
Infrastrutture di trasporto e i mercati internazionali della manifattura e del turismo italiano

Nell'ambito delle attività del Piano di Rafforzamento Amministrativo - del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata redatta la presente relazione, estrapolata dal *paper* “**Una politica industriale per le infrastrutture sostenibili**” pubblicato dalla Fondazione Astrid. La nota ha come focus le *Infrastrutture di trasporto e i mercati internazionali della manifattura e del turismo italiano*.

Infrastrutture di trasporto e i mercati internazionali della manifattura italiana

La domanda di infrastrutture di trasporto è a doppia derivazione: dipende dalla domanda di servizi, che a sua volta dipende, nel caso del trasporto merci, dalla domanda *place based* di beni e servizi espressa in luoghi di consumo, intermedio o finale.

Dal momento che i flussi di trasporto corrono lungo le reti infrastrutturali disponibili, quanto più queste sono adeguate a qualità e geografia, tanto più consentiranno alla manifattura di migliorare l'accessibilità ai mercati rilevanti dei suoi input e dei suoi output contribuendo ad abbassare i costi e conseguentemente i margini tra prezzi *ex fabrika* e prezzi di mercato dei prodotti da importare o da esportare. Margini che, se possono essere scarsamente influenti nel caso di mercati di sbocco regionali, diventano significativi a mano a mano che i mercati di sbocco diventano internazionali: come la crisi da Covid-19 e i suoi lockdown hanno fatto sperimentare, fino a mettere in crisi le catene logistiche globali.

La pianificazione di ogni ipotesi di adeguamento dello stock delle infrastrutture di trasporto non può che fondarsi sull'arduo compito di immaginare con quali servizi di trasporto occorrerà rispondere alla domanda di movimentazione delle merci, che si manifesterà in un futuro lontano. Nel nostro caso il 2030, 2040 e 2050 se vogliamo allinearci agli orizzonti temporali della pianificazione dei trasporti dell'Unione Europea. È di tutta evidenza che il successo del processo pianificatorio, dipende principalmente dalla fondatezza dello scenario di domanda *place based* assunto a base dell'esercizio di doppia derivazione.

Uno scenario che, non può che essere il risultato di un mix di previsioni, ma soprattutto, nella logica della “pianificazione a ritroso” *decide and provide*, di “decisioni” relative ai trasporti e al loro *duale*, la *localizzazione della produzione e del consumo*, finalizzate a ridurre l'incertezza con scelte che condizionino il corso degli eventi degli eventi futuri innescando circuiti virtuosi di *path dependence*.

Il successo della pianificazione a ritroso, del *decide and provide*, dipende a sua volta dalla capacità di ridurre i margini di errore: un “guardare indietro per guardare avanti”, è la preconditione per affrontare le biforcazioni radicali alle quali le transizioni in atto, le loro accelerazioni e gli ulteriori shock esterni ipotizzabili. Gli shocks che hanno maggior probabilità di manifestarsi nei prossimi 5-10 anni proverranno da tensioni geopolitiche e da problemi di cybersecurity e di sicurezza energetica, anche per la loro

interazione con i cambiamenti climatici che agiscono da moltiplicatori dei rischi energetici, alimentari e di pandemie da malattie infettive. Rischi che influenzeranno il futuro dei trasporti e delle loro infrastrutture in vari modi, compresi quelli canalizzati dalle transizioni ambientali e digitali. Queste ultime stanno cambiando il mondo dei trasporti anche al di là dei rischi futuri: la transizione all'auto elettrica e la digitalizzazione incorporata nei veicoli e nelle infrastrutture intelligenti ne sono esempi concreti. Ma da sottolineare più di quanto non si sia fatto finora sono tutti quei fenomeni che da tempo danno forma a una profonda transizione geografica.

Una transizione da decifrare perché da essa dipende l'evoluzione della geografia dei mercati di approvvigionamento delle materie prime e di sbocco dei mercati per i prodotti finiti, così come dei mercati degli input e degli output dei prodotti intermedi della nostra agro-manifattura. Altrettanto vale per la geografia dei mercati del turismo internazionale, delle nostre esportazioni di servizi turistici.

È facile capire che dalla evoluzione della geografia dei mercati internazionali dipende l'evoluzione della domanda di servizi di trasporto e, se del caso, degli adeguamenti del sistema infrastrutturale necessario per fornire questi servizi nel modo più efficiente.

In questo contesto le ipotesi di scenario da verificare ruotano attorno ad alcune questioni fondamentali con risposte da proiettare agli orizzonti temporali 2030, 2040 e 2050:

1. se si possa assumere che i mercati di sbocco della manifattura italiana rimangano ancora sostanzialmente quelli del mercato interno europeo o se le esportazioni italiane di beni non si rivolgeranno invece in misura crescente verso destinazioni più lontane;

2. se, agli stessi orizzonti temporali, il contributo italiano all'alimentazione dei mercati extra-europei si concretizzi o meno come esportazione di beni intermedi destinati ad altre manifatture europee, quella tedesca in *primis*, per essere lì trasformati in beni finali destinati ai mercati extra-europei;

3. se, sempre agli stessi orizzonti temporali, si ritenga che l'agro-manifattura italiana debba continuare o meno ad affidare alla logistica europea e ai porti del Mar del Nord buona parte dei suoi traffici di importazione ed esportazione diretti ai mercati extra-europei. Intermediazione logistica per traffici con origine o destinazione extra-europea oggi svolta più della portualità del Mar del Nord che da quella mediterranea gestita in *transshipment*;

4. se si possa assumere che i baricentri dei mercati di sbocco intra-UE, già spostatisi a est dopo gli "allargamenti" dal 2004 ad oggi, tenderanno ulteriormente a muoversi in quella direzione come conseguenza di possibili ulteriori allargamenti agli Stati dei Balcani Occidentali e, sullo sfondo, all'Ucraina e alla Moldavia;

5. se, e in quale prospettiva temporale, si possa pensare a sfruttare la centralità mediterranea del Mezzogiorno d'Italia per puntare allo sviluppo, idealmente in aree "a filo banchina" di attività manifatturiere proiettate sui mercati delle sponde non UE del Mare Nostrum e, in una prospettiva più lunga, con le economie africane, anche oltre Suez e Gibilterra, destinate a crescere per l'effetto, certo, della sua demografia e quello più problematico del suo prodotto pro capite;

6. con quale geografia dei luoghi di produzione, agro-manifatturiera da un lato e turistica dall'altro, l'Italia sta affrontando e affronterà le transizioni in atto? Con quale mix di risposte da trasporto e da localizzazione produttiva può prepararsi ad affrontare la situazione che va evolvendo con gli orizzonti temporali dati del 2030, 2040 e 2050?

Per dare una risposta ai 6 quesiti sono state svolte due indagini: la prima riguardante i “mercati di sbocco” delle esportazioni italiane di beni e la seconda riguardante la geografia italiana dei “luoghi di produzione” dei beni destinati alle esportazioni come anche della geografia dei luoghi destinatari delle importazioni dall'estero.

Per la prima analisi, quella relativa al commercio internazionale italiano, si è scelto di seguire il movimento internazionale del suo valore aggiunto che si forma all'esito dei molti passaggi di frontiera delle materie prime e dei prodotti intermedi: valore aggiunto che è il vero obiettivo delle esportazioni di una economia di trasformazione come quella italiana.

Per la seconda analisi, quella relativa alla geografia italiana dei luoghi di produzione, si è scelto di ricavare qualche informazione utile da una analisi granulare, condotta a livello di province, alla ricerca di caratteristiche delle determinanti della localizzazione della produzione agro-manifatturiera italiana.

Il valore aggiunto italiano nelle Catene Globali del Valore

Per l'analisi sul commercio internazionale si è scelto di seguire il movimento del valore aggiunto, cioè dell'aggregato risultante dalla differenza tra il valore della produzione di beni e servizi di un Paese e il valore di beni e servizi impiegati e consumati per la produzione stessa, forniti da altre unità produttive. In questo modo si riesce a riprodurre adeguatamente la complessità attuale del movimento degli input nei flussi delle catene di produzione locali o internazionali, che attraversano i confini molte volte prima di diventare prodotto finito.

L'ottica di analisi qui adottata è quella della misurazione degli scambi di valore aggiunto, che spiega il modo in cui le porzioni di valore incorporate in beni o servizi vengono aggiunte in ogni fase dei processi di produzione sempre più internazionali all'interno delle catene del valore globali GVC.

A livello globale, a una prima fase di grande crescita (1995-2008) è seguita, una nuova tendenza alla suddivisione del mercato globale che ha assunto forme diverse, dal *reshoring*, ricomposizione dei luoghi delle diverse fasi di produzione nel Paese di origine dei prodotti in oggetto, al *thirdshoring*, ricollocazione di alcune fasi di produzione in Paesi non ricompresi nelle precedenti catene di fornitura.

L'aggiornamento al 2020 di questa analisi rileva una partecipazione globale alle GVC del 44,4% nell'approccio da commercio e del 12,1% in quello da produzione, più o meno in linea con i dati rilevati nel 2010, mentre la crescita in valore nominale delle esportazioni indirette è cresciuta fino al 2018, raggiungendo il picco a 13,6 trilioni di dollari, per poi calare nel biennio successivo.

I dati relativi all'Italia sono in linea con la media globale, con un aumento significativo della partecipazione alle GVC tra il 2000 e il 2010, e una crescita più contenuta nel decennio successivo.

Ovviamente le grandi economie, Cina, USA, Germania, Francia rimangono i principali esportatori anche di valore aggiunto. Il consolidato quinto posto di una economia “minore” come quella dei Paesi Bassi, ci ricorda che il valore aggiunto può anche essere di origine più logistica che produttiva; il che come vedremo ci introduce al tema, cruciale ai nostri fini di identificazione dello scenario di adeguamento delle infrastrutture di trasporto italiane, della distinzione tra relazioni tra luoghi di produzione e relazione tra luoghi di produzione e luoghi di concentrazione di processi logistico-distributivi.

L'analisi delle catene globali del valore aggiunto conferma il rallentamento del processo di globalizzazione che si è registrato nell'ultimo decennio; processo accompagnato da una progressiva crescita della regionalizzazione delle GVC, sostenuta da un costante aumento degli accordi di commercio internazionale tra membri ristretti, che siano legati da vicinanza geografica, sia da un multilateralismo più ampio, che supera i confini continentali.

Questa analisi consente di ridimensionare la convinzione corrente che la partecipazione italiana alle GVC abbia un respiro sostanzialmente regionale: l'Italia parteciperebbe al mercato internazionale dei beni manifatturieri essenzialmente come subfornitore della Germania. In realtà il valore aggiunto di origine italiana si produce lungo catene del valore globale che mettono in relazione l'economia italiana con tutte le grandi economie extra-europee; e ciò sia direttamente sia partecipando a una pluralità di catene del valore aggiunto anche diverse da quella tedesca. E se i mercati di destinazione dei prodotti intermedi e finali di origine non sono solo quelli tedeschi ed europei in generale le conseguenze in termini di trasporti e delle loro infrastrutture non sono banali e quindi non trascurabili.

Il movimento del valore aggiunto con origine italiana nel commercio internazionale

Per l'analisi del movimento del valore aggiunto nelle esportazioni globali è stata usata la base dati Trade in Value-Added TiVA dell'OCSE, che pubblica i valori espressi in milioni di dollari a prezzi correnti, delle esportazioni misurate in termini del loro valore aggiunto, fornendo informazioni sia sul Paese esportatore sia su quello di destinazione finale.

Grazie al TiVA, è stato possibile studiare il movimento del valore aggiunto che ha come origine l'Italia, seguendone in dettaglio il percorso fino alla destinazione finale nei due aggiornamenti disponibili.

Considerando i dati 2015, dei circa 500 miliardi di dollari di esportazioni totali che hanno come origine del valore aggiunto l'Italia, l'80,7% è esportato direttamente, mentre la quota delle esportazioni via paesi terzi si attesta al 19,3%. Tra questi, la Germania è sì il primo Paese terzo ma con una quota solo del 2,7% sul totale delle esportazioni lorde. Seguono Francia, Svizzera, Cina e Spagna. La prima destinazione regionale è l'Europa e, ovviamente, in particolare il mercato interno dell'Unione Europea, ma con quote che restano sotto il 50%: 47,1% la quota dell'intera Europa, il 35,1% quella degli stati membri dell'Unione a 27. Il complemento a 100 misura la quota dei mercati extra europei con il Nord America (15,9%) e l'Asia orientale (10,7%) in prima fila.

Replicando l'analisi precedente sulle esportazioni verso selezionate economie extra-europee, ancora emerge che la quota delle esportazioni lorde dirette che hanno come origine del valore aggiunto l'Italia sia sempre nettamente più rilevante rispetto a quella delle esportazioni via paesi terzi, con una quota che oscilla tra il 74,5% (destinazione finale India) e l'81,9% (destinazione finale Brasile). Germania e Svizzera sono i principali paesi terzi attraverso i quali si muove il valore aggiunto con origine italiana: sempre presenti tra i primi cinque verso tutte le destinazioni finali considerate, con percentuali mai superiori al 4,2%.

Allargando l'orizzonte temporale all'intero decennio 2005-2015, la quota delle esportazioni via Germania delle esportazioni con destinazione finale la Cina è oscillata in un intervallo tra il 3,5% e il 5,1%.

L'aggiornamento TiVA2021 è stato utilizzato per verificare se le metriche registrate con le elaborazioni relative al 2015 rimanessero confermate dai dati che coprono un intervallo temporale che raggiunge il 2018.

La variazione della situazione 2018 rispetto ai dati 2015 registra un aumento di 1,2 punti percentuali della quota di esportazioni via paesi terzi a fronte di un riposizionamento dei paesi top 5: crescono Germania, Francia e Spagna, mentre cala il ruolo di Svizzera e Cina. Aumenta anche la quota dell'Europa come destinazione finale, in particolare dell'EU27 e dell'Asia Orientale, mentre rimane stabile il Nord America.

Notata la tendenza alla crescita del peso delle esportazioni totali via paesi terzi, si è voluto replicare l'elaborazione per le sole esportazioni lorde afferenti al settore manifatturiero, al fine di evidenziarne la quota e le dinamiche, con un peso delle esportazioni via paesi terzi che raggiunge il 23,8% in valore.

Nel complesso le risultanze sembrano smentire chiaramente l'idea di una Italia prevalentemente sub-fornitrice della Germania, secondo la quale un ulteriore spostamento dell'asse economico verso le economie a maggiore crescita, quelle asiatiche nei prossimi decenni, avrebbe come effetto principale un incremento dei traffici commerciali verso la Germania.

Per conferma sono state replicate l'analisi relativa alla destinazione finale Cina, alla luce del ruolo che il paese continua ad avere nelle esportazioni globali, sia come partner commerciale diretto dei paesi UE, sia come partner indiretto attraverso tutti gli altri fornitori dei paesi UE.

Resta confermato che i collegamenti verso il Centro Europa sono oggi importanti, ma non in misura tale da non dover prendere in considerazione altre direttrici di traffico e, strategicamente, in prospettiva "più porti che valichi".

Import / Export italiano: le geografie sub-nazionali

Il secondo punto di analisi si è concentrato sul livello sub-nazionale. È normale che in aree geografiche, regioni, province, comuni, gli stati e le dinamiche registrati per qualsiasi fenomeno mostrino una grande varietà. Questo è ovviamente vero anche per i "luoghi di produzione" la cui eterogeneità geografica presenta *pattern* potenzialmente rilevanti. Ai nostri fini lo sono i *pattern* di concentrazione/dispersione delle attività produttive agro-manifatturiere che alimentano le esportazioni del nostro Paese.

Pattern che assumono grande significato dal punto di vista del trasporto e delle sue infrastrutture: quanto più i luoghi di produzione sono dispersi in ambito nazionale, regionale o subnazionale tanto più complesse diventano le reti di trasporto che li dovrebbero servire nelle loro rotte da e per l'estero. Per contro le reti di trasporto esistenti, o quelle che si volessero realizzare, o il loro utilizzo preferenziale da parte degli intermediari logistici, condizionano i flussi potenziali di traffico di beni e di persone che alla lunga influiscono sulla localizzazione delle imprese e quindi sulla formazione di luoghi produttivi di varia dimensione.

Una presa d'atto della geografia dei luoghi di produzione competitivi sui mercati internazionali, e l'"invenzione pianificatoria" della loro evoluzione, è passaggio obbligato a due scopi rilevanti per le nostre analisi e la costruzione dei nostri scenari: import-export per aree geografiche italiane e import-export per regione, import-export per province.

Il primo approfondimento qui considerato è focalizzato sull'import-export delle aree geografiche italiane¹.

Le merci selezionate sono in linea con le analisi dell'Osservatorio MAECI, utilizzato per il successivo approfondimento provinciale, comprendenti (Ateco 2007):

- Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca
- Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere
- Prodotti delle attività manifatturiere
- Energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata
- Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti e risanamento
- Prodotti delle attività dei servizi di informazione e comunicazione
- Prodotti delle attività professionali, scientifiche e tecniche
- Prodotti delle attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento
- Prodotti delle altre attività di servizi
- Merci dichiarate come provviste di bordo, merci nazionali di ritorno e respinte, merci varie

Si evidenzia la centralità del Nord per il commercio internazionale italiano, rispetto ai dati 2019 le due aree geografiche del Nord mostrano un andamento opposto: l'area occidentale vede una perdita di quota relativa, mentre quella orientale la vede aumentare.

Considerando il dettaglio delle aree di provenienza/destinazione, il commercio estero è prevalentemente intra-europeo per tutte le aree. Unica eccezione le Isole, in particolare riguardo le importazioni, dove l'Asia è primo fornitore (36,5%) e l'Africa raggiunge una percentuale del 22,4%, più di quattro volte la media italiana. Si rileva inoltre il ruolo del continente americano per il Centro Italia, che registra una quota quasi doppia rispetto alla media nazionale (11,6% contro 5,9%).

Il secondo approfondimento ha riguardato il livello regionale, con la stessa metodologia precedentemente applicata per le aree geografiche italiane.

La Lombardia è la prima regione esportatrice italiana verso tutte le destinazioni selezionate in valore assoluto. Segue il Veneto, con un focus prevalente sull'area europea, superato dall'Emilia Romagna nelle esportazioni verso America e Asia. Dinamica simile si rileva tra Piemonte e Toscana, dove quest'ultima supera il Piemonte nelle esportazioni verso il continente asiatico.

Le regioni Lombardia, Emilia R, Veneto, Piemonte, Toscana, raccolgono il 65,1% dell'import italiano e il 72,7% dell'export. Già solo le prime tre, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto, ne rappresentano più della metà in valore per entrambi gli indicatori.

Analizzando i principali paesi di destinazione delle esportazioni delle prime cinque regioni italiane, si nota che la concentrazione già rilevata a livello di territori del commercio estero, si rispecchia anche nei destinatari: Germania, Francia, Stati Uniti, Spagna, Svizzera, Regno Unito e Polonia ne occupano le prime sei posizioni.

Si rafforza inoltre la confutazione della tesi dell'Italia esportatrice come mero subfornitore della Germania. La Germania, sebbene rimanga il primo paese di destinazione delle nostre esportazioni, ne rappresenta comunque una percentuale relativamente contenuta.

¹ La base dati utilizzata è quella ISTAT di aggiornamento 2023 dei due anni di riferimento consolidati: 2019,2021.

7

le esportazioni di servizi turistici: quelle, con costi di trasporto a carico dell'acquirente, dovute al turismo internazionale con destinazione Italia.

Una tipologia di esportazioni quella dei viaggi che è l'unica posta storicamente sempre in attivo per la bilancia dei pagamenti nazionale e la cui importanza si è resa ancora più evidente, per contrario, durante la pandemia e i lockdown da Covid-19. Esportazioni che consentono all'Italia di mettere a frutto la rendita garantita dal patrimonio ambientale e culturale del nostro Paese e al contempo a mantenere il Belpaese ai vertici delle classifiche della reputazione internazionale.

Un comparto sensibile ai costi di trasporto e, rilevante ai fini di questo lavoro da due punti di vista. Il primo deriva dal fatto che il costo del trasporto impegna una parte del budget di ogni visitatore: la sua minimizzazione assoluta incentiva la domanda di turismo e quella relativa influisce sulla competitività delle diverse destinazioni. Il secondo punto di vista ha a che fare con l'accessibilità delle diverse destinazioni nazionali: di quelle oggi di successo, per il turismo internazionale le maggiori città d'arte, ma anche di quelle che si vorrebbero mettere in valore, i borghi e ogni altro attrattore interno, collinare o montano.

Al fine di immaginare quali siano le infrastrutture di trasporto necessarie per mantenere e aumentare la competitività internazionale del "blocco produttivo turistico italiano" il punto di partenza non può essere che l'analisi della geografia attuale, ovvero quali siano attualmente i mercati di origine rilevanti e verso quali destinazioni italiane sono diretti. A questo si aggiunge un ulteriore dettaglio delle principali motivazioni di visita, di modo da avere uno spaccato esaustivo delle differenti mappe del turismo internazionale in Italia, utili a ridefinire non solo i nodi infrastrutturali, ma anche le geografie funzionali delle aree interne e il loro collegamento con quelle della domanda globale.

I risultati dell'indagine dimostrano una concentrazione significativa su entrambi i fronti origine e destinazione. I dati utilizzati sono di fonte Banca d'Italia - Indagine sul turismo internazionale dell'Italia, principalmente relativi al 2019, con l'ultimo aggiornamento disponibile al 2022.

Sono state 402 milioni le notti trascorse dai visitatori internazionali in Italia nel 2019. Di queste, il 76,1% proviene dall'Europa (59,3% dalla UE27), il 16,9% dall'America, il 4,2% dall'Asia, lo 0,7% dall'Africa e il 2,1% da altri paesi (Australia in primis).

La concentrazione dei mercati di origine è evidente: considerando solo i primi 4 paesi, nell'ordine Germania, Francia, USA e UK si sfiora già la metà dei pernottamenti (49,8%), con i primi 10 mercati di origine che rappresentano oltre 2/3 delle notti straniere in Italia.

Dalla geografia dei mercati di origine, l'analisi prosegue su quella relativa alle destinazioni italiane nelle quali le notti sono state spese.

Il 50% delle presenze turistiche internazionali si concentra in 8 province, ovvero in soli 18 comuni. In termini assoluti, 203 milioni di pernottamenti stranieri si concentrano in una superficie pari all'1,26% della superficie italiana. La concentrazione in realtà è ancora più intensa, considerando che i primi tre comuni - Roma, Milano, Venezia raccolgono il 26,8% di tutti i pernottamenti stranieri in Italia. Nell'aggiornamento 2022, nonostante il prodotto lago si dimostri più rilevante, si confermano le stesse evidenze: il 50% delle presenze turistiche internazionali si concentra in 16 comuni, con i primi tre Roma, Milano, Venezia, che ne raccolgono il 26,4%.

Le geografie turistiche cambiano considerando il mercato di origine dei flussi: maggiore è la distanza dal nostro paese, maggiore è infatti la concentrazione su pochi comuni. Se sono 32 i comuni che raccolgono

il 50% delle presenze straniere provenienti da paesi UE27, calano a 30 considerando tutto il continente europeo. Per gli extra-europei, i poli del turismo italiano sono 4: Roma, Milano, Firenze e Venezia con quest'ultima caratterizzata da una quota importante di falso escursionismo, ovvero di persone che pur in visita a Venezia, decidono di pernottare in altri comuni, sugli assi stradali fino alla costa e nella fascia meridionale della provincia di Treviso, particolarmente utilizzata ad esempio dal turismo cinese.

Considerando i primi 10 mercati di origine, è evidente come la concentrazione delle provenienze rimanga un punto caratterizzante il turismo internazionale in Italia, con un bacino di riferimento molto consolidato e alcune differenze rispetto alle motivazioni di viaggio. Conseguentemente anche le geografie di destinazione cambiano, sebbene i poli del turismo italiano rimangano gli stessi individuati precedentemente.

Molto concentrato al nord il turismo business, più distribuiti gli altri due con il turismo VFR che si allarga alle province di confine Torino, Udine, Varese, e il turismo *leisure* che si lega ai luoghi delle vacanze in Italia città d'arte, montagna, mare e lago.

Il successivo dettaglio di analisi è stato eseguito estrapolando dalla componente *leisure*, quella legata a una vacanza culturale, in città d'arte. Il turismo culturale è infatti la prima motivazione degli stranieri per visitare l'Italia, rappresentando il 48% delle notti di vacanza *leisure* e il 29% di tutti i pernottamenti di visitatori internazionali in Italia. Per questo motivo ha significative implicazioni sulla sostenibilità del turismo nei principali centri urbani italiani, vista la crescente conflittualità tra la dimensione abitativa e la residenza temporanea dei centri storici e lo spiazzamento delle attività di produzione locale e non turistica a favore di una base economica spiccatamente dedicata alle attività turistiche.

Si è infine elaborato i microdati Banca d'Italia per estrarre, indicazioni sul mezzo di trasporto utilizzato dai turisti stranieri per raggiungere l'Italia. L'anno di riferimento è il 2022, scelto nonostante le cautele già menzionate per la maggiore aderenza alla situazione più attuale dell'infrastruttura e dei collegamenti. Si rileva subito una differenza con i dati riportati precedentemente sugli arrivi internazionali in Italia in relazione al mezzo di trasporto adottato: contando i pernottamenti invece che gli arrivi, il mezzo aereo prevale, raccogliendo il 66,7% delle notti, mentre il mezzo terrestre strada + treno si ferma al 31,9%. La permanenza media degli stranieri in Italia che usano l'aereo è conseguentemente significativamente più lunga di quella degli stranieri che vengono in auto o treno. Considerando i pernottamenti *leisure*, la quota dei mezzi terrestri aumenta significativamente, raggiungendo il 44,3%, mentre cala sia quella del viaggio in aereo, sia quello del viaggio in nave, che si dimezza, rendendo chiaro quanto ancora il trasporto via nave di vacanzieri stranieri verso l'Italia sia ancora marginale rispetto ad altri mezzi.

Nella maggioranza delle province italiane l'aereo come mezzo per raggiungere il nostro paese è la modalità largamente più rappresentata in *Leisure* termini pernottamenti stranieri. Il mezzo stradale rimane prevalentemente legato alle aree di confine del Nord Ovest e all'area del Nord Est: Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia passando per il bellunese, le province afferenti al Lago di Garda e alla costa emiliano-romagnola. Questa prevalenza cala in maniera vistosa considerando solamente i pernottamenti stranieri per vacanza *leisure*, dove emergono non solo aree più vaste del Nord Italia ma anche diverse aree del centro costa adriatica fino all'Abruzzo e parti della costa tirrenica toscana, laziale e calabrese. Il turismo straniero diretto alle località montane, balneari e lacuali in Italia è infatti prevalentemente svolto con mezzo proprio auto, ma anche caravan e camper, rivolgendosi maggiormente a mercati europei. La prevalenza del treno risulta su un'unica provincia – Enna – ma si ritiene vada interpretato con cautela, poiché è probabile risenta di distorsioni derivanti dalla modalità di indagine, su cui posi sono state eseguite le successive elaborazioni. Il ruolo del vettore ferroviario e navale è stato comunque considerato ai fini delle

possibili implicazioni infrastrutturali, selezionando quei territori provinciali dove superano una quota del 5% o del 10%.

Dalla realizzazione grafica si evidenzia come il treno sia già attualmente un veicolo di turismo straniero per vacanza prevalentemente da Nord Ovest, arrivando ad avere un'influenza fino ad aree del Centro-Sud, mentre l'accesso da Nord Est è tuttora marginale. Il vettore navale porta turismo straniero per vacanza in Italia su alcune province dell'Adriatico e a Catania.

Considerando il mezzo di trasporto per raggiungere l'Italia utilizzato dai turisti internazionali per vacanza leisure, sono state individuate le province che registrano il primo 50% di pernottamenti complessivi sul totale 2022. Lo scopo è stato quello di identificare i principali collegamenti tra i diversi vettori e le destinazioni turistiche di vacanza.

Attraverso il mezzo stradale vengono servite prevalentemente le province del Nord Est: Venezia in primis, seguono Trento, Bolzano, Verona, Brescia e Udine. Coccau e Brennero svolgono pienamente il loro ruolo di porte del turismo di vacanza internazionale per i mercati europei, che si riversano sulle spiagge adriatiche, sulle sponde del Lago di Garda e sulle Alpi.

Attraverso il mezzo ferroviario, si servono centri urbani ad alta vocazione turistica del Centro Nord, con collegamenti internazionali diretti con Spagna, Francia, Svizzera, Austria, Germania. La presenza di Genova può essere anche una conseguenza della scelta del treno come sostituto all'auto in relazione a contingenti difficoltà di percorrenza o in funzione delle Cinque Terre.

Attraverso il mezzo aereo vengono serviti i principali poli turistici italiani, di cui si è già scritto: Roma, Venezia, Firenze, Napoli e Milano, al centro di una motivazione prevalentemente culturale, ma con altre accezioni come quella balneare per Venezia e in misura minore, Napoli.

Attraverso il mezzo navale vengono servite località da cui partono collegamenti internazionali via traghetto e sono tappe o home port di turismo crocieristico. Si nota la presenza di Firenze, a cui si può fare riferimento rispetto ai porti liguri e toscani.

La provincia di Venezia, unica presente nel primo 50% dei pernottamenti di tutti e quattro i mezzi di trasporto, fa emergere ancora una volta la propria centralità dal punto di vista del turismo leisure anche grazie alla trasversalità delle due motivazioni di visita principali, che al tempo stesso polarizzano le modalità di accesso stradale per le spiagge, aerea, ferroviaria e in misura minore navale per la città d'arte.

Trasporti e mercati internazionali della manifattura e del turismo

A seguito dell'analisi del commercio estero dei beni manifatturieri e di quella del turismo è ora possibile ricostruire una mappa completa delle geografie sub-nazionali del movimento di cose e persone da/verso l'Italia.

Una mappa che racconta quanto la concentrazione territoriale continui a caratterizzare l'Italia, con un grande divario tra alcune aree densamente produttive e il resto del Paese che rimane tendenzialmente ai margini. 19 province che collegano l'Italia con il resto del mondo, 10 delle quali sono già contigue in un'area che oggi è il cuore dell'economia nazionale tra Lombardia e Veneto.

La politica per le infrastrutture di trasporto sostenibili per l'“Italia da inventare” ha due obiettivi. Contribuire a rendere competitive sui mercati mondiali europei ed extraeuropei, le 19 province nelle quali oggi si concentrano manifattura e turismo attivi su quei mercati. Questo anche in funzione di quanto il *back/nearshoring* possa essere incentivato non solo da politiche ad hoc, ma da politiche per l'attrattività del territorio e la competitività delle imprese, sfruttando le sinergie con le politiche già esistenti a favore del “Green New Deal”, della digitalizzazione e dello skill upgrading. Con riferimento al “Green New Deal”, l'accorciamento e la regionalizzazione delle catene del valore rappresenta una delle vie principali per favorire la sostenibilità.

Politica di trasporti e infrastrutture terrestri rivolte all'Europa per entrambi i settori. Trasporti ed infrastrutture portuali per la manifattura, aeroportuali e ferroviari per il turismo. Una politica che deve altresì dotarsi urgentemente di una visione dei collegamenti interni, utile anche per strutturare delle ipotesi per calmierare questa concentrazione, che per il turismo è diventata spesso fattore di insostenibilità.

Nel turismo il collegamento tra concentrazione e sostenibilità è plurimo: concorrenza degli spazi, pubblici e privati, tra visitatori e residenti; peggioramento dell'esperienza di visita e conseguentemente della soddisfazione complessiva; deterioramento degli attrattori, e così via. In questo contesto il turismo è uno dei fattori che stanno alla base delle dinamiche demografiche che interessano le grandi città per il contributo allo spiazzamento di residenza e attività produttive non turistiche dai loro centri storici.

Ma questo richiama al tema delle città come luoghi di produzione. In prospettiva come dei luoghi produttivi di elezione da parte dell'economia della conoscenza.