

RAPPORTO SIPOTRA 2017
LE POLITICHE DEI TRASPORTI IN ITALIA
Mobilità e logistica: strategie ed analisi di impatto
SCENARI PER LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA: SFIDE ED OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE
Milano, 29.11.2017

**CAMBIAMENTI DELLA DOMANDA
GLOBALE DI MOBILITÀ E DEI FLUSSI DI
TRAFFICO MERCI**

PAOLO COSTA

*SIPoTra – Università Ca' Foscari di Venezia e
SPEA Engineering S.p.A.*

SOCIETÀ ITALIANA DI POLITICA DEI TRASPORTI **LE POLITICHE DEI TRASPORTI IN ITALIA**

Rapporto 2017

- I. Scenari macroeconomici per la mobilità e la logistica:
alcuni aspetti critici** di Andrea Boitani, Vittorio Marzano,
Mario Sebastiani, Marco Spinedi, Maria Rosa Vittadini
- II. Scelte di investimento nel nuovo Codice degli appalti**
di Agostino Cappelli, Pierluigi Coppola, Anna Donati
- III. Aspetti di metodologia delle scelte pubbliche di
investimento e riflessioni su alcuni casi di investimenti
ferroviari** di Marco Ponti

Connettere l'Italia: la nuova strategia

Rapporto SIPOTRA 2017 scritto:

-- prima dell'approvazione del « primo DPP» **elaborato in deroga nelle more dell'approvazione del PGTL** contenente le linee strategiche e gli indirizzi per il settore dei trasporti e delle infrastrutture nonché un primo elenco delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari ad essi

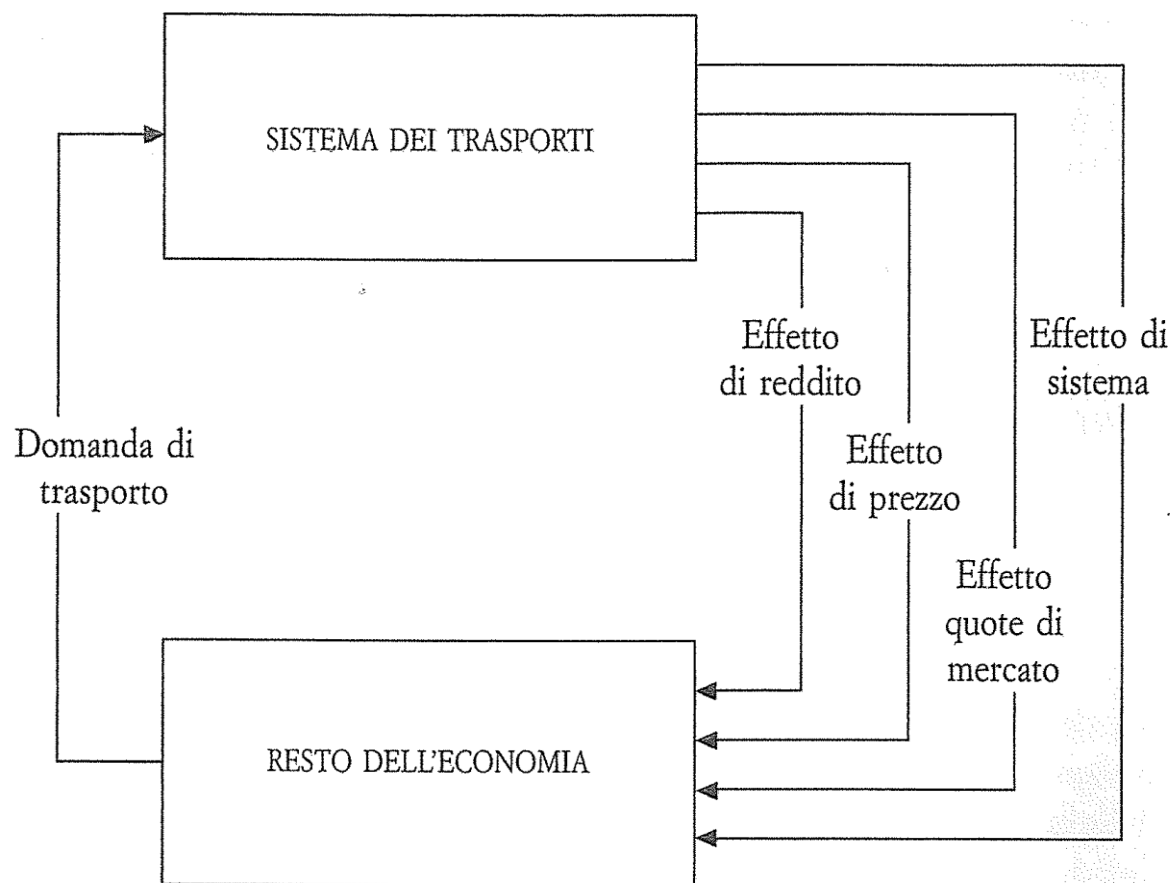
--linee strategiche riassunte sotto il titolo «Connettere l'Italia» nella visione di «dotare il Paese di un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente, costruito con regole chiare, risorse adeguate e tempi certi, con l'obiettivo di **assicurare ai cittadini ed alle merci la piena mobilità sul territorio nazionale**, rendendo l'Italia un paese accessibile per i mercati internazionali.

In che misura la nuova strategia «Connettere l'Italia» risente del fatto di essere stata elaborata senza un vero «Piano Generale dei Trasporti e della Logistica»?

E' possibile pensare che PGTL ci avrebbe indotto a «Connettere l'Italia» in modo diverso, maggiormente coerente con la necessità primaria di «Connettere l'Italia al Resto del Mondo»?

1. Il PGTL come luogo dell'interazione tra sistema dei trasporti e resto dell'economia
2. I vincoli globali ed europei agli scenari di «Connettere l'Italia»
3. Infrastrutture di trasporto: da «impianti correnti» a «impianti adeguati»

FIG. 1. *Le interazioni tra sistema dei trasporti e resto dell'economia*



E' il **resto dell'economia** che domanda trasporto (soprattutto di merci), ma il modo in cui questa domanda è soddisfatta, il modo nel quale vengono prodotti i servizi di trasporto, retroagisce sull'economia. Accanto agli:

- **effetti di reddito** derivanti da variazioni di efficienza del trasporto in quanto settore produttivo, si sono così messi in evidenza gli
- **effetti di prezzo** legati alla pervasività della presenza del trasporto in quanto *margin* che si interpone tra il prezzo di produzione di ogni merce e il suo prezzo di mercato;
- **effetti di capacità del sistema** :è l'ampliarsi o il restringersi dei margini di trasporto, che può dipendere anche da *ritardi nell'adeguamento dell'offerta*, che provoca
- **effetto quote di mercato**: l'allargarsi o il restringersi delle aree di mercato delle unità produttive e la loro *ricerca di mercato*.

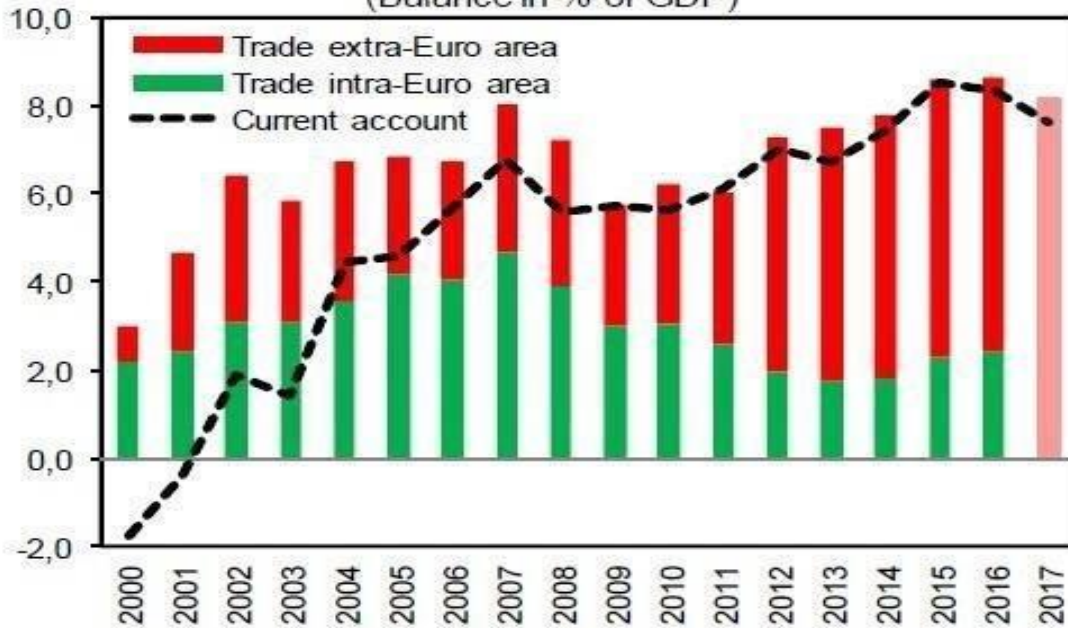
Scenari, previsioni, proiezioni, prescrizioni

Scenari : previsioni condizionali sulla evoluzione di un **sistema** (insieme di parti interagenti)
-- che scontano il ricorso, esplicito o implicito, a una teoria o a un modello ("nulla è più pratico di una buona teoria", A.Einstein)
-- utili in ogni esercizio di piano per esplorare gli effetti del perdurare degli andamenti tendenziali (**proiezioni**) e/o di quelli attesi dalle loro correzioni (**prescrizioni** o corsi di azione che il piano impone o suggerisce per far evolvere il sistema verso i suoi obiettivi).

“teoria”: insieme di proposizioni coerenti relative alla evoluzione di:

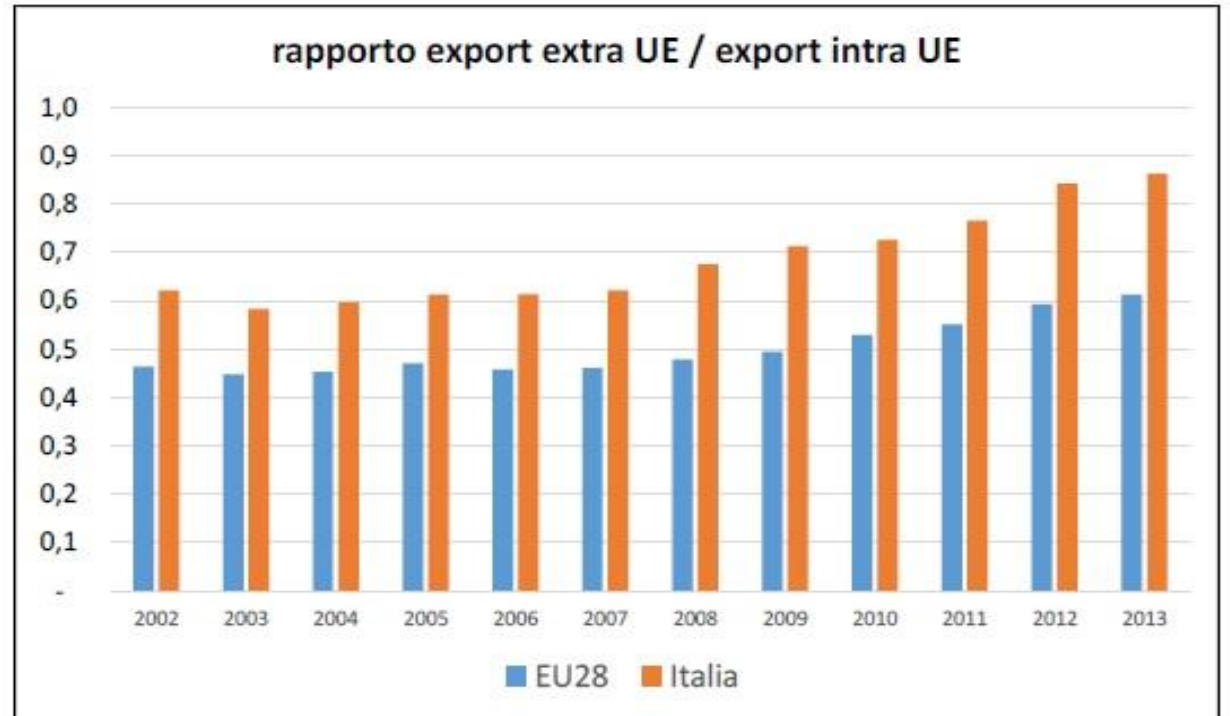
- geografia della produzione e del consumo mondiale (europeo, italiano)
- geografia del commercio internazionale mondiale (europeo, italiano)
- geografia delle reti modali e intermodali di trasporto (tempi e costi)
- geografia dei percorsi minimi tra coppie OD
- deviazioni fisiologiche dalla geografia dei percorsi minimi (economie di scala, causazione cumulative)
- Deviazioni patologiche dalla geografia dei percorsi minimi (imperfezioni di mercato)

German current account surplus at record levels
(Balance in % of GDP)



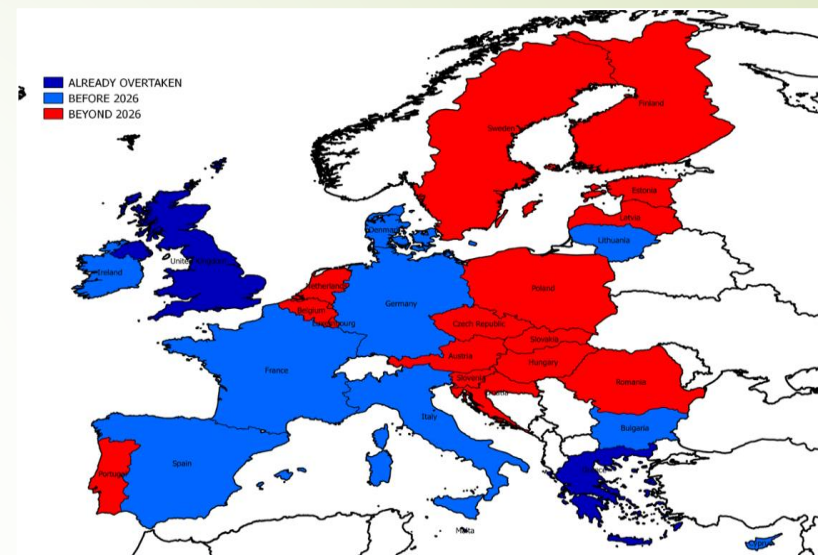
2017: 1H (seasonally adjusted balance towards the Rest of the World).
Source: CSC on Bundesbank and Eurostat data.

rapporto export extra UE / export intra UE



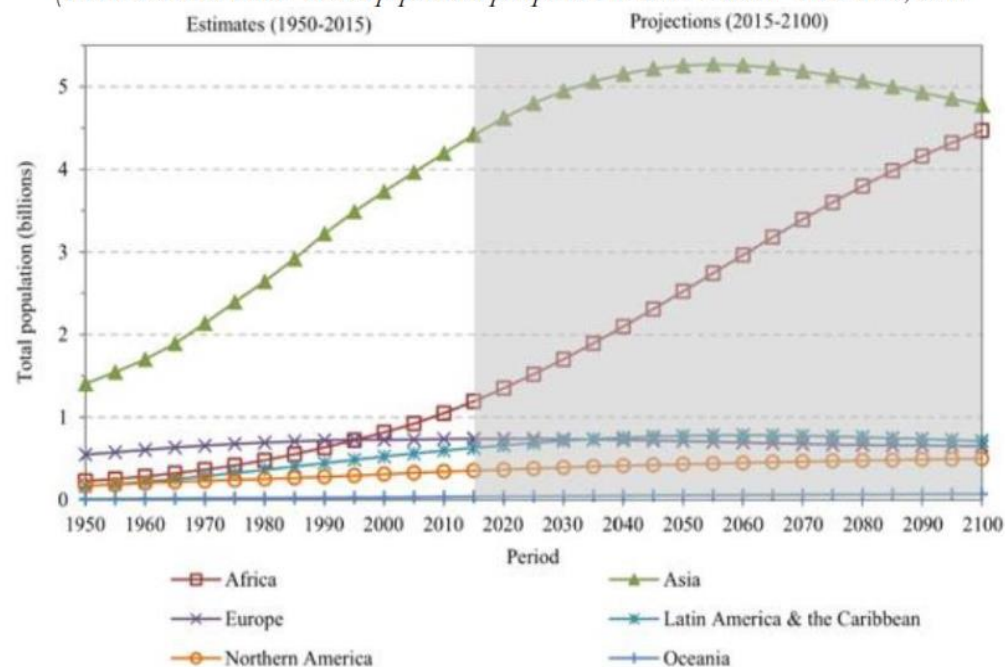
➡ Le esportazioni extra UE superiori a quelle intra UE rendono i
porti nodi di accesso al mercato (globale) più strategici dei
valichi alpini

	extra EU export on total export (2009)	extra EU export on total export (2013)	export extra EU > 50% total export	Variatio n 2009- 2013
Greece	39,19%	53,42%	OVERTAKEN	36,3%
United Kingdom	44,39%	56,39%	OVERTAKEN	27,0%
Malta	59,65%	57,44%	OVERTAKEN	-3,7%
Cyprus	30,54%	42,02%	2017	37,6%
Italy	40,29%	46,31%	2017	15,0%
Germany	36,38%	43,01%	2018	18,2%
Lithuania	39,65%	42,59%	2019	7,4%
Spain	30,28%	37,05%	2020	22,4%
Bulgaria	39,19%	39,91%	2020	1,8%
Ireland	37,13%	43,13%	2022	16,2%
France	36,03%	40,70%	2024	13,0%
Denmark	30,05%	36,54%	2026	21,6%
Belgium	23,05%	29,94%	2027	29,9%
Portugal	25,54%	29,70%	2027	16,3%
Croatia	39,05%	40,78%	2029	4,4%
Romania	29,17%	30,40%	2030	4,2%
Luxembourg	11,52%	18,98%	2032	64,8%
Poland	21,88%	25,21%	2032	15,2%
Latvia	31,40%	33,65%	2037	7,1%
Austria	26,50%	30,03%	2038	13,3%
Czech Republic	14,62%	18,95%	2041	29,6%
Slovenia	23,63%	25,09%	2050	6,2%
Sweden	39,81%	42,27%	2056	6,2%
Slovakia	14,19%	17,01%	2060	19,9%
Hungary	20,25%	22,08%	2060	9,1%
Estonia	29,89%	29,03%	2060	-2,9%
Netherlands	20,94%	24,34%	2063	16,2%
Finland	44,00%	44,71%	2073	1,6%

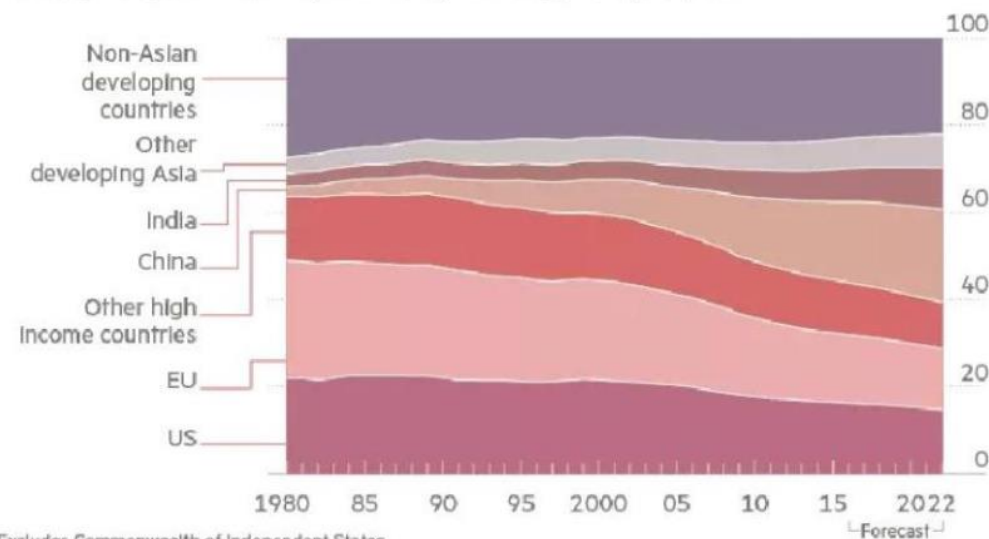


Based on trade data of the last five years (2009-2013, Eurostat data) **for many European countries extra EU export trade flows will shortly account for more of the 50% of the total export flows** (e.g. Italy will overcome this threshold in 2017, Germany in 2019)

Fig. 2 - Popolazione per regione: stime (1950-2015) e proiezioni 2015-2100
(Fonte: Nazioni Unite "World population prospects: The 2017 revision" New York, 2017)



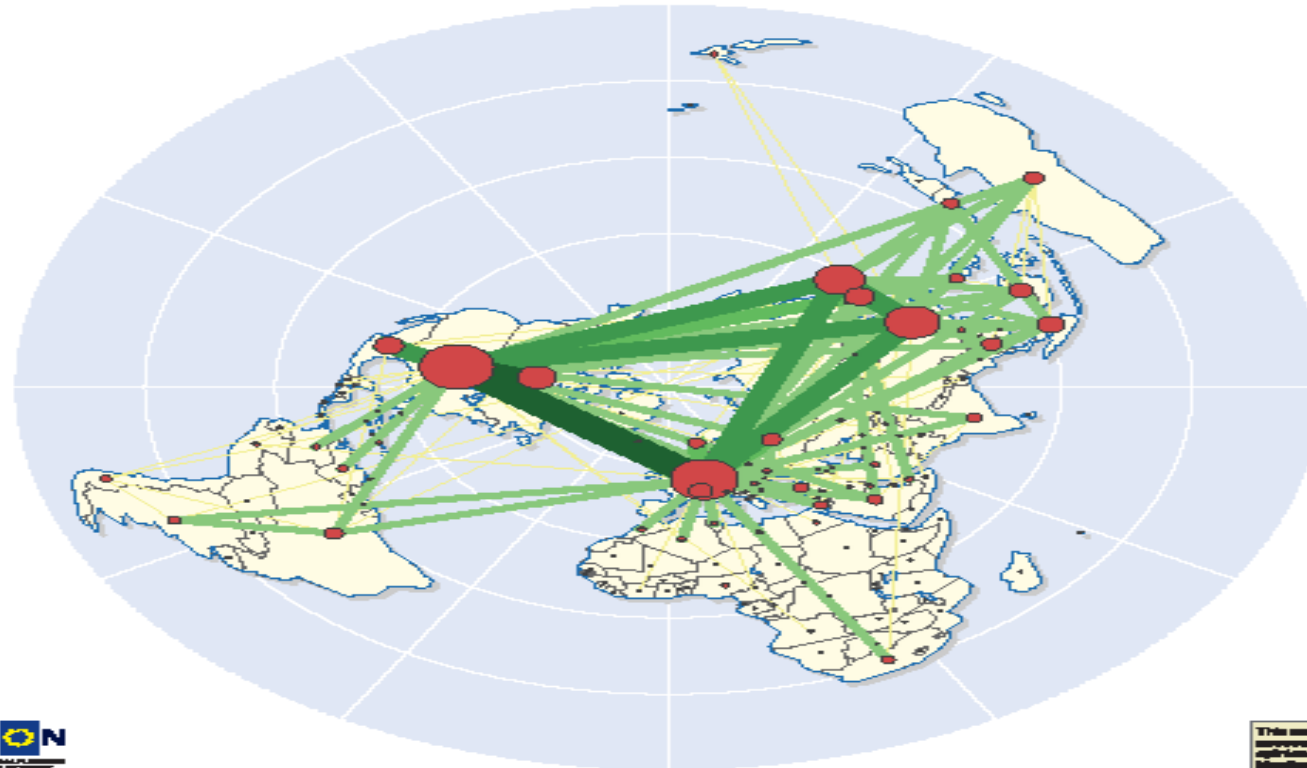
Share of global gross domestic product*, at purchasing power parity (%)



* Excludes Commonwealth of Independent States
Source: IMF

Global trade 1996-2000

World trade, 1996-2000



© ESPON and Project 3.4.1, UMR Géographie-Cités, UMS RIATE, 2006

Source: PC-TAS (1996-2000)

Bilateral international trade flows 1996-2000
(with EU25 aggregated)

Share of world bilateral trade of each state

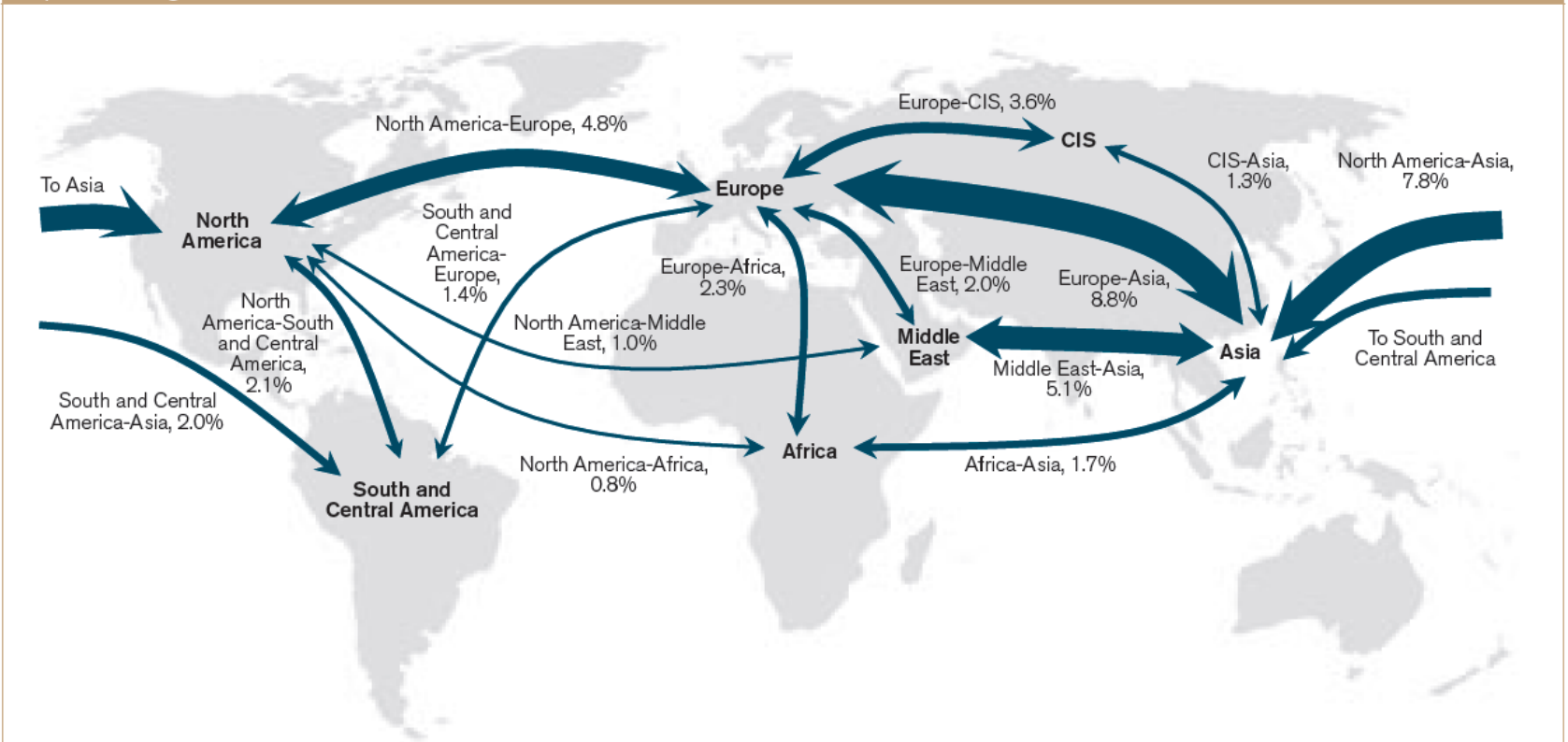


1 % 4 % 16 %

International flows measured in % of world
bilateral trade



0.1% 0.2% 0.5% 1.0% 2.0% 5.0 %



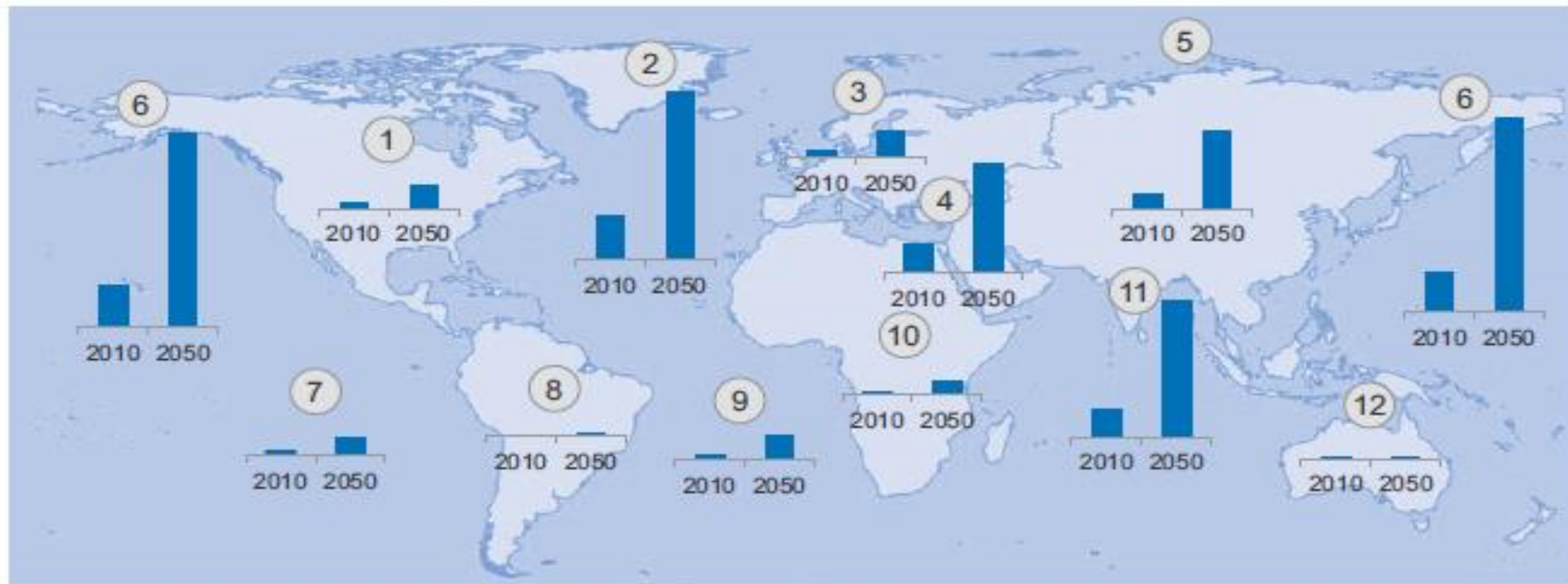
Source: WTO Secretariat estimates.

Note: World trade includes intra-EU trade. Arrow weights based on shares in 2011. Trade within regions and with unspecified destinations represented 54% of world trade in 2011.

Global scenario 2050 forecast – ITF Transport Outlook 2015

- ❑ International trade is estimated to grow by a factor of 3.4 by 2050.
- ❑ Between 2010 and 2060 intra OECD countries trade will halve : Non OECD countries trade will more than double
- ❑ Asia linked international trade corridors will grow most!

Figure 3.3. International freight in tonne-kilometres by corridor: 2010 and 2050
Baseline trade scenario



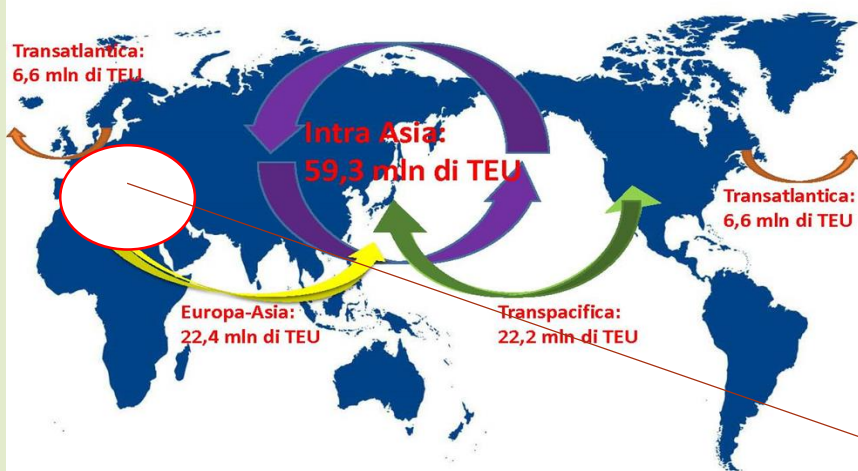
1) North America; 2) North Atlantic; 3) Europe; 4) Mediterranean and Caspian Sea; 5) Asia; 6) North Pacific; 7) South Pacific; 8) South America; 9) South Atlantic; 10) Africa; 11) Indian Ocean; 12) Oceania.

Traffici mondiali, evoluzione delle principali rotte

Rotte	2005-2009	2005-2014
Transpacificca	-6,8%	+16,0%
Estremo Oriente – Europa	+39,0%	+85,0%
Transatlantica	-7,5%	+29%
Intra Asia	+67,0%	+126,0%

Traffici mondiali, evoluzione delle principali rotte: 2014

PORT OF VENICE
UNDER THE EUROPEAN UNION'S LEADERSHIP

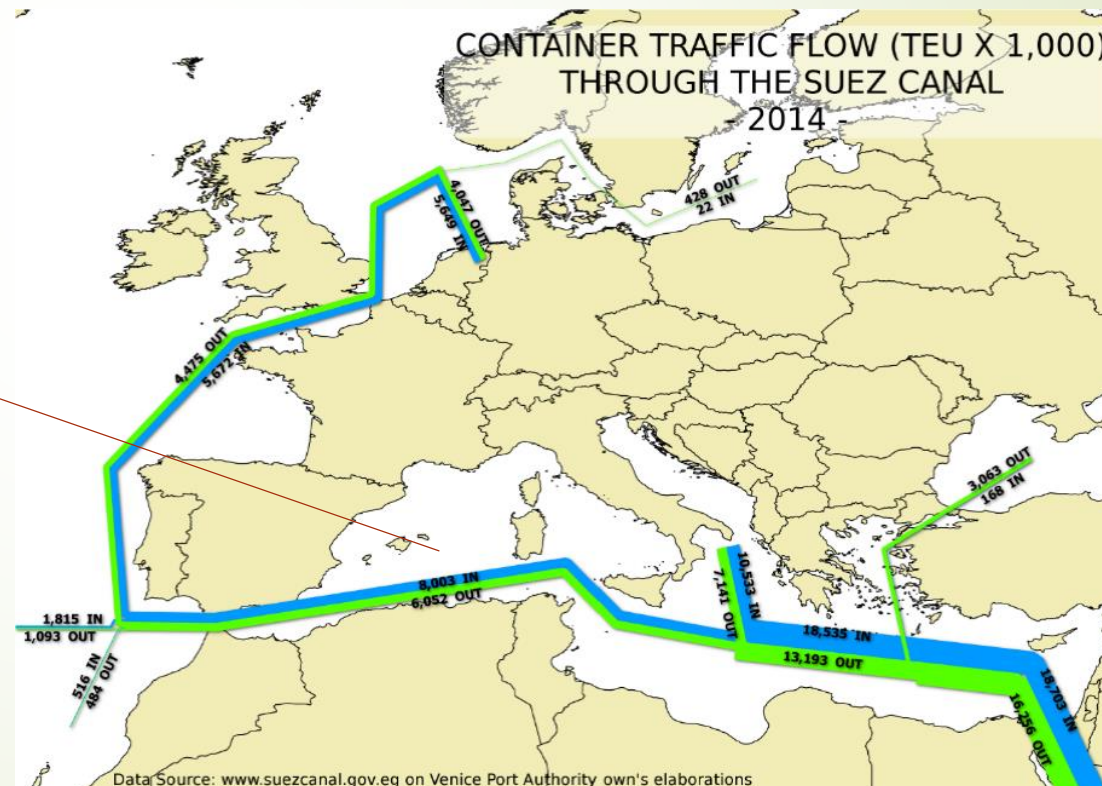


Traffici mondiali, evoluzione delle principali rotte

PORT OF VENICE
UNDER THE EUROPEAN UNION'S LEADERSHIP

Rotte	2005-2009	2005-2014
Transpacific	-6,8%	+16,0%
Estremo Oriente – Europa	+39,0%	+85,0%
Transatlantica	-7,5%	+29%
Intra Asia	+67,0%	+126,0%

CONTAINER TRAFFIC FLOW (TEU X 1,000)
THROUGH THE SUEZ CANAL
2014





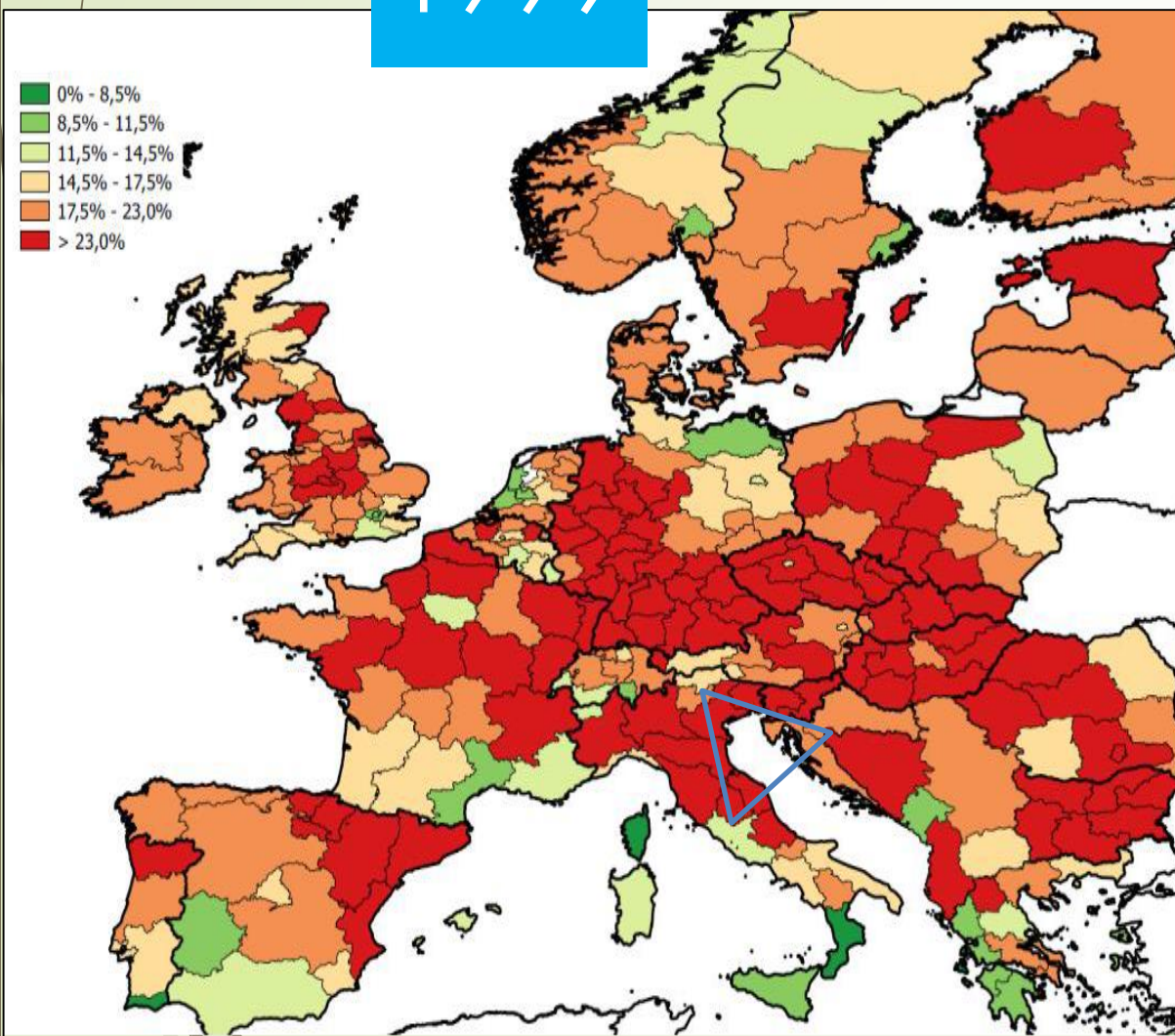
Map showing some of the potential routes of the maritime and land **Silk Road** that was published online by Xinhua, China's state news agency, in March 2014
Source: <http://www.xinhuanet.com/>

The shortest route from China to “manufacturing Europe”

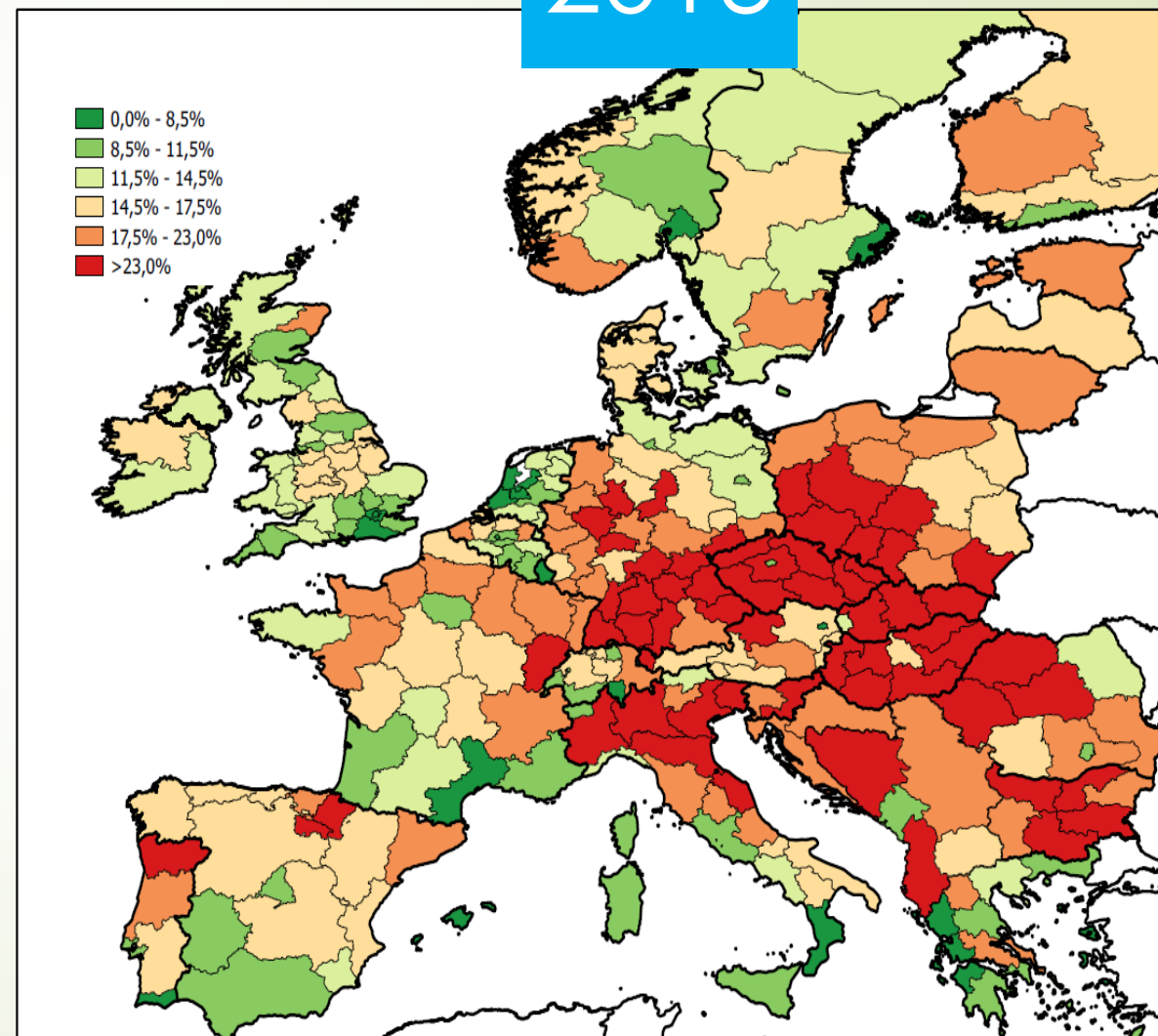
Share of manufacturing employment on total employment

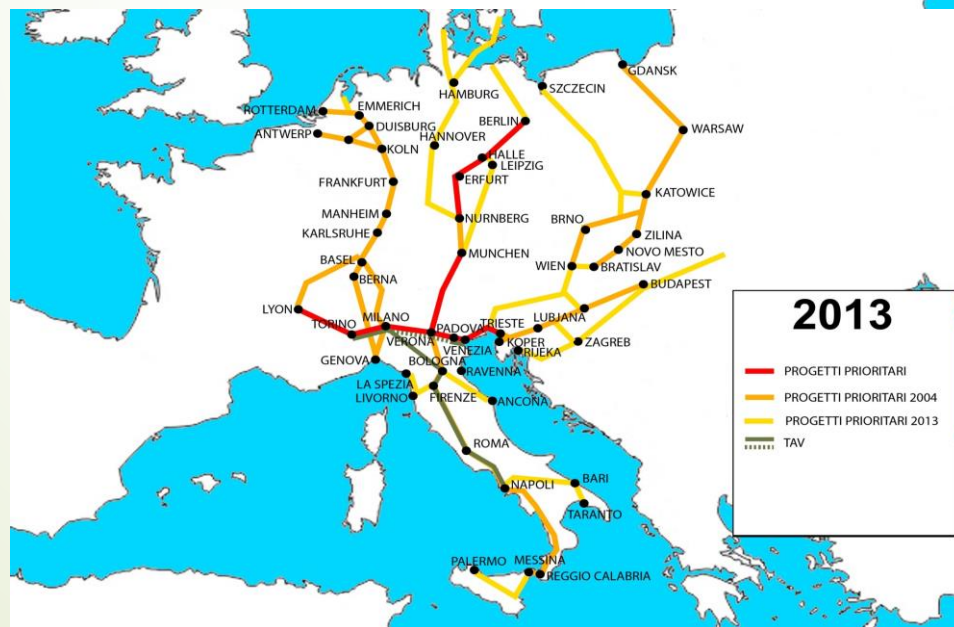
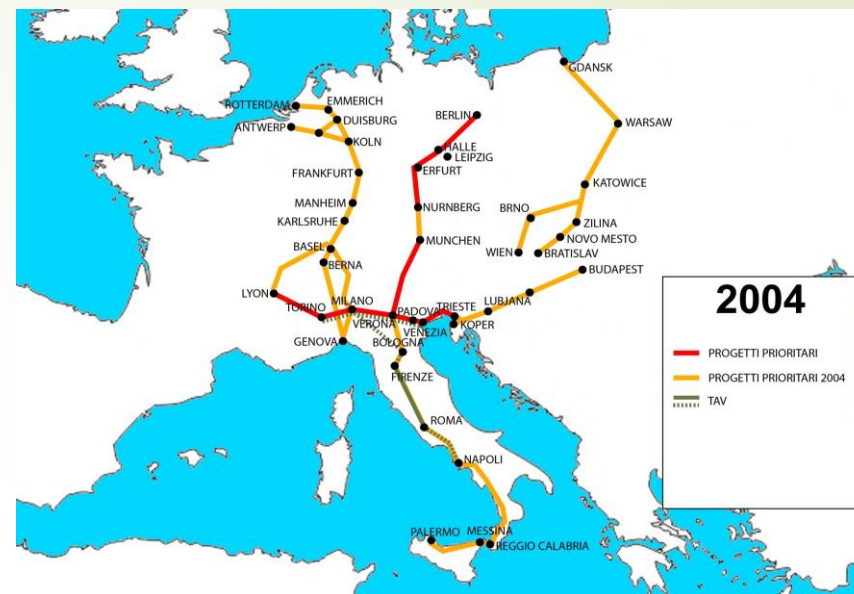
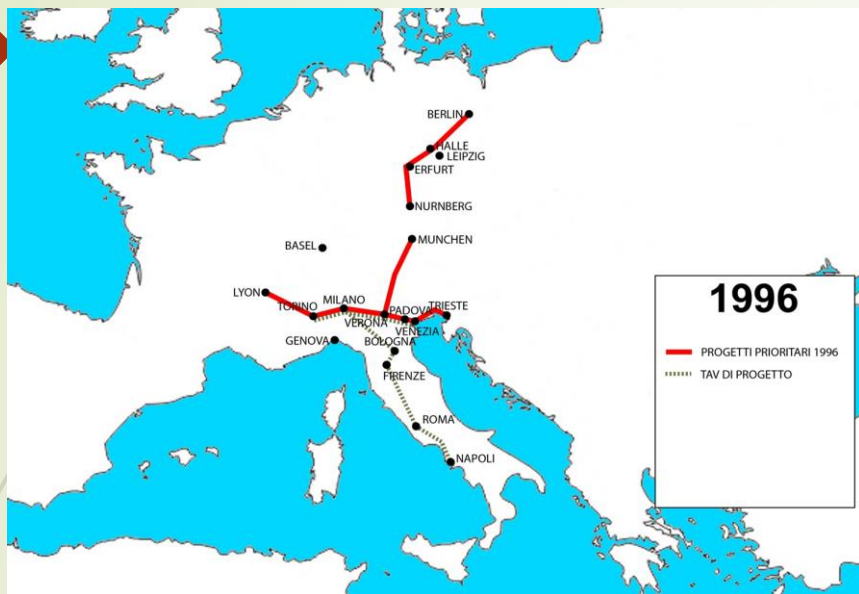
(source: VPA elaboration on Eurostat data)

1999



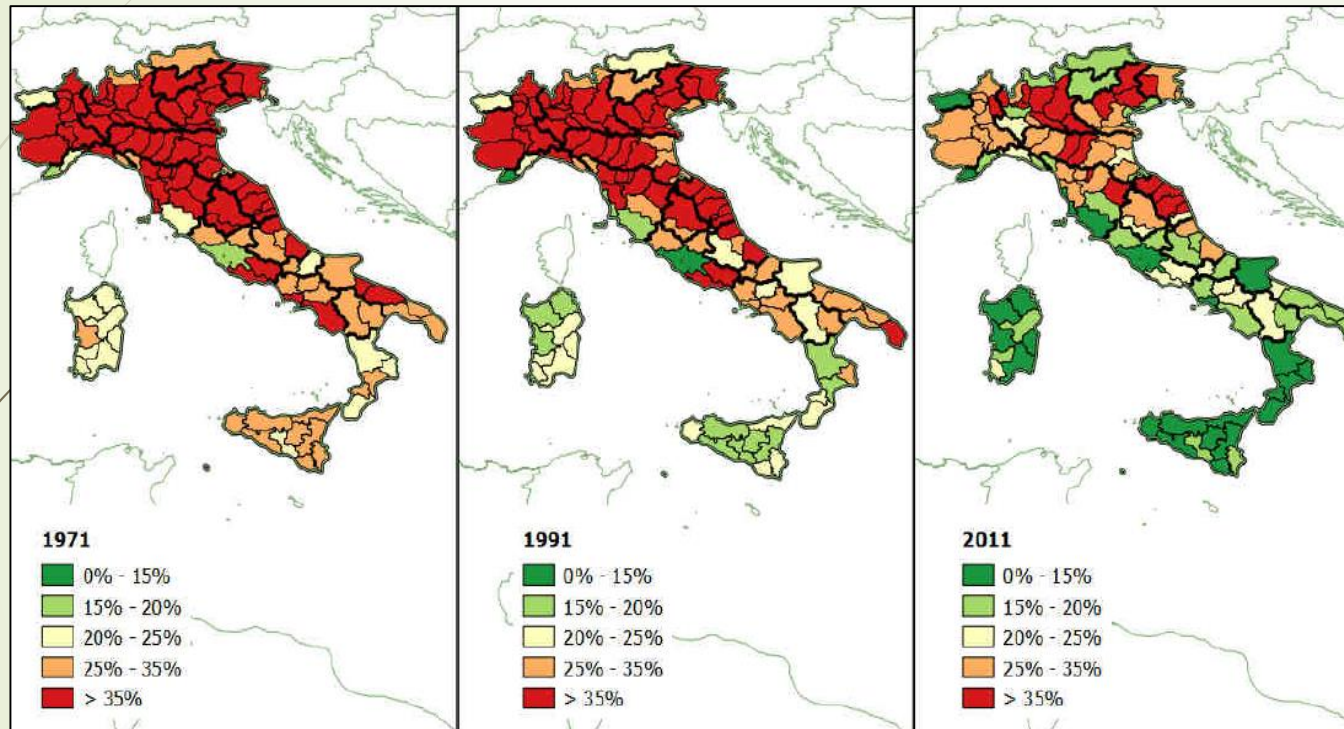
2013





La geografia delle produzioni italiane

Bozza



- Anche in **Italia** la geografia della **produzione manifatturiera** ha subito uno spostamento ad **est**. Le aree ad alta concentrazione sono in Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Marche

Al Paese serve una politica dei trasporti e delle sue infrastrutture capace di ridurre almeno una parte dei 42 miliardi di euro di PIL costituiti da **margini impropri** che si producono nella trasformazione dei prezzi ex fabbrica o ex dogana in prezzi di mercato e che corrispondono, in gran parte, ad altrettanti ricavi percepiti da operatori che oggi sfruttano rendite di posizione consolidate.

Il risultato si può ottenere

- ❑ sia riducendo i **margini unitari, da “prezzi”**, aumentando il grado di concorrenza nei mercati del trasporto e della logistica a **“impianti correnti”**
- ❑ sia diminuendo i **margini da quantità** degli stessi servizi, facendo in modo che le merci seguano i sentieri di costo minimo (diretto e indiretto da inquinamento, congestione e incidentalità) di trasporto attraverso un adeguamento (**“impianti adeguati”**) della capacità dei nodi e della geometria degli archi della rete infrastrutturale alla nuova geografia della produzione e del consumo

Da impianti correnti a impianti adeguati

Nodi e reti:

- obsolescenza tecnica di
- obsolescenza geografica

Grazie per l'attenzione!