

La titolarità del patrimonio non statale è privata per il 40 per cento dei siti (con oltre la metà di visitatori), in particolare di Fondazioni, privati cittadini e altri soggetti privati, Enti Ecclesiastici e Associazioni riconosciute. Il patrimonio degli Enti Ecclesiastici riveste un peso maggiore nel Mezzogiorno, non tanto per la numerosità dei siti, ma per la capacità relativa di attrarre visitatori, comprendendo gli elementi del patrimonio meridionale non statale di maggiore rilievo (36 per cento dei visitatori del Mezzogiorno, cfr. Tavola II.12).

**Proprietà del
patrimonio e
forme di gestione**

Tra le forme di gestione, prevale quella diretta da parte del titolare, con una debole caratterizzazione dello status giuridico delle istituzioni museali e un debole grado di autonomia e regolamentazione, riflessa dalla bassa numerosità di Istituti dotati di statuto, regolamento, carta servizi e bilancio autonomo⁴⁴ (cfr. Tavola II.13).

Tavola II.12 – DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLA NUMEROSITÀ DEI SITI NON STATALI E DEI VISITATORI PER SOGGETTO TITOLARE E MACROAREA – ANNO 2006

Soggetto titolare	Centro-Nord		Mezzogiorno		ITALIA	
	Siti	Visitatori	Siti	Visitatori	Siti	Visitatori
Pubblici:						
Ente statale	1,8	2,5	2,2	1,6	1,9	2,3
Regione	0,7	0,8	5,2	24,8	1,9	7,3
Provincia	1,8	2,3	3,5	2,4	2,2	2,3
Comune	45,3	35,5	44,4	14,6	45,1	29,9
Comunità montana	1,2	0,2	0,3	0,1	1,0	0,2
Unione di Comuni	0,1	0,0	-	-	0,0	0,0
Istituto o scuola	0,6	0,0	1,5	0,2	0,9	0,1
Università statale	2,9	0,8	3,9	1,6	3,2	1,0
Istituto o ente di ricerca	0,2	1,8	0,2	0,1	0,2	1,3
Consorzio di diritto pubblico	0,2	0,2	0,3	1,8	0,2	0,6
Altro Ente pubblico	3,5	3,7	1,6	4,3	3,0	3,8
Totale pubblici	58,3	47,8	63,3	51,5	59,6	48,8
Privati:						
Ente ecclesiastico o religioso	12,8	9,1	13,7	36,0	13,0	18,4
Società di persone o capitali	3,3	3,7	3,2	2,7	3,3	3,5
Società cooperative	0,5	0,2	1,4	0,3	0,8	0,2
Consorzio o altre forme di cooperazione	0,3	0,2	0,2	0,0	0,2	0,2
Associazione riconosciuta	8,1	3,4	7,6	3,4	8,0	3,4
Fondazione escluse quelle bancarie	5,2	9,4	2,6	3,8	4,6	7,9
Università non statale	0,1	0,0	-	-	0,0	0,0
Privato cittadino	4,9	0,8	5,9	1,8	5,2	1,1
Altro soggetto privato	6,5	25,3	2,1	0,4	5,3	18,6
Totale privati	41,7	52,2	36,7	48,5	40,4	51,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Note: tra i soggetti pubblici sono inclusi enti statali diversi dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati ISTAT

⁴⁴ Il decreto ministeriale del 20 maggio 2001 ha previsto per i musei la necessità di disporre di uno statuto, di un regolamento o di un altro documento scritto tale da poter assicurare a ciascuna entità un complesso organico di norme correlato alla sua specifica funzione; ciò in coerenza con gli indirizzi dell'ICOM, secondo cui ogni museo deve avere un regolamento scritto o un altro documento che definisca chiaramente il suo status giuridico e la sua natura permanente di organismo senza scopo di lucro, l'indicazione dell'amministrazione responsabile e l'organismo di controllo dovrà preparare una dichiarazione esplicita sui fini, gli obiettivi e le politiche del museo.

Tavola II.13 – NUMERO DI SITI NON STATALI PER FORMA DI GESTIONE PER DOTAZIONE DI REQUISITI PER ACCREDITAMENTO E MACROAREA – ANNO 2006

	Centro-Nord			Mezzogiorno			ITALIA		
	Diretta	Indiretta	Totale	Diretta	Indiretta	Totale	Diretta	Indiretta	Totale
Tipo gestione, diretta o indiretta									
Requisiti per accreditamento:									
con Statuto proprio	358	130	488	151	40	191	509	170	679
con Regolamento	590	186	776	202	57	259	792	243	1.035
con Carta servizi	105	50	155	31	25	56	136	75	211
con Bilancio autonomo	127	88	215	49	22	71	176	110	286
inserito in sistemi, circuiti o poli	804	319	1.123	129	57	186	933	376	1.309
Totale	1.452	503	1.955	576	166	742	2.028	669	2.697

Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati ISTAT

Visite gratuite e a pagamento

Oltre il 30 per cento degli Istituti non statali non prevede alcuna forma di registrazione degli ingressi e meno del 20 per cento prevede l'ingresso a pagamento (rispetto a una media pari al 57 per cento circa nei siti di proprietà statale, cfr. Tavola II.14). Quasi il 50 per cento delle entrate complessive degli Istituti pubblici è erogato direttamente dall'Amministrazione comunale (37,4 per cento) e dalla Regione (10,6 per cento), mentre i biglietti di ingresso coprono circa il 23 per cento delle entrate (cfr. Tavola II.15).

Tavola II.14 – PERCENTUALE DI ISTITUTI CULTURALI, NON STATALI E STATALI, CON INGRESSO A PAGAMENTO SUL TOTALE DEGLI ISTITUTI APERTI AL PUBBLICO – ANNO 2006

	NON STATALI		STATALI	
	Siti	Visitatori	Siti	Visitatori
Centro-Nord	19,4	42,2	59,0	73,4
Mezzogiorno	17,0	27,0	52,2	80,8
Italia	18,8	38,1	56,7	75,1

Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati ISTAT

Tavola II.15 – ISTITUTI NON STATALI - COMPOSIZIONE PERCENTUALE DELLE ENTRATE FINANZIARIE – ANNO 2006

Istituti pubblici	Pubblici			Privati		
	Centro-Nord	Mezzogiorno	Totale	Centro-Nord	Mezzogiorno	Totale
Biglietti di ingresso	22,5	23,1	22,7	21,3	21,9	21,5
Ricavi da altre attività	3,8	1,1	3,0	6,3	4,2	5,8
Sponsor e privati	3,8	1,3	3,1	14,7	9,3	13,4
Unione Europea	0,3	0,2	0,3	0,2	-	0,2
Stato	6,0	4,7	5,6	0,8	0,7	0,8
Regione	8,2	16,9	10,6	4,7	9,0	5,7
Provincia	6,3	7,1	6,5	3,2	2,9	3,1
Comune	38,1	35,6	37,4	8,5	6,1	7,9
Altri enti pubblici	4,6	1,7	3,8	3,5	2,1	3,2
Enti ecclesiastici	0,1	0,3	0,1	9,8	14,2	10,8
Altro	6,4	8,6	7,0	26,6	29,9	27,3
Entrate del museo in milioni di euro	56,7	16,0	72,6	66,6	7,0	73,6
Entrate medie per sito in migliaia di euro	30,4	22,2	28,1	50,4	16,6	42,2

Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati ISTAT

La principale entrata finanziaria degli Istituti non statali privati è rappresentata da diverse forme di autofinanziamento e dai contributi degli Enti Ecclesiastici, che coprono in media rispettivamente il 27,3 e il 10,8 per cento delle

entrate complessive degli Istituti culturali privati. Sia per gli Istituti pubblici che per quelli privati, le entrate derivanti dai biglietti di ingresso coprono poco più del 20 per cento delle entrate complessive; tuttavia, tale percentuale sale al 60 per cento se si considerano soltanto gli Istituti con oltre 100.000 visitatori all'anno.

La composizione delle entrate finanziarie rilevate dall'Istat non consente di valutare la sostenibilità finanziaria dei Musei non statali, in quanto non sono disponibili informazioni relative ai costi di gestione; ciò anche perché appena il 10 per cento dei Musei è dotato di un bilancio autonomo e le risorse disponibili per l'Istituto culturale, segnatamente di personale, spesso non sono distinte da quelle dell'Ente titolare.

Infine, un dato interessante che emerge dall'indagine dell'Istat si riferisce alla diffusione dei servizi aggiuntivi nei siti non statali. I servizi attivati più diffusi si riferiscono a quelle tipologie afferenti le esigenze di funzionamento dell'amministrazione e la funzione museale in senso stretto a carattere pubblicistico (attività di pulizia, vigilanza e didattica), mentre i servizi assimilabili alle tipologie di "servizi aggiuntivi"⁴⁵, risultano attivati limitatamente a un numero contenuto di siti, dove si concentrano i maggiori flussi di visitatori (cfr. Tavola II.16).

Tipologia di
servizi attivati

Tavola II.16 - TIPOLOGIE DI SERVIZI ATTIVATE NEGLI ISTITUTI NON STATALI

Tipologie di servizio negli Istituti pubblici	PUBBLICI				PRIVATI			
	Attivati		Non attivati		Attivati		Non attivati	
	Percentuale siti	Percentuale visitatori	Percentuale siti	Percentuale visitatori	Percentuale siti	Percentuale visitatori	Percentuale siti	Percentuale visitatori
Servizi editoriali								
Pubblicazione libri e cataloghi	46,1	64,7	50,1	34,8	47,5	83,0	49,2	16,2
Vendita pubblicazioni, materiale informativo	41,1	70,9	54,9	28,5	36,2	58,6	59,8	40,6
Produzione altro materiale informativo	46,6	67,4	49,1	31,1	42,4	72,3	53,7	26,6
Servizi di caffetteria e ristorazione								
Caffetteria e ristorazione	8,6	28,8	86,9	70,3	10,6	19,8	85,5	79,6
Servizi didattici e visite guidate	80,8	83,6	16,3	16,2	78,2	67,2	19,3	32,7
Produzione sussidi audiovisivi e informatici	26,9	37,4	68,5	58,8	22,4	63,1	73,4	35,5
Attività didattiche	56,1	71,5	39,3	25,3	41,1	37,0	53,4	61,0
Servizi di biglietteria								
Biglietteria	43,1	77,5	53,5	19,2	33,5	59,3	62,9	39,3
Prenotazione biglietti	23,2	42,9	72,9	50,9	18,5	35,1	77,6	63,4
Servizi di accoglienza al visitatore								
Guardaroba	9,3	27,4	84,9	66,8	9,8	19,5	84,0	77,3
Accoglienza per l'infanzia	14,5	21,8	79,8	73,2	10,9	26,4	82,9	71,4
Assistenza per disabili	28,9	46,1	65,4	50,1	25,6	43,3	67,8	53,8
Servizi relativi alla funzione museale								
Prestito di materiale per mostre o studi	38,7	55,6	55,8	40,5	40,7	57,9	53,3	39,8
Servizi ordinari								
Servizio di pulizia	83,1	94,8	12,8	2,2	72,5	92,7	22,3	5,7
Servizio di vigilanza	56,4	82,6	38,4	13,1	48,8	77,7	46,0	20,0

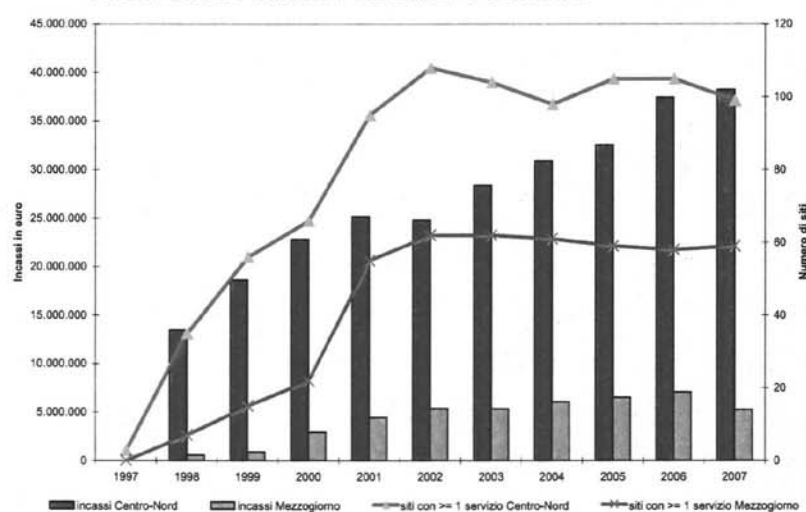
Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati ISTAT

Tendenze analoghe, ma con una maggiore concentrazione, si rilevano anche in riferimento al patrimonio culturale statale, per il quale i dati disponibili consentono anche una ricostruzione dinamica del processo: l'espansione del numero

⁴⁵ I servizi aggiuntivi sono ridefiniti dal decreto ministeriale del 29 gennaio 2008. Ad esempio, fra quelli rilevati dall'Istat per i musei non statali, sono considerati i servizi di caffetteria e ristorazione, di guardaroba, i servizi di accoglienza, la prenotazione biglietti, la produzione di sussidi audiovisivi e informatici, la vendita di pubblicazioni e di materiale informativo e la riproduzione dei beni culturali.

di siti che attivano servizi aggiuntivi si è arrestata nel 2002; ciò nonostante, fino al 2007 nel Centro-Nord si è verificato un consolidamento dei servizi già attivati, pur in assenza di ulteriore espansione, mentre nel Mezzogiorno (sostanzialmente in Campania) si osserva una certa difficoltà anche in termini di dinamiche di incasso (cfr. Figura II.15).

Figura II.15 - SERVIZI AGGIUNTIVI: DINAMICHE DEGLI INCASSI E DEL NUMERO DI SITI CHE HANNO ATTIVATO ALMENO 1 SERVIZIO



Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati ISTAT

II.4 Servizi di trasporto merci: il sistema portuale italiano

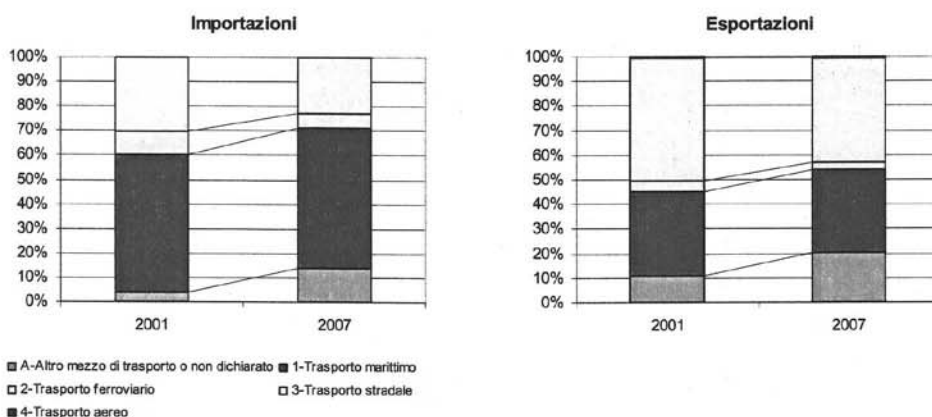
In un'epoca segnata da radicali trasformazioni tecnologiche e organizzative dei modi di produrre e dall'affermarsi di nuove relazioni di origine e destinazione dei movimenti delle merci e delle persone, i trasporti marittimi stanno conoscendo una rinnovata fase di sviluppo.

L'intensificarsi dei processi di globalizzazione su scala planetaria e i suoi riflessi macro-regionali nello scacchiere euro-mediterraneo costituiscono una formidabile sfida competitiva per l'Italia, geograficamente protesa all'interno di un bacino su cui si affacciano 380 milioni di persone, attraversato dalle rotte provenienti dall'Estremo Oriente e dirette verso l'Europa continentale e il Nord America, d'importanza cruciale per il commercio mondiale.

Pur confermando la sua strutturale vocazione agli scambi commerciali, l'economia italiana ha condiviso solo in parte queste tendenze. Nel decennio in corso, la dinamica delle esportazioni di beni ha continuato a eccedere quella della

domanda interna (2,1 contro 1,3 per cento), compensando l'esaurirsi dei tradizionali fattori di sostegno della posizione competitiva dell'Italia dopo l'ingresso nell'Unione monetaria. Tuttavia, il rilievo delle vie del mare nella ripartizione modale dei flussi di commercio è aumentato solo lievemente nello stesso arco di tempo: la quota di mercato è salita dal 18,6 al 19,2 per cento nel caso del cabotaggio interno, confermandone il secondo posto nella ripartizione modale della movimentazione interna delle merci. Analogo andamento ha caratterizzato gli scambi con l'estero, dove la quota delle vie del mare è solo lievemente salita, sia per le importazioni, sia per le esportazioni (cfr. Figura II.16).

Figura II.16 - RIPARTIZIONE MODALE DELLE IMPORTAZIONI E DELLE ESPORTAZIONI IN ITALIA: CONFRONTO 2001-2007

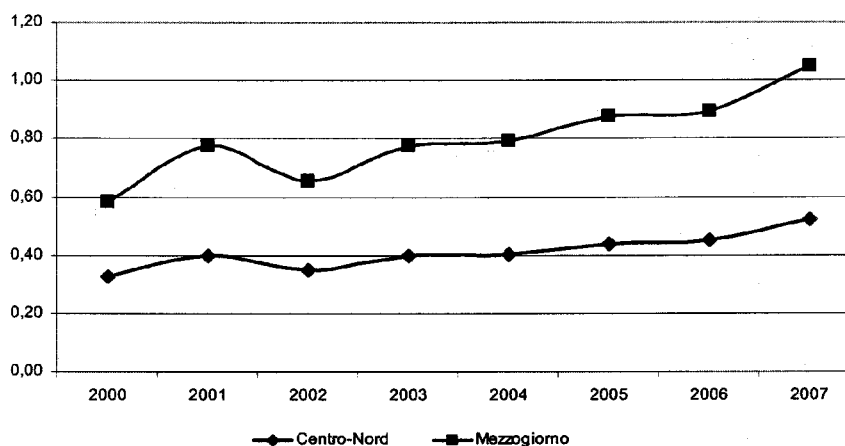


Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati Istat

Secondo dati Eurostat riferiti al 2006, l'Italia è il secondo Paese comunitario per merci trasportate via mare. Nel decennio in corso l'espansione dei traffici marittimi in volume ha superato quella dell'interscambio di merci (2,8 contro 2,3 per cento in termini di variazioni medie annue composte), segnalando il graduale aumento della penetrazione modale delle vie del mare. Tale tendenza riflette con ogni probabilità cause strutturali riconducibili alla globalizzazione degli scambi, che ha comportato l'inserimento nei flussi di destinazione, e soprattutto di origine, dei paesi di più recente industrializzazione. La crescita dei traffici marittimi è dipesa non solo dall'effetto indotto della maggiore apertura commerciale dell'Italia, confermata negli anni duemila in presenza di un'elasticità apparente al PIL dell'interscambio via mare di merci non petrolifere maggiore all'unità (cfr. Figura II.17), ma anche da un genuino aumento della quota di mercato del mare sul totale trasportato di beni *non oil* oggetto di commercio internazionale.

**Trasporto merci
via mare**

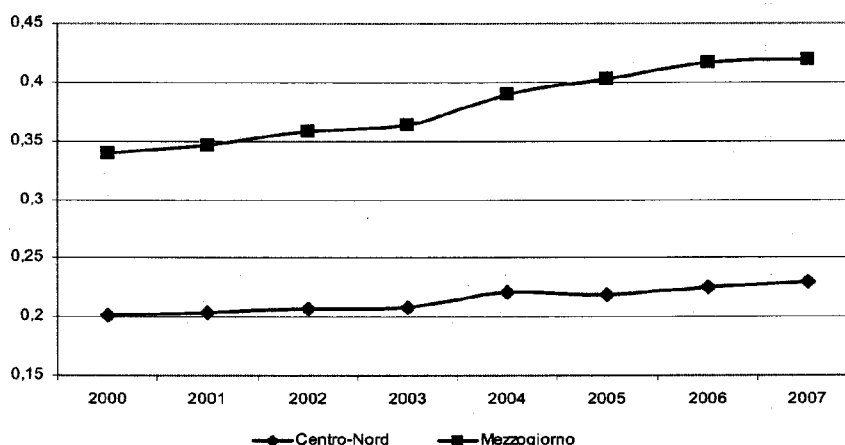
Figura II.17- RAPPORTO FRA INTERSCAMBIO ESTERO MOVIMENTATO VIA MARE E PIL
(valori assoluti)



Nota: l'indicatore è definito dal rapporto tra la somma di importazioni ed esportazioni di beni e il PIL.
Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati Istat

Si tratta di un fenomeno che ha interessato in misura più pronunciata i porti dell'Italia meridionale rispetto a quelli centro-settentrionali (cfr. Figura II.18). Tuttavia, questa tendenza è verosimilmente destinata a risentire del deterioramento congiunturale dovuto alla crisi finanziaria in atto, già visibile nella flessione accusata dai traffici marittimi di commercio estero nel terzo trimestre del 2008.

Figura II.18 - PENETRAZIONE DEL TRASPORTO MARITTIMO NELL'INTERSCAMBIO CON L'ESTERO (valori assoluti)



Nota: l'indicatore è definito dal rapporto fra la somma di importazioni e di esportazioni di beni non petroliferi trasportati via mare e la corrispondente somma dei flussi di commercio estero.

Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati Istat

Dei traffici marittimi le attività portuali costituiscono il principale fattore strategico, con un giro d'affari valutabile, secondo alcune stime Censis riprese in un

recentissimo contributo della Banca d'Italia⁴⁶, in quasi lo 0,5 per cento del PIL; occupano oltre 70.000 addetti, attività indotte incluse. Le valenze socio-economiche dei porti sono molteplici. Essi costituiscono allo stesso tempo una componente fondamentale del capitale territoriale, un'infrastruttura nodale integrata nella logistica, un centro di offerta di servizi a valore aggiunto su scala nazionale, regionale e sub-regionale, un punto di accesso ad aree non contigue; possono rappresentare un volano di sviluppo territoriale, un elemento di forza della filiera logistica, un catalizzatore per interventi di riqualificazione urbana.

Nell'analisi delle attività portuali si è soliti distinguere fra diverse componenti di traffico: passeggeri e merci e, tra queste, beni sfusi e *container*. Questo breve approfondimento si concentra sulle movimentazioni di merci per il loro maggior legame con i livelli di attività, prestando attenzione a quattro aspetti: l'assetto istituzionale del sistema portuale italiano, i principali tratti strutturali, la sua *performance* complessiva, alcuni andamenti territoriali e locali.

L'assetto del settore è stato ridefinito dalla riforma varata negli anni Novanta (disposta con la legge n. 84/94), poi integrata da alcune disposizioni attuative⁴⁷, che ha innovato il quadro previgente, fondato sul Codice della Navigazione del 1942. Il riordino del sistema portuale si prefiggeva due principali obiettivi: a) la separazione fra le operazioni portuali (svolte dalle imprese portuali, trasformate in società di diritto privato) dai compiti di programmazione, controllo, indirizzo e di manutenzione delle strutture, affidati alle neo-costituite Autorità Portuali⁴⁸, soggetti dotati di personalità giuridica di diritto pubblico; b) la liberalizzazione delle attività, delegando alle Autorità Portuali la selezione con procedure concorsuali degli affidatari, da individuare tra quelli in possesso di adeguati requisiti finanziari, organizzativi e di personale. Ispirata dall'esperienza anglosassone e in analogia con analoghi e coevi interventi di riordino di altri servizi pubblici, la riforma tracciava la demarcazione tra le funzioni di indirizzo e

⁴⁶ Cfr. Enrico Beretta, Alessandra Dalle Vacche e Andrea Migliardi, *Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo*, in "Questioni di Economia e Finanza", n. 39, febbraio 2009. Si tratta di un approfondimento ad ampio respiro che inquadra la posizione competitiva dei porti italiani nel contesto delle tendenze globali dei trasporti marittimi e del mercato della logistica. Il lavoro, di cui si è venuti a conoscenza nel corso della stesura del presente contributo, si focalizza sul segmento dei *container* e si è avvalso di una specifica indagine svolta dalla Sede di Genova dell'Istituto presso primari operatori internazionali di *shipping*.

⁴⁷ Si tratta del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, sull'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nelle operazioni portuali, nonché di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, e del regolamento emanato con il decreto ministeriale 6 febbraio 2001, n. 132, concernente i criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle autorità portuali e marittime dei servizi portuali.

⁴⁸ Istituite in numero di 18, in seguito portate a 25, con l'inclusione dei seguenti porti: Ancona, Augusta, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia.

di regolazione, affidate all'Autorità Portuale cui veniva interdetta la possibilità di svolgere, direttamente o tramite partecipate, operazioni portuali ed attività connesse, e la gestione privata, affidata ad imprese concessionarie e ai terminalisti operanti sulle banchine sulla base di titoli autorizzativi⁴⁹. Introducendo elementi di trasparenza gestionale e avviando l'apertura del mercato dei servizi, la riforma ha concorso a contrastare il deterioramento competitivo del sistema portuale italiano che era in atto dallo scorcio degli anni settanta.

Struttura dei
porti italiani

Pochi dati strutturali permettono di cogliere dimensioni e livelli di attività del sistema portuale italiano. Alla fine del 2007, il Conto Nazionale dei Trasporti⁵⁰ censiva 263 porti (di cui 85 nel Centro-Nord, 178 nel Mezzogiorno) su cui insistevano oltre 1.500 accosti (con una distribuzione territoriale speculare rispetto ai porti: circa 650 nel Centro-Nord, circa 850 nel Mezzogiorno), con una densità litoranea che gli indicatori infrastrutturali elaborati dall'Istat sebbene riferiti al 2004⁵¹ quantificavano in 4,1 metri lineari per ogni 100 km di costa (2,5 e 3,5 metri nel Mezzogiorno, insulare e continentale, rispettivamente). In media, ciascun porto disponeva di 5,8 accosti, che coprivano circa 1,5 km di lunghezza media; la dotazione media dei porti centro-settentrionali era all'incirca doppia di quelli meridionali per entrambi gli indicatori. La maggiore frammentazione delle infrastrutture portuali nel Mezzogiorno emerge anche da indicatori unitari per accosto di ricezione, capacità e stoccaggio, che risultano da 2 a 30 volte inferiori a quelli calcolati per il Centro-Nord (cfr. Tavola II.17).

Parzialmente diverso è il quadro che emerge dagli indicatori di funzionalità dei servizi portuali, colta sia dalla ripartizione degli accosti per servizio, sia dai livelli di attività. In termini assoluti, i porti del Mezzogiorno offrono una maggiore disponibilità di accosti dedicati ai servizi di passeggeri, merci e *container* (in particolare smistati con il cd. servizio di *roll-on/roll-off*, detto brevemente "RO/RO"⁵²), prodotti ittici e servizi di diporto; di contro la posizione relativa dei

⁴⁹ Un'innovazione di rilievo della riforma è consistita nel superamento della riserva monopolistica imposta alle imprese amatoriali circa l'utilizzo di maestranze da impiegare nelle operazioni di carico e scarico in ambito portuale.

⁵⁰ *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti e 2006-2007*, Capitolo 6.

⁵¹ ISTAT, *Atlante statistico territoriale delle infrastrutture*, n. 6/2008.

⁵² Il servizio *roll-on/roll-off* è offerto da imbarcazioni di media stazza progettate per trasportare carichi semoventi come automobili, autocarri e vagoni ferroviari. Tipicamente destinato a tratte di medio raggio e, più in generale, al cabotaggio, il servizio RO/RO si contrappone al trasporto mercantile ordinario, talvolta indicato con l'acronimo LO-LO (*lift on/lift off*), che ricorre ad elevatori per il carico e lo scarico dall'alto di merci ed è prevalentemente destinato a percorrenze più lunghe. Le navi RO/RO hanno scivoli che permettono il posizionamento dei mezzi sui supporti rotabili interni alla nave, che sono modulabili in funzione delle mutevoli esigenze di carico e di trasporto.

porti meridionali è più fragile per la quasi totalità dei servizi offerti se valutata in termini medi unitari.

Tavola II.17 - CARATTERISTICHE STRUTTURALI DEI PORTI ITALIANI – ANNO 2007

	Italia	Centro-Nord	Sud
Dati assoluti			
Numero di porti	263	85	178
Numero di accosti	1523	674	849
Lunghezza degli accosti (Km)	401,1	204,7	196,4
Dati medi per porto			
Numero di accosti	5,8	7,9	4,8
Lunghezza degli accosti (Km)	1,5	2,4	1,1
Dati medi per accosto			
Superfici dei piazzali per le merci (mq)	10.097	14.497	6.605
Capacità magazzini frigoriferi (mc)	97	153	52
Capacità altri magazzini (mc)	4.072	8.796	321
Capacità silos (mc)	1.939	3.933	356

Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati Conto Nazionale dei Trasporti

Gli indicatori di produttività parziale, espressi dai traffici in volume (misurati dalla stazza delle imbarcazioni arrivate, dalle quantità di merci movimentate e dal numero di passeggeri transitati) rapportati alla dimensione lineare degli accosti, evidenziano in due casi su tre un maggiore livello di utilizzazione dei porti meridionali, e di quelli insulari in particolare. La sommarietà di questi dati impedisce di valutare se tale evidenza segnali maggiori livelli di efficienza dei porti meridionali, riconducibile all'operare di ulteriori, più strategiche variabili strutturali⁵³, tecnologiche o gestionali, oppure riveli congestione o saturazione delle infrastrutture (cfr. Tavola II.18).

Indicatori di produttività dei porti

Tavola II.18 - INDICATORI STRUTTURALI DI UTILIZZO DEI PORTI ITALIANI PER MACROAREA – ANNO 2004 (indice Italia=100)

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Sud	Isole	ITALIA
Tonnellate di stazza netta (tsn) delle navi arrivate per metro di lunghezza degli accosti	117,7	40,2	101,3	108,5	127,7	100
Tonnellate di merci imbarcate e sbarcate per metro di lunghezza degli accosti	148,1	107,7	73,3	84	107,5	100
Passeggeri imbarcati e sbarcati per metro di lunghezza degli accosti	38	8,4	111,2	153,8	131,3	100

Fonte: ISTAT, Atlante Statistico delle Infrastrutture, n.6-2008

⁵³ Tra cui la profondità dei fondali, elemento decisivo per permettere l'accosto delle moderne navi porta container, di crescente stazza e pescaggio. In effetti, Taranto e Gioia Tauro sarebbero, con Savona e Trieste, i soli quattro porti nazionali a vantare una profondità massima superiore a 18 m.

Nella classifica dei primi 20 scali europei l'Italia è presente con 3 porti: Genova (9[^]), Trieste (14[^]) e Taranto (18[^]).⁵⁴ Il segmento dell'attività portuale che negli ultimi anni è risultato il più dinamico, in Italia non diversamente dal resto del mondo, è quello del trasporto cd. "containerizzato". I movimenti di *container* in Italia, più che raddoppiati nel decennio terminante al 2007 se espressi in TEU⁵⁵, sono stati sospinti dalla forte espansione dell'interscambio con i *partner* commerciali extra-comunitari.

Sull'espansione del cabotaggio a medio-corto raggio ha influito l'impulso delle "Autostrade del mare", sostenuto da una tariffazione incentivante (cd. "Ecobonus"), resa operativa a far tempo dal 2007⁵⁶. La crescita cumulata delle merci movimentate è risultata del 15,7 per cento tra il 2000 e il 2006, sospinta da una significativa accelerazione dei flussi di merci lungo le direttrici Sud-Nord.

È utile osservare con un maggiore grado di dettaglio la differenziazione degli andamenti fra i principali porti italiani. Se si ordinano gli approdi per il tasso di crescita fatto registrare nel periodo 2001-2007 e si considerano i soli scali che, a fine periodo, esprimevano movimenti superiori a 20.000 tonnellate, nelle prime 3 posizioni figurano altrettanti porti del Sud (Messina-Milazzo, Taranto e Napoli).

Gioia Tauro (che, con circa un terzo dei movimenti complessivi di *container* in Italia, si colloca al 5° posto in Europa in questo segmento di attività) rappresenta un caso emblematico di un porto di forte vocazione logistica. La sostanziale stabilità della crescita dei traffici negli anni 2000 nasconde la fortissima crescita del

⁵⁴ I dati utilizzati sulle attività di carico, scarico e trasbordi di merce nei Porti sono stati forniti da Assoporti, associazione di rappresentanza delle Autorità Portuali. Questi dati sono aggiornati con maggiore tempestività rispetto ai dati ISTAT e permettono quindi un'informazione utile per cogliere i cambiamenti più recenti dell'andamento dei traffici marittimi. Tuttavia esistono importanti differenze, di cui tenere conto, tra i dati raccolti ed elaborati da Assoporti e quelli elaborati dall'ISTAT. Le differenze dipendono dal metodo di rilevazione: mentre i dati Istat sono raccolti dalle agenzie doganali attraverso schede compilate dal responsabile di ciascuna nave, e uniformati ai criteri statistici validi anche negli altri Paesi Europei, i dati Assoporti sono raccolti autonomamente da ciascuna Autorità Portuale, secondo metodi di rilevazione che garantiscono la costanza del metodo di rilevazione ed elaborazione all'interno di ciascun porto. E' importante tenere presente anche che i dati di Assoporti considerano il peso delle merci containerizzate al lordo del contenitore, a differenza dei dati ISTAT che le considerano invece al netto del contenitore stesso.

⁵⁵ Acronimo di *Twenty-foot Equivalent Unit*, misura approssimata della capacità di container metallici trasferibili fra diversi vettori, atti a minimizzare l'impatto delle rotture di carico. Poiché la standardizzazione riguarda lunghezza e larghezza, ma non l'altezza, anche a parità di densità specifica della merce contenuta l'unità non è convertibile in una misura di massa, sebbene siano disponibili indicazioni convenzionali sull'ammontare massimo di carico.

⁵⁶ Le Autostrade del Mare (AM) individuano connessioni di trasporto via mare alternative a quelle di superficie, per conseguire benefici economici, ambientali e di sicurezza. Rispetto ai cd *Short Sea Shipping* che collegano fra loro nodi che sarebbe irrazionale collegare via terra (ad es. Cagliari-Livorno), le AM, di contro, rappresentano concrete alternative ad altri modi di trasporto (ad es. Napoli-Palermo). Il progetto di sviluppo delle AM, previsto nel *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* (PGTL) del marzo del 2001, fa parte di un omonimo progetto europeo, inserito nel programma comunitario TEN-T, all'Asse n. 21. Il cd. *ecobonus* è un incentivo nazionale volto a favorire il trasferimento modale dalla strada alle rotte del mare di quote incrementali di merci. A tal fine, la legge n. 265/02 ha messo a disposizione degli autotrasportatori circa 240 M€ con uno stanziamento quindicennale, poi ripartito dalla Finanziaria per il 2008 in 77 M€ per ciascun anno del triennio 2007-2009.

quinquennio precedente, seguita all'apertura dello scalo. La successiva decelerazione ha aperto spazi di crescita di altri porti specializzati in questo segmento di *business*: segnatamente Taranto e Cagliari, grazie a contratti di lungo periodo conclusi con primari *player* della logistica internazionale (cfr. Tavola II.19).

Tavola II.19 - TRAFFICO MERCI E TASSO DI CRESCITA DEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI – ANNI 2006-2007

	2006	2007	2007/2006	2007/2000
	t	t	%	%
Messina-Milazzo	24.176	23.814	-1,5	12,0
Taranto	49.434	47.221	-4,5	4,9
Napoli	20.800	20.269	-2,6	4,6
Livorno	28.631	32.935	15,0	4,3
Cagliari-Sarrocchi	36.134	35.279	-2,4	2,2
Ravenna	26.770	26.308	-1,7	2,1
Genova	54.970	57.190	4,0	1,7
Venezia	30.937	30.215	-2,3	1,0
Augusta	32.360	32.562	0,6	0,6
Gioia Tauro	23.844	30.180	26,6	-0,3
Trieste	48.168	46.116	-4,3	-0,5

Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati Assoporti

La tendenza dei porti italiani a specializzarsi nel traffico di *container* può essere colta osservando il differenziale di crescita tra movimenti e traffici ordinari di merci nei maggiori scali italiani nei primi sette anni del decennio in corso (cfr. Tavola II.20). Evidenziando i divari più elevati, Taranto e Cagliari confermano una fortissima propensione a sviluppare la movimentazione di *container*, tuttora in atto; più distanziati appaiono Gioia Tauro, Genova e Livorno, dove il fenomeno ha raggiunto una fase di maggiore maturazione. La stessa tavola riporta un “indice di *transshipment*” – inteso come attività di intermediazione logistica, ossia di puro trasbordo in ambito portuale da nave a nave di *container* provenienti da lontane origini per indirizzarli verso destinazioni a medio-corto raggio – costruito rapportando il numero di *container* movimentati nell’area portuale senza essere aperti al complesso dei *container* arrivati in porto (sia quelli aventi destinazione finale nel porto medesimo, sia quelli solo trasbordati). Con valori prossimi al massimo dell’indicatore, Gioia Tauro, Cagliari e Taranto si confermano, nell’ordine, scali pressoché integralmente vocati al *transshipment*.

Tavola II.20 - PRINCIPALI PORTI ITALIANI SPECIALIZZATI NEL SEGMENTO CONTAINER & TRANSHIPMENT - ANNO 2007

	A	B	C	D	E
	Merci (10 ³ *3 ton)	TEU	di differenziale cumulato di crescita B - A (2007-00)	TEU trasbordati	Indice di transhipment (D/B*100)
Gioia Tauro	30.180	3.445.337	4,1	3.365.200	97,7%
Genova	57.190	1.855.026	1,4	160.903	8,7%
Napoli	20.269	460.812	-2,4	21.097	4,6%
Livorno	32.935	745.557	1,6	74.556	10,0%
Taranto	47.221	755.934	111,6	643.167	85,1%
Cagliari-Sarroch	35.279	585.000	56,5	572.487	97,9%
Venezia	30.215	329.512	5,1	9.884	3,0%
Ravenna	26.308	206.786	-0,3	23.551	11,4%
Trieste	46.116	265.863	4,2	53.517	20,1%
TOTALE ITALIA	511.728	10.427.229	3,6	5.181.823	49,7%

Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati Assoporti

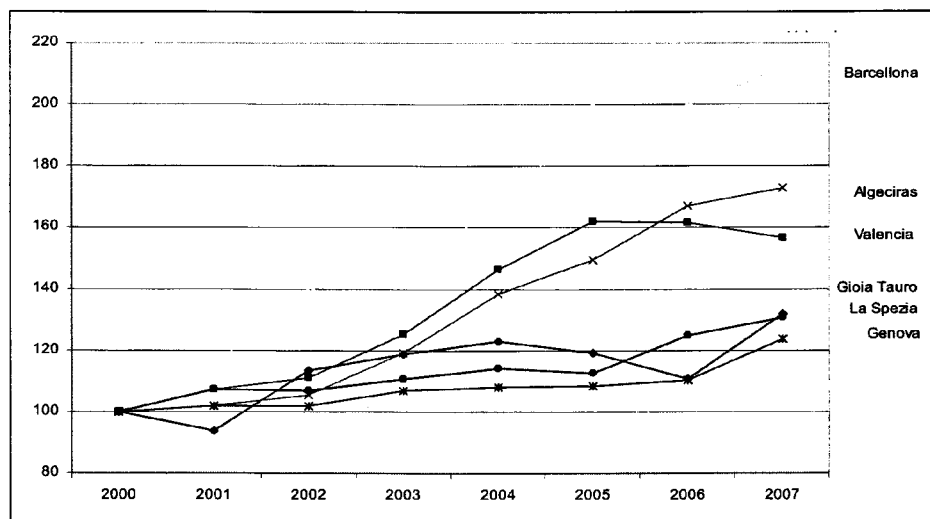
Pur non incluso nelle posizioni di testa, di notevole interesse appare il caso del porto di Salerno, orientato da un originale modello di *business* che ha conciliato la crescita dei traffici di passeggeri con i progressi nella movimentazione di merci (cfr. Riquadro E).

Confronti
internazionali

Alcuni confronti internazionali permettono di apprezzare la posizione competitiva dei tre porti italiani specializzati in tale segmento che, affacciandosi sulla sponda tirrenica del bacino mediterraneo, contendono ad altrettanti scali iberici il predominio dei traffici in una *catching area* sostanzialmente coincidente (cfr. Figura II.19). In presenza di una moderata e concorde espansione dei tre scali italiani, emerge la marcata, ininterrotta crescita dei porti spagnoli, che riflette con ogni probabilità l'espansione della capacità di offerta, resa possibile da un quadro normativo chiaro, perfezionato a più riprese tra il 1992 e il 2003, orientato all'efficienza e alla partecipazione privata alla gestione dei servizi. Vi hanno verosimilmente concorso un regime di tassazione particolarmente favorevole al re-investimento degli utili sul sedime portuale e migliori condizioni contrattuali offerte agli operatori dalle 28 autorità portuali spagnole⁵⁷.

⁵⁷ Cfr. Baccelli, Ravasio e Saracino (a cura di), *Porti italiani*, Egea, Milano, 2007, in particolare il Capitolo 3.

Figura II.19 - NUMERO INDICE DEI TEU MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI SPAGNOLI ED ITALIANI 2000-2007 (anno base 2000=100)



Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati delle Autorità Portuali e Confetra

Gli andamenti descritti sono coerenti con l'evoluzione dei porti italiani in rapporto agli altri scali mediterranei e a quelli dell'Europa settentrionale (fra cui Rotterdam, Amburgo e Anversa). A un'espansione su ritmi non dissimili (circa il 10 per cento in media d'anno) da quelli dei principali concorrenti europei registrata negli anni a cavallo del 2000 faceva seguito un dimezzamento della crescita nel quinquennio più recente. Il suo indebolirsi viene frequentemente interpretato come una prova dell'incapacità del sistema portuale italiano di cogliere pienamente i benefici derivanti dall'accentuarsi dei fenomeni di globalizzazione degli scambi, che permetterebbero al nostro paese di massimizzare le opportunità offerte da una posizione geografica di *hub* naturale nel Mediterraneo, al centro dei flussi di traffico che originano nell'Estremo Oriente con destinazioni europea e nord-americana.

RIQUADRO E - IL PORTO DI SALERNO

Tra le realtà portuali italiane che hanno saputo adattarsi ai mutamenti del mercato mondiale dei traffici marittimi e coglierne le opportunità di crescita, il porto di Salerno rappresenta un caso emblematico per dinamismo ed intraprendenza. Grazie alla sua favorevole posizione all'interno del Mediterraneo, adatta sia alle linee oceaniche sia ai servizi feeder, ed alla presenza di operatori locali particolarmente dinamici, lo scalo ha raggiunto negli ultimi dieci anni risultati significativi, risalendo dalla 20° alla 14° posizione nella classifica dei porti italiani per merci transitate.

Il porto di Salerno si articola in uno scalo commerciale principale e in un molo turistico e da diporto costituito da tre accosti. L'area commerciale comprende

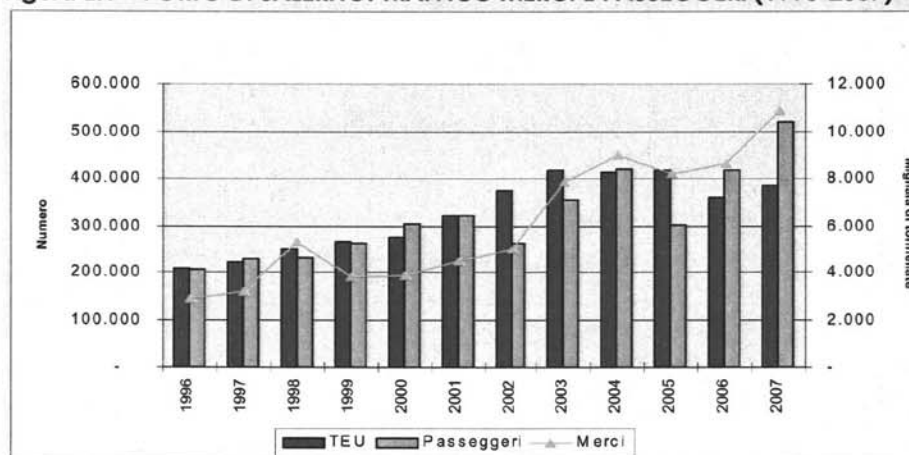
tre terminal dedicati rispettivamente allo smistamento di merci varie, container e traffico RO-RO, con una superficie totale di 1,7 milioni di m², 500.000 dei quali costituiti da aree a terra ripartite in egual misura fra depositi ed aree di servizio. La capacità dei magazzini è di circa 90.500 m³; mentre le altre infrastrutture comprendono darsene con profondità dei fondali fino a 11,5 metri, nove banchine di lunghezza pari a 2.950 metri e quindici ormeggi distribuiti su cinque moli.

L'Autorità Portuale che amministra lo scalo è stata istituita con D.P.R. del 23 giugno 2000, in attuazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riforma dell'assetto del sistema portuale italiano. Tale legge ha altresì collocato lo scalo di Salerno nella I° classe della II° categoria dei porti nazionali¹. Inoltre, a partire dal 2003, l'Autorità Portuale di Salerno ha aderito alla Med Ports Community, un'associazione formata da sei porti mediterranei² con la finalità primaria di sviluppare collaborazioni fra scali del Mediterraneo per migliorare la gestione dei collegamenti e contribuire allo sviluppo di traffico a corto raggio delle Autostrade del Mare.

Negli ultimi anni, il porto di Salerno ha fatto registrare tassi di crescita molto sostenuti in tutti gli ambiti di attività. Il traffico passeggeri, sebbene modesto in termini assoluti, è cresciuto del 70 per cento tra il 2000 e il 2007, passando dai 304.500 ai 517.800³ passeggeri. Il traffico trarrà ulteriore impulso dal completamento della nuova Stazione Marittima, avviata nel febbraio 2005, che consentirà la riqualificazione dell'offerta turistica locale permettendo l'ormeggio delle grandi navi da crociera impiegate nei moderni circuiti turistici di massa.

Di maggiore rilievo è il movimento di merci, salito nel medesimo arco di tempo da 3.800 a 10.900 migliaia di tonnellate, facendo segnare la più elevata espansione fra i porti italiani (cfr. Figura E.1). Le categorie merceologiche più significative per movimenti sono la frutta esotica, i legnami, i materiali ferrosi ed i prodotti metallurgici, questi ultimi principalmente destinati agli stabilimenti automobilistici del Centro-Sud. Infatti, l'elemento che più caratterizza lo scalo salernitano è la spiccata specializzazione nello smistamento di vetture ed altri veicoli nuovi provenienti dagli stabilimenti automobilistici del Mezzogiorno continentale (nel 2005 sono transitati oltre 320.000 veicoli).

Figura E.1 – PORTO DI SALERNO. TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI (1996-2007)



Nota: sull'asse primario delle ordinate sono rappresentati il numero di TEU e di passeggeri transitati dal 1996 al 2007; sull'asse secondario delle ordinate è espressa la quantità di merci totale (in migliaia di tonnellate) imbarcate e sbarcate nello scalo.
Fonte: elaborazioni UVAL-DPS su dati Assoport

Il rapporto tra merci transitate e TEU evidenzia una forte propensione alla containerizzazione dei carichi, collocando il porto di Salerno tra i principali scali in

Italia in questo segmento di business, insieme a Gioia Tauro, Taranto e Cagliari: i TEU transitati tra il 2000 e il 2007 sono cresciuti di circa il 40 per cento, passando da 276.000 a 385.300 unità. L'accessibilità del porto è stata ulteriormente potenziata da collegamenti di linea con Oceania, Estremo Oriente, Nord-Europa, America ed Africa Occidentale, garantendo in tal modo un portafoglio di rotte pressoché globale che permette a Salerno di svolgere un ruolo di primaria importanza per l'economia del Mezzogiorno.

Dall'analisi del tasso di riempimento dei container in ingresso ed in uscita dallo scalo si evince come il porto di Salerno si caratterizzi in prevalenza come porto di "esportazione". Sia nel 2006, sia nel 2007, i TEU vuoti allo sbarco hanno superato abbondantemente quelli pieni; contemporaneamente, i TEU vuoti all'imbarco risultano essere circa il 9 per cento del totale, quindi ampiamente al di sotto della media mondiale che si aggira intorno al 24 per cento⁴.

Ai buoni risultati ottenuti dal sistema portuale salernitano hanno concorso le efficaci politiche di riqualificazione infrastrutturale attuate dalle Amministrazioni pubbliche, unitamente alla capacità degli operatori privati di sfruttare la minor congestione rispetto a Napoli per svolgere operazioni, in parte integrative a quest'ultimo, ma soprattutto ad elevata specializzazione funzionale, come nel traffico multipurpose e car carrier. Inoltre, le opportunità derivanti dall'incentivazione dello Short Sea Shipping (Autostrade del Mare), apertesi in seguito alle azioni dell'Unione Europea⁵, sono state sfruttate appieno nello scalo salernitano e, dal 2001 ad oggi, i traffici relativi a questo segmento d'attività risultano in forte espansione (cfr. Tavola E.1). Nella rete meridionale delle Autostrade del Mare, Napoli è il porto principale per servire la Sicilia Occidentale, Salerno per servire la Sicilia Orientale e, grazie ai nuovi collegamenti istituiti da/per Valencia, Malta, Tunisi, Messina, Olbia e Palermo, è prevedibile che tale traffico ne trarrà un ulteriore impulso. In prospettiva, i maggiori ostacoli alla crescita dello scalo sembrano derivare da limiti infrastrutturali e dimensionali, nonché dalla scarsa integrazione con un sistema ferroviario regionale peraltro poco efficiente e molto congestionato.

Tavola E.1 – PORTO DI SALERNO - TRAFFICO DELLE AUTOSTRADE DEL MARE –
anni 2001-2005 (valori assoluti)

	2001	2002	2003	2004	2005
Passeggeri	18.317	85.445	102.673	188.065	139.100
Auto al seguito dei passeggeri	6.029	17.938	22.611	44.085	43.069
Veicoli commerciali	13.630	58.765	72.408	113.789	88.391

Fonte: Autorità Portuali

¹ Tale legge prevede che i porti marittimi nazionali siano distinti in due categorie: una prima che comprende i porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato; una seconda che comprende tutti gli altri porti di rilevanza almeno regionale. In particolare: a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

² Livorno e Salerno (Italia); Cartagena, Tarragona (Spagna); Tolone e Sète (Francia).

³ Dati Assoport.

⁴ Drewry Shipping Consultants.

⁵ L'UE sta supportando, attraverso le reti di trasporto trans-Europee (TEN-T), lo sviluppo delle Autostrade del Mare lungo quattro corridoi principali: Mar Baltico, Europa Occidentale (Oceano Atlantico-Mare del Nord/Mare d'Irlanda), Europa Sud-Occidentale (Mediterraneo Occidentale), Europa Sud-Orientale (Mare Adriatico, Mar Ionio e Mediterraneo Orientale).

II.5 Servizi energetici: efficienza energetica e fonti rinnovabili

Consumi di
energia ed
efficienza
energetica

Se fino ai primi anni 2000 l'Italia ha mostrato una tendenza alla riduzione della sua intensità energetica, che si è mantenuta stabilmente inferiore alla media europea, in anni più recenti il trend decrescente ha subito una battuta d'arresto, mentre molti altri Paesi europei hanno continuato a fare progressi⁵⁸. L'incremento dell'intensità energetica complessiva appare trainato dall'aumento dei consumi per usi civili (settore domestico, del commercio, dei servizi e della Pubblica Amministrazione) e per i trasporti, che sono cresciuti rispettivamente del 12 e dell'8,2 per cento tra il 2000 e il 2007⁵⁹.

Le intensità e i consumi energetici differiscono significativamente tra regioni. Mentre i consumi sono in termini assoluti inferiori nel Mezzogiorno, l'intensità energetica dell'economia meridionale tende a essere superiore a quella del resto del Paese. Il fenomeno è evidente nel comparto elettrico: la maggiore intensità elettrica dell'economia del Mezzogiorno (misurata dal consumo elettrico per unità di valore aggiunto) rispetto a quella del Centro-Nord è spiegata prevalentemente dalla intensità elettrica del comparto industriale, in ragione soprattutto della presenza di grandi poli industriali *energy-intensive* (come il petrolchimico e il siderurgico in Puglia, e l'industria dell'alluminio in Sardegna) e/o a scarso valore aggiunto. Nonostante l'incidenza del terziario sul valore aggiunto dell'economia meridionale sia rimasta costante intorno al 75 per cento, la crescita sostenuta dei consumi elettrici del settore ha determinato un aumento dell'intensità elettrica, che è ormai uniforme a livello nazionale.

I consumi pro capite di elettricità restano inferiori nel Mezzogiorno rispetto al Centro-Nord, ma presentano una crescita relativa più accentuata. In particolare, sono aumentati maggiormente i consumi elettrici nel comparto domestico, determinando una convergenza tra le aree del Paese (cfr. Tavola II.21).

⁵⁸ Secondo i dati Eurostat, nel 2006 l'intensità energetica dell'economia italiana è stata 185 ktep/1000 euro di PIL (prezzi 1995), e ha superato la media EU-15 (179,54 ktep/1000 euro).

⁵⁹ Dati elaborati dai Bilanci Energetici Nazionali, disponibili all'indirizzo <http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it/dgerm/ben.asp>