

MODELLO DI SVILUPPO DEL TRAFFICO PORTUALE ITALIANO AL 2030

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (art. 29 Legge 164/2014; nel seguito PNPL), attualmente in fase di elaborazione, si propone, tra le altre cose, anche l'obiettivo di valutare, assumendoli quali target di riferimento per la portualità italiana, i volumi di traffico attesi transitare negli scali nazionali a diversi orizzonti temporali.

Scopo della presente nota è quello di fornire un contributo al dibattito in corso.

TRAFFICO PORTUALE

Secondo l'ISTAT, nel 2013 sono transitati per i porti italiani 457 milioni di tonnellate di merci (215 milioni in import, 77 milioni in export, 165 milioni in cabotaggio ovvero 298 milioni in sbarco, 159 in imbarco). Tale dato 2013 è inferiore al totale 1997.

Non è questa la sede per trattare le motivazioni del calo osservato ([Antonellini, 2014](#)).

Vale tuttavia la pena osservare che il traffico marittimo italiano (calcolato sommando al traffico portuale internazionale la metà del traffico di cabotaggio) presenta – soprattutto a partire dal 2003 – un'ottima correlazione con l'andamento del PIL espresso in valori concatenati [Allegato 1].

Tale correlazione aumenta qualora dal traffico marittimo così determinato venga sottratta la quota di traffico container dei porti di “puro” transhipment (i.e. Gioia Tauro, Cagliari e Taranto che nulla hanno a che vedere con l'andamento generale dell'economia italiana ancorché riflettano una importantissima importanza per l'impatto occupazionale di quei territori; nel seguito T/S) nonché le rinfuse liquide movimentate a Trieste (in massima parte costituite da prodotti petroliferi afferenti all'oleodotto TAL, che sono totalmente destinati al di fuori dell'Italia) [Allegato 2].

In tal caso la correlazione presenta un indice $R = 0,953$ e può essere interpolata attraverso una semplice equazione lineare $y_i = a + bx_i$ dove x_i è il valore del PIL nell'anno i -esimo; $a = -135,176$ e $b = 2,31165$

Al variare del PIL (ipotizzato crescere dell'1% all'anno nel periodo 2015-2020 e dell'1,5% all'anno nel periodo 2021-2030), sarà quindi possibile prevedere il possibile andamento del traffico marittimo nazionale (y_i) e da lì passare alla stima del movimento portuale.

I risultati di tale metodologia sono riportati nella tabella seguente [ALLEGATO 3].

	PIL	Traffico marittimo	Traffico portuale excpT T/S e liquide TS (milioni tonnellate)
2003	100,00	100,00	411.514
2013	97,08	89,28	389.406
2020	102,62	102,54	422,909
2030	119,09	140,7	580,308

Fonte: elaborazione dati Istat

E' opportuno segnalare che nel totale movimentato dai porti italiani non è ovviamente computata quella quota di merci (prevalentemente trasportata in container) che utilizza porti non italiani (in primis Nord Europei) per l'imbarco e/o lo sbarco. Tali quantitativi di merce, i cui valori sono stati oggetto di diverse stime (NB forse sarebbe il caso di "certificarli" in modo meno aleatorio) e che variano indicativamente dai 440.000 TEUs del Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 al milione di TEUs di alcuni centri studi, sono tuttavia completamente compensati in termini numerici dal solo traffico RO-RO (ad es. di Trieste ed Ancona, ma anche di altri porti del Nord e Sud Italia) che per larga misura ha origine o destinazione fuori dai confini nazionali.

Vale la pena ricordare come l'attendibilità del modello proposto, stante l'ampiezza delle serie storiche esaminate, mostra la sua attendibilità massima fino al 2023. Per il periodo successivo, invece, occorrerebbe apportare delle correzioni statistiche.

LE PREVISIONI DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Nel 2013 la Commissione Europea, nell'ambito dello "[Study on the measures to enhance the efficiency and quality of port services in the EU](#)", redatto da PWC e Panteia, ha prodotto una stima dell'andamento della portualità per Paese/aggregazione di Paesi (nel caso, l'Italia è stata associata a Malta) agli orizzonti temporali 2030 e 2050 (come riportato nella tabella seguente) [ALLEGATO 4].

	2010 (milioni tonnellate)	2030 (milioni tonnellate)	2050 (milioni tonnellate)
Italia/Malta	482,92	697,83	791,69
UE	3.973,76	5.803,1	6.749,41

CONFRONTO MODELLO - PREVISIONI UE

Da un confronto tra i dati desumibili dal modello proposto e quello di matrice UE (ipotizzando che il traffico di Malta sia di circa a 10 milioni di tonnellate al 2030), emerge una differenza pari a 117,5 milioni di tonnellate.

Per provare a colmare tale gap occorre anzitutto aggiungere al movimentato dei porti italiani cioè che in precedenza è stato escluso dal calcolo e cioè sia il traffico di transshipment nonché il traffico delle rinfuse liquide di Trieste (ipotizzati essere pari a 40 milioni di tonnellate ciascuno nel 2030).

Facendo ciò la differenza tra dati da modello e previsioni UE di ridurrebbe a 27,5 milioni di tonnellate.

A questo punto si potrebbe ipotizzare, come più volte richiamato da alcuni recenti studi di settore ma, in linea di principio, come dovrebbe auspicabilmente porsi anche il PNPL tra i suoi obiettivi, di ampliare il bacino di influenza dei porti italiani, ad esempio allargandolo ai Paesi/Regioni confinanti o di prossimità quali ad es. Svizzera, Baviera, Austria.

Vale la pena segnalare che le potenzialità di traffico di tale aree al 2030, in termini di container (stima dell'autore), è di circa 3,7 milioni di TEUs. Il differenziale precedentemente indicato potrebbe essere quindi annullato acquisendo circa il 75% del traffico container avente origine o destinazione nelle aree sopra indicate.

Indubbiamente si tratterebbe di una bella sfida.

A mio modestissimo avviso, stante le condizioni di partenza, impossibile da realizzare e foriera di molteplici rischi in termini di richieste/proposte/desiderata di investimenti infrastrutturali a carico della finanza pubblica dai dubbi ritorni (economici, sociali, finanziari). Valga l'esempio che, proprio per il PNPL, i porti italiani hanno avanzato richieste di interventi (spesso neppure suffragate da studi di fattibilità) per 14,5 miliardi di euro.

E' tuttavia indubbio notare come i risultati del modello qui proposto possano essere anche significativamente diversi al variare dei dati economici nazionali (una simulazione effettuata adottando le stime Ocse per l'Italia al 2060 ha condotto a risultato molto diversi e, decisamente migliori).

Ricordo però che l'economia nazionale dipende per l'80% dai consumi interni mentre la quota dell'export ha rappresentato nel 2014 il 29% del PIL in valori relativi mentre la parte effettivamente computata per calcolo del PIL reale è il differenziale (auspicabilmente positivo) tra export ed import.

Luca Antonellini
antonellini@iol.it

Sandra Bini
sandra-bini@virgilio.it

Massimiliano Dumini
dummax@alice.it

09/05/2015

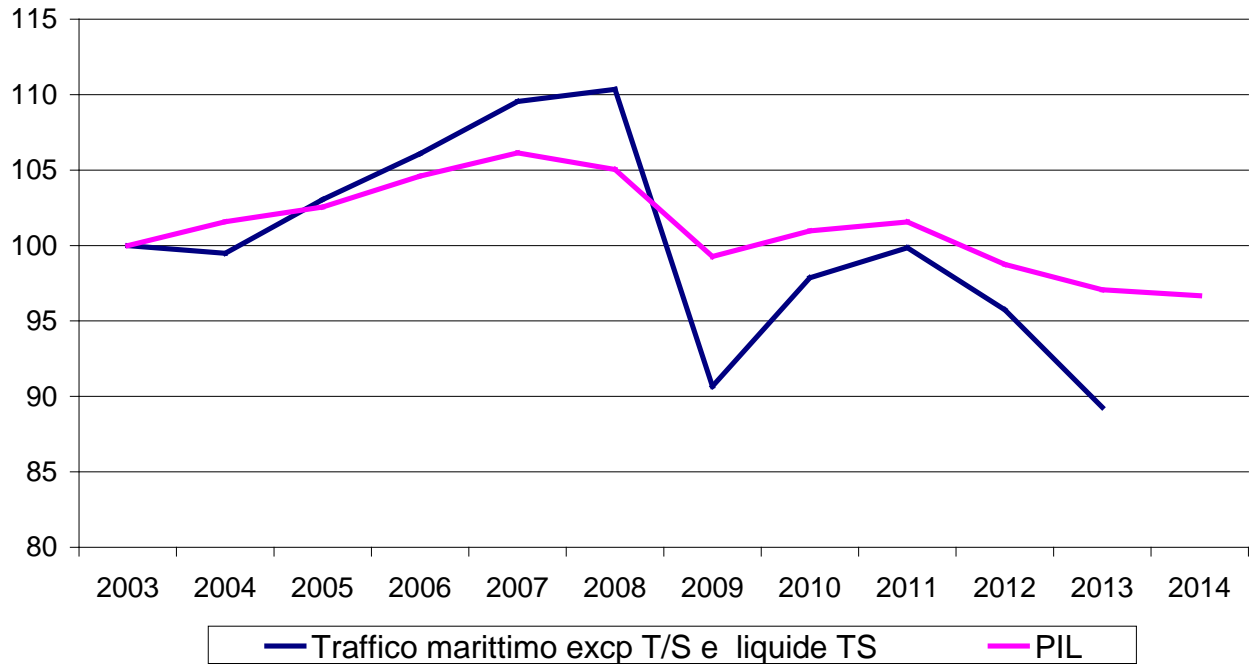
ALLEGATO 1**SERIE STORICA PIL E TRAFFICO PORTI ITALIANI**

	PIL (milioni euro) valori concatenati con anno di riferimento 2010	Porti italiani (migliaia tonnellate)				
		traffico internazionale	traffico di cabotaggio	Totale	Porti transhipment	Rinfuse liquide Trieste
1999	1.500.548,37	330.730	132.339	463.069	nd	nd
2000	1.556.220,96	327.384	119.255	446.639	21.934	35.231
2001	1.583.809,72	329.993	114.811	444.804	22.516	36.469
2002	1.587.781,57	334.298	123.570	457.868	14.804	35.571
2003	1.590.205,31	341.393	135.632	477.025	31.271	34.240
2004	1.615.382,55	350.033	134.951	484.984	40.887	34.707
2005	1.630.722,49	349.815	159.131	508.946	39.373	35.818
2006	1.663.441,38	362.160	158.025	520.185	40.484	36.095
2007	1.687.962,52	359.291	178.037	537.328	40.060	31.748
2008	1.670.241,95	367.485	158.733	526.218	38.085	29.502
2009	1.578.689,64	308.976	160.854	469.830	42.856	34.935
2010	1.605.694,42	320.586	173.505	494.091	43.000	27.974
2011	1.615.116,95	315.392	184.493	499.885	35.292	29.158
2012	1.570.371,50	308.464	168.359	476.823	34.592	28.984
2013	1.543.702,28	291.977	165.101	457.078	34.199	33.473
2014	1.537.258,07	nd	nd	nd	nd	nd

Fonte: ISTAT

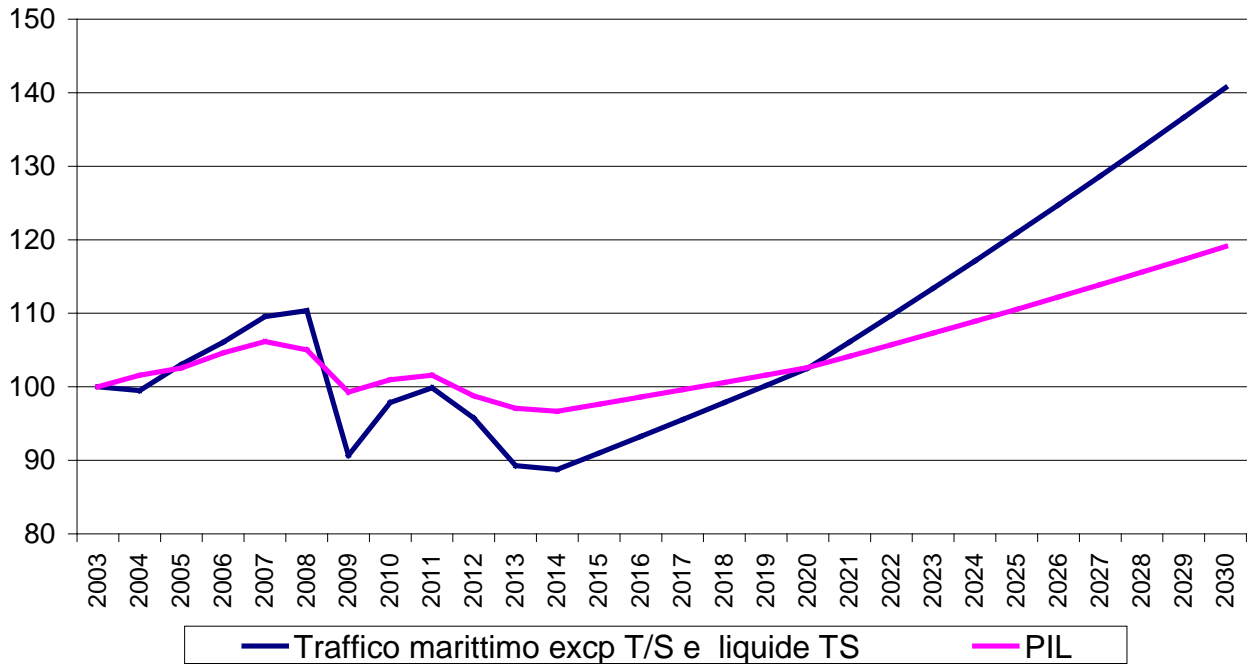
ALLEGATO 2

ANDAMENTO PIL - TRAFFICO MARITTIMO



ALLEGATO 3

MODELLO TRAFFICO MARITTIMO ITALIANO



ALLEGATO 4

Previsioni Traffico Italia ed Europa (milioni tonnellate)

	Italia/Malta			Totale Europa		
	2010	2030	2050	2010	2030	2050
Container	83,22	179,00	212,32	704,56	1.317,06	1.577,98
Rinfuse solide	67,76	112,67	116,53	930,40	1.450,77	1.647,44
Rinfuse liquise	207,01	261,87	264,37	1.565,88	1.824,34	1.880,41
RoRo	85,72	80,05	100,34	444,46	634,40	784,65
altre merci	33,45	64,24	98,13	280,83	576,53	858,93
Totale	482,92	697,83	791,69	3.973,76	5.803,10	6.749,41

Quote percentuali

	Italia/Malta		
	2010	2030	2050
Container	17,2%	25,7%	26,8%
Rinfuse solide	14,0%	16,1%	14,7%
Rinfuse liquise	42,9%	37,5%	33,4%
RoRo	17,8%	11,5%	12,7%
altre merci	6,9%	9,2%	12,4%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%

Incrementi

	Italia/Malta	
	Variatz '30-'10	Variatz '50-'10
Container	115%	155%
Rinfuse solide	66%	72%
Rinfuse liquise	27%	28%
RoRo	-7%	17%
altre merci	92%	193%
Totale	45%	64%

Fonte: PWC - Panteia, "Study on the measures to enhance the efficiency and quality of port services in the EU", 2013