

PORT COMPETITIVENESS INDEX

Il ranking dei porti italiani

1. Obiettivi della ricerca.

Gli obiettivi proposti in questa ricerca possono essere illustrati come di seguito:

- Monitorare il livello di competitività del sistema portuale italiano;
- Definire una classifica/*ranking* delle 15 Autorità di Sistema Portuale presenti in Italia;
- Offrire uno strumento d'analisi e monitoraggio del sistema portuale italiano a supporto del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale - Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (MIT).

2. Approccio e *background* metodologico.

L'approccio metodologico seguito è stato di tipo misto (induttivo-deduttivo). Da un punto di vista teorico, è stata condotta una revisione critica (*critical review*) della letteratura (170 articoli) internazionale sul tema della competitività dei porti. Da un punto di vista empirico, sono state analizzati i principali studi effettuati sul tema a livello internazionale (ESPO, Portopia e Prism). Da questa analisi è emerso un forte interesse sul tema - sia da parte dei ricercatori sia da parte dei *policy maker* - dell'analisi delle determinanti della competitività in ambito portuale.

Il focus sulla realtà italiana deriva dall'osservazione del peso del settore dell'Economia del Mare (3,5% del PIL Nazionale, Unioncamere, 2016) sulla creazione di valore per il Paese, ma al tempo stesso la necessità di incrementare e migliorare l'efficienza e la competitività dei Porti, soprattutto a seguito della riforma per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali (d.lgs. 4 Agosto 2016 n. 169) che già si è espressa in tal senso.

Da qui la proposta di un modello di analisi che permetta di identificare i principali indicatori di competitività di un porto, che sia in grado di consentire da un lato l'analisi integrata delle performance portuali, dall'altro l'analisi comparata delle suddette *performance* tra le 15 Autorità di Sistema Portuale presenti in Italia.

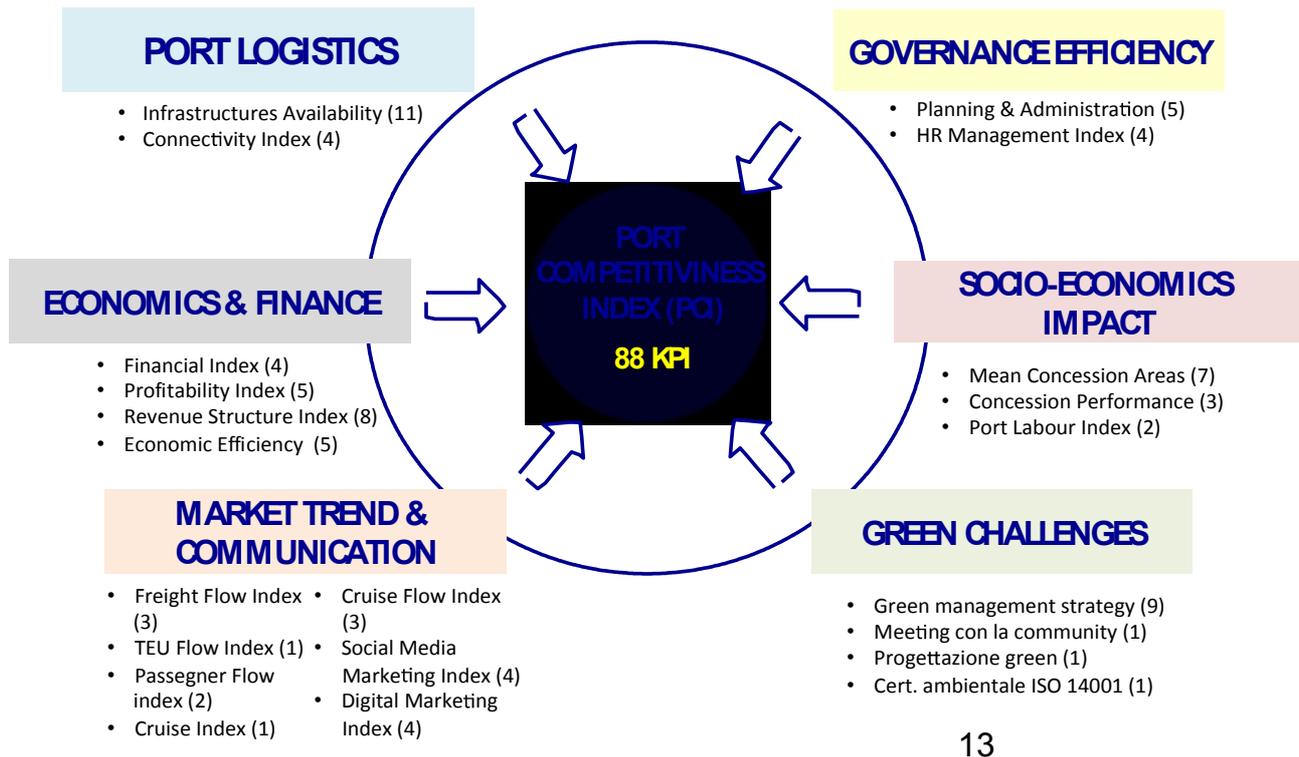
3. Il modello del *Port Competitiveness Index (PCI)*.

Il modello d'analisi consente di definire un indice sintetico di valutazione della competitività dei porti, definito *Port Competitiveness Index (PCI)*. Con questa finalità, il modello multi-dimensionale è stato definito sulla base di tre distinti sub-livelli d'analisi:

- il primo sub-livello (macro-indicatori) è stato identificato con 6 fattori critici di successo della competitività portuale (*Port Logistics, Governance Efficiency, Economics & finance, Social-economic impacts, Market Trend & Communication, Green Challenges*);
- il secondo sub-livello (meso-indicatori) è stato definito mediante 22 indicatori di competitività per misurare i suddetti fattori critici di successo;
- il terzo sub-livello (micro-indicatori), infine, si compone di 88 indicatori per misurare le 22 meso aree di competitività suddette (*ad es., il fattore critico di successo Port Logistics è misurato con due meso-indicatori - Infrastructures Availability e Connectivity Index - e 15 micro-indicatori. Si rimanda alla Figura 1*).

Il modello gerarchico così composto permette di evidenziare facilmente le aree di maggiore criticità e quindi bisognose di azioni migliorative, ed allo stesso tempo, di stilare un *ranking* dei porti italiani sia complessivo che relativo ad ogni singolo fattore critico di successo individuato.

Tale approccio è coerente con la visione di sistema che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta portando avanti; infatti, il modello d'analisi proposto rappresenta un utile strumento di individuazione delle principali criticità presenti, nonché fonte informativa di indirizzo per la conseguente assegnazione di fondi destinati all'incremento della competitività dei porti e del miglioramento dell'intero sistema logistico italiano.



13

Figura 1 – Le determinanti della competitività portuale: il modello del Port Competitiveness Index (PCI).

3.1 Data collection

La presente analisi di competitività dei porti italiani è stata sviluppata mediante raccolta dati da fonti secondarie raccolte, sistematizzate e categorizzate coerentemente alla struttura del modello gerarchico suddetto, su dati 2015 (disponibili all'aprile 2017) in relazione alle 24 Autorità Portuali italiane presenti nel Paese nella situazione normativa pre-riforma D.lgs. 4 Agosto 2016 n. 169.

Nello specifico, le fonti da cui derivano dati sono state le seguenti:

- Fonti aggregate: *Relazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sull'attività delle Autorità Portuali (2015)*, *Speciale Corriere_Risposte Turismo (2015)*, *Iniziativa di studio sulla portualità italiana*.
- Fonti relative alle singole AP: *Piani operativi triennali (2015)*, *Relazioni annuali (2015)*, *Piano triennale opere pubbliche (2014-16)*, *Relazione della Corte dei Conti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria (2015)*, *Bilanci (2015)*, *Schede ESPO (2015)*, *Piano Gestione Rifiuti prodotti da nave*.
- Banca dati dell'Inail e dell'ISTAT.
- Siti Web consultati per la raccolta dati: *Siti web delle Autorità Portuali*, *sito web Assoport*, *siti web dei principali social network (Facebook, Instagram, Twitter e Youtube)*, *sito web ANAS (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade)*.

3.2 Operazionalizzazione delle variabili.

Il modello d'analisi del *Port Competitiveness Index* ha consentito di misurare in modo integrato i principali fattori che determinano la competitività di un porto. Come evidente dalla Tabella 1 qui presentata, la molteplicità dei dati collazionati nel lavoro di ricerca è stata complessa ed ampia, data la natura distinta delle variabili utilizzate.

Fattori Critici di Successo (Macro indicatori)	Meso indicatori		N. Micro indicatori	Natura delle variabili
	Numero	Denominazione		
<i>Port Logistics</i>	2	Infrastructures Availability	11	Quantitativa
		Connectivity Index	4	
<i>Governance Efficiency</i>	2	Planning & Administration	5	Quantitativa
		HR-Management Index	4	
		Financial Index	4	
<i>Economics & Finance</i>	4	Profitability Index	5	Quantitativa
		Revenue Structure Index	8	
		Economic efficiency	5	
		Mean Concession Areas	7	
<i>Social-economic impacts</i>	3	Concession Performance	3	Quantitativa
		Port Labour Index	2	
		Freight Flow Index	3	
<i>Market Trend & Communication</i>	7	TEU Flow Index	1	Quali-quantitativa
		Passenger Flow Index	2	
		Cruise Index	1	
		Cruise Flow Index	3	
		Social Media marketing Index	4	
		Digital Marketing Index	4	
		Green Management Strategy	9	
<i>Green challenges</i>	4	Meeting con la community	1	Quali-quantitativa
		Progettazione green	1	
		Cert. Ambientale ISO 14001	1	

Tabella 1 – Le variabili utilizzate nel modello *Port Competitiveness Index*.

In particolare, le variabili quantitative presenti nel modello sono basate su valori continui (*ad es.: tasse, tonnellate movimentate, flussi di crocieristi, etc.*). Invece, le variabili di natura qualitativa trattate sono state nominali (*ad es.: la presenza o meno di una politica ambientale certificata*) ed ordinali (*ad es.: appartenenza a distinte classi di modalità di comunicazione digitale*). Tutte le variabili sono state ri-parametrizzate su una scala di misurazione 0-100.