

Panoramica sulla struttura dell'offerta di trasporto in Italia

GERARDO MARLETTO*

* Università di Sassari

Obiettivo e approccio della presentazione

Obiettivo:

- evidenziare la **relazione tra innovazioni e struttura dell'offerta**

Approccio:

- analisi per **systemi di trasporto** multimodali (invece che per modalità)

Struttura della presentazione

1. Il sistema del trasporto urbano
2. Il sistema della logistica delle merci
3. Il sistema del trasporto di passeggeri
4. Innovazione e struttura dell'offerta in Italia: riflessioni finali

1. Il sistema del trasporto urbano/1

Un sistema senza mercato

- quota preponderante di offerta in autoproduzione
- quota residuale di offerta fortemente pianificata

Innovazione guidata dalla pianificazione pubblica

- “concorrenza”: mobilità urbana sostenibile vs auto di proprietà
- integrazione nella mobilità urbana sostenibile di tutte le alternative all'auto di proprietà

1. Il sistema del trasporto urbano/2

Gli elementi fondamentali dei sistemi integrati di mobilità urbana sostenibile

- la pianificazione urbanistica
- lo spazio urbano dedicato agli spostamenti “dolci” (piedi e bici)
- la rete e i servizi di trasporto collettivo centrati sui poli urbani
- gli altri servizi (taxi, sharing, ecc.)
- l'integrazione organizzativa (tariffe, info, ecc.)

1. Il sistema del trasporto urbano/3

Altre innovazioni

- le piattaforme d'integrazione delle informazioni (Google, TomTom) e d'intermediazione (Uber)
- i carsharing privati (car2go)
- la guida automatica applicata ai sistemi di carsharing (robot taxi)

2. Il sistema della logistica delle merci/1

Un sistema oligopolistico globale

- megaplayer multimodali (con diverse radici modali: container marittimo; corriere espresso; ecc.)
- importanti segmenti continentali/nazionali e segmenti modali
- effetto della crescente domanda dei Paesi emergenti (imprese marittime/portuali dei Paesi emergenti)
- rilevanza dell'infrastruttura (in particolare, porti)

2. Il sistema della logistica delle merci/2

Innovazione guidata dai megaplayer globali

- integrazione multimodale interna all'impresa
- tendenziale subalternità dei segmenti nazionali e modali (in particolare l'autotrasporto = first/second tier?)
- tendenziale riduzione dell'autoproduzione

3. Il sistema di trasporto passeggeri/1

Un nexus di oligopoli modali (aereo, treno, bus)

- big player a dimensione sia nazionale (FS), che continentale (Ryanair) o globale (Etihad)
- alcune rotte con concorrenza multimodale (Roma-Milano)
- effetto della domanda turistica crescente (imprese aeree dei Paesi emergenti)
- rilevanza dell'infrastruttura (in particolare aeroporti e ferrovie AV)

3. Le innovazioni nel sistema di trasporto passeggeri/2

Big player con modelli organizzativi alternativi

- l'integrazione monomodale interna (fino agli H&S globali delle mega-alleanze aeree)
- il point-to-point (Ryanair; imprese marittime; imprese con bus)
- pochi casi di integrazione multimodale (sharing e noleggio di auto)

Altre innovazioni

Le piattaforme internet d'intermediazione: monomodali (Expedia, BlaBlaCar) e multimodali (GoEuro)

4. Innovazione e struttura dell'offerta/1

L'integrazione come innovazione trasversale ai tre sistemi

- multimodale e locale nel trasporto urbano
- multimodale e globale nella logistica
- modale e multilivello (globale, continentale e nazionale) nel trasporto passeggeri
- ruolo delle piattaforme internet nell'integrazione di tutti e tre i sistemi

L'eccezione delle imprese di trasporto passeggeri con reti point-to-point

4. Innovazione e struttura dell'offerta/2

Il ruolo dell'impresa nell'innovazione

SISTEMA DI TRASPORTO	STRUTTURA DELL'OFFERTA	RUOLO DELL'IMPRESA NELL'INNOVAZIONE	SPAZIO PER L'IMPRESA ITALIANA
URBANO	Non di mercato	Non rilevante	Non rilevante
LOGISTICA	Oligopolio globale multimodale + Oligopoli continentali/nazionali modali	Integrazione multimodale guidata dai megaplayer globali	Integrazione nelle reti globali dei megaplayer + Nicchie geografiche (modali) e settoriali (multimodali)
PASSEGGERI	Oligopoli modali globali e continentali/nazionali	Modelli organizzativi alternativi guidati da big player globali, continentali e nazionali	Integrazione nelle reti globali dei big player globali (trasporto aereo) + Consolidamento dell'offerta nazionale (treno, bus, nave)

4. Innovazione e struttura dell'offerta/3

Spunti sulla regolazione

1. Dalle gare per il tpl alle gare di progettazione dei sistemi di trasporto urbano? (con le imprese come sub-fornitori: modello tedesco)
2. Qual è l'impatto dell'integrazione sulla identificazione delle posizioni dominanti? (“effetto rete”)
- 3.** Qual è l'impatto dell'innovazione sulla definizione dei mercati rilevanti? (Uber→Ibrido taxi e NCC; BlaBlaCar→Ibrido autoproduzione e noleggio; Auto automatica→Ibrido taxi e carsharing)

Grazie dell'attenzione!
marletto@uniss.it