

LE PROSPETTIVE PER LA LOMBARDIA NEL CONTESTO DELLE NUOVE GLOBAL VALUE CHAINS. GLI SVILUPPI ATTESI NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Executive Summary

Le infrastrutture di trasporto e le catene globali del valore (GVCs) sono temi abitualmente trattati distintamente, ma la loro connessione è molto più forte di quanto si pensi. Infatti, la concentrazione di rilevanti parti dell'economia mondiale lungo **catene internazionali del valore** implica la movimentazione di materie prime, semilavorati e prodotti finiti attraverso complessi **sistemi infrastrutturali e logistici**, che rappresentano quindi un imprescindibile **fattore abilitante** e di **rilevanza crescente** per la competitività dei territori e quindi delle imprese.

Confindustria Lombardia e Assolombarda attraverso questa ricerca, curata dal Centro di Ricerca GREEN dell'Università Bocconi¹, intendono fornire una lettura degli scenari e suggerire spunti di policy in merito alla **dotazione infrastrutturale della Lombardia necessaria a rispondere, da un lato, ai macro trend** che coinvolgeranno nel futuro manifattura e comparto trasporti e logistica e, **dall'altro**, alle connessioni del sistema produttivo ed economico con il resto del mondo attraverso la **partecipazione delle imprese alle filiere globali**. L'orizzonte che caratterizza la vision delle proposte di policy è decennale e le azioni mirano a colmare il forte divario di competitività del sistema dei servizi e delle infrastrutture dei trasporti a supporto del settore manifatturiero.

Per fare ciò, a statistiche ed elaborazioni numeriche si sono affiancati gli spunti raccolti intervistando un panel di 19 imprese con sedi in Lombardia rappresentative della manifattura, del comparto trasporti e logistica, e della GDO.

Il posizionamento della Lombardia nelle global value chains

- **Crescente partecipazione alle global value chains del comparto manifatturiero:** in Italia fra il 2010 e il 2018 il grado di apertura commerciale² rispetto al PIL è passato dal 27,1% al 32,4%, con trend ancor più rilevanti per la Lombardia, dove è passato dal 38,8% al 44,4% (12 punti in più rispetto alla media nazionale).
- **Ruolo fondamentale della Lombardia nel coinvolgimento anche delle PMI regionali nelle catene globali del valore:** il 71% del valore aggiunto delle esportazioni lombarde è prodotto internamente in Lombardia (66% la media italiana), ovvero ogni euro di esportazioni lombarde contiene ben 71 centesimi di valore aggiunto creato nella regione e 28 centesimi di valore aggiunto generato all'esterno.
- **Grande rilevanza del medium tech:** il 44% del totale del valore aggiunto della manifattura lombarda è prodotto dai settori high e medium-tech.

¹ Autori: Oliviero Baccelli, Alberto Bramanti e Raffaele Galdi

² Calcolato come la somma di export totale e import di beni intermedi del comparto manifatturiero in percentuale sul PIL (fonte ISTAT)

- **Scarsa eterogeneità d'impresa e forte concentrazione dell'export:** i grandi esportatori lombardi (con export superiore a 50 milioni di euro) rappresentano appena lo 0,63% del totale delle oltre 63.000 imprese esportatrici, ma realizzano da soli il 43% dell'export regionale.
- **Scarsa rilevanza delle imprese dei trasporti italiane nelle catene internazionali del valore:** la bilancia dei pagamenti nel settore dei trasporti di beni è in continua perdita. Nel 2019 il saldo negativo a livello italiano sfiora i 6 miliardi di euro, di cui oltre 3 miliardi di perdite dal trasporto su strada che contribuisce quindi a oltre la metà del saldo negativo del settore.

I macrotrend del settore delle infrastrutture e dei trasporti

- **Il trasporto stradale** muove in Italia il 19,3% dell'import e il 42,6% dell'export in quantità e il 41,1% in import e il 47,4% dell'export in valore (dati 2019). Tuttavia, i costi crescenti e il **ruolo marginale delle imprese di autotrasporto nazionale** (oltre l'80% dei movimenti è gestito da imprese estere, prevalentemente dell'Europa centro orientale, rispetto al 64% del 2004) hanno reso la scelta di questa modalità **sempre meno competitiva per gli interscambi internazionali da e per l'Italia**. Inoltre, laddove le politiche adottate dai paesi confinanti (come la Svizzera) puntano a scoraggiare il trasporto stradale a favore dell'intermodalità ferroviaria si verifica una importante erosione della sua quota di mercato.
- **Il trasporto aereo** rappresenta **un'eccellenza lombarda a livello italiano**. Gli scali lombardi gestiscono complessivamente circa il 65% dell'intero traffico aereo cargo in Italia, di cui il 50% solo l'aeroporto di Malpensa, che nel 2019 ha movimentato 558 mila tonnellate di merci (in crescita del +30% rispetto al 2010) per un controvalore di ben 45 miliardi di euro, **grazie allo sviluppo di modelli organizzativi avanzati in risposta alle esigenze di filiere specifiche di specializzazione del sistema manifatturiero lombardo** a forte vocazione all'export, in particolare il tessile-abbigliamento e il farmaceutico. È necessario valorizzare adeguatamente le forti potenzialità esistenti al fine di consolidarsi come hub europeo rilevante.
- **Il trasporto ferroviario delle merci presenta importanti potenzialità di efficientamento e di sostegno alla riduzione dei costi di interscambio**. In particolare, lo **shift modale verso un sistema integrato strada-ferrovia** permette un allungamento della catena del trasporto a beneficio delle imprese nazionali. Le policy europee e transalpine per la sostenibilità economica, sociale e ambientale hanno portato a un piano di investimenti molto ambizioso di nuove infrastrutture ferroviarie nel Nord Italia da parte di Rete Ferroviaria Italiana da realizzare entro il 2030.
- **I grandi gate internazionali** della Lombardia per l'interscambio delle merci sono a servizio non solo delle imprese del territorio lombardo, ma di tutto il sistema produttivo nazionale, grazie alle economie di scala e di specializzazione nel settore aereo, nel settore intermodale ferroviario e nelle attività logistiche a supporto di filiere complesse come quelle del farmaceutico, tessile e abbigliamento, food&beverage e dell'e-commerce.

Cinque spunti di policy infrastrutturali e dei trasporti per sostenere la competitività delle imprese lombarde all'estero

Dalle analisi e dalle interviste alle **19 imprese** manifatturiere, di trasporto e logistica e della GDO sono emersi alcuni spunti di policy, qui riassunti in cinque macrocategorie, che possono agevolare le imprese manifatturiere nel diventare/rimanere competitive nei mercati internazionali:

1. Efficientamento della rete infrastrutturale

Una politica industriale a sostegno di una visione del settore manifatturiero pienamente inserito nelle global value chain passa attraverso lo **sviluppo di moderne e resilienti reti infrastrutturali** per i trasporti e la logistica, che costituiscono la condizione necessaria per adattarsi in maniera tempestiva ed efficiente ai mutevoli cambiamenti del contesto economico e sociale globale.

Le azioni riguardano: realizzare le infrastrutture stradali e ferroviarie già programmate per completare la rete a supporto della massima efficienza dei gate internazionali e delle catene di fornitura locali (v. Allegato per l'elenco dettagliato delle opere prioritarie); estendere i servizi offerti

dalle infrastrutture esistenti (es. aree di sosta per gli autisti, aree di servizio per carburanti puliti, varchi di controllo automatizzati per garantire maggior legalità e sicurezza); incrementare l'efficienza delle infrastrutture esistenti (es. manutenzione delle infrastrutture in logica predittiva e 4.0, schemi di pedaggio omogenei nella rete autostradale, perseguimento di standard europei per la gestione efficiente dei servizi di trasporto, come i sistemi di segnalamento ferroviario).

2. Digitalizzazione e automazione per una Logistica 4.0

La modernizzazione del settore dei trasporti e della logistica consente alle imprese manifatturiere di **integrare meglio i propri processi produttivi con quelli distributivi**, migliorando l'efficienza dell'intera catena logistica.

Le azioni riguardano: sostenere nuovi livelli di automazione dei magazzini e dei centri distributivi; agevolare l'ammodernamento organizzativo e la digitalizzazione delle aziende di autotrasporto; favorire processi di trasporto più industrializzati e automatizzati (es. sistemi di tracking&tracing avanzati con control tower e valorizzazione dei meccanismi di controllo come RFID), anche attraverso la concentrazione degli hub intermodali e la loro modernizzazione (es. digitalizzazione dei terminal intermodali e automazione dei controlli lungo l'intera catena logistica).

3. Valorizzazione della sostenibilità ambientale e sociale quale elemento di innovazione

Il raggiungimento di maggiori livelli di sostenibilità ambientale nel trasporto delle merci consente alle imprese manifatturiere di limitare l'aumento dei costi del trasporto stradale (es. accise sui carburanti, pedaggi, limitazioni degli accessi...) e di favorire la resilienza delle catene di fornitura e distribuzione anche con la valorizzazione della multimodalità.

Le azioni riguardano: sostenere politiche pubbliche a favore dell'intermodalità, da un lato riducendo e semplificando i vincoli di natura procedurale e autorizzativa, dall'altro incrementando la competitività delle modalità di trasporto più sostenibili (es. adeguamento degli standard di modulo, di sagoma e di segnalamento per il trasporto ferroviario, sostegno al ferro-bonus e al mare-bonus); favorire l'utilizzo di automezzi a basse emissioni; promuovere percorsi formativi nel settore dei trasporti e della logistica, valorizzando i centri di competenza ad alta specializzazione (Istituti tecnici e ITS) dedicati a Industria 4.0; sostenere e incentivare le azioni per la sostenibilità dei trasporti messe in campo dalle aziende (es. ottenimento di certificazioni e riconoscimenti, promozione delle iniziative coinvolgendo committenti e consumatori, qualificazione dei lavoratori).

4. Rafforzamento dell'internazionalizzazione per favorire le PMI del manifatturiero e il settore trasporto nazionale

Sostenere l'internazionalizzazione più estesa alle PMI lombarde, coinvolgendole in nuove opportunità di mercato, utile anche allo sviluppo di un settore trasporti italiano.

Le azioni riguardano: favorire la creazione di filiere integrate tra imprese manifatturiere e imprese di trasporto; sostenere Competence Center in grado di ridurre le barriere tecniche e organizzative per accedere ad alcuni mercati chiave ad alto potenziale, anche attraverso l'implementazione di semplificazione e digitalizzazione dei controlli dando pieno seguito ai paradigmi ONCE, Single Window e One Stop Shop, oltrech  dare piena attuazione allo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SU.DO.CO).

5. Semplificazione burocratica per il rilancio degli investimenti nelle infrastrutture per la logistica

Si rende necessaria una nuova cultura amministrativa da parte delle pubbliche amministrazioni, basata su **semplificazione e digitalizzazione**, per tener conto della necessità di una maggior competitività delle supply chain attraverso innovazioni tecnologiche, organizzative e autorizzative.

Le azioni riguardano: superare alcuni obsoleti vincoli urbanistici e modalità datate di gestione degli oneri di urbanizzazione che ostacolano l'efficientamento dei centri intermodali e dei magazzini (es. revisione della normativa urbanistica sui vincoli in altezza dei magazzini e sull'entità degli oneri a compensazione degli investimenti di ampliamento dei terminal merci); superare con interventi

puntuali i colli di bottiglia burocratici che rallentano l'adeguamento delle infrastrutture (es. procedure accelerate per le opere di segnalamento e di adeguamento dei moduli ferroviari, per gli interventi di manutenzione straordinaria di ponti e viadotti stradali e di opere per l'intermodalità fluviale al fine di favorire il transito dei trasporti eccezionali); digitalizzare e semplificare le procedure autorizzatorie richieste dalla Pubblica Amministrazione (es. ridurre i tempi e le complessità amministrative nella gestione dei controlli doganali e nelle autorizzazioni per i trasporti eccezionali).

Allegato – Elenco dettagliato delle opere prioritarie

Premessa

Confindustria Lombardia, di concerto con le proprie Associazioni Territoriali, ha individuato l'elenco degli interventi infrastrutturali prioritari stradali e ferroviari per il territorio regionale.

Opere a supporto dell'efficienza dei gate internazionali

Strade

- Completamento Pedemontana Lombarda compresa la realizzazione del secondo lotto della tangenziale di Como.
- Completamento collegamento Vigevano-Malpensa-Tangenziale Ovest Milano.

Ferrovie

- Realizzazione tratta AV/AC Brescia-Verona.
- Potenziamento linea ferroviaria Milano-Monza-Como-Chiasso in adduzione alla rete svizzera Alptransit.
- Potenziamento asse ferroviario Milano-Pavia-Genova.
- Potenziamento linee ferroviarie Brescia-Cremona-Piacenza e Brescia-Ghedi-Montichiari per il collegamento della TAV con l'Aeroporto di Montichiari e la Fiera.
- Realizzazione collegamento ferroviario dell'aeroporto di Orio al Serio.

Opere a supporto dell'efficienza delle catene di fornitura locali

Strade

- Realizzazione Autostrada regionale Varese-Como-Lecco.
- Realizzazione raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valle Trompia.
- Realizzazione Autostrada regionale Bergamo-Treviglio e interconnessione Pedemontana-Brebemi.
- Realizzazione Autostrada regionale Cremona-Mantova.
- Completamento del sistema dei raccordi stradali alla Brebemi (Ospitaletto-Montichiari, Cassanese, tangenziali di Goito e Guidizzolo).
- Completamento della SP BS 237 Vestone-Idro prevista da accordo di programma tra Provincia di Brescia e Provincia autonoma di Trento.
- Realizzazione strada Provinciale Canturina bis per il collegamento diretto Como-Cantù-Mariano Comense.
- Potenziamento e ammodernamento della SS36 nel tratto da Verano Brianza a Colico.
- Completamento del raddoppio SS Paullese.
- Completamento della nuova SS Lecco-Bergamo (completamento II lotto e realizzazione III lotto).
- Costruzione nuovo Ponte della Becca in provincia di Pavia.
- Completamento della nuova SS38 della Valtellina: tangenziale di Tirano, collegamento tra Cosio e Tangenziale di Sondrio, collegamento tra Sondrio e Tirano.
- Nuovo collegamento stradale/ferroviario tra le Province di Lecco e Bergamo, per superare il collo di bottiglia dovuto alla vetustà del Ponte San Michele.

Ferrovie

- Potenziamento del collegamento ferroviario Milano-Sondrio-Tirano in vista delle Olimpiadi 2026.
- Completamento del raddoppio della ferrovia Milano-Mortara.