

interscambio delle nostre imprese. Non trascurabili potrebbero inoltre risultare gli effetti positivi sui flussi migratori, che subirebbero un consistente rallentamento se si riuscisse a sviluppare in loco la formazione e si creassero nuove opportunità di lavoro. Iniziative di cooperazione con queste caratteristiche contribuiscono a preparare il “Sistema Italia” ad impostare relazioni internazionali in campo economico, culturale e sociale in aree strategiche e sensibili, che richiedono innanzitutto la collaborazione istituzionale, l'integrazione culturale, lo sviluppo economico equilibrato e un completo e crescente raccordo sinergico di tutte le forze pubbliche e private in campo (cfr. riquadro Y).

RIQUADRO Y - IL MEZZOGIORNO COME PIATTAFORMA LOGISTICA PER L'ATTRAZIONE DEI TRAFFICI TRANSOCEANICI

L'economia del Mezzogiorno potrebbe ricevere un forte impulso se si riuscissero ad intercettare i traffici con i Paesi dell'Estremo Oriente che attraversano il Mediterraneo, in concorrenza con gli altri porti del Sud e del Nord Europa. La logistica potrà avere un ruolo determinante in questo processo di attrazione del traffico di merci verso gli scali italiani solo se effettuerà un salto di qualità. Quali dovrebbero essere le azioni più urgenti da intraprendere e quali potrebbero essere le ricadute economiche se il Mezzogiorno riuscisse a diventare piattaforma privilegiata per tali traffici ?

Per rispondere a queste domande è stato avviato uno studio⁴⁶ che intende analizzare i fattori di mercato che potrebbero favorire l'affermazione del Mezzogiorno come piattaforma logistica per i traffici generati dall'interscambio con la Cina e l'India e di individuare il possibile impatto economico sul territorio del Mezzogiorno derivante dallo sviluppo della logistica, in termini di livelli di occupazione e produttività.

Gli scambi commerciali tra Europa e Paesi dell'Estremo Oriente hanno registrato nel corso degli ultimi anni una crescita molto sostenuta. Le caratteristiche di tali traffici sono molto diverse in base al paese partner (Cina, India, Taiwan, Giappone ecc.) e secondo la direzione del flusso (export-import). Gli scambi, prevalentemente esercitati via mare, riguardano categorie merceologiche che si differenziano in funzione di numerosi elementi: il valore, le necessità/modalità di immissione sul mercato e di distribuzione, le attività logistiche richieste a valle del trasporto.

In questo contesto emerge chiaramente una nuova centralità del Mediterraneo, determinata dal suo naturale rilievo geografico, dall'affermazione dei terminal di transhipment (Damietta, Port Said, Pireo, Marsaxlokk, Algeciras, Gioia Tauro, Taranto, Cagliari), dal recupero del gap infrastrutturale e tecnologico rispetto ai porti nordeuropei e dai nuovi terminal in costruzione sulla costa nordafricana. Inoltre la creazione della Zona di Libero Scambio (ZLS) euromediterranea entro il

⁴⁶ Lo studio fa parte del Progetto Operativo “Sistema logistico Mezzogiorno al servizio dei traffici transoceanici con l'estremo oriente” nell'ambito del Programma per la Diffusione delle Conoscenze del Dipartimento.

2010 permetterà di fluidificare gli scambi marittimi tra i Paesi interessati, attraverso l'adozione di regole e misure armonizzate e non discriminatorie.

Attualmente l'andamento positivo degli scambi commerciali con l'Estremo Oriente è guidato principalmente dalla forte crescita dell'economia cinese che ha rappresentato per anni, ed è tuttora, il fattore più dirompente nell'equilibrio dei mercati mondiali, con forte impatto sui prezzi delle materie prime, sui noli di trasporto marittimo, sull'attrazione di investimenti esteri.

Il quadro globale è in continuo mutamento e, per effetto della costante e sostenuta crescita del PIL (nel 2004 la quota produttiva della Cina era pari al 12,3 per cento del PIL mondiale, mentre quella dell'India era del 6,8 per cento), sta emergendo in questi Paesi una forte domanda interna di beni e servizi, che potrebbe nel medio termine consentire un maggior bilanciamento degli attuali flussi commerciali con gli altri Paesi, fenomeno peraltro già registrato dagli scambi economici Cina-Giappone e Cina-Germania.

In tale contesto, assume particolare rilievo la valutazione dello stato attuale dei porti del Mezzogiorno per individuare le modalità utili a poter attirare l'accresciuta domanda asiatica e a favorire gli investimenti delle nascenti classi imprenditoriali di quei Paesi.

Nel Sud Italia esistono infrastrutture portuali (Gioia Tauro, Taranto) di assoluta rilevanza nazionale ed europea, che fungono da piattaforme importanti per gli scambi intercontinentali. Vi sono poi altre infrastrutture degne di essere ricordate (come gli interporti di Nola e Marcianise e il progetto interporto di Salerno): tuttavia manca un vero e proprio sistema portuale e logistico ed una promozione non delle singole infrastrutture ma del sistema nel suo complesso. Per questo motivo, e per altre ragioni di ordine finanziario e amministrativo, il potenziale dell'area appare parzialmente inespresso. Ciò ha indotto i Presidenti delle Regioni interessate a enfatizzare in un documento⁴⁷ la necessità di investimenti coordinati nella logistica e nel trasporto merci per colmare il gap infrastrutturale e tecnologico che isola il Mezzogiorno dal resto dell'Europa.

Figura Y.1 - POTENZIALI FUNZIONI DEI PRINCIPALI SCALI PER I TRAFFICI VIA MARE CON INDIA E CINA:

Porti principali: Napoli – Salerno	Main Transhipment: Gioia Tauro- Taranto	Transhipment puro: Cagliari
Rail – Interporti Main lines	Rail - Corridoi	Strada (locale)
Distripark	Strada (locale)	Feeder Med – West Med
Strada locale	Distripark	
Strada – Centro Sud	Feeder Med – West Med	
	Ro-ro (Med)	

L'esame dei punti di forza e di debolezza del sistema portuale e logistico del Mezzogiorno fornisce alcune indicazioni: la posizione geografica, il know-how e le tradizioni marinare, i porti di transhipment e la volontà politica espressa dalle autorità competenti, aspetti positivi della situazione attuale, si contrappongono alla carenza di connessioni con le altre reti di trasporto, alla scarsa cooperazione tra autorità portuali, alla frammentazione e alla scarsità di terminal, così come ai tempi amministrativi, che rappresentano invece elementi di debolezza per il sistema.

⁴⁷ Coordinamento dei Presidenti delle Regioni del Mezzogiorno "Le proposte per un nuovo sistema dei trasporti e delle infrastrutture del Mezzogiorno", 2 febbraio 2006.

I primi esiti della ricerca sollecitano che le iniziative di policy, volte al rafforzamento del sistema logistico del Mezzogiorno, abbiano una regia centrale e siano volte a favorire una maggiore apertura agli operatori cinesi, l'integrazione tra operatori in diversi settori, la riconversione delle aree portuali sulla logistica, l'ampliamento del transhipment ai servizi roll-on roll-off e, infine, il coordinamento tra autorità portuali. Occorre scongiurare le minacce più incombenti per i porti del Mezzogiorno derivanti dalla concorrenza che gli altri porti del Mediterraneo potrebbero esercitare sullo stesso segmento di mercato, ma anche l'aumento dei costi di trasporto terrestre, la velocità di cambiamento del mercato dello shipping, i vincoli ambientali, le continue esigenze di drenaggio. Andrebbero quindi correttamente individuate le misure infrastrutturali e organizzative più urgenti, per accrescere la competitività del sistema portuale del Mezzogiorno.

Ulteriori spunti potranno emergere, nella seconda parte del Progetto, da una valutazione dell'efficacia delle misure individuate attraverso la stima degli effetti economici sul territorio che deriverebbero dallo sviluppo della logistica. Tali effetti, misurati in termini di produzione e occupazione, sono peraltro funzione del tipo di attività che viene effettuata. L'impatto sul territorio dei transiti puri è inferiore, ad esempio, dal punto di vista dell'indotto e dell'occupazione, rispetto ad un'offerta di servizi che preveda anche un network di strutture per attività di carattere più strategico (magazzini centrali per distribuzione in Europa, piattaforme per consolidamento/deconsolidamento di carichi inbound e outbound).

Più in generale, due aspetti si prestano a successivi approfondimenti: 1) gli effetti sul territorio, derivanti dalla vendita dei servizi logistici ai trasportatori via mare; 2) gli effetti sulla quota di esportazioni, risultanti dalla fluidificazione dei traffici attraverso i porti: nel 2005 rispetto all'export mondiale l'Italia aveva soltanto una quota del 2,2 per cento verso l'India e dello 0,9 per cento verso la Cina; nello stesso anno l'export italiano verso il mondo contava solo una quota del 2 per cento verso Cina e India.

Un rilevante risultato atteso dalla stima degli impatti economici sarà la definizione di uno scenario di evoluzione degli scambi commerciali al 2010 e la sua proiezione ad una soglia temporale successiva (2015-2020), di più lungo periodo, con particolare attenzione al mercato cinese, che probabilmente registrerà un ulteriore elevato aumento dei consumi per effetto della grande crescita economica, e sul mercato indiano, che presenta un potenziale aumento dei consumi correlato anche alla crescita demografica. In prospettiva entrambi i Paesi dovrebbero mantenere sostenute dinamiche di crescita: si stima che la Cina nel 2014 avrà una quota sul PIL mondiale del 16,9 per cento e potrebbe avvicinarsi agli USA che registrerebbero una quota del 18,4 per cento.

Per rendere direttamente fruibili i risultati dello studio e dare un concreto supporto agli imprenditori italiani che stanno andando o intendono andare in Cina e India, l'ultima fase del Progetto prevede la creazione di due sistemi informativi contenenti ciascuno una banca-dati completa, in grado di dare informazioni di carattere amministrativo e logistico sui principali porti di accesso a quei Paesi. I sistemi potrebbero essere facilmente aggiornabili e modificabili, al fine di poterli eventualmente replicare o aggiornare con nuove informazioni riguardanti altri paesi (ad esempio il Vietnam, in forte crescita).

RAPPORTO ANNUALE 2006

del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo
sugli interventi nelle aree sottoutilizzate

Appendice

Tavole statistiche territoriali, cartine
e note metodologiche

L'Appendice statistica del Rapporto Annuale del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione (DPS) del Ministero per lo Sviluppo Economico, contiene numerose tavole statistiche e mappe territoriali, ed è articolata in cinque sezioni, ciascuna corredata da note metodologiche esplicative.

Nella prima sezione, denominata "Indicatori Economici Regionali", viene presentata un'ampia selezione di indicatori per Regione e per ripartizione, prevalentemente di fonte Istat: conti economici territoriali, indicatori economici, indicatori di contesto.

La seconda sezione, dedicata ai "Conti Pubblici Territoriali", evidenzia i principali dati sulla spesa pubblica per lo sviluppo, articolati per regione e per aree e suddivisi per settore, tratti dalla banca dati Conti Pubblici Territoriali del Dipartimento.

La sezione "Strumenti per lo sviluppo", offre una selezione di dati, per la maggior parte di natura finanziaria, relativi agli strumenti di politica per lo sviluppo territoriale attualmente in opera e si articola in sei sottosezioni:

- Programmazione finanziaria;*
- Intese Istituzionali di Programma e relativi Accordi di Programma Quadro;*
- Fondi strutturali comunitari;*
- Incentivi alle imprese;*
- Programmazione negoziata (patti territoriali, contratti d'area e contratti di programma);*
- Progetto completamenti.*

La quarta sezione, definita "Indicatori Territoriali per Regioni Europee", riassume i principali indicatori socio-economici per i 27 Paesi dell'Unione europea, con dettaglio regionale.

L'ultima sezione contiene 14 mappe territoriali relative ai temi trattati nelle parti precedenti (occupazione, spesa pubblica in conto capitale, aree sottoutilizzate in Italia, delimitazione geografica dei PIT, regioni NUTS 2 dell'Europa, delimitazione delle aree dell'UE per tipologia di aiuto, fondi strutturali 2000-2006 e 2007-2013).

Sul sito internet del Ministero per lo Sviluppo Economico sono disponibili, oltre che nel formato PDF, anche le tavole nel formato Excel, al fine di aumentarne la fruibilità. I file Excel presentano - per molte tavole - una dimensione temporale più ampia di quella contenuta nel presente documento, rappresentando le serie storiche disponibili, e contengono i dati originari completi, che nel documento vengono generalmente approssimati alla prima cifra decimale.

aI. INDICATORI ECONOMICI REGIONALI

PAGINA BIANCA

aI.1 CONTI ECONOMICI TERRITORIALI PER REGIONE
E PER RIPARTIZIONE

Tavola al.1.1 - PIEMONTE - CONTI ECONOMICI TERRITORIALI, 2000-2005

Conto economico delle risorse e degli impieghi	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<i>(milioni di euro correnti)</i>						
Prodotto interno lordo	98.634	102.180	105.206	108.718	113.840	114.178
Importazioni nette	-3.130	-2.883	-882	-1.618	861	....
Totale (risorse/impieghi)	95.505	99.297	104.324	107.099	114.702	....
Consumi finali interni	74.567	77.361	80.099	83.486	87.503	....
- Spesa per consumi finali delle famiglie	58.713	60.597	62.223	64.412	67.045	68.259
- Spesa per consumi finali delle ISP e AA.PP.	15.854	16.764	17.876	19.074	20.458	....
Investimenti fissi lordi	21.638	21.460	24.181	23.363	26.984	....
Variazione delle scorte e oggetti di valore	-701	476	43	251	215	....
<i>(milioni di euro - Valori concatenati - anno di riferimento 2000)</i>						
Prodotto interno lordo	98.634	99.255	98.730	98.797	100.494	98.879
Totale (risorse/impieghi)	95.505	96.633	98.498	98.318	101.816	....
Consumi finali interni	74.567	75.050	75.264	75.995	76.842	....
- Spesa per consumi finali delle famiglie	58.713	58.855	58.923	59.348	60.005	59.654
- Spesa per consumi finali delle ISP e AA.PP.	15.854	16.195	16.340	16.641	16.832	....
Investimenti fissi lordi	21.638	20.975	23.041	21.824	24.452	....
Valore aggiunto ai prezzi base (milioni di euro - Valori concatenati - anno di riferimento 2000)	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Agricoltura, silvicoltura e pesca	1.900	2.031	1.927	1.812	2.055	1.989
Industria	30.159	29.756	29.031	28.654	27.798	26.587
- Industria in s.s.	26.280	25.395	24.911	24.284	23.306	21.963
- Costruzioni	3.878	4.361	4.121	4.363	4.471	4.578
Servizi	55.950	56.835	57.327	57.684	60.020	59.700
Valore aggiunto ai prezzi base	88.009	88.621	88.288	88.162	89.943	88.381
Unità di lavoro totali (media annua in migliaia)	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Agricoltura, silvicoltura e pesca	99,8	99,5	94,6	98,1	98,6	88,8
Industria	652,6	647,4	638,7	617,8	601,8	593,3
- Industria in s.s.	533,3	523,2	515,3	491,2	472,3	462,9
- Costruzioni	119,3	124,2	123,4	126,6	129,5	130,4
Servizi	1.160,1	1.175,1	1.196,8	1.208,5	1.241,6	1.255,2
Totale	1.912,5	1.922,0	1.930,1	1.924,4	1.942,0	1.937,3
Unità di lavoro dipendenti (media annua in migliaia)	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Agricoltura, silvicoltura e pesca	10,9	12,2	10,9	8,8	9,7	10,4
Industria	520,2	517,8	502,8	478,6	454,8	450,4
- Industria in s.s.	463,4	455,3	442,8	419,6	401,6	395,5
- Costruzioni	56,8	62,5	60,0	59,0	53,2	54,9
Servizi	789,7	805,5	813,8	805,6	813,6	840,9
Totale	1.320,8	1.335,5	1.327,5	1.293,0	1.278,1	1.301,7
Redditi da lavoro dipendente (milioni di euro correnti)	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Agricoltura, silvicoltura e pesca	194	216	196	168	188	208
Industria	16.271	16.625	16.602	16.372	16.233	16.345
- Industria in s.s.	14.841	14.990	15.000	14.725	14.670	14.689
- Costruzioni	1.430	1.635	1.603	1.648	1.564	1.656
Servizi	22.834	24.238	25.345	26.263	27.370	29.160
Totale	39.300	41.079	42.144	42.804	43.790	45.714
Retribuzioni lorde (milioni di euro correnti)	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Agricoltura, silvicoltura e pesca	153	169	153	130	145	....
Industria	11.271	11.514	11.504	11.318	11.171	....
- Industria in s.s.	10.296	10.383	10.408	10.203	10.117	....
- Costruzioni	975	1.131	1.096	1.115	1.055	....
Servizi	16.756	17.844	18.619	19.145	20.000	....
Totale	28.179	29.527	30.276	30.593	31.316	....

Fonte: Istat - Conti Economici Territoriali