

Territorio e reti

(pp. 273 – 345 del volume)

La numerazione di tabelle, tavole e figure riproduce quella del testo integrale

Scenari metropolitani: la crescita differenziata delle megacity

La concentrazione di popolazione in forme urbane ha assunto negli ultimi decenni un carattere estensivo e articolato, dando luogo in pianura e sulle coste a grandi regioni metropolitane con centri urbani sempre più interconnessi. Rileggendo nel suo complesso il territorio italiano è possibile individuare un'articolazione complessa, fatta di gruppi di diversa estensione e peso. In sostanza, da tale lettura emergono (tab. 1):

- 4 grandi regioni urbane, con oltre 2 milioni di abitanti, all'interno delle quali troviamo le prime tre città del Paese (Roma, Milano e Napoli), nonché la conurbazione delle quattro città venete (Venezia, Padova, Treviso e Vicenza). Tale gruppo (A) è composto da circa 900 comuni, per una popolazione complessiva pari a 17 milioni di abitanti;
- 7 medie regioni urbane (dimensione intorno al milione di abitanti), dove si trovano Torino, Genova, Bologna, Firenze e Bari. Tale gruppo (B) conta circa 260 comuni e una popolazione complessiva pari a circa 8,9 milioni di abitanti;
- 7 piccole regioni urbane, tra 400.000 e 900.000 abitanti, tra cui Verona, Palermo e Catania. In questo gruppo (C) ricadono circa 180 comuni italiani e una popolazione complessiva pari a circa 4,4 milioni di abitanti.

Esiste dunque un'armatura urbana di livello superiore che raccoglie poco più di 30 milioni di abitanti e in cui si addensa metà della popolazione italiana (il 49,7%). La rilevanza di queste regioni urbane è destinata a crescere ulteriormente in futuro. Le previsioni demografiche elaborate dal Censis stimano che al 2030 queste regioni urbane nel loro insieme vedranno aumentare la popolazione dell'8,6% contro un incremento complessivo della popolazione italiana stimato nell'ordine del 3,4%. Raccoglieranno quasi 33 milioni di abitanti, con un'incidenza sulla popolazione totale pari al 52,3%.

Ma analizzando il dato più in dettaglio va sottolineato come per molte delle aree-regioni urbane del Centro-Nord la crescita sarà ben più rilevante. Infatti, si stima che: l'asta emiliana crescerà quasi del 20%; l'area romana crescerà del 15%; la megaregione lombarda incentrata su Milano crescerà dell'11%; l'area veronese e quella fiorentina cresceranno del 16%.

Tab. 1 - Classificazione Censis delle regioni-zone urbane (v.a. e val. %)

Denominazione	Città principali	Numero comuni	Popolazione al 1/1/2014		Popolazione al 1/1/2030		Var. % 2014-2030
			v.a.	val. %	v.a.	val. %	
<i>A) Grandi regioni urbane</i>							
A1 - Mega regione lombarda	Milano/Bergamo/Varese	569	6.778.084	11,2	7.506.214	11,9	10,7
A2 - Mega regione veneta	Vicenza/Padova/Treviso/Venezia	165	2.448.961	4,0	2.674.953	4,3	9,2
A3 - Area romana	Roma	42	3.869.402	6,4	4.444.045	7,1	14,9
A4 - Area napoletana	Napoli/Caserta	131	3.912.677	6,4	3.864.086	6,1	-1,2
Totale A		907	17.009.124	28,0	18.489.299	29,4	8,7
<i>B) Medie regioni urbane</i>							
B1 - Area torinese	Torino	50	1.705.419	2,8	1.858.206	3,0	9,0
B2 - Arco ligure	Genova/Savona	43	985.533	1,6	1.002.189	1,6	1,7
B3 - Area emiliana	Bologna/Parma/Reggio/Modena	36	1.520.380	2,5	1.813.250	2,9	19,3
B4 - Area fiorentina	Firenze/Prato/Pistoia	22	1.098.230	1,8	1.271.667	2,0	15,8
B5 - Sistema costiero ligure-toscano	La Spezia/Pisa/Lucca/Massa/Livorno	36	1.106.228	1,8	1.165.748	1,9	5,4
B6 - Sistema lineare alto adriatico	Forlì/Cesena/Rimini/Pesaro/Ancona	49	1.280.666	2,1	1.453.970	2,3	13,5
B7 - Area barese	Bari/Barletta/Trani	26	1.160.120	1,9	1.134.341	1,8	-2,2
Totale B		262	8.856.576	14,6	9.699.371	15,4	9,5
<i>C) Piccole regioni urbane</i>							
C1 - Area veronese	Verona	25	567.329	0,9	659.866	1,1	16,3
C2 - Sistema lineare adriatico centrale	Teramo/Pescara/Chieti/Ascoli	30	680.558	1,1	749.238	1,2	10,1
C3 - Area bresciana	Brescia	57	706.399	1,2	734.876	1,2	4,0
C4 - Area salernitana	Salerno	16	385.639	0,6	356.437	0,6	-7,6
C5 - Area palermitana	Palermo	15	922.341	1,5	958.387	1,5	3,9
C6 - Area catanese	Catania	23	725.779	1,2	806.822	1,3	11,2
C7 - Area cagliaritanica	Cagliari	10	375.689	0,6	378.471	0,6	0,7
Totale C		176	4.363.734	7,2	4.644.096	7,4	6,4
Totale A+B+C		1.345	30.229.434	49,7	32.832.766	52,3	8,6

Fonte: Censis, 2015

Milano e Roma: dall'Expo al Giubileo, due città sotto i riflettori

Il 2015 è stato senza dubbio l'anno di Milano. In questi mesi la città è stata al centro del mondo e, se uno degli obiettivi era renderla ancora più internazionale e attrattiva, Expo non ha certo deluso le attese. Se inevitabilmente gli aspetti da mega-fiera globale hanno fatto in parte ombra ai temi della manifestazione, la stupefacente architettura di alcuni padiglioni, nonché il loro contenuto, hanno saputo suscitare grande interesse attorno all'evento, come dimostra il grande afflusso di visitatori degli ultimi mesi (tab. 3).

Tab. 3 - I numeri di Expo 2015

Sito espositivo	Area	110 ettari adiacenti al polo espositivo di Fiera Milano di Rho-Pero, di proprietà privata e acquisiti da Aerexpo (35% Regione, 35% Comune, 28% Fondazione Fiera)
	Collegamenti Tpl	Metropolitana, linea 1: stazione Rho Fiera Milano (35 minuti da Stazione Centrale) Tram: linee 12 e 19 (biglietto corsa semplice) Treno: linee suburbane (19 minuti da Stazione Garibaldi)
	Spazi espositivi	130.000 metri quadrati 5 aree tematiche (Padiglione Zero, Future Food District, Children Park, Biodiversity Park, Arts & Foods) 117 padiglioni nazionali <i>self built</i> 9 <i>cluster</i> tematici
	Costi attrezzatura area	Appaltati lavori per 619,8 milioni di euro (fonte OpenExpo) Investimenti a carico dei Paesi per i padiglioni: circa 1 miliardo di euro
Manifestazione	Aggiudicazione	Marzo 2008
	Partecipanti ufficiali	145 Paesi (94% popolazione mondiale) 3 organizzazioni internazionali (Onu, Ue e Cern)
	Visitatori/ biglietti	Oltre 21 milioni di biglietti emessi
	Spese di gestione	800 milioni di euro circa
	Eventi in città	17.000 appuntamenti all'interno di 1.300 iniziative

Fonte: elaborazione Censis su dati vari

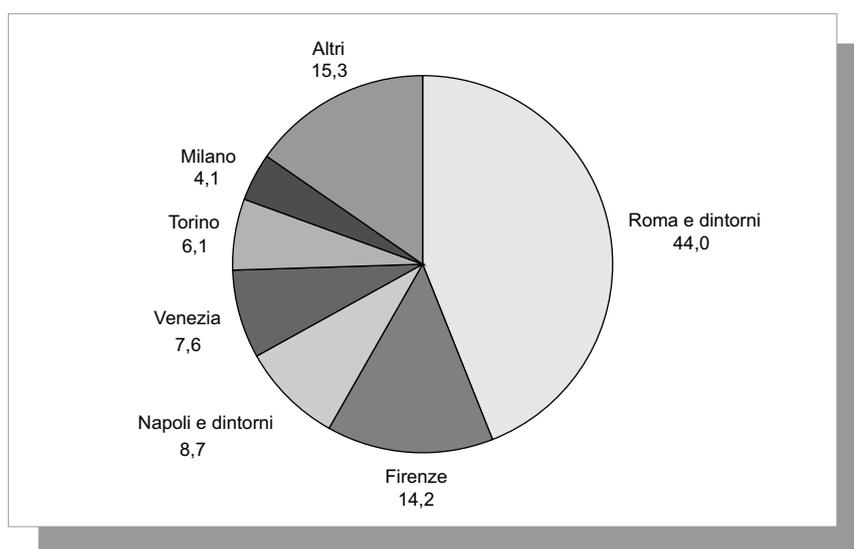
Per ben diverse ragioni, è stato in qualche modo anche l'anno di Roma, città che si appresta ad ospitare un Giubileo del tutto inatteso e che ha vissuto mesi di grande turbolenza. Dopo l'esplosione della vicenda di Mafia Capitale, la città è stata al centro delle cronache giudiziarie, ma anche dei *reportage* locali, nazionali e internazionali sul degrado e le inefficienze, fino a conquistare l'attenzione delle cronache politiche per la controversa vicenda delle dimissioni del sindaco.

Come era prevedibile, in questi mesi il discorso su Roma e Milano si è alimentato ancora una volta dell'antica e un po' miope rivalità, della solita diatriba tra le due "capitali". In realtà, sarebbe più utile considerare la questione da una diversa ango-

lazione, spostando l'attenzione sul ruolo delle due città per il Paese. E da questo punto di vista c'è un dato di fondo che andrebbe meglio valutato: l'Italia delle cento città e delle migliaia di borghi ha in queste due grandi realtà urbane altrettanti fondamentali fattori di integrazione, di relazione e di scambi con l'Europa e il mondo. Basti ricordare che Milano non è solo il principale polo nazionale dei servizi privati ma, già ben prima di Expo, una città inserita in reti globali in molti settori. Senza considerare la finanza, si pensi, per citare alcuni esempi, a tre temi fondamentali per il Paese come il design, la moda e il turismo. Roma, per parte sua, in quanto capitale, è certo il principale polo erogatore di servizi pubblici di rango elevato a livello nazionale, ma è anche la principale "porta" sull'Italia per il mondo grazie alla formidabile attrattività del suo patrimonio storico-artistico, alla presenza del Vaticano e di istituzioni internazionali come la Fao, al ruolo del suo sistema aeroportuale, che da solo vale un terzo (33,7%) del traffico passeggeri internazionale del Paese.

Per avere un'idea del livello di polarizzazione dei beni culturali italiani nella capitale, basti segnalare che, considerando i primi 50 siti culturali a pagamento italiani (musei, aree archeologiche e monumenti a gestione statale, comunale o privata), ben il 44% è localizzato a Roma e dintorni. Firenze, che si colloca in seconda posizione, assorbe appena il 14% dei visitatori (fig. 5).

Fig. 5 - Primi 50 siti culturali italiani a pagamento (monumenti, musei statali e non statali): concentrazione geografica dei visitatori, 2014 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati vari

Non vi è dubbio che Milano e Roma rappresentano, in ambiti diversi, i nodi che mettono in rete il Paese con i contesti esterni. Fattori che due grandi eventi come Expo (145 Paesi partecipanti, 21 milioni di visitatori in sei mesi) e Giubileo (attesi 33 milioni di pellegrini e visitatori nel corso dell'Anno Santo), in modi completamente differenti, certamente possono esaltare e amplificare.

Le periferie, vittime dell'intermittenza degli allarmi mediatici e delle politiche

È passato poco più di un anno da quando, per circa una settimana, su tutti i media italiani ha tenuto banco il tema dell'“incendio delle periferie” a seguito dei fatti intervenuti nel quartiere di Tor Sapienza a Roma. Poi, naturalmente, con il passare dei giorni l'attenzione è scemata e il tema è di nuovo praticamente scomparso dai radar dei media. La politica nazionale di intervento sui quartieri urbani difficili o degradati si è articolata in un corso più che ventennale (oltre 700 le iniziative finanziate): partita con i primi programmi complessi (come i Programmi di recupero urbano e i Programmi di riqualificazione urbana), nati con finalità solitamente limitate alla riqualificazione edilizia e infrastrutturale; passata poi per le esperienze introdotte dalla Commissione europea (i programmi Urban), che puntavano a rafforzare la dimensione integrata dell'intervento; fino ad arrivare al Piano città. Certo, negli anni 2000 le risorse nazionali sono sostanzialmente venute meno, ma va detto anche che le *performance* realizzative dei programmi intrapresi nei periodi precedenti, tranne qualche eccezione, sono state spesso deludenti (tav. 1).

Un primo elemento che va evidenziato è il fatto che, in assenza di un Ministero dedicato in questi anni sono mancate forme stabili di coordinamento, a livello centrale, delle diverse politiche che impattano sulle città. Il secondo elemento critico è dato dalla genericità degli obiettivi e dall'assenza di una strategia complessiva. Ancora una volta è emersa la debole strutturazione del processo: ogni volta dal centro si mettono a disposizione risorse (poche o tante che siano), si fissano alcuni criteri molto generali e poi i Comuni in gran fretta si mobilitano a tirare fuori dai cassetti o a preparare i progetti da presentare al Governo centrale per attingere a finanziamenti straordinari ed estemporanei. Il terzo fattore problematico è certo relativo all'attuazione degli interventi. C'è senza dubbio un problema di debolezza della regia, tanto a livello centrale che a livello locale, ma soprattutto manca la flessibilità necessaria a innescare processi virtuosi, basati sulla multidimensionalità e sul partenariato, che permettano l'approccio innovativo che oggi è richiesto. Infine, dopo oltre vent'anni di sperimentazioni, salta agli occhi l'assenza di elementi certi e consultabili sull'attuazione (se non qualche relazione della Corte dei Conti) e conseguentemente di valutazioni serie di quanto è stato fatto, di analisi attente dei fattori di successo e di insuccesso.

Tav. 1 - Venti anni di politiche per i quartieri degradati

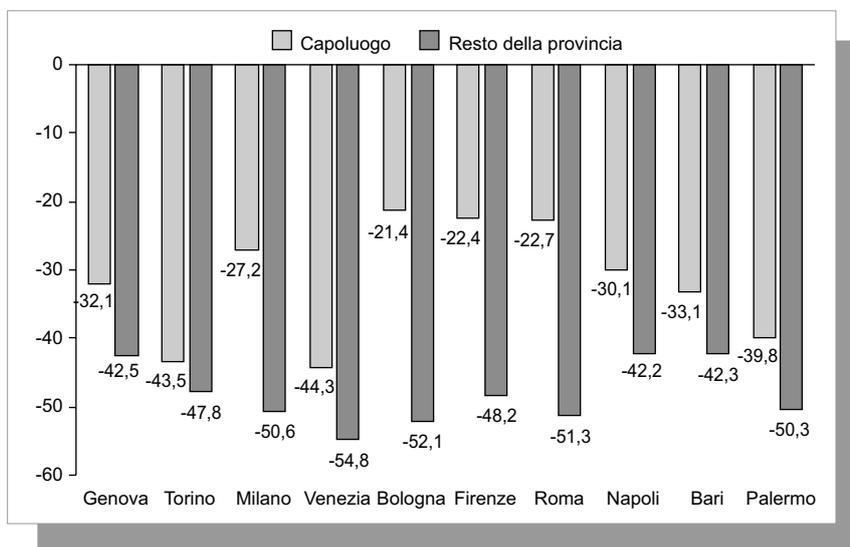
Iniziativa e anno di lancio	Aree bersaglio e tipologia di intervento	Numero programmi Stanziamento pubblico	
Programmi di recupero urbano (Pru), 1993	Interventi edilizi e urbanistici di diversa natura rivolti al patrimonio di edilizia residenziale pubblica	283	500 milioni di euro
Programmi di riqualificazione urbana (Priu), 1994	Recupero edilizio e funzionale di ambiti a scala edilizia e urbana. Prevedono la partecipazione del privato attraverso lo strumento dell'Accordo di programma	87	300 milioni di euro
Urban 1, 1995	Pacchetti integrati di intervento (economia, sociale, ambiente urbano) su aree perimetrate di dimensione di quartiere	18	330 milioni di euro. Al 2003 speso il 98% delle risorse
Contratti di quartiere 1, 1998	Programmi di recupero urbano da localizzare in quartieri Erp segnati da diffuso degrado dell'ambiente urbano e da carenze di servizi in un contesto di scarsa coesione sociale	58	350 milioni di euro (fondi Gescal). Spesi 262,5 milioni di euro
Urban 2, 2000	Pacchetti integrati di intervento (economia, sociale, ambiente urbano) su aree perimetrate di dimensione di quartiere o di piccolo comune	10	174 milioni di euro
Contratti di quartiere 2, 2002	Programmi di recupero urbano da localizzare in quartieri Erp segnati da diffuso degrado dell'ambiente urbano e da carenze di servizi in un contesto di scarsa coesione sociale	184	1.288,2 milioni di euro (fondi Gescal e regionali). Spesi 487,2 milioni di euro
Urban Italia, 2003	Pacchetti integrati di intervento (economia, sociale, ambiente urbano) su aree perimetrate di dimensione di quartiere o di piccolo comune	20	103 milioni di euro
Zone franche urbane, 2006	Agevolazioni fiscali su aree perimetrate per favorire lo sviluppo economico e sociale di quartieri e aree urbane caratterizzate da disagio sociale, economico e occupazionale	23	605 milioni di euro. Agevolazioni fruite rispetto alle agevolazioni concesse: 19,4%
Piano città, 2012	Strumento operativo finalizzato alla realizzazione, in modo coordinato, di interventi nelle aree urbane degradate relativi a nuove infrastrutture, riqualificazione urbana, costruzione di parcheggi, alloggi e scuole	28	318 milioni di euro
Piano nazionale per la riqualificazione e rigenerazione delle aree urbane degradate, 2014	Interventi diretti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale e al miglioramento della qualità del decoro urbano	-	200 milioni di euro

Fonte: Censis, 2015

La questione abitativa dopo la grande crisi

In un contesto in cui da più parti si guarda con ansia a possibili segnali di risveglio dall'economia delle costruzioni e dall'immobiliare, c'è da domandarsi se il lungo ciclo recessivo abbia lasciato in eredità una maturazione e qualche diversa visione delle politiche dell'abitare. Va detto, con riferimento all'Italia, che la crisi ha peggiorato un quadro già problematico. La spinta ad acquistare un'abitazione ha registrato, come è noto, una violenta battuta d'arresto, provocando un sostanziale ridimensionamento del mercato residenziale: se tra il 2004 e il 2007 si era superata la soglia delle 800.000 compravendite, con la crisi si è scesi prima a 600.000 (triennio 2009-2011), per poi attestarsi negli ultimi quattro anni poco sopra le 400.000 abitazioni scambiate. Un ridimensionamento che ha riguardato soprattutto le fasce di reddito medio-basse, quindi le estreme periferie e soprattutto gli *hinterland* metropolitani, dove il mercato era cresciuto di più grazie ai favorevoli differenziali di prezzo con le aree centrali e semicentrali. Se si confrontano i volumi di compravendite delle abitazioni nelle grandi aree urbane del 2007 con quelli del 2014 si vede come nelle cinture metropolitane il mercato si è praticamente dimezzato. Di contro, nei capoluoghi il calo dei volumi di scambio in termini percentuali è in genere assai più contenuto, attestandosi nella maggioranza dei casi tra il 20% e il 30% (fig. 8).

Fig. 8 - Andamento dei volumi di compravendite di abitazioni nelle 10 principali aree metropolitane italiane: confronto tra capoluogo e resto della provincia, 2007-2014 (var. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Agenzia delle Entrate

Dunque, la casa in proprietà per le fasce medio-basse, almeno nelle grandi aree urbane, è tornata ad essere una prospettiva lontana e inevitabilmente sul fronte dell'affitto la pressione è cresciuta. Ancora una volta il termometro di questa grave difficoltà è costituito dall'andamento degli sfratti. È un fatto ormai noto, tanto da apparire purtroppo quasi scontato, che di anno in anno cresce il numero dei provve-

dimenti (dal 2007 aumentati del 76%), che ormai in 9 casi su 10 sono riferibili alla morosità dell'inquilino.

Un problema, quello dei costi abitativi non più sostenibili per chi è in affitto sul libero mercato, che riguarda non solo l'Italia, ma anche gli altri Paesi del Sud Europa, che hanno sempre privilegiato l'accesso alla proprietà e investito poco o niente in edilizia sociale. È in questi Paesi che tra le famiglie in locazione sul libero mercato è altissima la quota di quelle per le quali i costi abitativi superano il 40% del reddito: si va dal 32% dell'Italia al 56% della Grecia. Nel Centro-Nord Europa i dati sono diversi, il disagio è attutito in parte dal sistema di welfare, cioè dalla presenza di una quota rilevante di abitazioni sociali e dalla consistente spesa pubblica per il sostegno all'affitto per gli inquilini in difficoltà (*l'housing benefit*).

Andamento economico e domanda di trasporto: un rapporto che perde di linearità

In che modo l'auspicata uscita dalla recessione impatterà sulla domanda di spostamento e sulle relative scelte e strategie? Il Censis, rispondendo a una richiesta precisa di Aniasa, ha tentato questo esercizio stimando l'andamento della "popolazione mobile" (coloro che si spostano) e proiettandola al 2030 grazie allo studio del legame con le previsioni del Pil e dell'occupazione. È stata utilizzata una stima di crescita del Pil molto cauta. Sono stati riportati i valori reali dal 2007 al 2014, associate le previsioni oggi ritenute più affidabili per il 2015 e il 2016, e proiettata al 2030 una crescita equivalente a quella media annua necessaria per riportare il valore aggiunto del Paese ai livelli del 2007. Si è poi studiato il legame pregresso tra Pil e occupazione e si è stimato l'andamento di quest'ultima al 2030 in due modi differenti: un primo (Hp 1) semplicemente mantiene i parametri precedenti, un secondo (Hp 2) invece incorpora un legame più debole, prevedendo uno scenario di *jobless growth* che tende ad accentuarsi per il futuro. L'andamento della popolazione mobile viene legato all'occupazione e dunque anch'esso viene presentato in due distinte ipotesi.

Nella sostanza, gli esercizi previsionali basati sulle proiezioni di grandezze economiche attestano che difficilmente il Paese vivrà profondi cambiamenti sul fronte della domanda di mobilità. È infatti stimabile un aumento della popolazione mobile (ossia di tutti coloro che giornalmente, per diverse esigenze e con diverse modalità di trasporto, si spostano) variabile dal 4,1% all'8,5% nell'intervallo 2015-2030 (tab. 5).

Nello scenario che prevede il maggiore incremento della popolazione mobile, attestandola a 42,4 milioni, la popolazione che utilizza l'auto passerà dai 26,2 milioni del 2010 ai 27,5 del 2030. Aumenteranno anche gli utenti del trasporto pubblico, passando da 3,8 a 4,5 milioni. Nella sostanza, un leggero incremento complessivo si ripartisce in maniera più o meno uniforme sulle diverse modalità di spostamento (tab. 6). La centralità dell'auto continuerà a sostenere l'attuale sistema della mobilità.

Con questo, non si vuole tuttavia sostenere che tutto rimarrà inalterato. I robusti segnali di cambiamento che vedono il passaggio dalla proprietà diretta dei veicoli ad uso privato a una proprietà di natura aziendale sono già oggi una realtà di fatto. A questi si associano i cambiamenti, recentissimi e molto promettenti, anche se ancora non consolidati nei numeri, del passaggio dal possesso dei veicoli al loro semplice utilizzo in *time sharing*.

Tab. 5 - Stime dell'andamento al 2030 della popolazione mobile nelle diverse ipotesi di andamento del Pil e dell'occupazione (v.a. e var. %)

Condizioni di scenario					Var. %	Var. %
Pil	Occupazione	2010	2015	2030	2010-2030	2015-2030
Ritorno del Pil ai valori del 2007	Ipotesi neutra	39.999.538	39.104.737	41.351.830	3,4	5,7
	Ipotesi <i>jobless growth</i>	39.999.538	37.745.561	39.285.280	1,8	4,1
Crescita media annua del Pil ai livelli dell'intervallo 2001-2007	Ipotesi neutra	39.999.538	39.104.737	42.415.193	6,0	8,5
	Ipotesi <i>jobless growth</i>	39.999.538	37.745.561	40.765.144	1,9	8,0

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat e Isfort

Tab. 6 - Stime dell'andamento al 2030 della popolazione mobile e delle diverse modalità di spostamento nelle due ipotesi di andamento del Pil e dell'occupazione (milioni di persone)

Modalità di spostamento	Scenario "Ritorno del Pil ai valori del 2007"					
	Ipotesi neutra			Ipotesi <i>jobless growth</i>		
	2010	2015	2030	2010	2015	2030
Auto	26,2	26,0	27,5	26,2	25,1	26,1
Moto	1,5	1,2	1,3	1,5	1,2	1,2
A piedi	7,1	6,2	6,6	7,1	6,0	6,2
Bici	1,4	1,5	1,6	1,4	1,4	1,5
Mezzi pubblici	3,8	4,2	4,5	3,8	4,1	4,2
Totale	40,0	39,1	41,4	40,0	37,7	39,3
Modalità di spostamento	Scenario "Tra l'euro e la crisi"					
	Ipotesi neutra			Ipotesi <i>jobless growth</i>		
	2010	2015	2030	2010	2015	2030
Auto	26,2	26,0	28,2	26,2	25,1	27,1
Moto	1,5	1,2	1,3	1,5	1,2	1,3
A piedi	7,1	6,2	6,7	7,1	6,0	6,5
Bici	1,4	1,5	1,6	1,4	1,4	1,5
Mezzi pubblici	3,8	4,2	4,6	3,8	4,1	4,4
Totale	40,0	39,1	42,4	40,0	37,7	40,8

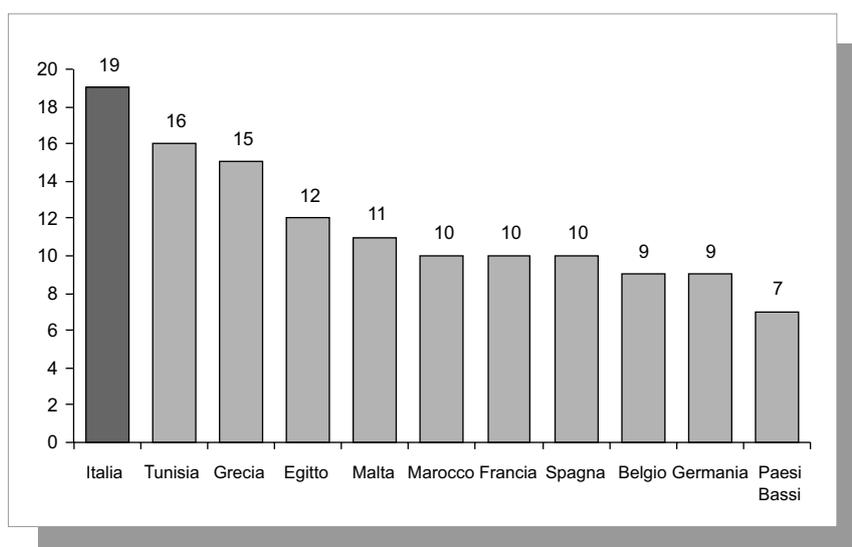
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat e Isfort

La riforma dei porti: barra al centro per recuperare competitività

A poco più di vent'anni dalla precedente riforma, è ormai prossimo un nuovo intervento di riorganizzazione del sistema portuale italiano, le cui linee-guida sono contenute nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Sono due gli elementi che più degli altri appaiono oggi in grado di rimettere in moto il sistema portuale italiano e verso i quali anche la prossima riforma intende concentrarsi. Oltre al radicale mutamento degli scali portuali, concepiti come nodi di una più ampia rete che si sviluppa non soltanto sul fronte mare o nell'immediato retroporto, ma con radici più profonde e sistemi di connessione più efficienti, l'intenzione è di introdurre meccanismi di *governance* più snelli e organici.

Il sistema portuale italiano risulta, infatti, in evidente affanno. Basti considerare che l'evoluzione dei traffici marittimi ha registrato in Italia un andamento speculare rispetto a quanto osservato a livello mondiale: a fronte del calo, quasi senza interruzione, dei volumi di merce imbarcata e sbarcata nei porti italiani, nel resto del mondo le merci movimentate sono cresciute di anno in anno. Fatto 100 il livello dei traffici marittimi al 2006, il dato italiano è pari oggi a 72,7 a fronte di un dato aggregato mondiale che si attesta a 124,5. Contribuiscono a queste ben poco lusinghiere performance anche i gravami burocratici connessi all'export: un costo neanche troppo occulto, che si materializza nei 19 giorni che mediamente occorrono per ottenere la documentazione amministrativa per esportare un *container* (fig. 16).

Fig. 16 - Giorni necessari per ottenere la documentazione amministrativa richiesta per esportare via mare un *container* (*), 2015 (v.a.)



(*) Trasporto marittimo escluso

Fonte: Banca mondiale

Dopo l'ampia sfera di autonomia accordata al territorio (le autorità portuali), quella odierna è la fase in cui lo Stato, da mero regolatore e lasco coordinatore, torna ad avocare a sé il ruolo di programmatore. Tra le varie misure, il rinnovamento della *governance* prevede l'accorpamento delle odierne autorità portuali in un numero più contenuto di autorità di sistema portuale, che avranno assetto multi-scalo e saranno individuate sostanzialmente intorno ai porti *core*.

Il sistema camerale: accorparsi per crescere in efficienza

Con la legge n. 124 del 7 agosto 2015, recante “Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche”, si è posto mano al ridisegno funzionale delle Camere di commercio che dorà essere portato a termine entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della stessa legge con un decreto che rispetti principi e criteri quali: eliminazione del diritto annuale a carico delle imprese, riduzione dei loro compiti e funzioni, trasferimento al Ministero dello Sviluppo Economico delle competenze relative al registro imprese; riduzione componenti dei Consigli e delle Giunte. Ma il sistema camerale aveva già in corso da un biennio un dibattito riguardante una revisione e rinnovo delle basi del servizio verso le imprese, che ha condotto il sistema, costituito da 105 Cciao e 130 aziende speciali, ad avviare già nel 2014 un concreto percorso di autoriforma grazie ad accorpamenti già realizzati, che ha condotto a ridurre il numero a 91 unità, per arrivare, attraverso ulteriori accorpamenti, a una rete camerale composta da non più di 60 unità.

È utile segnalare alcuni positivi elementi che nei casi di unione tra Cciao di piccole-medie dimensioni stanno inducendo o potrebbero indurre benefici effetti. Se nel corso degli ultimi anni le Camere hanno visto progressivamente aumentare attività e funzioni sia interne (controllo, misurazione performance, ecc.), sia di impatto su soggetti e processi esterni (soprattutto in termini di servizi), è pur vero che vi è stato un dimagrimento delle piante organiche e di professionalità anche molto qualificate. L'accorpamento può senza dubbio contribuire a colmare tali eventuali discrasie, laddove le carenze funzionali di una Camera possono essere eliminate o quanto meno attutate da professionalità invece presenti nell'altra Camera.