

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE A SERVIZIO DELL'AGRICOLTURA ITALIANA – FOCUS TERRITORIALE

Sintesi della ricerca

Introduzione

- La possibilità per le imprese agricole italiane di incrementare o mantenere la competitività sul mercato domestico ed internazionale si gioca in buona parte sulla capacità di incrementare la **produttività**, con un ruolo determinante del sistema di **infrastrutture**, dei servizi **logistici**, del funzionamento dei mercati, delle istituzioni e dell'accesso alla **tecnologia**.
- Le carenze si traducono in mercati domestici inefficienti con una minima integrazione spaziale e temporale, in una bassa trasmissione del prezzo e, infine, in una limitata competitività sui mercati internazionali. Fattori che impattano sui redditi degli agricoltori e sulle opportunità di investimento privato.
- Il sistema infrastrutturale è quindi indispensabile per raggiungere una maggiore efficienza della movimentazione interna di merci (a causa della discrasia tra le aree specializzate nella produzione di determinati beni agroalimentari rispetto al bacino di trasformazione e consumo), ma anche nel raggiungimento di mercati più lontani e promettenti: i fattori che influiscono sono molteplici, includendo sia le **infrastrutture fisiche** (trasporti) ma anche **immateriali** (digitali).
- Alla luce di tali evidenze, il percorso conoscitivo realizzato da Nomisma per GROW-Agrinsieme ha analizzato nel dettaglio il sistema infrastrutturale a servizio dell'agricoltura italiana, con due approcci complementari: in un primo momento il quadro infrastrutturale del sistema paese è stato confrontato con i principali player europei con cui l'Italia si trova a

competere, individuando le reali esigenze e i gap da colmare nell'attuale sistema infrastrutturale per migliorare strategicamente la sostenibilità economica delle imprese agroalimentari italiane e il posizionamento rispetto ai competitor europei. Il focus di analisi è stato poi spostato a livello territoriale, ovvero offrendo un quadro del sistema infrastrutturale mettendo in luce le diverse dinamiche esistenti a livello regionale, con una ricognizione dello stato dell'arte del sistema delle infrastrutture nelle regioni del Nord e del Sud del Paese esaminando alcuni confronti con macro-aree/regioni internazionali: tale mappatura ha permesso di evidenziare i punti di forza e di debolezza dell'attuale sistema di infrastrutture territoriali al servizio delle imprese italiane e di individuare le opportunità e minacce collegate.

Lo scenario

- Nel complesso continua la dinamica positiva (ma contenuta) dei consumi alimentari degli italiani, grazie al graduale consolidamento della spesa Food&Beverage fuori casa.
- Il Nord è contraddistinto da una maggiore ripresa dei consumi alimentari domestici rispetto al resto del Paese (+11% dal 2007 VS +5% del Mezzogiorno - valori correnti).
- I segnali positivi non arrivano solo dalla domanda interna: le performance delle regioni Settentrionali si confermano anche in merito alle esportazioni, con quasi il 63% dell'export agroalimentare nazionale che parte da 4 regioni del Nord, e con un aumento 61% in un decennio (2008-2018), arrivando a quasi 30 miliardi di € di export nel 2018. Nelle regioni del Sud (grandi bacini di produzione agroalimentare ma con limiti orografici ai traffici commerciali) l'export agroalimentare si "ferma" ad un valore di 7,3 miliardi di € nel 2018 grazie ad una crescita del +50% in un decennio, confermando la forte rilevanza dei mercati esteri quale bacino di sbocco per le produzioni agroalimentari italiane.
- Le esportazioni italiane sono «geograficamente» concentrate nei mercati di prossimità e l'agroalimentare italiano raggiunge solo in minima parte i mercati più distanti: il commercio estero agroalimentare del Nord Italia – pur essendo diretto prevalentemente verso i mercati più vicini – mette in luce un maggiore scambio con i paesi Europei rispetto al Sud Italia (quasi 23 miliardi di € nel 2018, pari al 77% dell'export totale del Nord Italia), mentre è minore lo scambio con i paesi africani (1,8% del totale export agroalimentare, meno della metà della già limitata quota del Mezzogiorno – 3,8%).

La movimentazione delle merci e la diversa organizzazione regionale

- La **movimentazione dei volumi di beni prodotti** in Italia è complessivamente contraddistinta da una bassa intermodalità, con il **trasporto su strada** che prevale rispetto ad altre modalità di trasporto (ferroviario e navale) delle merci su tutto il territorio nazionale: ma se le incidenze sono molto nette nelle regioni del Nord (con il 91% delle merci movimentate con autotrasporto nel Nord-Est e l'88% nel Nord-Ovest, calmierate dai dati della Liguria in cui il porto di Genova detiene un ruolo cruciale nella movimentazione delle merci), al Sud la ripartizione modale del trasporto di merci risulta più diversificata principalmente per motivi orografici (con il 70% delle merci movimentate via ruota al Sud e il 41% nelle Isole).
- Anche il **ruolo dell'agrifood** nelle merci movimentate su strada appare diversificato a livello territoriale. L'incidenza dell'agrifood sul totale merci movimentate su strada è maggiore – e al pari di Sud e Isole – nel Nord-Est (soprattutto grazie al contributo di Veneto e Emilia-Romagna) mentre risulta più limitato nel Nord-Ovest. Nel complesso, l'incidenza delle merci agroalimentari sul totale merci trasportate su ruota è pari al 19% in media in Italia, arrivando al 21% nel Nord-Est e nel Mezzogiorno, mentre scende al 16% nel Nord-Ovest del paese.
- I **trasporti di merci via mare** segnano nel complesso segnali positivi, trainati soprattutto dagli scali italiani di destinazione finale votati all'import/export: i principali porti proseguono l'aumento dei volumi movimentati, con Trieste - primo hub portuale italiano – che segna un +4% tra il 2017 e 2018, arrivando a 57,4 milioni di tonnellate movimentate.
- A livello territoriale si evidenzia come i porti del Nord-Est siano contraddistinti da un maggiore scambio totale (ovvero sia in entrate che in uscita) con l'estero (dei 123 milioni di tonnellate movimentate solo il 22% in Nord-Est ha origine/destino un porto commerciale italiano). Si tratta però prevalentemente di sbarchi, quindi traffici merceologici in ingresso, non in uscita (nei porti del Nord-Est gli imbarchi verso l'estero sono aumentati ma rimangono al 14% delle merci movimentate totali). I porti delle Isole invece hanno maggiore volume in uscita verso l'estero: dei 127 milioni di tonnellate di merci movimentate, gli imbarchi verso l'estero arrivano a quasi 26 milioni di tonnellate. Anche i porti Nord-Ovest sono contraddistinti da alti volumi degli imbarchi verso l'estero, con oltre un quarto delle merci movimentate totali (quasi 22 milioni di tonnellate) in uscita con destino internazionale.
- I **traffici di merci per via aerea** rimangono limitati (poco più di 1 milione di tonnellate che rappresentano lo 0,1% dei volumi totali di merci trasportate in Italia) e in lieve calo (-1% tra

il 2017 e il 2018): Malpensa è responsabile di oltre la metà dei volumi nazionali di merci trasportate via cargo (in calo del 3% nell'ultimo anno), mentre Napoli è l'aeroporto del Mezzogiorno con maggiore rilevanza in termini di traffici cargo movimentati (9,8 mila tonnellate) e contraddistinto da una tendenza positiva (+2% delle merci rispetto al 2017).

- Infine, estremamente limitato trasversalmente a livello territoriale è il **traffico ferroviario** di merci, arrivando a rappresentare solo il 2% dei volumi di merci trasportate in Italia.

La dotazione infrastrutturale: le reti viarie

- La **dotazione di infrastrutture fisiche** mette in luce una diversa intensità a livello territoriale: se a livello nazionale presenza media di autostrade è pari a 23 km/1000 km² di superficie territoriale, si arriva a 25 km/1000 km² nel Nord-Est e a 35 km/1000 km² nel Nord-Ovest (grazie alla forte intensità di reti autostradali in Liguria, pari a 69 km/1000 km²). Scende invece a 20 km/1000 km² nel Sud (con la Basilicata che ha solo 3 km di autostrade ogni 1000 km² di superficie).
- Il Nord-Ovest si conferma primo anche in termini di dotazione di **linee ferroviarie** (73 km/1000 km² contro un 55 km/1000 km² medio nazionale), mentre il Nord-Est scende a 53 km/1000 km², con una dotazione media equivalente a quella del Sud Italia.
- L'**indice infrastrutturale territoriale elaborato da Nomisma** (aggiornato al 2019) mediante la normalizzazione della presenza di infrastrutture fisiche (autostrade, strade e linee ferroviarie) sul territorio regionale o per macro-ripartizione conferma come la dotazione infrastrutturale (in termini quantitativi, ovvero di presenza delle reti viarie fisiche) sia fortemente diversificata: la media italiana è 154, arrivando a 180 nel Nord-Ovest ma scende a 152 in media per il Sud, 145 nel Nord-Est e a 130 per le Isole. Le regioni del Mezzogiorno che si posizionano sotto l'indice infrastrutturale medio italiano sono 4 (mentre al Nord sono 3).
- Prendendo in considerazione la **presenza di reti infrastrutturali rispetto al numero di imprese agroalimentari operanti nel territorio** si conferma il diverso posizionamento del Nord-Est rispetto al Nord-Ovest: se infatti le imprese agroalimentari di ponente possono vantare una presenza media di 41 km di reti viarie per impresa (con la Liguria che gioca un ruolo rilevante, con quasi a 60 km/impresa), ad oriente la capillarità della rete di viabilità a supporto delle tante imprese agroalimentari scende a 26 km/impresa. Il quadro appare maggiormente critico nelle regioni del Mezzogiorno, dove le molte medio-piccole imprese

dell'agribusiness possono contare in media su 24 km di infrastrutture nelle Isole e 14 km/impresa nel Sud (con la Puglia che si conferma fanalino di coda con solo 7,9 km/impresa).

La dotazione infrastrutturale digitale

- La presenza di infrastrutture digitali si delinea come elemento fondamentale per sfruttare tutte le opportunità connesse al web e alle nuove tecnologie in senso lato. A livello di singola regione, **l'accesso a internet da parte delle famiglie appare complessivamente buono** (anche se in altri paesi, l'incidenza è maggiore, ad es. Paesi Bassi è pari al 98%) **e in crescita**.
- Le regioni del **Nord** presentano un'**alta e crescente diffusione delle reti digitali**, con l'Emilia-Romagna al primo posto che arriva al 90% delle famiglie che accedono ad internet, rispetto ad un 84% medio nazionale, e solo la Valle d'Aosta si posiziona sotto la media nazionale (82%). Il **Mezzogiorno** invece – nonostante un progressivo recupero – **rimane leggermente indietro** rispetto alle altre macro-aree italiane, con il 78% delle famiglie del Sud e il 79% nelle Isole che accede ad internet.
- Analizzando invece i dati dell'**utilizzo di internet da parte delle imprese** il quadro appare meno netto: nel Nord-Ovest un'impresa su 2 usa attivamente internet nelle attività operative e commerciali, mentre nel Nord-Est l'incidenza è un po' più contenuta (46% delle imprese, contro un 48% in media nazionale) benché in crescita (+31% tra il 2013 e il 2018). Nelle aree del Mezzogiorno si conferma la presenza di gap (la diffusione scende al 35% al Sud e al 33% nelle Isole), ma unito ad un maggiore sforzo per colmare tale divario (+44% nel grado di utilizzo di internet nelle imprese del Sud contro un +27% in media nazionale). E per colmare rapidamente tale divario è necessario dotarsi di tecnologie di nuova generazione e di reti innovative, come la Banda Larga, e mettere in atto processi di sistema innovativi (Blockchain).

Un confronto internazionale: le regioni del NORD

- La presenza di infrastrutture fisiche e digitali a supporto delle imprese agroalimentari delle diverse aree del Paese è stata inoltre comparata con altre regioni internazionali, e nello specifico dell'Unione Europea, per comprendere il **posizionamento rispetto ad alcuni competitor internazionali**.
- La **dotazione infrastrutturale viaria** delle regioni del Nord Italia appare buona rispetto al resto del Paese, ma **nel confronto con le regioni europee competitor emerge un netto gap**:

la dotazione media infrastrutturale (pari a 797 km/1000 km² nel Nord-Ovest e 774 km/1000 km² nel Nord-Est) risulta nel complesso inferiore alle aree del Regno Unito (2.483 km/1000 km²), della Francia (2.266 km/1000 km²) e della Germania (1.028 km/1000 km²), in particolare in termini di presenza delle «atre strade» necessarie a coprire capillarmente il territorio, con solo la Liguria (1.154 km/1000 km² - complice la sua particolare orografia), che tiene testa alla macroregione tedesca del Renania Settentrionale-Vestfalia.

- Nelle regioni del Nord Italia la **digitalizzazione delle famiglie** (87% nel Nord-Ovest e 88% nel Nord-Est) è superiore alla media Italiana (ad esclusione della Valle d'Aosta – 82% VS 84% in media nazionale) e in crescita: ciononostante se guardiamo ai competitor esteri si evidenzia un distacco rispetto a Germania (Renania Settentrionale-Vestfalia) e Regno Unito (Sud-Est), in cui la digitalizzazione arriva al 96% delle famiglie, mentre i valori sono pressoché allineati alla diffusione delle tecnologie digitali nelle famiglie spagnole e francesi.

Un confronto internazionale: le regioni del SUD

- Se in termini di **infrastrutture fisiche** rispetto alle regioni meridionali della Spagna il nostro Sud regge il confronto (complice la dispersione delle reti iberiche in alcune zone interne scarsamente urbanizzate), rispetto alla Polonia la nostra dotazione media infrastrutturale risulta carente: 970 km/1000 km² nel Sud Italia e 1.031 nelle Isole contro 1.572 km/1000 km² della macroregione polacca della Masovia (nord-est del paese).
- Per quanto riguarda le **infrastrutture digitali**, le regioni meridionali (ad esclusione della Sardegna, con l'87% di famiglie che accedono ad internet) rimangono in coda al Sud della Spagna (84%) e alla macroregione polacca della Masovia (88%), ma mediamente ci posizioniamo meglio del Portogallo (regione centrale) e della Grecia (regione continentale centrale), in cui meno di 3 famiglie su 4 accedono ad internet.
- Le regioni del Mezzogiorno devono migliorare le proprie dotazioni, non solo con riferimento alle altre regioni Italiane, bensì è necessario non restare dietro ai competitor internazionali «simili».

Quali ricadute sul tessuto economico territoriale?

- Una minore diffusione delle tecnologie digitali si ripercuote in una **minore innovatività**: le imprese che hanno introdotto innovazioni tecnologiche sono infatti solo poco più di una su 4 (26%) nel Mezzogiorno, mentre nel Nord l'incidenza arriva al 40%, con ricadute anche in

termini di sviluppi futuri delle attività economiche locali e della competitività del tessuto imprenditoriale territoriale.

- Altri **elementi di criticità rispetto ai competitor internazionali** sono evidenziati dall'**Indice di Competitività regionale 2019** elaborato dalla Commissione Europea, che offre indicatori sintetici sulla competitività generale delle regioni, con uno specifico sotto-indicatore elaborato sulla base di elementi inerenti le infrastrutture (accessibilità reti viarie, N passeggeri voli, presenza alta velocità). Secondo il ranking europeo 2019, le regioni italiane non sono contraddistinte da buone performance: su un totale di 268 regioni, prima tra le italiane è la Lombardia (145°), seguita dalla Provincia Autonoma di Trento (155°) e dall'Emilia-Romagna (162°). Le regioni del Mezzogiorno, invece, fanno registrare livelli di competitività particolarmente bassi, soprattutto Puglia (235°), Sicilia (241°) e Calabria (che indietreggia al 244°).