazione di tali proposte, concepite nell'ottica di avvalersi dei principali punti di forza su cui il nostro Paese può contare, potrà quindi favorire e sostenere la crescita economica dell'Italia ed incrementare il suo vantaggio competitivo nei confronti degli altri Paesi competitors.

In particolare nelle interviste realizzate gli interlocutori hanno presentato alcune esigenze come priorità da perseguire per consentire lo sviluppo della logistica nel nostro Paese.

Di tali esigenze occorrerebbe tener conto nella realizzazione di un disegno strategico che abbia come obiettivo la pianificazione dello sviluppo del sistema logistico nazionale.

Gli interventi finalizzati a migliorare la funzionalità del sistema nel suo complesso dovrebbero essere attivati parallelamente, perché soltanto in questo modo può essere costruita una organica e coordinata politica per la mobilità e la logistica sulla quale innescare le capacità progettuali e di investimento del Paese.

La ripresa italiana passa attraverso la definizione delle strategie in tre diversi comparti: lo sviluppo della logistica, delle infrastrutture e delle imprese. Naturalmente queste tre dimensioni sono tra loro strettamente interrelate in quanto la logistica svolge un ruolo determinante per la competitività del sistema Italia, così come un sistema infrastrutturale e imprenditoriale adeguato supporta la produzione di servizi logistici integrati e avanzati.

L'esigenza che appare più stringente da soddisfare per eliminare le strozzature che limitano la crescita del settore concerne la definizione di un'adeguata e coordinata strategia di settore che sia orientata al passaggio da un sistema dei trasporti a un vero "sistema logistico". Il processo di marittimizzazione dell'economia e la nuova centralità del trasporto marittimo hanno di fatto condotto al passaggio dal concetto di rotta a quello di catena logistica, che incorpora in un flusso complesso tutti i servizi che sono funzionali all'organizzazione di un ciclo articolato di attività, nelle quali il trasporto continua a costituire una parte centrale, affiancata però in modo crescente dalle prestazioni a valore aggiunto della logistica moderna. Concepire un sistema logistico così innovativo, superando il modello "diffuso" attualmente riscontrabile in Italia, non è però un compito che si possa attribuire ad un unico organismo perché sono troppi e troppo forti gli

interessi coinvolti. Si rende pertanto necessario l'intervento di una "cabina di regia", che dia un indirizzo unitario agli interventi di modernizzazione del comparto.

Il traguardo che si intende conseguire incide anche sulla qualità dell'offerta infrastrutturale, materiale e immateriale, dei collegamenti intermodali e del sistema imprenditoriale. È opportuno, infatti, che la pianificazione territoriale delle infrastrutture sia realizzata tenendo conto da un lato, degli obiettivi che si intendono conseguire e dall'altro, di una logica economica e finanziaria: in una competizione globale non è più plausibile la progettazione di strutture che non rispondano ad esigenze di mercato.

Considerato che tra le principali carenze riconosciute al sistema logistico italiano va sicuramente individuato un assetto infrastrutturale nel suo complesso non del tutto adeguato a rispondere alle attuali esigenze di mercato, è opportuno procedere proprio con l'elaborazione di strategie di sviluppo delle infrastrutture. C'è da dire però che la scarsità delle risorse finanziarie ostacola un generalizzato potenziamento delle strutture e impone criteri selettivi nella scelta degli investimenti da effettuare.

Diventa cioè rilevante definire una scala di priorità e puntare alla realizzazione o al rafforzamento esclusivamente di quelle opere "chiave". La scarsità delle risorse finanziarie da un lato impone di concentrare i finanziamenti solo su alcune opere, ma dall'altro non può essere un fattore di rallentamento o, addirittura di blocco della realizzazione o del completamento delle infrastrutture stesse e quindi è necessario ricercare anche altre forme di finanziamento, finalizzate al coinvolgimento di risorse private.

Occorrerebbe favorire il maggiore ricorso al trasporto intermodale: nel nostro Paese la congestione stradale, unita ad alcuni vincoli naturali, come i valichi alpini frena la movimentazione delle merci e, di conseguenza, rallenta i tempi di consegna e rende meno efficace la distribuzione dei prodotti. Per dare priorità alla realizzazione delle infrastrutture di carattere intermodale che connettono le reti di trasporto marittima, ferroviaria e stradale, è però opportuno superare alcune criticità che affliggono le singole modalità. Si pensi al sottoutilizzo del trasporto ferroviario e alla congestione delle autostrade derivante invece dal forte utilizzo del trasporto su gomma.

La stessa Europa ha inizialmente puntato più sul miglioramento delle infrastrutture terrestri, con il progetto "transeuropean network" che non sul miglioramento della efficienza complessiva di sistema, partendo magari anche dalle rotte marittime che oggi costituiscono il cuore del governo dei flussi mondiali. Oggi le condizioni dei mercati globalizzati richiedono l'attuazione di una strategia di sviluppo dei trasporti che valorizzi il trasferimento delle merci su ferro e che rilanci il sistema dei porti. Quest'ultimo settore richiede un'attenzione particolare perché è necessario favorire in tempi rapidi il raggiungimento di un adeguato livello di competitività alla luce della perdita delle posizioni di mercato nel momento in cui si è registrato un notevole aumento dei traffici nel bacino del Mediterraneo a favore degli scali nord africani. Bisognerebbe dare priorità al sistema portuale come catalizzatore di logistica, in grado di attivare a sua volta sinergie con il sistema ferroviario e gli interporti. Occorrerebbe puntare alla formazione di un network nazionale costituito esclusivamente da scali ritenuti strategici che abbiano un ruolo e una mission configurati nell'ambito del raggiungimento degli obiettivi complessivi che l'Italia si propone di conseguire. Nell'ambito di un sistema portuale siffatto l'esigenza di ottimizzazione ed efficientamento del processo logistico passa anche

attraverso la semplificazione dei processi e degli iter amministrativi. Si pensi all'implementazione dello sportello unico doganale o alla piattaforma infotelematica integrata, che consentirebbe la facilitazione delle comunicazioni tra i diversi sistemi operanti in uno scalo.

In questo disegno, diventano rilevanti allo stesso modo gli interporti. Anche in questo caso, occorre rispettare la logica di mercato, includendo nella rete nazionale solo quelle strutture caratterizzate da determinate soglie di attività e procedendo alla realizzazione solo di quegli interporti che rispondono ad esigenze effettive del mercato.

Un sistema logistico efficace ed efficiente è un presupposto essenziale per la competitività delle imprese del territorio. La frammentazione e la delocalizzazione della produzione, l'innalzarsi e l'uniformarsi a livello globale dei consumi hanno profondamente modificato l'operatività delle aziende e hanno reso la logistica un fattore critico di competitività. Essa infatti contribuisce alla riduzione del costo totale sia in modo diretto, grazie alla maggiore efficienza delle attività di trasporto, sia in modo indiretto, grazie alla razionalizzazione complessiva delle filiere, dall'approvvigionamento delle materie prime fino alla distribuzione dei prodotti finiti.

La scarsa diffusione dell'outsourcing inevitabilmente riduce la competitività dell'impresa italiana perché comporta un aggravio dei costi fissi (per le imprese che si assumono direttamente gli oneri della logistica). L'esternalizzazione delle funzioni logistiche farebbe crescere la domanda interna di servizi di questo tipo e servirebbe anche da stimolo alla crescita dell'offerta da parte degli operatori del settore, in altri termini favorirebbe un'evoluzione della domanda e dell'offerta di logistica verso standard qualitativamente ed economicamente più coerenti tra loro.

Una strategia orientata a mettere la logistica al servizio delle imprese è un tassello determinante nella costruzione del quadro complessivo nazionale che si proponga di creare i presupposti per incentivare economia e occupazione nel territorio, e che si esplicita da un lato nello sviluppo di una cultura della logistica nell'ambito del tessuto industriale italiano (costituito per lo più da imprese medio-piccole) e dall'altro, in un sistema dei trasporti nazionale configurato in chiave logistica.

A conclusione di questa analisi generale, di seguito sono state sintetizzate le principali priorità evidenziate da ciascuna Associazione di Categoria intervistata.

Priorità strategiche per lo sviluppo della logistica

ASSOFERR	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di una politica ferroviaria che faccia ripartire gli investimenti nel settore. • Armonizzazione dell'apparato normativo esistente e recepimento di regole stabilite a livello europeo. • Interventi infrastrutturali finalizzati alla rimozione dei colli di bottiglia. • Creazione di un network di officine di manutenzione per carri ferroviari. • Incentivi al trasporto merci per ferrovia. • Creazione di un'Authority indipendente sui trasporti.
ASSOLOGISTICA	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di operare delle scelte di vera strategia intermodale in materia di porti, interporti e aeroporti. (non per singola infrastruttura ma tenendo conto delle possibili integrazioni tra le stesse). • Semplificazione di processi ed iter amministrativi (es. sportello unico doganale). • Rilancio del cargo ferroviario. • Rilancio della portualità (con pochi scali strategici di riferimento). • Rilancio dell'aeroportoportualità (con un nuovo disegno di una compagnia aerea di riferimento).
ASSOPORTI	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di una "cabina di regia" in grado di dare, attraverso una pianificazione complessiva, impulso alla crescita del settore. • Consolidamento del ruolo delle Autorità Portuali per lo sviluppo di sistemi logistici di aree vaste e per la promozione specifica di sistemi logistici portuali. • Necessità di politiche di sostegno in particolare per i porti di transhipment (che più degli altri stanno risentendo della concorrenza degli scali nord africani). • Semplificazione di processi ed iter amministrativi con riferimento ad esempio ai processi di pianificazione delle opere portuali, alla redazione dei Piani regolatori dei porti, allo sportello unico ed alla piattaforma infotelematica portuale. • Necessità di nuove politiche ambientali di settore (ispirate all'utilizzo delle fonti rinnovabili, alla promozione dell'efficienza energetica, alla riduzione delle emissioni di CO2). • Rilancio del cargo ferroviario.
CONFITARMA	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di un indirizzo strategico unitario per il settore logistico, finalizzato ad evitare la dispersione di risorse e ad efficientare le attività di investimento. • Realizzazione di un efficiente sistema di logistica integrata (integrazione mare-ferro, mare-strada). • Potenziamento delle infrastrutture di collegamento dei porti con le reti autostradali e con gli interporti. • Sviluppo e integrazione della logistica portuale, retroportuale e in-land. • Valorizzazione del sistema portuale e delle specializzazioni dei singoli scali, puntando a garantire le interconnessioni tra gli stessi. • Semplificazione delle procedure amministrative e burocratiche (es. sportello unico doganale, sistema telematico integrato portuale). • Razionalizzazione dei finanziamenti per le opere portuali, con priorità per quei progetti di infrastrutturazione che meglio rispondono alle esigenze strategiche del sistema portuale nazionale.
FEDERAGENTI	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di una "cabina di regia" in grado di dare, attraverso una pianificazione complessiva, impulso alla crescita del settore, e di un interlocutore univoco e certo per i problemi del mare, che abbia una visione a 360° del settore portuale italiano. • Necessità di un indirizzo strategico unitario per il settore logistico, finalizzato ad evitare la dispersione di risorse e ad efficientare le attività di investimento. • Semplificazione delle procedure amministrative e burocratiche (es. sportello unico doganale, sistema telematico integrato portuale). • Valorizzazione del sistema portuale puntando a garantire le interconnessioni tra gli scali.
UIR	<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di approvare i riferimenti normativi per il settore portuale e per quello interportuale, magari pensando anche ad un provvedimento unico che tenga assieme le due singole proposte di riforma. • Sviluppo di azioni concrete per la realizzazione di politiche industriali della logistica (es. riduzione del franco fabbrica per creare le condizioni per aumentare la domanda di gestione logistica). • Incentivi al trasporto merci per ferrovia. • Creazione di un'Authority indipendente sui trasporti.

FIGURA 1 - Fonte: Elaborazioni SRM

SEZIONE II
CASI IMPRENDITORIALI ITALIANI ED ESTERI
(EUROPA E ASIA)

1. Premessa

L'indagine territoriale svolta in riferimento al tessuto imprenditoriale della logistica ha riguardato un variegato *panel* di aziende del settore individuate seguendo un duplice approccio.

Sotto un primo aspetto, le imprese sono state scelte per la loro collocazione geografica intendendo riferire l'analisi non solo al nostro territorio nazionale, ma anche al più ampio contesto del mercato estero. Sono, quindi, state intervistate imprese europee, asiatiche e dell'area del Mediterraneo e questo lavoro è, in particolare, dedicato a quelle delle prime due aree citate poiché all'Area MED è dedicata specifica sezione della ricerca.

Il secondo parametro, invece, ha riguardato la natura dell'attività svolta dalle imprese puntando ad analizzare le scelte strategiche sia di quelle che si occupano di logistica in senso stretto, sia di quelle che, seppur con un *core business* appartenente ad altri settori (nella fattispecie, l'agroalimentare e l'ICT), vedono la logistica distributiva come parte integrante e fondamentale della loro attività.

Un'ulteriore intervista è stata, inoltre, rivolta al Porto di Qingdao per conoscere le strategie di sviluppo di una realtà infrastrutturale di primaria importanza operante sul mercato euro-asiatico; il testo della stessa è integralmente riportato in uno specifico box.

Le interviste rivolte ai protagonisti dell'indagine in esame sono state strutturate in modo da focalizzare l'attenzione sulle principali caratteristiche e problematiche che interessano le loro attività. Sono state, in particolare, affrontate diverse tematiche puntando a delineare non solo un quadro generale della situazione in essere, ma anche un possibile percorso di sviluppo del settore teso all'ottimizzazione dello stesso.

Dopo aver tracciato un breve profilo delle entità interessate, i punti affrontati hanno, nello specifico, riguardato:

- le scelte relative al posizionamento geografico dell'azienda e all'eventuale attività di esportazione per indagare non solo su quelli che sono i principali paesi coinvolti ma anche le motivazioni che hanno portato a tali decisioni;
- la presenza di partenariati/alleanze con altri operatori;
- i principali canali logistici utilizzati e, quindi, le infrastrutture a cui si fa maggiormente ricorso;
- la presenza o meno di investimenti in ricerca e innovazione;
- i fattori chiave per il successo dell'attività;
- le prospettive e gli obiettivi per il futuro.

Pur in considerazione della diversità delle realtà imprenditoriali scelte (collegate non solo alla diverse posizione geografica, ma anche alle diverse attività svolte), nel prosieguo vengono riportati i principali risultati fornendo, in un primo momento, una

lettura organica del quadro che ne è scaturito e, successivamente, un approfondimento sul comparto dello shipping così come emerso dalle interviste direttamente legate allo stesso.

2. I protagonisti dell'indagine

L'analisi ha riguardato nove imprese appartenenti a 5 diversi Paesi europei ed asiatici e afferenti a tre principali settori d'attività.

Per il settore logistico, in particolare, sono state intervistate:

- *Argol Villanova*, uno dei principali gruppi italiani di logistica integrata. Nato alla fine degli anni '50, opera nei settori dell'*automotive*, oil e gas, difesa ed aerospazio, editoria, cargo aereo, *food* e *white goods*. È presente in 13 paesi con 55 piattaforme logistiche, ha un fatturato pari ad oltre 400 milioni di euro e conta 3.500 dipendenti.
- *Maersk Line*, gruppo armatoriale danese, primo carrier a livello globale di trasporto containerizzato.
- *Porto di Qingdao*, seconda realtà portuale cinese (dopo *Shanghai Port*) in termini di commercio con l'estero e decima al mondo in termini di movimentazione di container. Ha come principali aree di business il trasporto container, carbone, petrolio greggio, minerali ferrosi e grano. Dispone di 15 banchine e 72 posti barca, è in relazione più di 450 porti di 130 paesi del mondo ed ha un traffico pari, nel 2012, a 400.000 milioni di tonnellate e 14 milioni di teu. La principale area di riferimento è quella pacifico-asiatica e alcune delle principali rotte internazionali riguardano l'Africa del Sud Ovest, il Centro ed il Sud America, l'Australia ed il Medio Oriente.
- *SeaGo Line*, Gruppo Maersk area Mediterranea, Russia e Paesi Baltici.
- *Worldex*.

Per i settori dell'agroalimentare e dell'ICT, invece, sono state intervistate:

- *Agrokor*, azienda croata di produzione e distribuzione di alimenti e bevande e vendita al dettaglio.
- *Comagro Sardo*, azienda ungherese del settore agro zootecnico impegnata nella produzione e commercializzazione di latte bovino di alta qualità e colture cerealicole e foraggiere.
- *Ericsson Nikola Tesla*, fornitore croato di prodotti ICT innovativi, soluzioni e servizi nel settore delle telecomunicazioni, sanità, trasporti, amministrazione statale, servizi comunali e multimediali.
- *Fevita Hungary*, una delle principali aziende ungheresi del settore, si occupa dell'attività di conservazione di surgelati con una capacità annua di oltre 22.000 tonnellate.

Paese di riferimento \ Settore	Logistica	Agroalimentare	ICT
Cina	<ul style="list-style-type: none"> • Porto di Qingdao • Worldex 		
Croazia		<ul style="list-style-type: none"> • Agrokor 	<ul style="list-style-type: none"> • Ericsson Nikola Tesla
Danimarca	<ul style="list-style-type: none"> • Maersk Line Italia • SeaGo Line 		
Italia	<ul style="list-style-type: none"> • Argol Villanova 		
Ungheria		<ul style="list-style-type: none"> • Comagro Sardo • Fevita Hungary 	

Il *panel* degli intervistati per l'elaborazione dell'analisi è, invece, composto come segue:

Entità	Intervistato
Agrokor	Damir Kustrak - Executive Vice President for Export Markets
Argol Villanova	Carlo Mearelli - Head of External Relation
Comagro Sardo	Bernardino Pusceddu – Amministratore Unico
Ericsson Nikola Tesla	Gordana Kovacevic - CEO
Fevita Hungary Zrt	Fisli József - CEO
Maersk Line Italia	Orazio Stella - AD
Porto di Qingdao	Struttura*
SeaGo Line	Orazio Stella
Worldex	Struttura*

*L'entità non ha fornito un nominativo specifico, chiedendo di imputare l'intervista alla struttura.

3. I risultati dell'indagine

L'elaborazione delle interviste effettuate agli *opinion leader* del settore della logistica si è basata su quattro punti principali che hanno permesso un confronto immediato delle singole posizioni con riferimento agli stessi:

- il territorio interessato: le scelte in tema di posizionamento geografico ed esportazioni;
- la gestione della catena logistica: modalità ed infrastrutture;
- gli investimenti in ricerca e innovazione;
- i fattori strategici e le prospettive future.

Si riporta, di seguito, un'elaborazione di quanto emerso in riferimento agli stessi e, come già anticipato in premessa, un approfondimento su quanto emerso in riferimento al settore dello shipping.

Il territorio interessato: le scelte in tema di posizionamento ed esportazioni

Nella presentazione fatta delle imprese intervistate si è visto come esse facciano riferimento a diversi paesi dell'area auro-asiatica; nonostante la distinzione riportata, va specificato come, in alcuni casi, l'apertura verso l'esterno ha portato non solo alla creazione di stabili rapporti di esportazioni, ma anche all'internazionalizzazione dei processi produttivi di riferimento.

È il caso, ad esempio, di Argol Villanova che vanta numerose sedi all'estero; in particolare ha realizzato investimenti in Egitto e Turchia. Nel primo di questi due paesi, è stata avviata un'attività di supporto alla produzione del deperibile lungo il corridoio del Nilo, garantendo la continuità delle operazioni della catena del freddo. Pur attraversando ora un momento di ridefinizione degli equilibri socio-politici, l'Egitto – sottolinea la Argol – ha sempre sostenuto una forte propensione al dialogo industriale internazionale, favorendo l'ingresso di *best practices* nel paese. La Turchia, dal canto suo, ha compreso la sua strategicità geografica e politica in un contesto in fermento ed ha posto in essere delle interessanti possibilità di attrazione degli investimenti, particolarmente facilitanti per gli operatori esteri.

Ulteriore esempio di apertura verso l'estero è l'Agrokor che ha impianti produttivi in Croazia, Bosnia Erzegovina, Serbia ed Ungheria ed esporta verso i paesi UE e CEFTA; o, ancora, della Fevita che, dopo aver soddisfatto il mercato interno, indirizza oltre metà della propria produzione verso quelli esteri. In particolare, intrattiene rapporti commerciali con diversi paesi europei (soprattutto con la Germania) ed è presente anche nel Medio Oriente e nel mondo arabo.

In ogni caso, come è stato più volte sottolineato dalle aziende lì operative, la Croazia e l'Ungheria, anche grazie alla loro posizione centrale, possono rappresentare un'importante porta logistica da e per il resto dell'Europa ed è quindi un elemento da non sottovalutare in riferimento alle scelte strategiche delle aziende lì dislocate.

In tema di internazionalizzazione, comunque, non si può non affrontare anche la possibilità di porre in essere alleanze o partenariati con le realtà di destinazione; come, infatti, sottolinea la Argol, un'azienda che pensa internazionale non può prescindervi. Il polso locale è fondamentale per una migliore e più rapida integrazione con il sistema paese verso cui ci si orienta. Di analogo parere è la Comagro Sardo, che aggiunge come la costruzione di alleanze a livello locale può essere utile anche ai fini dell'ottenimento di certificazioni di qualità dei prodotti, cosa che renderebbe gli stessi maggiormente appetibili sul mercato, tanto interno quanto esterno.

La gestione della catena logistica: modalità e infrastrutture

La gestione della catena logistica, intesa come l'insieme delle attività afferenti alla distribuzione delle merci, cambia a seconda di diversi fattori che riguardano non solo la specifica mission aziendale, ma anche la sua posizione geografica e la tipologia di merce trattata.

Per le aziende del settore agroalimentare, ad esempio, è necessario conciliare i tempi di movimentazione e consegna con la conservazione della qualità dei prodotti e spesso la modalità di trasporto prescelta è quella su gomma. Nel caso della Comagro Sardo, tale attività è affidata a terzi operatori nazionali (nella fattispecie, ungheresi) e non,

selezionati, tra l'altro, seguendo una logica di competitività di prezzo. Diversa è, invece, la scelta effettuata dall'Agrokor che, con base in Croazia, si avvale di una flotta di distribuzione di proprietà per il mercato locale (Croazia, Bosnia Erzegovina e Serbia) e di altre società per le restanti destinazioni.

In riferimento al settore dell'ICT, invece, dall'intervista con la Ericsson Nikola Tesla è emerso come, oltre alla consegna della merce, è di particolare rilevanza anche lo stoccaggio della stessa; di conseguenza la maggior parte dei servizi non legati al *core business* viene affidata a società esterne specializzate in entrambe queste due funzioni.

Per contro, la catena degli operatori specializzati nella attività di trasporto e logistica, risultata maggiormente strutturata con particolare attenzione ad eventuali scelte intermodali. Per la Argol, ad esempio, la strada ferrata è la strada maestra a cui coniugare il trasporto su gomma e quello via mare ed è importante investire sulle piattaforme logistiche.

Gli investimenti in ricerca e innovazione per la logistica

Come sottolineato da molti degli operatori intervistati, investire in ricerca ed innovazione è un passaggio di primaria importanza se si vuole aumentare la competitività dell'azienda.

Le azioni intraprese sono differenti a seconda del tipo di attività che si svolge e riguardano molteplici aspetti del processo aziendale; aspetti relativi a tutto quanto riguarda non solo la sfera tecnologica (in termini di impianti e processi produttivi), ma anche ulteriori punti quali ad esempio, la preparazione del personale e le certificazioni in materia di sicurezza e ambiente.

Il fattore tecnologico resta, comunque, il principale, soprattutto per quelle aziende che sull'ICT hanno concentrato il proprio *core business*. È il caso della Ericsson Nikola Tesla che fonda la maggior parte delle sue attività – e, quindi, dei relativi ricavi – sullo sviluppo di programmi tecnologici moderni e innovativi in grado di fornire valore aggiunto alle imprese che se ne servono. Uno di questi è l'*Electronic Document Interface* (EDI) che consente di collegarsi in tempo reale con i sistema dei propri partner logistici.

Per quanto riguarda la *view* delle imprese del settore della logistica, l'Argol Villanova ha sottolineato come le attività di ricerca e sviluppo dovrebbero essere un unicum con le imprese avanzate di logistica integrate in ragione del fatto che la clientela di riferimento è alla costante ricerca di nuovi modelli d'integrazione.

Della stessa opinione è la Worldex che vanta, tra l'altro, il diritto di proprietà intellettuale su una piattaforma di informazioni di servizio di prenotazione.

Condividendo il valore delle attività di ricerca e innovazione tecnologica, la Maersk investe sulle stesse in maniere rilevante attestandosi su posizioni di leadership in riferimento a:

- design delle navi e di tecniche di propulsione sempre più efficienti, anche dal punto di vista ambientale;
- infrastrutture terminalistiche;
- container refrigerati per il trasporto di merci deperibili;
- sistemi informativi in genere, per tutte le attività che vanno dal *tracking* dei container via satellite alle operazioni e alle attività commerciali di agenzia.

Come si ha già avuto modo di dire, le posizioni dei diversi operatori intervistati sono differenti a seconda del tipo di attività che svolgono, ma ciò non compromette la centralità che le attività di ricerca e sviluppo hanno nell'ambito della visione strategica aziendale. La Comagro Sardo, operante del settore agro-zootecnico, ha in merito sottolineato come gli investimenti in tal senso devono essere un impegno quotidiano per poter utilizzare le migliori tecnologie presenti sul mercato ed avere sempre degli impianti produttivi moderni e all'avanguardia.

Fattori strategici e prospettive future

Gli investimenti in ricerca e innovazione sono solamente uno dei fattori ritenuti strategici per la competitività dell'azienda e per il suo successo futuro. Le imprese intervistate, infatti, hanno sottolineato come siano molto importanti anche altri aspetti quali la capacità di far fronte ai costanti cambiamenti del mercato di riferimento, il reinvestimento continuo nell'azienda e il capitale umano, comprendente sia i dipendenti sia i clienti.

Anche in tal caso, le priorità cambiano a seconda dell'attività svolta: mentre per le aziende di trasporti e logistica è di primaria importanza integrare la catena del valore logistico (anche creando delle sinergie), per quelle dell'ICT e dell'agroalimentare a prevalere sono l'aspetto dell'innovazione tecnologica nel primo caso e l'efficientamento dei processi produttivi nel secondo.

Per la Ericsson Nikola Tesla, ad esempio, vista la natura della sua attività, la chiave del successo risiede nell'acquisire nuove competenze e offrire soluzioni all'avanguardia, oltre che nello sviluppare nuovi modelli che favoriscono l'apprendimento e lo sviluppo di innovazioni permanenti. Il tutto per avere e mantenere una leadership tecnologica riconosciuta.

Nonostante le differenze citate, avere un gruppo stabile di clienti ed una buona reputazione tra gli stessi è sicuramente un elemento distintivo che accomuna la *vision* delle di tutte le realtà imprenditoriali.

Un focus sul settore dello shipping

Con riferimento ai diversi punti trattati nelle interviste, le entità afferenti al settore dello shipping hanno espresso delle opinioni e delle necessità strettamente legate all'attività svolta e solo in parte sovrapponibili con quelle dei restanti operatori logistici.

Una prima peculiarità riguarda quelli che si ritiene siano gli elementi di competitività per il successo dell'attività; oltre agli investimenti in ricerca e innovazione di cui si è già detto, la Maersk sottolinea alcuni aspetti di primaria importanza per gli operatori del settore. Si tratta, da un lato, di prestare attenzione alle banchine, alle infrastrutture di collegamento e all'efficienza dei servizi a terra e, dall'altro, di poter disporre di:

- fondali di profondità adeguate ad ospitare navi che viaggiano su rotte intercontinentali. La tendenza al gigantismo navale che contraddistingue il settore dimostra che la capacità di operare navi di stazza sempre più elevata è fondamentale per lo sviluppo portuale;

- infrastrutture tecnologiche avanzate per la gestione della documentazione e in generale del carico in entrata e in uscita dai terminal (pratiche doganali, gate-in/gate-out container, etc).

In merito al citato gigantismo navale, inoltre, la Maersk Line conferma la tendenza in atto con la scelta di progettare e costruire navi capaci di trasportare fino a 18.000 teu; scelta che segna contemporaneamente un'innovazione strategica sia dal punto di vista commerciale che dal punto di vista tecnico e ingegneristico. Navi di queste dimensioni, infatti, permettono di ridurre i costi unitari di trasporto, producendo al contempo effetti positivi in termini di emissioni di CO₂.

Si specifica, inoltre, come questa tipologia di navi, pur se utilizzata unicamente sulle rotte principali lungo la direttrice Asia-Europa, produrrà effetti a cascata anche sulle altre linee. Le navi oggi dislocate sui servizi di maggiore impatto in termini di volumi saranno, quindi, spostate su rotazioni meno importanti, come già si sta verificando nel Mediterraneo, nei cui porti stanno iniziando a operare navi da 12.000 – 13.000 teu.

Pur occupandosi di trasporto via mare containerizzato di merci verso tutto il mondo, le principali rotte della Maersk da e per il nostro paese rimangono il continente nord americano e l'estremo e Medio Oriente e garantiscono la copertura dell'intero territorio italiano facendo oggi scalo il 10 porti. I maggiori volumi in import ed export passano per il porto di Genova (50,4%), seguito dagli scali di Livorno (13%) e Trieste (11,3%).

Il settore dello shipping, tuttavia, non è privo di difficoltà da affrontare; per quanto riguarda l'Italia, oltre al miglioramento del sistema logistico nazionale a servizio della comunità, si dovrebbe iniziare a trarre completo vantaggio dalle opportunità che il posizionamento geografico del paese consentirebbe se potesse davvero operare come piattaforma logistica per il transito delle merci dai Porti del Sud Europa verso Francia, Germania, Svizzera, Austria e Paesi dell'Est. Si dovrebbe, a tal fine, valutare la rilevanza di ogni porto nazionale, realizzare opportuni piani di sviluppo e definire e implementare piani infrastrutturali a terra (ferrovie, strade, passi/valichi, ma anche terminal/depositi interni), consentendo ai Porti prioritari di disporre di accessi più fluidi, sicuri e capienti, oltre che collegamenti e sfruttamento di aree di stoccaggio lontane dal mare, con aumento del potenziale di tutto il sistema portuale/logistico.

Si ha già avuto modo di dire come l'area del Mediterraneo rappresenta per l'Italia un importante punto di riferimento; ed è proprio per garantire una adeguata copertura di servizi nell'area intra-Europa/Mediterraneo/Mar Nero, oltre che per far crescere la presenza ed i volumi del Gruppo Maersk in questo territorio, che è nata la SeaGo Line le cui prime aree di interesse sono state la Turchia e l'Egitto.

Finalizzata ad offrire servizi marittimi quanto più possibile diretti, rapidi e capillari per poter competere in un mercato (lo *short-sea*) dove camion e traghetti possono essere considerati come dei concorrenti, la società può puntare su una serie di fattori non trascurabili quali le eventuali sinergie con la Casa Madre e la possibilità di sfruttare economie di scala, oltre ad un servizio di qualità ed una buona copertura geografica nel *trade* di riferimento (sia in termini commerciali che di servizi).

Intervista al Porto di Qingdao

Can you tell us briefly about the main goals achieved by the Port in recent years?

We have been the unique “model” company in the port industry of China since 1995 with multi prizes won. We have been the leading company in terms of the development of China's port construction with 5 core business areas: container, coal, crude oil, iron ore, grain.

We have made the Port of Qingdao a modern port of international level and we are the second largest port in China after Shanghai Port in terms of foreign trade throughput and the tenth port in the world in terms of containers.

Which strategic guidelines is this major infrastructure pursuing to further improve the services it offers companies and the territory at large?

The port of Qingdao has 15 docks and 72 berths, we make trade business with more than 450 ports of 130 countries. The throughput of the Port of Qingdao has reached 400,000 mln ton and 14 mln TEUs in 2012.

In your view, which geographical areas in the world are providing the strongest boost to maritime shipping in the present phase?

Shipping demand in the Asia-Pacific region.

Can you tell us about the Port's recent performances in terms of container traffic and the handling of goods in general?

The throughput of the Port of Qingdao has reached 400,000 mln ton and 14 mln TEUs in 2012, being one of the top 7 of the world.

What are the main international routes served, and which are the main shipping companies that use the Port?

The main international routes: south-west Africa, Central and South America, Russia, U.S. East Coast, Australia, Middle East and Europe, Southeast Asia, Korea and Japan.

The main shipping companies: Shun Fat, Pan Ocean, Octopus, Zim, COSCO, Wan Hai, Italian Post, Yangming, Mitsui OSK Lines, Pan Ocean, Mediterranean Shipping Company, COSCO, Qantas, North Eurasia boat, CMA CGM, Evergreen, Hyundai Merchant Marine

In your view, what is the main feature, the “trump card” that makes the Port attractive for the shipping industry and for logistics players, compared to other ports?

Our development strategy is to make the Port of Qingdao a bigger, better, stronger and newer port. We have got the Management System Certification in terms of quality, environment protection and safety. Our management model is an intensive management model.

Is the Port connected with other infrastructures? What are the most important intermodal links (rail, interports, airports)?

The Port of Qingdao is connected with railway, highway and motor way.

What are the future prospects for the Port, and what are the most interesting projects you intend to implement in the short, medium, and long term?

Within 2015, the throughput of the Port of Qingdao will reach 600 mln ton, the container 20 mln TEUs.

Within 2020, the throughput of the Port of Qingdao will reach 800 mln ton, the container 30 mln TEUs.

4. Un quadro di sintesi

Il pensiero delle imprese intervistate in riferimento alle tematiche esposte, pur se con delle differenziazioni derivanti dai diversi contesti geografici ed operativi delle stesse, può essere sintetizzato in alcune considerazioni principali, strettamente connesse tra loro.

In primis va detto come, sia che si tratti di aziende logistiche in senso stretto sia che si tratti di altre tipologie d'impresa, le scelte connesse al posizionamento geografico, alle esportazioni ed all'internazionalizzazione possono avere un impatto più o meno rilevante sul risultato aziendale. In particolare, per l'internazionalizzazione è emerso come i singoli paesi presentano situazioni diverse e, in alcuni casi, possono esserci politiche di attrazione degli investimenti che rendono particolarmente facile l'ingresso di nuovi operatori. Un'attenta analisi di queste politiche, oltre che dei mercati di sbocco e, per le aziende di produzione, della disponibilità di materie prime sono solo alcuni dei fattori che hanno guidato le aziende intervistate nelle loro scelte.

Allo stesso tempo, è stato sottolineato quanto sia importante creare dei legami con il territorio: le partnership e le collaborazioni che si possono instaurare con gli operatori locali non solo possono facilitare il processo di integrazione, ma possono anche contribuire positivamente a costruire l'immagine aziendale in un nuovo contesto di riferimento.

Tra i fattori ritenuti di primaria importanza per il miglioramento costante del livello di competitività vanno, inoltre, considerati ulteriori elementi quali, ad esempio, la capacità di far fronte ai costanti cambiamenti del mercato, di puntare sul capitale umano e di reinvestire costantemente nell'azienda. Ed è in riferimento a quest'ultimo punto che assumono particolare importanza gli investimenti in ricerca e innovazione, più volte indicati come una parte integrante delle strategie aziendali.

TERZA PARTE

CASE STUDIES

CAPITOLO VIII

LA COMPETITIVITÀ DEI TERRITORI E DEI SETTORI

Il capitolo presenta in sintesi i *case study* sul sistema logistico disponibili integralmente nella Parte Web della ricerca su www.sr-m.it.

Gli abstract che seguono offrono al lettore un approfondimento sul settore in una duplice ottica:

- *Territoriale:*
 1. il caso del sistema logistico lombardo, che include un'analisi dei principali fattori di contesto e delle politiche regionali adottate per lo sviluppo del settore;
 2. un'analisi sulle nuove strategie di crescita per il Mezzogiorno nelle relazioni intermediterranee, che considera nello specifico la leva dello *Short Sea Shipping* e della logistica a valore;
 3. un'indagine sui nodi della logistica in Italia, riportante i risultati della rilevazione presso gli spedizionieri.
- *Settoriale:*
 4. un'analisi della competitività logistica attraverso i risultati di un'indagine campionaria sul settore manifatturiero;
 5. un'analisi sull'innovazione e l'integrazione logistica di processo per l'export delle filiere agroalimentari italiane.

CASE STUDY 1

ANALISI DEI FATTORI E DELLE POLITICHE REGIONALI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IN LOMBARDIA

Gli interventi diretti alla crescita e potenziamento del settore logistico nel corso degli ultimi quindici anni, per far fronte alle mutate esigenze e alle dinamiche sviluppatesi nei territori di riferimento, hanno consentito alla Lombardia di distinguersi rispetto al resto d'Italia, sebbene però nel confronto europeo risulti ancora lontana dai livelli di efficienza e di competitività raggiunti dalle principali aree logistiche europee.

La presenza sul proprio territorio della quota più ampia a livello nazionale di operatori e servizi logistici, l'innovazione in tema di governance e di partnership pubblico-privata per il finanziamento e realizzazione di infrastrutture a servizio delle merci, i programmi e piani regionali dedicati allo sviluppo della logistica e dell'intermodalità, le tonnellate di merce movimentate nei poli intermodali, negli aeroporti o di transito sui valichi, sono tutti elementi che dimostrano la forte attenzione ed il grande interesse che negli anni è stato riservato al settore rispetto ad altre realtà nazionali. Tuttavia ancora molti passi restano da compiere, soprattutto se si guarda alla

centralità che investe la Lombardia nelle direttrici di traffico est-ovest e nord-sud, avvalorata ad esempio dall'essere attraversata da tre dei dieci corridoi ferroviari prioritari TEN-T (corridoi Nord-Sud del Genova-Rotterdam e del Brennero, corridoio Mediterraneo Est-Ovest fra Lione-Torino Venezia).

La posizione di privilegio rispetto alle altre macroregioni europee deve essere valorizzata nel corso dei prossimi anni attraverso politiche dei trasporti tese a permettere un salto qualitativo nelle performance del settore della logistica, sia per la riduzione dei costi operativi delle imprese sia per la mitigazione degli effetti sociali ed ambientali sulla collettività. La programmazione infrastrutturale lombarda dovrà andare verso il pieno coordinamento con le infrastrutture di tipo transfrontaliero, favorendo sia le logiche di coerenza programmatica, attraverso ad esempio la realizzazione di quegli interventi tesi al miglior sfruttamento della rete già esistente, sia sostenendo l'infrastrutturazione di lungo periodo che procede per "fasi" e "priorità" nell'ambito di progetti complessi come quelli relativi alle reti TEN.

Più in generale tutte le politiche di settore dovrebbero avere lo scopo di:

- avviare un processo di riequilibrio modale, in particolare nei contesti ad elevato grado di congestione e di commistione fra traffici merci tipici delle aree metropolitane;
- creare le economie di scala e di rete nei servizi ferroviari necessarie per poter competere con le regioni logistiche europee, anche in termini di localizzazione di imprese logistiche ad alto valore aggiunto (centri di distribuzione su vasta scala oppure headquarters per il Sud Europa di spedizionieri internazionali)
- favorire l'ammodernamento dei mezzi tecnici (terminal intermodali, locomotori, vagoni ferroviari, mezzi per l'interscambio modale) in modo da ridurre i costi operativi attraverso il miglioramento dell'efficienza
- sostenere il coinvolgimento di soggetti privati quali possibili cofinanziatori (società terminalistiche, fondi specializzati, fondi pensionistici ecc.) in modo da ridurre gli oneri finanziari delle operazioni e mitigare il rischio di ritardi nella realizzazione di opere strategiche o di futuri maggiori oneri tariffari per gli utenti finali.

CASE STUDY 2 NUOVE STRATEGIE DI CRESCITA PER IL MEZZOGIORNO NELLE RELAZIONI INTERMEDITERRANEE: LA LEVA DELLO SSS E DELLA LOGISTICA A VALORE

I servizi di trasporto intermodale e combinato marittimo presentano caratteristiche distintive in relazione ad aspetti di mercato, oltre che tecnici, che inducono gli studiosi ad analizzare specifici fattori al fine di definire la differenziazione tra servizi e, quindi, il confine di segmentazione del mercato dell'intermodalità nel suo complesso. Nel caso del trasporto marittimo, la differenziazione dei servizi di interscambio modale prevede l'esistenza di fattori di sistema, infrastrutturali ed operativi, che vanno oltre la volontà

strategica delle imprese operanti in tale mercato con competizione tendenzialmente oligopolistica vista la presenza di elevati costi fissi.

I servizi offerti dai porti ed il ruolo da essi giocato all'interno del contesto internazionale delle reti di produzione e distribuzione globali sono uno dei fattori strategici per la possibilità delle imprese di navigazione specializzate di ampliare la diversità dei servizi offerti ed operare in qualità di *logistics global player*. La localizzazione di attività logistiche in relazione alle attività marittime e portuali, in particolare l'import-export di beni finiti e semilavorati, costituisce un elemento di forte attrazione di traffico internazionale per la presenza di servizi di distribuzione e la fornitura di altri servizi logistici a valore aggiunto all'interno di un porto o nell'immediato retroporto, inteso come area prossima al porto logisticamente idoneizzata. La capacità di tali servizi di costituire un vantaggio competitivo per i porti che ne sono dotati, dipende dalla struttura e dalla configurazione operativa delle filiere e delle reti produttivo-distributive, specie in ragione della necessità e disponibilità frequente e ripetitiva e prevedibile di beni da importare ed esportare.

Tra le potenziali funzioni logistiche intermodali presenti nei porti, si sono approfonditi alcuni aspetti riguardanti il trasporto combinato marittimo di carichi rotabili in relazione alla costruzione di itinerari co-modalità europei alternativi al trasporto stradale, anche in ragione della recente revisione della politica dell'Unione europea delle reti TEN-T con la previsione di corridoi prioritari appartenenti alla *core network* all'interno della rete di livello base definita *comprehensive*. In tale contesto potrebbe anche in Italia essere sviluppato e incentivato il trasporto intermodale stradale-marittimo-ferroviario di carichi rotabili (*Roll on/Roll off Rail: Ro-Ro-Ra*). In Italia, infatti, la distinzione e la segmentazione del mercato del trasporto intermodale ferroviario terrestre e marittimo trova riscontro più nel contesto operativo che a livello di interventi governativi e di politica dei trasporti, laddove, invece, sembra persistere una notevole confusione nel considerare un'omogenea categoria di servizi intermodali strada-ferrovia, che trova origine nella pianificazione e nel finanziamento pubblico degli interporti avviata negli anni '90.

In relazione alla potenziale nuova offerta di servizi logistici innovativi a supporto del trasporto marittimo ed intermodale di carichi rotabili, è stata effettuata un'analisi comparativa dei porti italiani che attualmente presentano traffico merci *Roll on/Roll off* con lo scalo di linee di Autostrade del Mare ed altre linee di collegamento con porti europei e del Mediterraneo. Obiettivo è individuare quei porti italiani che presentano la maggiore capacità di attrarre traffico Ro-Ro e la maggiore potenzialità competitiva in relazione all'inserimento all'interno dei corridoi transeuropei appartenenti alla cosiddetta *core network*.

Alcune problematiche relative all'attuale organizzazione dello *Short Sea Shipping* a livello nazionale sono state evidenziate e consentono alcune riflessioni:

- a) l'incremento dell'utilizzo del "rimorchio e del "semirimorchio" (traffico combinato marittimo "non accompagnato") nei traffici Ro-Ro. E' stata definita una soluzione al problema per la riluttanza degli operatori dell'autotrasporto ad immobilizzare il proprio capitale per viaggi più lunghi rispetto all'alternativa del tutto-strada;

- b) potenziamento delle Autostrade del Mare e delle strutture ed infrastrutture di supporto al combinato marittimo (Ro-Ro), in particolare, con la creazione di terminal specificamente attrezzati ed aree retroportuali (anche recuperando aree dismesse industriali), per l'insediamento di aree logistiche di movimentazione e parcheggio dei rotabili, dei rimorchi e dei semirimorchi e di attività produttive di logistica a valore;
- c) creazione di una rete nazionale portante integrata tra nodi intermodali marittimi e terrestri con l'obiettivo di attrarre grandi volumi di traffico consolidato dalla strada per la riduzione del costo unitario generalizzato e delle esternalità negative;
- d) conferma, rifinanziamento e consolidamento strutturale dell'incentivo tariffario "ecobonus" per il combinato marittimo;
- e) promozione di progetti di "filiera territoriale" ad alta intensità logistica per l'utilizzo sulle medie-lunghe distanze del combinato marittimo e terrestre e relativa incentivazione finanziaria, fiscale e contributiva (sul modello dei Programmi UE Marco Polo) con il coinvolgimento di soggetti imprenditoriali privati;
- f) separazione delle operazioni preliminari dei rotabili all'imbarco in ambiti retroportuali attrezzati (gateway) ed inoltre facilitato in mobilità esclusiva su infrastrutture dedicate per l'imbarco (vedi il progetto del porto di Salerno che prevede due gallerie che connettono al porto una ampia area ricavata da una cava dismessa).
- g) Il ricorso a *partnership* con soggetti privati, in particolare, è sempre più auspicabile e necessario in un contesto quale quello attuale, in cui la scarsità di risorse, in assenza di riforme strutturali che consentano alle Autorità portuali di contare su maggiori risorse finanziarie, rallenta se non impedisce la maggior parte degli investimenti strategici per lo sviluppo dei porti e, di conseguenza, dell'economia locale e nazionale di cui questi costituiscono punti nevralgici. Un motore fondamentale dello sviluppo europeo portuale, in altri contesti internazionali, è dato infatti dalla collaborazione pubblico-privato attraverso il meccanismo della finanza di progetto con cui si sono ottenuti risultati importanti: un caso è quello di Anversa, dove operatori italiani come Grimaldi ed MSC gestiscono terminal dedicati.

Il tema della creazione e dell'ampliamento degli spazi retroportuali attrezzati per lo svolgimento di attività logistiche riguarda tutti i porti italiani, caratterizzati, in grande maggioranza, da un antico impianto all'interno dei centri urbani. La disponibilità di spazi è fondamentale sia per la movimentazione ed i servizi di logistica "a valore" che riguardino i container, sia per la movimentazione dei rotabili, dei rimorchi e dei semirimorchi che caratterizzano i traffici Ro-Ro.

Il porto di Napoli, ad esempio, porto importante per il traffico Ro-Ro, è caratterizzato da un potenziale di crescita notevole ma non riesce a svilupparsi maggiormente a causa dello scarso numero di ormeggi dedicati ai servizi Ro-Ro ma anche e soprattutto a causa del congestionamento degli spazi a terra, con ripercussioni sull'intera viabilità sia interna che esterna al porto, dovuto alla mancanza di sufficienti aree attrezzate di parcheggio, movimentazione, deflusso, transito, ecc. dei rotabili. I flussi di traffico pesante, leggero e turistico, inoltre, non sono funzionalmente separati e sono concentrati negli stessi spazi. Ciò ha ingenti ripercussioni sulle prestazioni e sulla competitività del porto e sulla qualità dei servizi offerti.

CASE STUDY 3 COMPETITIVITÀ ED EFFICIENZA DELLA SUPPLY-CHAIN: UN'INDAGINE SUI NODI DELLA LOGISTICA IN ITALIA

Muovendo dalla considerazione della complessiva debolezza del comparto logistico nazionale, che condiziona la competitività del sistema-Italia, questo lavoro ha preso in considerazione i diversi aspetti che ne sono alla base, sulla scorta di un'indagine svolta presso un selezionato campione di spedizionieri. Le principali indicazioni che ne sono emerse sono le seguenti.

Per quanto attiene alle infrastrutture, gli operatori riterrebbero utile il completamento degli assi ferroviari in grado di connettere il paese alle principali direttrici di traffico europee, nonché di assicurare un efficace collegamento fra il Nord e il Sud del paese, ma anche un potenziamento dei raccordi locali con altri tipi di vettori, specie quello marittimo. Le altre modalità di trasporto risentono di diverse criticità (in particolare, per quanto riguarda il trasporto stradale, il congestionamento dei nodi di Milano, Bologna e Genova), che però – oltre a essere di per sé meno gravi e più gestibili – sarebbero riscontrabili diffusamente anche all'estero. Problemi generalmente rilevati sono quello degli allacci delle aree portuali alla viabilità ordinaria e quello dell'insoddisfacente funzionamento dei nessi intermodali tra le diverse forme di trasporto. I centri logistici vengono ritenuti nel complesso sufficienti, anche se si riscontrano problemi circa l'eccessiva frammentazione e la distribuzione sul territorio.

Tariffe del trasporto, durata e prevedibilità dei tempi, efficienza e affidabilità degli operatori sarebbero nel complesso sufficienti, a eccezione del comparto ferroviario. I problemi di quest'ultimo, rendendone di fatto in molti casi poco attraente l'utilizzo, costringerebbero a un uso del trasporto stradale superiore a quello desiderabile.

Un altro problema rilevato da quasi tutti gli intervistati risiede nelle pratiche doganali, che risultano lente, onerose e diversificate sul territorio, con risvolti negativi per la competitività internazionale del settore logistico.

Si riscontrano problemi, sia pure di gravità inferiore, per quanto attiene all'organizzazione della catena logistica (scarsa programmazione delle attività, ridotto ricorso all'outsourcing, insufficiente integrazione tra gli operatori e loro eccessiva frammentazione). Ciò risulta penalizzante rispetto a esperienze estere che si caratterizzano per la presenza di grandi gruppi totalmente integrati, che seguono l'intero ciclo della merce.

Le dotazioni informatiche degli operatori e il ricorso all'ICT vengono giudicate nel complesso sufficienti. È però carente l'integrazione dei sistemi tra i diversi operatori, con conseguenze negative sul trattamento complessivo del ciclo della merce e sulla tracciabilità delle spedizioni.

Dall'indagine sono emerse anche diverse indicazioni di policy. Alcune rientrano nella sfera di competenze del decisore pubblico e riguardano l'assetto normativo (deregulation e liberalizzazione; alleggerimenti burocratici e flessibilizzazione della gestione operativa di dogane e centri logistici) e gli indirizzi di politica economica (scelte circa la destinazione ottimale dei fondi disponibili per gli investimenti; sistema degli incentivi). In altri casi viene sottolineato il ruolo potenziale degli stessi operatori (possibilità di

concentrazione e razionalizzazione dell'offerta, ampliamento del ricorso all'outsourcing logistico). Sono state sottolineate infine questioni in relazione alle quali potrebbero essere le Associazioni di categoria ad assumere un ruolo attivo (quali armonizzazione dei sistemi informativi e formulazione di "carte dei servizi" condivise).

Pur a distanza di qualche tempo dall'indagine, le questioni aperte sopra evidenziate sembrano avere natura strutturale e finora, laddove sono state affrontate, hanno trovato solo parziali risposte. Una considerazione trasversale che emerge dall'insieme dei contatti intercorsi con gli operatori è la seguente. Il settore della logistica e dei trasporti è una realtà complessa e articolata, che può e deve essere analizzata in dettaglio, prendendo a riferimento individualmente le diverse modalità di trasporto e le rispettive peculiarità e criticità. L'efficienza complessiva del sistema, però, fa perno in misura determinante sulle interconnessioni tra le diverse modalità di trasporto (ossia sulla capacità di sviluppare un autentico sistema intermodale), e sulla capacità del paese di considerarlo, programmarlo e gestirlo come un "tutto unitario", alla stregua di quanto avviene in realtà estere più efficienti. Da questo punto di vista, questo lavoro ha mostrato come il sistema-Italia abbia ancora molto terreno da percorrere.

CASE STUDY 4

IMPRESE E COMPETITIVITÀ LOGISTICA: I RISULTATI DI UN'INDAGINE CAMPIONARIA SUL SETTORE MANIFATTURIERO

Il lavoro ha come punto di partenza un'indagine svolta da SRM su un panel di imprese del settore manifatturiero in tema di trasporti e logistica che punta ad analizzare due aspetti in particolare.

Da una parte, si indaga il rapporto tra l'impresa e la distribuzione dei suoi prodotti e, quindi, se tale attività sia parte integrante del processo aziendale o sia affidata a figure terze o, ancora, se vi sia un mix tra queste due possibilità.

Dall'altra, si individua la scelta del canale distributivo e, quindi, la tipologia di infrastrutture utilizzate (strade, ferrovie, porti ed aeroporti) e le motivazioni che hanno portato a tale decisione o che, in alternativa, hanno ostacolato le altre opzioni disponibili.

Entrambi questi elementi vengono analizzati per lo più in riferimento alla collocazione geografica delle imprese intervistate; ma, per meglio rappresentare la realtà emersa dall'indagine, vengono inoltre svolti due approfondimenti che, seppur riferiti alla totalità del campione, suddividono lo stesso in base al fatturato ed alla dimensione delle imprese coinvolte in termini di numero di addetti. In riferimento a quest'ultimo punto, si specifica che vengono considerate piccole imprese quelle con 10-49 unità, medie quelle con 50-250 unità e grandi quelle che vanno oltre tale range.

Il campione analizzato è costituito da circa 2.600 imprese interessanti tutto il territorio nazionale; in termini di settori, invece, le principali categorie economiche coinvolte sono quella delle produzioni metallifere e quella dei macchinari e delle apparecchiature elettriche con, rispettivamente, il 16,5% ed il 14% del totale.

Le interviste effettuate alle imprese del campione in riferimento alle loro scelte aziendali in tema di logistica distributiva ed infrastrutture permettono di rinvenire ad alcune considerazioni di sintesi:

- la distribuzione delle merci è per lo più gestita internamente per ottimizzare non solo i costi operativi collegati a tale processo ma anche il livello di servizio offerto al cliente;
- la principale infrastruttura di trasporto di cui le imprese si avvalgono è la rete stradale. Tale scelta è collegata per lo più a tre motivi: la facilità di accesso alla stessa, la convenienza economica della scelta e la velocità che è possibile raggiungere nella consegna delle merci attraverso tale modalità.

CASE STUDY 5

INNOVAZIONE E INTEGRAZIONE LOGISTICA DI PROCESSO PER L'EXPORT DELLE FILIERE AGROALIMENTARI ITALIANE

L'importanza della logistica nel caso delle produzioni agricole ed alimentari è anche maggiore rispetto ad altri settori della produzione. Infatti, il settore agroalimentare è per sua natura strutturato ed organizzato con modalità tipiche della filiera che, come riscontrato nell'analisi, caratterizza e distingue in modo netto l'intero comparto. L'approccio di filiera implica sostanziali differenze di analisi e studio delle possibilità di espansione in particolare sui mercati esteri laddove le produzioni agroalimentari italiane rappresentano un vero e proprio modello non soltanto legato al semplice consumo alimentare ma soprattutto allo stile di vita ed alla una corretta e salutare alimentazione anche in termini di prevenzione di patologie e di sicurezza alimentare. La dieta mediterranea, riconosciuta scientificamente a livello mondiale per le caratteristiche di sana e corretta alimentazione, è il più valido esempio della qualità delle produzioni di eccellenza del *made in Italy* agroalimentare. Di uguale importanza è inoltre divenuta la sicurezza produttiva agroalimentare, ovvero la garanzia riconosciuta di produrre nel rispetto dei parametri normativi in vigore e ai consumatori di poter accedere a cibo sicuro e sano. La sostenibilità economica e ambientale è allora intrinseca in questo equilibrio che è necessario garantire in tutte le fasi dei complessi processi di coltivazione/allevamento, produzione e distribuzione agroalimentari.

La specializzazione geografica delle esportazioni italiane, che per quasi il 60% raggiungono mercati di Paesi europei, che negli ultimi decenni sono cresciuti meno, penalizza l'Italia. Le merci italiane fanno fatica a raggiungere le aree più dinamiche dell'economia mondiale, come l'Asia meridionale e orientale e l'America Latina, a causa sia della ridotta dimensione delle imprese italiane, che delle carenze in servizi avanzati di logistica, distribuzione, finanza, innovazione tecnologica, ecc., essenziali nel promuovere l'internazionalizzazione su vasta scala.

La struttura organizzativa e territoriale delle imprese italiane si è progressivamente allontanata dai canoni tradizionali del distretto industriale assumendo le caratteristiche di

un sistema radicato nella comunità locale ma strutturato sempre più in un sistema gerarchizzato con nuove forme di relazioni inter-industriali più vicine all'idea di filiera che a quella di distretto.

In tale quadro, azioni finalizzate all'integrazione funzionale di filiera attraverso servizi di logistica organizzati a loro volta in vere e proprie filiere logistiche, possono essere finalizzate alla realizzazione di centri servizi per le imprese esportatrici, di infrastrutture strategiche utili alla competitività e allo sviluppo sostenibile, di strutture per la ricerca e l'innovazione, nonché alla creazione di organizzazioni formative e al miglioramento della qualità del capitale umano. Inoltre, possono contribuire a migliorare "l'atmosfera" che caratterizza le filiere agroalimentari, contribuendo alla creazione di una maggiore attitudine alla reciproca fiducia negli scambi economici, al consolidamento delle regole, dei codici di comportamento e delle convenzioni che regolano le relazioni tra gli operatori di filiera e promuovere l'identità e il senso di appartenenza degli operatori economici al territorio e alla filiera produttiva.

Tra tali azioni, infatti, un ruolo strategico e di assoluta preminenza può essere svolto dai nodi delle reti di imprese, sia in senso fisico (piattaforme, centri intermodali, poli distributivi, ecc.), sia in senso immateriale (*food-hub*, centri servizi tecnologici, piattaforme web di gestione documentale, ecc.), in cui vengono realizzate e applicate innovazioni di processo che con sempre maggiore intensità caratterizzano l'implementazione a larga scala dimensionale e geografica di progetti di penetrazione dei mercati esteri.

La gestione di piattaforme logistiche "di filiera", intese come aree in cui non solo transitano le merci in funzione dell'organizzazione degli arrivi/destinazioni, ma anche aree in cui possono essere svolte attività che incrementano il valore della merce trasportata e ne facilitano l'esportazione, localizzate strategicamente sul territorio ed integrate con i nodi intermodali tali da configurarsi come poli logistici specializzati per l'export, faciliterebbe la trasformazione dei "distretti" in "sistemi di filiera" agroalimentari italiani in aree a forte vocazione distributiva globale e di concentrazione dell'offerta, oltre che a vocazione produttiva. In particolare, attraverso opportune forme di sostegno si potrebbe promuovere la creazione di reti territoriali che garantiscano un'adeguata offerta di servizi logistici avanzati (*value chain management*, ICT, ecc.) che possano favorire una maggiore e migliore accessibilità ai mercati internazionali anche quelli non tradizionali ed emergenti delle produzioni agroalimentari italiane. Inoltre emerge l'importanza di sensibilizzare ed affiancare le imprese del settore nell'attuazione di progetti integrati di filiera diretti a incrementare la diffusione delle certificazioni di qualità dei processi produttivi, distributivi, ambientali e delle tecnologie a minore impatto ambientale con utilizzazione più efficiente dell'energia.

In estrema sintesi si tratta di conciliare le produzioni artigianali e semi-industriali e le tecniche di commercializzazione e distribuzione ampiamente sperimentate dalla grande distribuzione organizzata. Le due stavano agli opposti del settore agroalimentare: da un lato le tradizioni delle comunità e del territorio del cibo italiano, dall'altro, le innovazioni della logistica moderna. Tra le due non esiste quasi sempre alcun contatto: produzione di qualità e distribuzione di massa sembravano incompatibili. Alcuni casi di successo citati, tendono a trasformare la logistica e l'organizzazione della distribuzione moderna avvicinandole ai ritmi e alle dinamiche delle produzioni più tradizionali e locali e, allo

stesso tempo, trasformare le produzioni tradizionali, in modo che siano compatibili con il format della grande distribuzione. Ad esempio, i produttori sono spinti a modernizzare il confezionamento dei loro prodotti, aggiungendo elementi come il codice a barre, marchi e certificazioni di qualità, tracciabilità, di sicurezza alimentare, svolgendo quindi attività di logistica “a valore” del prodotto, che probabilmente non sarebbero altrimenti presenti. Obiettivo finale della filiera deve essere in grado di mettere a punto un’organizzazione logistica e commerciale competitiva nel mercato della distribuzione di massa, specialmente sui mercati esteri. Tali casi di produzione e distribuzione di filiera a marchio italiano tipico, di prodotti di eccellenza controllati, garantiti e certificati, basati su vincenti ed innovativi progetti di penetrazione sui mercati esteri, anche grazie al forte supporto di un’organizzazione logistica efficiente, dimostrano la validità dell’approccio analizzato.

BIBLIOGRAFIA GENERALE

- ANSF – AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE (2011), *Rapporto annuale*
- ASSOPORTI (Anni vari), statistiche portuali
- ASSOPORTI – SRM (Anni vari), *Mediterranean Ports*
- AVVISATORE MARITTIMO (Anni vari), articoli vari
- BACCELLI O., BARONTINI F. (2013), *L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete*, Egea, Milano
- BANCO DI NAPOLI (2011), *Martedì.. in Terrazza. Idee a Confronto*, Napoli
- BANCO DI NAPOLI (Anni vari), *Rassegna Economica*, Napoli
- BORRUSO G., DANIELIS R. e MUSSO E. (2010), *Trasporti, logistica e reti di imprese. Competitività del sistema e ricadute sul territorio*, FrancoAngeli, Milano
- BOSCACCI F. (2003), *L'innovazione logistica. Un'industria in formazione tra territorio, ambiente e sistema economico*, Atti del Seminario “I fondamenti concettuali della Logistica Economica”, Politecnico di Milano
- CONFINDUSTRIA MEZZOGIORNO – SRM (Anni vari), *Check-up Mezzogiorno*, Roma
- CAPO HORN (Anni vari), Numeri vari
- CASSA DEPOSITI E PRESTITI (2012), *Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio*, Roma
- CAMERA DEI DEPUTATI (2012), *L'attuazione della Legge Obiettivo. 7° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici*, Roma
- CIELI – CENTRO ITALIANO DI ECCELLENZA SULLA LOGISTICA INTEGRATA, *Alcuni cambiamenti nell'industria dello Shipping introdotti dalla crisi economica: dove stiamo andando?*
- COMMISSIONE EUROPEA (2009), *TEN-T: a policy review-towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy*, 4 febbraio 2009
- COMMISSIONE EUROPEA DG TREN, *Il programma Marco Polo 2003-2010*, Bruxelles
- COMMISSIONE EUROPEA (Anni vari), *TEN-T Progress Report – Implementation of the priority projects*, <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-implementation>
- COMMISSIONE EUROPEA COM (2013) 278, Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle regioni – Il Programma Marco Polo – Risultati e prospettive, 14 maggio
- CONSIGLIO EUROPEO (2013), *Quadro finanziario pluriennale*, Bruxelles
- CONFCOMMERCIO (2013), *Trasporti al passo, economia ferma*, Roma
- CONFCOMMERCIO (2013), *Una nota sulla relazione tra accessibilità provinciale e crescita economica: aggiornamento 2013*, Roma
- CONFETRA (2013), *Legalità Concorrenza e sicurezza per l'autotrasporto italiano*, Relazione del presidente Fausto Forti, 13 febbraio, Roma

- CONFETRA (2013), *Nota congiunturale sul trasporto merci. Gennaio-Dicembre 2012*
- CONFITARMA (Anni vari), Bollettino statistico
- CONFITARMA (2013), Assemblea Annuale, 19 giugno 2013
- CONFITARMA News (Anni vari), Roma
- CONTSHIP (Anni vari), Newsletter
- COPPOLA A., TERZULLI A. (2010), *Shipping e settore navale: struttura, performance, outlook e operatività SACE*, Working Paper n. 17, SACE
- COPPOLA F.S., PANARO A. (2008), *Trasporti, logistica e politiche di sviluppo pubbliche: i risultati di un osservatorio sul Mezzogiorno*, Paper presentato alla X Riunione della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, Sassari 18-20 giugno 2008
- CORRIERE DEI TRASPORTI (Anni vari), numeri vari
- CONTAINER TRADES STATISTICS, marzo 2013
- Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190. Attuazione della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale
- DREWRY MARITIME RESEARCH (2012), *Container Market Annual Review and Forecast 2012/13*
- DUCI G.E. (2013), "The Mediterranean Sea: An ancient bridge or a new market?", Atti della XIII *Convention Nazionale Propeller Club*, Napoli
- EUROSTAT (2013), Statistics Database
- EUROSTAT (2013), *Maritime transport statistics - Short sea shipping of goods*
- EURISPES (2010), *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*
- FEDERAZIONE DEL MARE – CENSIS (2011), *IV Rapporto sull'economia del mare 2006. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni*, FrancoAngeli, Milano
- FORTE E. (2008), *Trasporti Logistica Economia*, Cedam, Padova
- FREIGHT LEADERS COUNCIL (2013), *Dal porto all'hinterland: soluzioni per una catena logistica competitiva*, Quaderni n. 23
- GHEMAWAT P., ALTMAN S.A., *DHL Global Connectedness Index 2012*
- IL GIORNALE DELLA LOGISTICA (Anni vari), numeri vari
- INFOCAMERE (2013), Movimprese Database
- INTESA SANPAOLO – SRM (Anni vari), *L'apertura internazionale delle regioni italiane*
- ISTAT (2013), Banca dati sul Commercio con l'estero Coeweb
- ITALIA IN MOVIMENTO (Anni vari), *Annuario della Logistica*, Genova
- KEARNEY A.T. (2010), *Scenario della logistica in Italia: sintesi ed evidenze*
- MELACINI M., *L'outsourcing della logistica: scelta strategica per la competitività dell'impresa*
- MINISTERO DELL'AMBIENTE E MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2000), *Piano generale dei trasporti e della logistica*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2013), *Programma Infrastrutture Strategiche. XI Allegato Infrastrutture*, Roma

- MARCUCCI E., MUSSO E. (a cura di) (2011), *Sostenibilità, qualità e sicurezza nei sistemi di trasporto e logistica*, FrancoAngeli, Milano
- MARLETTO G., MUSSO E. (a cura di) (2009), *Trasporti, ambiente e territorio. La ricerca di un nuovo equilibrio*, FrancoAngeli, Milano
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (Anni vari), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2005), *Patto per la Logistica*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2006), *Piano per la Logistica*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2007), *Piano Generale della Mobilità. Linee guida*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2010), *Il Piano Nazionale della Logistica 2011/2020*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2011), *Piano della logistica analisi dei processi di filiera morfologia dei flussi logistici internazionali "feelings & insight" del sistema logistico italiano*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE, *Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" 2007-2013*, Roma
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO (2007), *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*, Roma
- NOMISMA (Anni vari), *Quaderni per l'economia*
- OCEAN SHIPPING CONSULTANTS (2013), *East Asian Containerport Markets to 2025*
- OCEAN SHIPPING CONSULTANTS (2012), *North European Containerport Markets to 2025*
- PASSARO R., THOMAS A. (2012), *Supply chain management: perspectives, issues and cases*, McGraw-Hill
- POLO PORTI & LOGISTICA (Anni vari), numeri vari
- POLIDORO G., BORRUSO G., DANIELIS R. (a cura di) (2007), *I trasporti ed il mercato globale*, FrancoAngeli, Milano
- POLIDORO G., MUSSO E., MARCUCCI E. (a cura di) (2006), *I trasporti e l'Europa*, FrancoAngeli, Milano
- POLITECNICO DI MILANO, DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA GESTIONALE (2012), *Outsourcing della logistica: le potenzialità di crescita e di innovazione*
- PORTO&DIPORTO (Anni vari), numeri vari
- PROLOGIS (2013), *Europe's most desirable logistics locations. Logistics facility user survey 2013*
- PROPELLER CLUB (2013), *Atti della XIII Convention nazionale*, maggio 2013, Napoli
- QINETIQ, LLOYD'S REGISTER GROUP LIMITED, UNIVERSITY OF STRATHCLYDE (2013), *Global Marine Trends 2030*
- RAM (2012), *Intervento dell'Amministratore Delegato Affinita al Convegno "Il ruolo strategico del Corridoio Adriatico"*, Roma, 1 giugno 2012

REGIONI ITALIANE, *POR 2007-2013* delle Regioni italiane

REGIONI ITALIANE, I Piani regionali per il trasporto merci

SIET (2009), *Economia dei trasporti e logistica economica. Ricerca per l'innovazione e politiche di governance - Atti della IX Riunione scientifica annuale della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica. Napoli, 3-5 ottobre 2007*, Giordano Editore, Napoli

SENN L., ZUCCHETTI R. (2001), “La regolazione nel settore dei trasporti nella prospettiva della rete europea”, in *L'industria. Rivista di economia e politica industriale*, Il Mulino

SIVIERO L., CARLUCCI F. (2010), *Competitività ed efficienza delle infrastrutture terminali del trasporto marittimo: analisi del sistema dei porti nel mediterraneo e livello di integrazione logistica* in “Trasporti, Logistica e Reti di Imprese, competitività del sistema e ricadute sul territorio” a cura di Borruso G., Danielis R., Musso E., Franco Angeli, Milano

SIET (2009), *Economia dei trasporti e della logistica. Ricerca per l'innovazione e le politiche di governante. Atti della IX Riunione scientifica annuale*, Napoli 3-5 ottobre 2007

SRM (Anni vari), *Dossier Unione Europea Studi e Ricerche*, Napoli

SRM (Anni vari), *Rassegna Economica*, Napoli

SRM (2005), *Le vie del mare. Lo sviluppo del sistema portuale meridionale nel contesto internazionale*, Guida, Napoli

SRM (2006), “Lo sviluppo del sistema portuale meridionale: scenario di un fenomeno complesso”, in *Rivista Economica del Mezzogiorno*, n. 1-2/2006, SVIMEZ

SRM (2007), *Rassegna Economica Trasporti e Logistica*, Napoli

SRM (2007), *Poli logistici, infrastrutture e sviluppo del territorio. Il Mezzogiorno nel contesto nazionale, europeo e Mediterraneo*, Giannini Editore, Napoli

SRM (2007), “Trasporti, logistica e sviluppo regionale: i risultati di un'indagine territoriale in un confronto nord-sud”, in *Rivista Economica del Mezzogiorno*, n. 3-4/2007, SVIMEZ

SRM (2008), “Il ruolo della logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno nell'area Med”, in *VII Rapporto sul Mediterraneo*, rivista Paesi e Popoli del Mediterraneo n. 0/2008

SRM (2009), *Porti e territorio. Scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno*, Giannini Editore, Napoli

SRM (Anni vari), *Economic Relations between Italy and Mediterranean Area. Annual Report*, Giannini Editore, Napoli

SRM (2012), *Trasporto marittimo e sviluppo economico. Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita*, Giannini Editore, Napoli

SRM (2013), *Italian Maritime Transport: impact on the economic development Scenarios, sea traffic analysis and case studies*, Giannini Editore, Napoli

SRM – OBI (Anni vari), *Rapporto Impresa e Competitività*, Giannini Editore, Napoli

SVIMEZ (Anni vari), *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, il Mulino, Bologna

TEI A., FERRARI C., *Evoluzione dell'industria terminalistica per i servizi di linea nel Mediterraneo. Implicazioni per la portualità nazionale*, SIET 2010

- THE EUROPEAN HOUSE AMBROSETTI (2013), *Il rilancio della portualità e della logistica come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese*
- TRANSPORT INTELLIGENCE (2012), *Agility Emerging Markets Logistics Index*
- UIR (2012), *Il sistema degli interporti italiani nel 2011*
- UNCTAD (2012), *Review of maritime transport*, United Nations Publication
- UNIONTRASPORTI (2012), *Atlante delle priorità e delle criticità infrastrutturali. Il punto di vista del mondo economico*, Roma
- UNIONCAMERE (2013), *Secondo rapporto sull'economia del mare*, Roma
- WORLD BANK (2012), *Connecting to compete, Trade Logistics in the Global economy*
- WORLD BANK (2013), *Doing Business in Italia*
- WORLD ECONOMIC FORUM (2013), *The Global Competitiveness Report 2013-2014*

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO PER IL CAPITOLO VIII

CASE STUDY 1

ANALISI DEI FATTORI E DELLE POLITICHE REGIONALI PER LO SVILUPPO DEL SETTORE IN LOMBARDIA

- BACCELLI O., BARONTINI F., (2013) *L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete*, Egea, Milano
- BACCELLI O., RAVASIO M., SPARACINO G., (2007) *Porti italiani. Strategie per l'autonomia finanziaria e l'intermodalità. Il caso dei porti liguri*, Egea, Milano
- BACCELLI O., (2001) *La mobilità delle merci in Europa. Potenzialità del trasporto intermodale*, Egea, Milano
- BANCA D'ITALIA, (2012) *Indagine campionaria sui trasporti internazionali dell'Italia. Benchmark 2011*, Roma
- DALLARI F., CURI S., (2011) "I flussi della regione logistica milanese", *Impresa e Stato – CCIAA Milano*
- DALLARI F., CURI S., CREAZZA A., (2012) "Il sistema logistico milanese: infrastrutture ed accessibilità", *LIUC papers –Serie Tecnologia n. 252*
- DI GIACINTO V., MICUCCI G., MONTANARO P., (2012) "Network effects of public transport infrastructure: evidence on Italian regions", *Working Paper n.869 della Banca d'Italia*
- UNIONCAMERE LOMBARDIA, CERTET BOCCONI (2010) "Analisi periodica dell'accessibilità aerea - il mercato cargo"
- SEA, "Carta dei servizi Merci-2012"; "Piano di Sviluppo Aeroportuale"

CASE STUDY 2

**NUOVE STRATEGIE DI CRESCITA PER IL MEZZOGIORNO
NELLE RELAZIONI INTER-MEDITERRANEE:
LA LEVA DELLO SSS E DELLA LOGISTICA A VALORE**

- AGUIARI G., MARINI G. (2004), *La logistica nell'economia senza frontiere*. Franco Angeli, Milano, Italia
- ALPHALINER (2012), *Fuel price increase dents rate gains*, Weekly Newsletter, Volume 2012, Issue 16
- AMADIO A., (2006), *Supply chain excellence. La supply chain management, il networking strategico, l'outsourcing integrato, il miglioramento continuo, il controllo delle performance*. Franco Angeli, Milano, Italia
- BANCA D'ITALIA (2010), Banca d'Italia - Indagine campionaria sui trasporti internazionali riferita al triennio 2008-2010 – Sintesi finale
- BNL (2011), Focus settimanale del servizio studi n. 16/2011
- BATTISTA A. (2002), Legge obiettivo e programma decennale delle infrastrutture: scopi, procedure, opere, finanziamenti con riguardo alla logistica integrata
- BAUKNIGHT D., BADE D.J., (1999), *Fourth Party Logistic-Breakthrough Performance in Supply Chain Outsourcing*. Supply Chain Management Review, Global Supplement
- BORRUSO G., DANIELIS R., MUSSO E., (2010), *Trasporti, logistica e reti di imprese. Competitività del sistema e ricadute sul territorio*. Franco Angeli, Milano, Italia
- BURRUANO R. (2009), *Nuovi modelli per la gestione logistica ed operativa del sistema portuale*. Tesi di Dottorato di Ricerca, Università degli Studi di Palermo
- CAROLI A.(2010), *Il ruolo dei porti nel bacino del Mediterraneo*, Università degli studi di Trieste
- CENSIS (2011), *IV Rapporto sull'economia del mare. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni*
- CENSIS e UIR (2009). *Il disegno dell'interportualità italiana*, FrancoAngeli, Milano
- CHRISTOPHER M. (2005), *Supply chain management. Creare valore con la logistica*. Pearson Education, Torino, Italia
- CONFETRA (2012), *Nota congiunturale sul trasporto merci*
- DALLARI F., CURI S. (2010), *Network Milano. Morfologia dei flussi logistici internazionali*. Bruno Mondadori, Torino, Italia
- DEL PUNTA, TRIULZI (2000), *Fondamenti di Economia Internazionale*, Terza Edizione, La Sapienza Editrice, Roma
- DIOMIS UIC (2010), *Evolutions of intermodal rail/road in Central and Eastern European Countries to 2020*, Management Report
- FADDA P., (2002), *Concezione dei progetti di trasporto in ambiente sistemico*. Rubbettino, Soveria Mannelli, Italia
- FEDERTRASPORTO, NOMISMA (2010), *Scenari dei trasporti, l'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana*, Numero 13 Luglio 2011

- FEGATELLI S. ed altri (2008), *Manuale per la rilevazione statistica sui trasporti marittimi - ISTAT*
- FILIPPI F. (2006), *Le innovazioni logistiche nei porti: i distripark*. Relazione tecnica
- FORTE E. (1999), *Competizione nella portualità tra Nord e Sud Europa nei traffici unitizzati*, *Trasporti Europei*, Anno 5, n. 12, agosto
- FORTE E. (2003), “Logistica Economica ed equilibri spazio-territoriali”, working paper presentato al seminario: I fondamenti concettuali della Logistica economica, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano, 29 Maggio
- FORTE E. (2003), “Logistica Economica e Paesi in via di sviluppo: teoria ed applicazioni per l’analisi dei mercati globali”, *Atti della VI Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti*, Università degli Studi di Palermo, 13-14 Novembre
- FORTE E. (2008), *Trasporti, logistica, economia*. CEDAM, Padova, Italia
- FORTE E. (2009), *La trasformazione logistica del territorio urbanizzato*. Franco Angeli, Milano, Italia
- FORTE E. (2011), *Portualità, Retroportualità e inland terminal nel basso Lazio*. Università di Napoli Federico II – Dipartimento di Economia e Provincia di Latina
- FORTE E., DEL VECCHIO F., MILONE G. (2010) *LA BILANCIA DEI NOLI NEL MONDO della globalizzazione e della logistica: alcuni spunti metodologici*
- FORTE E. (2011), *Le vie del mare - Portualità, Retroportualità e Inland Terminal del basso Lazio: Sviluppo dei Mercati della Logistica e dei Trasporti con riferimento alla Provincia di Latina – Università degli Studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Economia, Provincia di Latina*
- FORTE E. (2012), *Il Sud Italia e il Mediterraneo, Southern Range: un “ponte” sud-sud per la crescita – SVIMEZ*
- FORTE E., SIVIERO L. (2011), *Le filiere territoriali logistiche per il rilancio strategico del mezzogiorno*, in *Rivista economica del Mezzogiorno*, Anno XXV n.1-2, Il Mulino
- FORTE E., SIVIERO L. (2011), *Infrastrutture e servizi di trasporto e logistica per il rilancio strategico del mezzogiorno*, capitolo XV del “Rapporto SVIMEZ 2011 sull’economia del Mezzogiorno”, Il Mulino
- FRANKEL M. (1997), *Regional Trading Blocs in the World Economic System*, Institute for International Economics, Washington, DC
- GATTORNA E., *Il sistema logistico-retroportuale ligure, L’analisi simulativa del sistema dei retroporti in periodo di crisi economica*. tesi di dottorato di ricerca, Università degli Studi di Genova
- GHOSH B., DE P. (2004), *Investigating the linkage between infrastructure and regional development in India: era of planning to globalisation*, *Journal of Asian Economics* 15, 1023–1050
- GIANOPOULUS G. A. (2005), *Perspective changes in freight transport between Europe and the emerging countries*, ISTIEE
- GIUSTI, VITALI (1993), *Statistica Economica*, Cacucci editore, Bari

- GREENE (2000), *Econometric Analysis*, Prentice-Hall International, Inc., New York University, Fourth Edition
- GRIFFITHS, HILL and JUDGE (1993), *Learning and Practising Econometrics*, John Wiley & Sons, New York
- HOFFMANN, CHAMIE (1999), *Standard Statistical Classifications: Basic Principles. Statistical*
- ISPI – ISTITUTO STUDI POLITICA INTERNAZIONALE (2010), *Med Executive Briefing - L'integrazione regionale nel Mediterraneo: verso la creazione di un'area di libero scambio dopo il 2010 progetto Med Business di Intesa San Paolo s.p.a.*
- ISTAT (2011), *Commercio estero e attività internazionali delle imprese - Annuario 2010. Vol. 1 Merci, servizi, investimenti diretti*
- INTERNATIONAL MONETARY FUND (2011), *Middle East and North Africa. Economic outlook and key challenges*. Deauville Partnership Ministerial Meeting, Marseille, France
- KRUGMAN P. (1991), *Geography and trade*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- KRUGMAN P. (1991), *Increasing Returns and Economic Geography*, *Journal of Political Economy*, vol. 99, no. 3
- MCCANN P. (2002), *Industrial location economics*. Edward Elgar Publishing, Northampton, USA
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2011), *Programma Infrastrutture Strategiche, 9° Allegato Infrastrutture. Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse. Le strategie*
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2011), *Piano della logistica 2011-2020. Anaisi socio-demo-economica e infrastrutturale delle piattaforme logistiche territoriali. Giugno 2011*
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2011), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2009-2010*
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2011), *Programma Infrastrutture Strategiche, 9° Allegato Infrastrutture. Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse. Le strategie*
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2011), *Piano della logistica 2011-2020. Analisi dei processi di filiera morfologia dei flussi logistici internazionali internazionali. "Feelings and insight del sistema logistico italiano. Agosto 2011*
- NOTTEBOOM T., RODRIGUE J.P. (2008), "Containerisation, Box Logistics and Global Supply Chains: The Integration of Ports and LinerShipping Networks", *Maritime Economics&Logistics*, 10, (152–174)
- NOTTEBOOM T. (2009), *Economic analysis of the european seaport system*, *Relazione tecnica*
- ROSO V., WOXENIUS J., LUMSDEN K. (2009), *The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland*, *Journal of Transport Geography*

- SIVIERO L. (2011), *Port system competitiveness in Southern Italy: present scenario and forecast*, in "Economic relations between Italy and the Mediterranean area. Annual Report 2011, SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Giannini
- SOCCO C., (2010), *Il piano urbano di mobilità sostenibile*. Alinea, Firenze, Italia
- TOMPKINS J.A., (2010). *Facilities Planning*. John Wiley & Sons Ltd, USA
- TONGZON, J., HENG, W. (2005), Port privatization, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container ports (terminals), *Transportation Research Part A*, 39, p. 405-424
- UNCTAD (2011), *The Review of Maritime Transport (RMT)*
- UNCOMTRADE (2008), *International Merchandise Trade Statistics: Supplement to the Compilers Manual*
- UNCOMTRADE (1998), *International Merchandise Trade Statistics: Compilers Manual*
- UNIONTRASPORTI (2012), *Atlante delle priorità e delle criticità Infrastrutturali: Il punto di vista del mondo economico*, Rapporto annuale Unioncamere
- VERGI W. (2010), *I Paesi del Sud del Mediterraneo: Crescita e Opportunità di Business nel Contesto delle Relazioni con l'Unione Europea*, Servizio Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo
- WTO (2011), *International Trade Statistics: World trade developments*
- YUCESAN E., (2007), *Competitive Supply Chains: a Value-Based Management Perspective*. Palgrave Macmilan, New York, USA

CASE STUDY 3

COMPETITIVITÀ ED EFFICIENZA DELLA SUPPLY-CHAIN: UN'INDAGINE SUI NODI DELLA LOGISTICA IN ITALIA

- APPETECCHIA A., DE ASCENTIIS D. (2009), *Eppur si muove. Genesi e sviluppo del modello logistico italiano tra spinte innovative, capacità di adattamenti e rischi di sostenibilità*, Edizioni Scientifiche Italiane
- BENTIVOGLI C., PANICARA E. (2011), *Regolazione decentrata e servizio concentrato: le ferrovie regionali viaggiano su un binario stretto?*, Banca d'Italia, Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione, Seminari e convegni, aprile 2011
- BERETTA E., DALLE VACCHE A., MIGLIARDI A. (2009), *Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo*, Economia dei Servizi, Il Mulino, No. 2, maggio-agosto
- BERETTA E., DALLE VACCHE A., MIGLIARDI A. (2011), *Connessioni logistiche, efficienza e competitività: un'indagine sul sistema portuale italiano*, Banca d'Italia, Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione, Seminari e convegni, aprile 2011
- BERGANTINO A.S. (2007), *Il valore dei servizi di trasporto: un confronto tra il nord e il sud del Paese*, Rassegna Economica SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, No. 2
- C.I.E.L.I. (2007), *Osservatorio sui flussi merceologici*, Mimeo, Genova

- CONFETRA (2008), *La fattura Italia dei servizi logistici e del trasporto merci*, Quaderni, No. 2, aprile
- DANIELIS R., MARCUCCI E. (2009), *Trasporto merci: stradale o intermodale ferroviario? La struttura delle preferenze di un campione di aziende manifatturiere italiane*, L'industria, No. 3
- EDDINGTON R. (2006), *The Eddington Transport Study*, www.dft.gov.uk
- FIRPO G., MONTI P. (2011), *Gli aeroporti italiani: dotazione e gestione delle infrastrutture*, Banca d'Italia, *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione, Seminari e convegni*, aprile 2011
- FREIGHT LEADERS COUNCIL (2008), *Nodi e snodi del sistema logistico italiano*, Quaderni, No. 18, giugno
- ISFORT (2007), *Logistica italiana: i limiti e i vantaggi di un "modello fragile"*, OSSERVATORIO NAZIONALE SUL TRASPORTO MERCI E LA LOGISTICA, No. 8, dicembre
- ISFORT (2008), *Spedizionieri: un comparto in bilico tra nuovi concept logistici e i vincoli del mercato locale*, Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica, gennaio
- ISFORT (2008), *Le due velocità di governo della logistica in Italia*, Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica, dicembre
- MARANGONI D., MARINELLI G. (2011), *Il crescente ruolo delle Amministrazioni locali nella programmazione e gestione della viabilità stradale*, Banca d'Italia, *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione, Seminari e convegni*, aprile 2011
- MC KINNON A., EDWARDS J., PIECYK M. e PALMER A. (2009), *Traffic Congestion, Reliability and Logistical Performance: A Multi-Sectoral Assessment*, International Journal of Logistics Research and Applications, Vol. 2, No. 5
- MIGLIARDI A. (2011), *Caratteristiche e prospettive del trasporto ferroviario delle merci in Italia*, Banca d'Italia, *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione, Seminari e convegni*, aprile 2011
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – CONSULTA GENERALE PER L'AUTOTRASPORTO E LA LOGISTICA (2010), *Le linee politiche del Piano Nazionale della Logistica*
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – CONSULTA GENERALE PER L'AUTOTRASPORTO E LA LOGISTICA (2011), *Piano Nazionale della Logistica 2011-2020 – Sintesi degli studi di approfondimento*
- PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI (2009), DPEF 2010-2013: Allegato "Programma infrastrutture strategiche. Programmare il territorio, le infrastrutture e le risorse"
- RODRIGUES A., BOWERSOX D. E CALANTONE R. (2005), *Estimation of Global and National Logistic Expenditures*, Journal of Business Logistics, Vol. 26, No. 2.
- SRM (2007), *Poli logistici, infrastrutture e sviluppo del territorio. Il Mezzogiorno nel contesto nazionale, europeo e del Mediterraneo*, Giannini, Napoli
- WORLD BANK (2007), *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*, International Trade Department, Washington D.C.

- WORLD BANK (2010), *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*, International Trade Department, Washington D.C.
- WORLD BANK (2012), *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*, International Trade Department, Washington D.C.

CASE STUDY 5

INNOVAZIONE E INTEGRAZIONE LOGISTICA DI PROCESSO PER L'EXPORT DELLE FILIERE AGROALIMENTARI ITALIANE

- ARTI - AGENZIA REGIONALE PER LA TECNOLOGIA E L'INNOVAZIONE (2008), *L'innovazione possibile nella logistica in Puglia*, Bari
- BANCA D'ITALIA (2012), La grande distribuzione organizzata e l'industria alimentare in Italia, *Questioni di Economia e finanza* n. 119
- BANTERLE A. (2008), *Tracciabilità, coordinamento verticale e governance delle filiere agro-alimentari*, in *Agriregionieuropa*, numero 15
- CHOPRA S, MEINDL P. (2001), *Supply Chain Management*, Prentice-Hall
- CHRISTOPHER M. (2005), *Logistics and Supply Chain Management. Creating Value-Adding Networks*, Pearson Education
- COM (2003/112) - COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, Comunicazione della Commissione al Consiglio al Parlamento europeo al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle Regioni - *Politica dell'innovazione: aggiornare l'approccio dell'Unione europea nel contesto della strategia di Lisbona*, Bruxelles
- DALLARI F., CREAZZA A. (2009), *Reti logistiche. Agilità globale*, Centro di Ricerca sulla Logistica, Università Carlo Cattaneo LIUC
- EU KLEMS Project (2012), *Productivity in the European Union: A Comparative Industry Approach*, EUKLEMS database, october 2012 release
- FONDAZIONE FABER (2006), *Strategie per la gestione delle alternative tecnologiche del futuro nella filiera agroalimentare*. Regione Emilia-Romagna
- FORTE E., SIVIERO L. (2012), *La logistica come fattore di sviluppo dell'economia pugliese in "Puglia in Cifre 2011"*, IPRES - Istituto Pugliese Ricerche Economiche e Sociali, Carocci Bari
- FORTE E., SIVIERO L. (2011), *Le filiere territoriali logistiche per il rilancio strategico del Mezzogiorno*, Rivista economica del Mezzogiorno, Anno XXV n.1-2, Il Mulino, 2011
- INEA, *La progettazione integrata di filiera*, Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali Rete Rurale Nazionale 2007-2013
- ISFORT (2013), *La sostenibilità delle filiere Agroalimentari. Valutazione degli impatti e inquadramento delle politiche*. Rapporti periodici n. 18
- ISMEA (2006), *La logistica come leva competitiva per l'agroalimentare italiano*, Roma
- ISMEA (2006), *La qualità come strategia per l'agroalimentare italiano*, Roma
- ISMEA (2012), *Check up 2012. La competitività dell'agroalimentare italiano*, Roma

- ISMEA (2012), *La congiuntura in sintesi*, Bilancia Agroalimentare. Gli scambi con l'estero del settore Agroalimentare, Vol. 1/12, Roma
- ISMEA (2013), *Le tendenze del 2012*, Bilancia Agroalimentare. Gli scambi con l'estero del settore Agroalimentare, Vol. 1/13, Roma
- MCKINNON A.C. (2007), *CO2 Emissions from Road Freight Transport in the UK*. Commission for Integrated Transport, London
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2012), *Piano Nazionale della Logistica 2012-2020*. Bozza Finale: "Dopo il confronto con gli operatori, i territori e le audizioni parlamentari
- NETTI E. (2011), "Private label, affare da 7 miliardi, sono 1.500 le PMI che realizzano beni venduti con i brand della distribuzione organizzata", *Il Sole 24 Ore*, gennaio
- PAN S., BALLOT E., FONTANE F. (2010), "The reduction of greenhouse gas emissions from freight transport by pooling supply chains", *International Journal of Production Economics*
- PORTER M. (2003), The Economic Performance of Regions, *Regional Studies*, Vol. 37.6&7, pp. 549–578
- ROMANO D. (2012), *Commercio internazionale e crescita in Italia*, in De Filippis F., a cura di, "L' agroalimentare italiano nel commercio mondiale. Specializzazione, competitività e dinamiche", Quaderni Gruppo 2013, Edizioni Tellus
- SRM (2012), *Trasporto marittimo e sviluppo economico. Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita*, Giannini Napoli, Napoli
- SVIMEZ (2012), *Rapporto Annuale 2012 sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino
- TAN J., ZAILANI S. (2009), Green Value Chain in the Context of Sustainability Development and Sustainable Competitive Advantage, *Global Journal of Environmental Research* 3 (3): 234-245
- VENTURINI T. (2011), *Il nostro pane quotidiano Eataly e il futuro dei supermercati*, Centro Studi Slow Food

Le interviste concesse dagli operatori citati nella ricerca, di cui ne è stato regolarmente approvato il testo, hanno rappresentato fonte bibliografica.

Di tutte le entità, pubbliche e private, citate nella ricerca sono stati consultati i siti web.

NOTIZIE SUGLI AUTORI

La ricerca è stata progettata, coordinata e realizzata da SRM; in particolare hanno curato lo studio (ordine alfabetico):

Anna Arianna BUONFANTI, Ricercatrice Area “Infrastrutture, Finanza Pubblica e Public Utilities”, SRM

Consuelo CARRERAS, Ricercatrice Area “Infrastrutture, Finanza Pubblica e Public Utilities”, SRM

Agnese CASOLARO, Ricercatrice Area “Infrastrutture, Finanza Pubblica e Public Utilities”, SRM

Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM

Alessandro PANARO, Responsabile Area “Infrastrutture, Finanza pubblica e Public Utilities”, SRM

Al *team* di ricerca hanno inoltre lavorato, con saggi specifici, collaboratori esterni che con le loro competenze, esperienze e professionalità hanno contribuito a fornire importante valore aggiunto. Di seguito l’elenco degli autori (ordine alfabetico per capitolo):

Case study 1 - Analisi dei fattori e delle politiche regionali per lo sviluppo del settore in Lombardia

Lanfranco SENN, Professore ordinario di Economia regionale ed Economia urbanistica dell’Università Bocconi di Milano e direttore del CERTeT – Centro di Economia regionale, dei Trasporti e del Turismo dell’Università Bocconi

Clementina PERSICO, consulente per il Gruppo CLAS, svolge la propria attività nell’ambito dell’economia dei trasporti e del monitoraggio dei fondi strutturali destinati alle infrastrutture

Case study 2 - Nuove strategie di crescita per il Mezzogiorno nelle relazioni intermediterranee: la leva dello SSS e della logistica a valore

Ennio FORTE, Ordinario di Economia dei Trasporti dell’Università di Napoli Federico II

Case study 3 - Competitività ed efficienza della supply-chain: un’indagine sui nodi della logistica in Italia

Enrico BERETTA, Titolare Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale della Sede di Genova della Banca d’Italia

Alessandra DALLE VACCHE, Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale della Sede di Genova della Banca d'Italia

Andrea MIGLIARDI: Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale della Sede di Genova della Banca d'Italia

Case study 5 - Innovazione e integrazione logistica di processo per l'export delle filiere agroalimentari italiane

Lucio SIVIERO, Università di Catania, Dipartimento di Economia e Impresa



Via Toledo, 177 - 80134 Napoli - Italia
Tel. +39 0817913758-61- Fax +39 0817913817
comunicazione@sr-m.it - www.sr-m.it

Presidente: Paolo Scudieri

Direttore generale: Massimo Deandreis

Consiglio Direttivo: Francesco Saverio Coppola, Gregorio De Felice, Franco Gallia, Adriano Giannola, Pierluigi Monceri, Marco Morganti, Piero Prado

SRM si avvale di un Comitato Scientifico composto da docenti universitari ed esperti in materia. La composizione del Comitato Scientifico è pubblicata sul sito web www.sr-m.it

Collegio dei Revisori: Danilo Intreccialagli, (presidente), Giovanni Maria Dal Negro, Lucio Palopoli

Organismo di Vigilanza (art.6 D.Lgs. 231/01): Gian Maria Dal Negro

Comitato Etico (art.6 D.Lgs. 231/01): Lucio Palopoli

**AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE QUALITÀ
CERTIFICATO DA DNV
= ISO 9001 =**

SRM adotta un Sistema di Gestione per la Qualità in conformità alle Normative UNI EN ISO 9001 nei seguenti campi: Studi, Ricerche, Convegni in ambito economico finanziario meridionale: sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici.

Soci Fondatori e Ordinari

INTESA  SANPAOLO

 BANCA DELL'ADRIATICO

 BANCO DI NAPOLI

IMI INVESTIMENTI



ISTITUTO
BANCO di NAPOLI
FONDAZIONE

 BANCA
di CREDITO SARDO

e con il contributo della



Finito di stampare a Napoli
Presso le Officine Grafiche Francesco Giannini & Figli S.p.a.
nel mese di settembre 2013

SRM - al compimento del suo decimo anno di attività - propone una nuova ricerca sul patrimonio logistico del nostro Paese analizzando a 360 gradi il settore con i suoi punti di forza e debolezza, i suoi rischi e le sue opportunità. La filiera logistica è infatti un mondo complesso e variegato, parte dall'impresa manifatturiera che vuole internazionalizzarsi o vuole trasportare e lavorare le proprie merci fino ad arrivare a settori come lo shipping, gli spedizionieri, il ferroviario che hanno problematiche articolate di dimensione macro e micro ma sempre di grande importanza e con la necessità di trovare quanto prima una risoluzione. Lo studio individua perciò i nodi di maggior rilievo che sconta la logistica, guarda alle possibili strategie per ridare slancio agli investimenti infrastrutturali, fornisce possibili orizzonti di crescita in termini di Paesi e territori e porta alla luce gli errori da non ripetere nelle prossime politiche di coesione.

Da questa analisi si giunge alla definizione di 4 "pilastri" per lo sviluppo della logistica, in grado di rappresentare basi solide e necessarie da cui partire per far decollare il comparto in Italia, e portarlo ad affrontare con successo le nuove sfide commerciali, economiche e produttive, non ultime quelle rappresentate dai Paesi del bacino del Mediterraneo.

A tale proposito, per fornire un quadro dettagliato del panorama logistico internazionale SRM è andata oltre la consueta indagine sul campo rivolta ai primary player italiani, ed ha svolto un ulteriore set di interviste ad imprese ed infrastrutture di primo livello collocate all'estero, nonché un focus sulle imprese italiane che hanno investito nell'Area Med e in particolare nel Nordafrica.

La ricerca guarda quindi alla logistica non come comparto fine a se stesso, ma come settore capace di dare al Paese quella vocazione internazionale "necessaria" alla nostra economia, soprattutto nell'attuale momento storico dove l'export sembra l'unica scialuppa di salvataggio per il nostro "Transatlantico".

SRM

Centro Studi, con sede a Napoli, specializzato nell'analisi delle dinamiche economiche regionali con particolare attenzione al Mezzogiorno e al Mediterraneo. SRM, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo la creazione di valore aggiunto nel tessuto sociale ed economico facendo leva sul miglioramento della conoscenza.

www.sr-m.it

€ 30,00

