
Studi preparatori per il Piano Nazionale della Logistica

L'Italia in Europa: le politiche dei trasporti e della logistica in grado di influenzarne la competitività

Torino 25 Giugno 2012

Oliviero Baccelli

Vicedirettore CERTeT – Università Bocconi

con la collaborazione di Francesco Barontini ed Ines Österle



Università Commerciale
Luigi Bocconi

CERTeT
Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

Sommario della presentazione

- **Il ruolo delle politiche dei trasporti a supporto dell'interscambio commerciale**
- **L'eterogeneità dell'andamento dei flussi di traffico attraverso le porte di accesso internazionali**
- **L'influenza degli aspetti tecnici e organizzativi sull'evoluzione della domanda**
- **L'inquadramento strategico dell'Italia nei corridoi TEN-T**
- **Il ruolo degli incentivi annuali ai servizi di trasporto combinato ferroviario attraverso le Alpi**
- **Gli scenari di regolazione dei traffici lungo l'asse del Gottardo**
- **Spunti di riflessione per lo sviluppo di politiche sistemiche**

Il ruolo delle politiche dei trasporti a supporto dell'interscambio commerciale

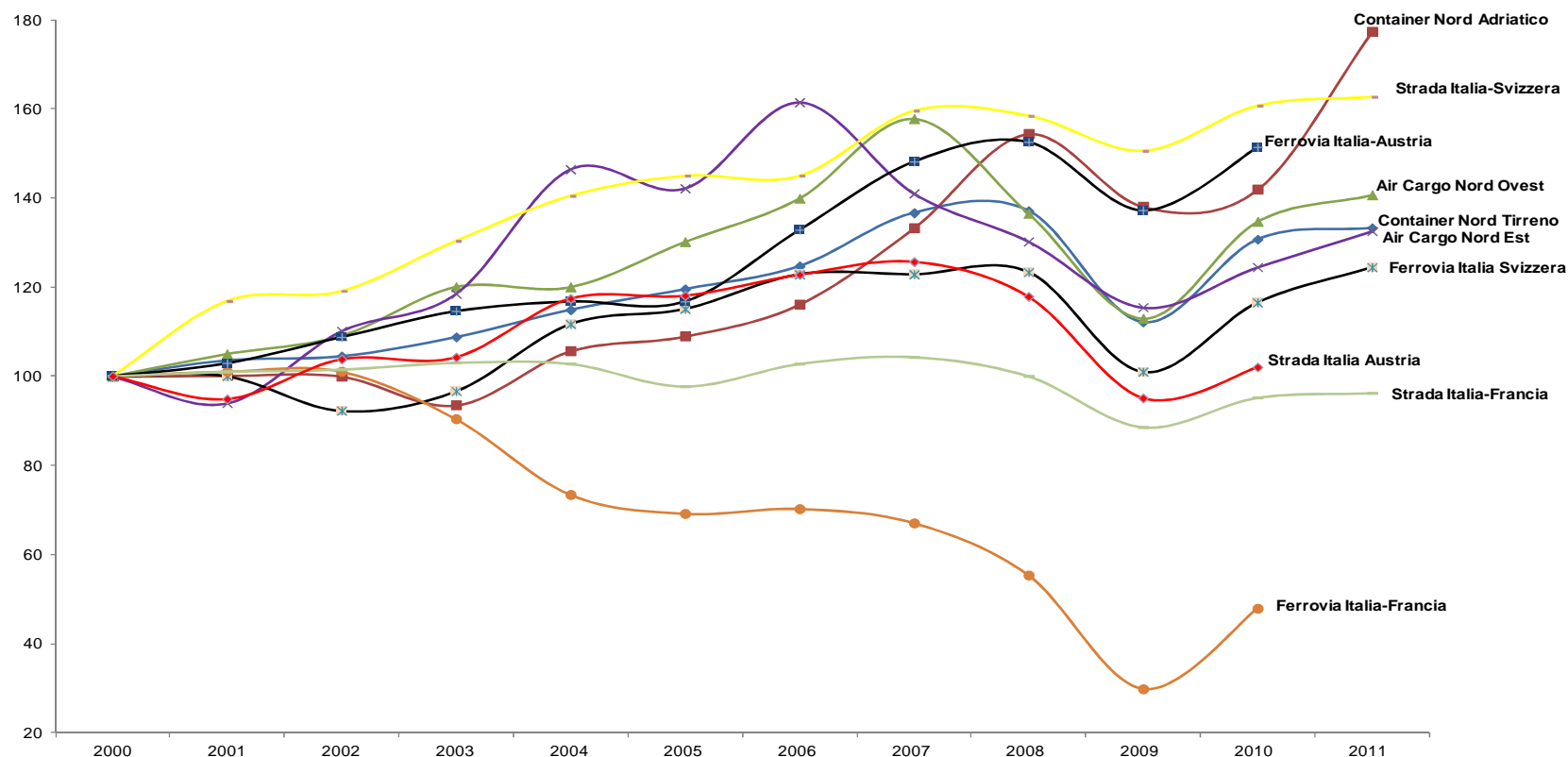
Secondo i dati del FMI l'economia italiana nel 2001-2010 è cresciuta ad un tasso medio annuo del 0,13% a fronte di un tasso medio dei paesi dell'Unione Europea a 27 del 1,43% e dell'economia mondiale che ha avuto un tasso tendenziale annuo di poco superiore al 4%. La produzione industriale in IT nel 2011 è inferiore del 25% rispetto ai picchi del 2007.

Nel periodo 2010-2013, l'IT perderà 4,8 punti di PIL rispetto all'area Euro e 9,3 rispetto alle aree dell'economie avanzate.

In questo contesto, solo l'aggancio all'Europa e ai mercati globali può consentire alle aziende di recuperare quei tassi di crescita che ne hanno determinato lo sviluppo in passato. Questo non vuol dire solo esportazione, ma anche la capacità di approvvigionamento sul mercato di adeguati input produttivi caratterizzati da un buon rapporto qualità/prezzo.

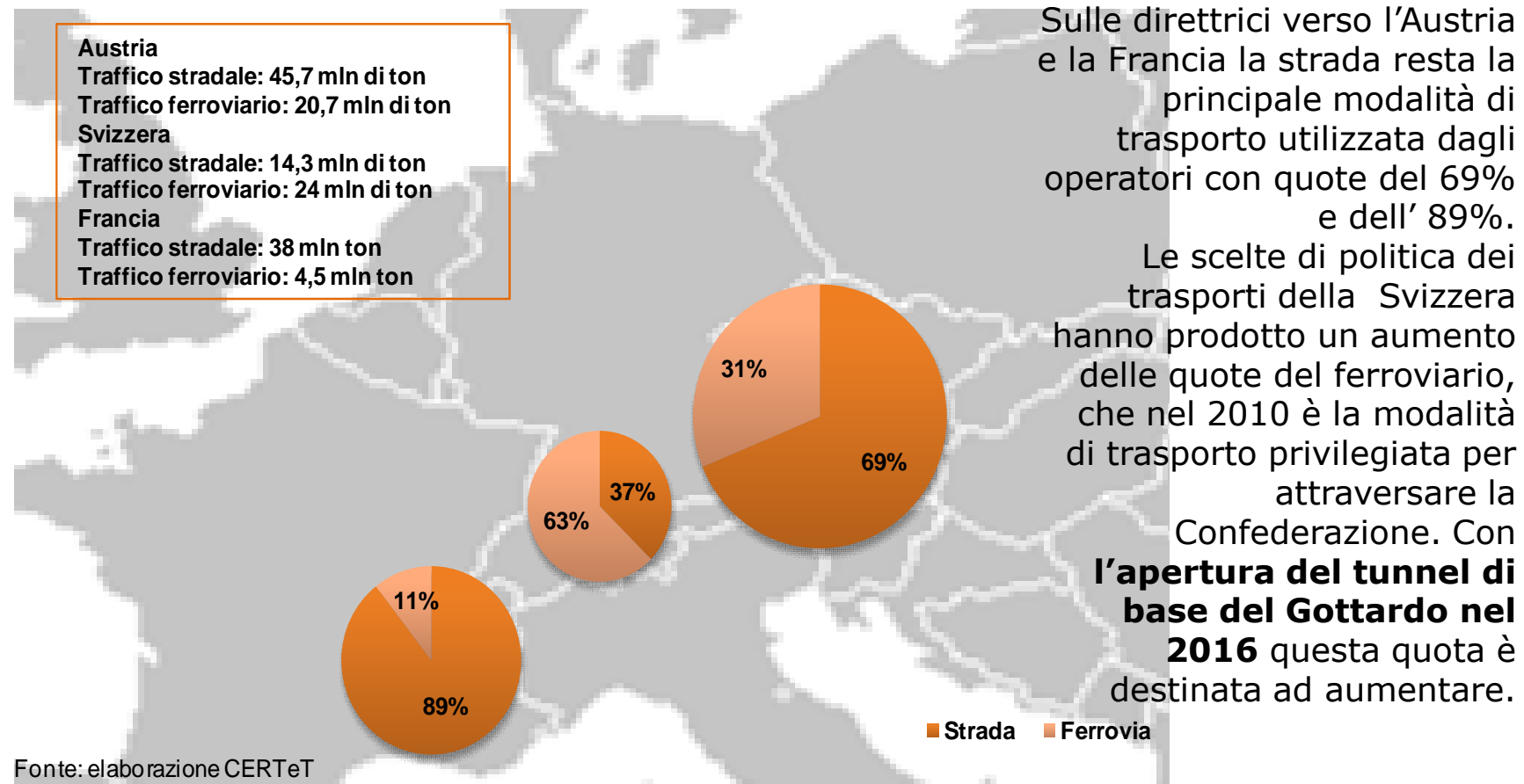
L'interscambio commerciale nell'ultimo anno è cresciuto del 9% e dell'11% per quanto riguarda l'import ed export superando i livelli pre-crisi. Dei primi dieci partner commerciali 7 sono europei (Germania, Francia, Spagna, Paesi Bassi, Gran Bretagna, Svizzera, Belgio) e il 95% dell'export e il 75% dell'import è costituito da prodotti del settore manifatturiero in cui pochi punti di margine di impresa possono fare la differenza.

L'andamento dei flussi di traffico attraverso le porte di accesso internazionali: molto eterogeneo a causa di politiche infrastrutturali e dei trasporti molto eterogenee



Fonte elaborazioni CERTeT su fonti varie, i dati dei traffici container hanno come unità di base i TEU, per le altre modalità l'unità di misura iniziale è la tonnellata

L'andamento dei traffici internazionali attraverso le Alpi: forti differenze nelle scelte modali per direttrice

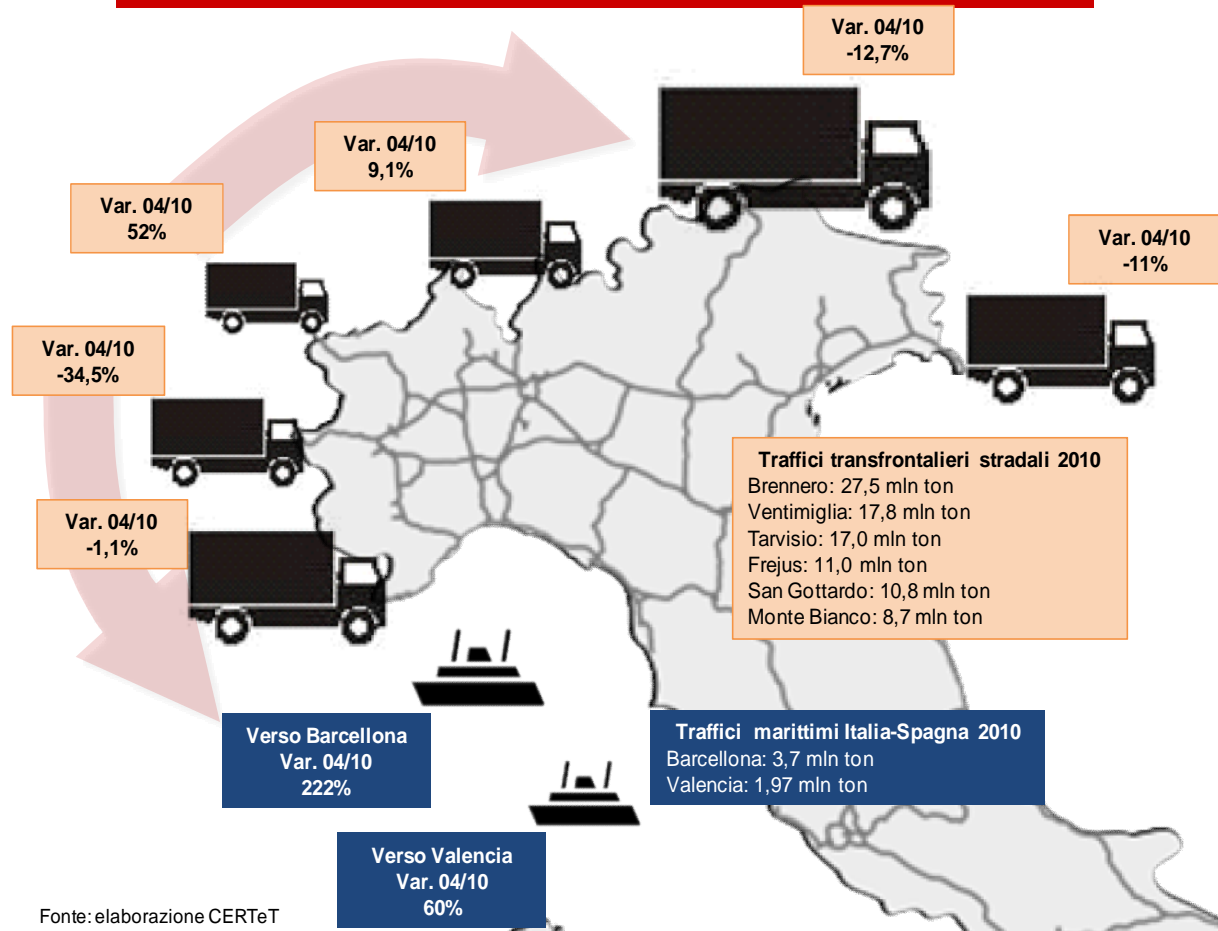


Sulle direttrici verso l'Austria e la Francia la strada resta la principale modalità di trasporto utilizzata dagli operatori con quote del 69% e dell' 89%.

Le scelte di politica dei trasporti della Svizzera hanno prodotto un aumento delle quote del ferroviario, che nel 2010 è la modalità di trasporto privilegiata per attraversare la Confederazione. Con **l'apertura del tunnel di base del Gottardo nel 2016** questa quota è destinata ad aumentare.

Fonte: elaborazione CERTeT

L'andamento dei traffici stradali internazionali e delle Autostrade del Mare verso la Spagna è influenzato da aspetti regolatori e tariffari



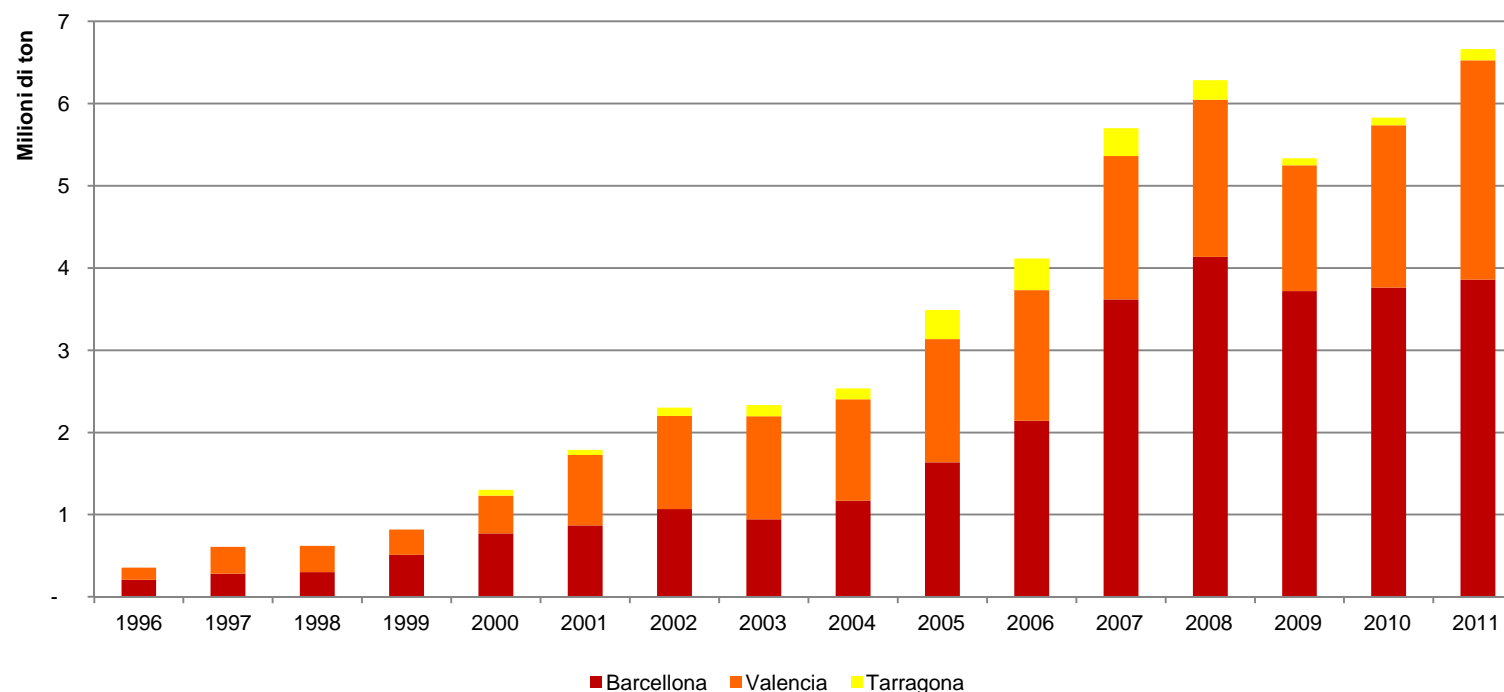
Fonte: elaborazione CERTeT

Gli aumenti tariffari presso il tunnel del Frejus e del Monte Bianco per il finanziamento delle opere di messa in sicurezza dei due valichi (seconda canna Frejus e adeguamento Monte Bianco) hanno prodotto un trasferimento dei traffici verso Ventimiglia e le Autostrade del Mare nel caso dei flussi verso la Spagna.

L'accordo Italia-Francia del 30 Gennaio 2012 intende modulare i pedaggi in base alle classi di inquinamento e adottare restrizioni su queste direttrici, con l'obiettivo di ottenere un riequilibrio modale in favore del trasporto ferroviario.

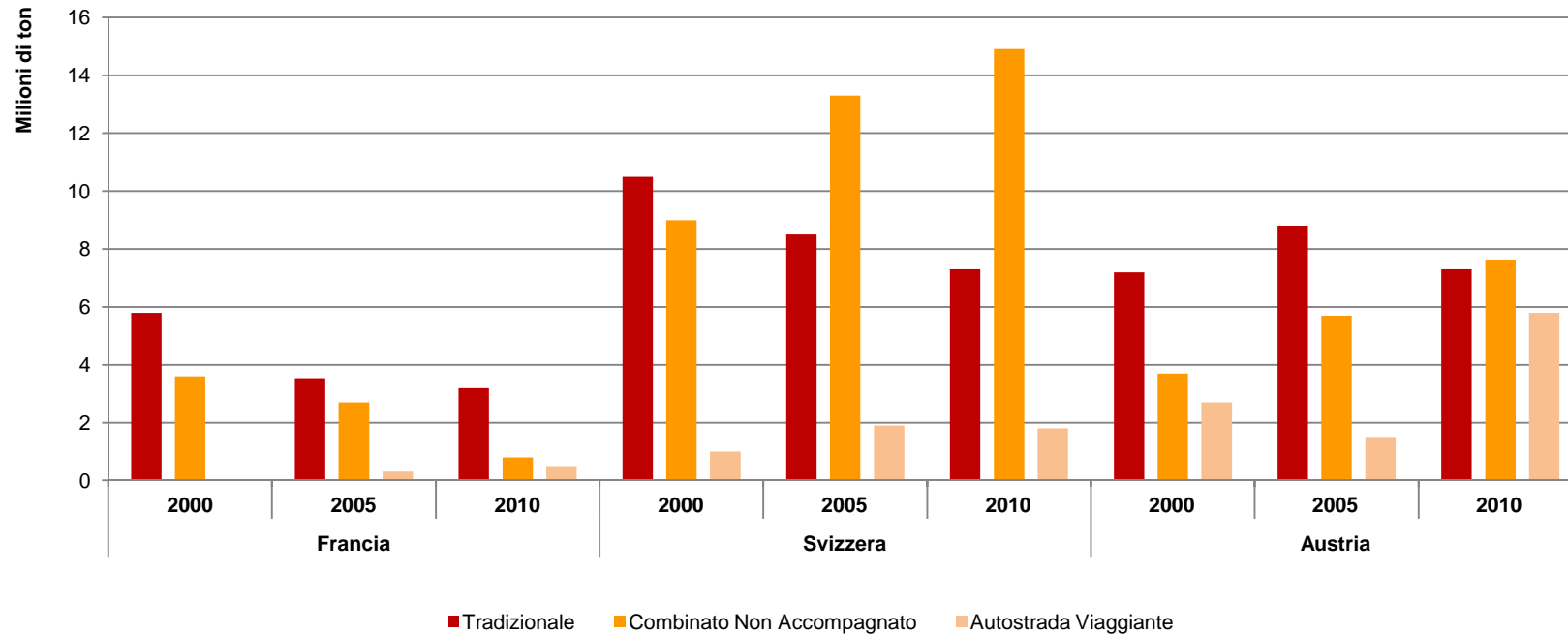
Fra il 2010 e il 2015 è quindi previsto un ulteriore +20% del costo di attraversamento.

Il successo delle autostrade del mare fra Italia e Spagna quale alternativa al tutto strada



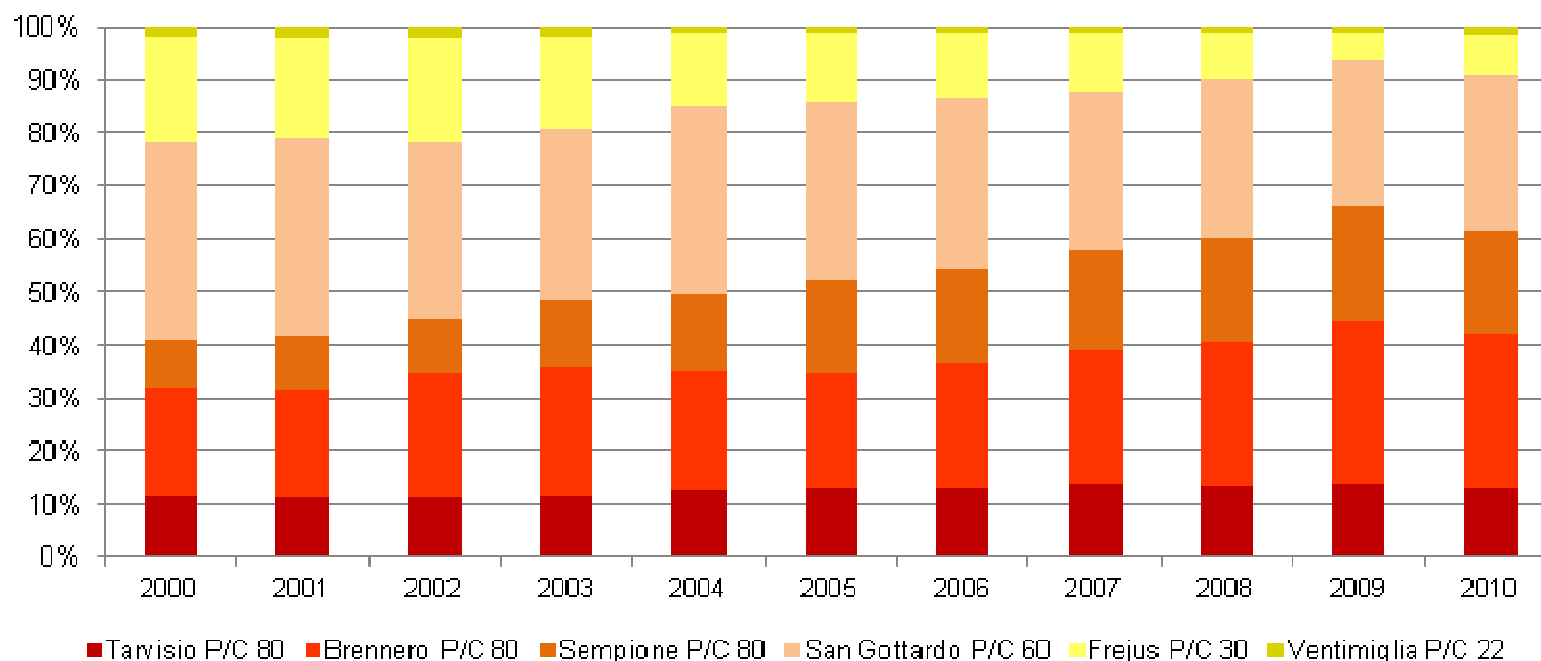
L'introduzione di nuove rotte marittime è stata supportata dal programma europeo Marco Polo (circa 3,5 milioni di Euro per ogni nuova rotta) e dalla politica italiana dell'Ecobonus (circa 18 milioni di Euro l'anno per ridurre di quasi il 28% il nolo marittimo per circa 150 mila spedizioni annue), ma l'equilibrio economico di queste rotte dipende anche dai pax, che sono in calo.

La tipologia di traffici ferroviari internazionali attraverso le Alpi è stata fortemente influenzata dall'evoluzione della domanda, ma soprattutto da aspetti tecnici e organizzativi



Tra il 2000 e il 2010 la quota di mercato dei traffici con carri di tipo convenzionale sul totale dei traffici ferroviari transalpini è scesa dal 54% al 36%, mentre il combinato non accompagnato (TCNA) è passato dal 37 al 47%. Sulle direttrici di attraversamento della Svizzera il TCNA è il 62% del totale dei traffici ferroviari (quota in tonn).

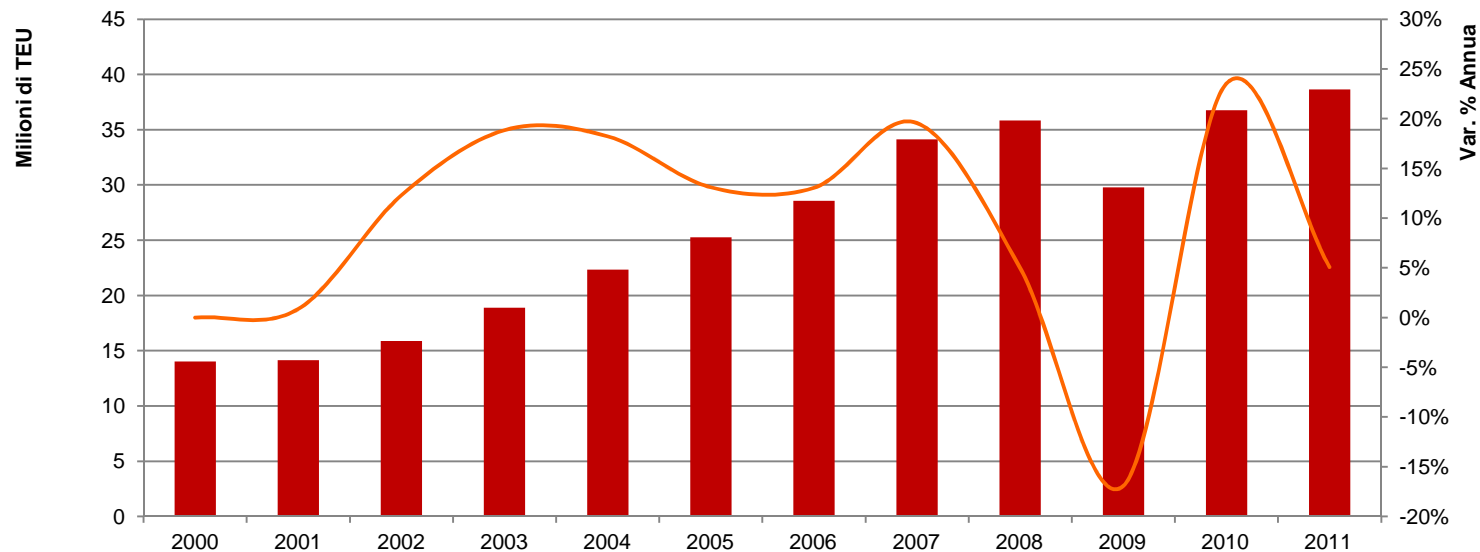
L'andamento dei traffici ferroviari internazionali attraverso le Alpi è stato fortemente influenzato anche dalla sagoma ammessa, (che è il primo elemento di efficientamento del trasporto per le imprese)



Tra il 2000 e il 2010 la quota di mercato dei traffici ferroviari su Tarvisio, Brennero, Sempione, è passata dal 41% al 61%. Lungo la direttrice del Sempione (unica oggetto di un ammodernamento omogeneo, che comprende il tunnel del Loetchberg, fra il 2000 e il 2011 il traffico e' passato da 3,8 mln di tonn a 11,3 (+ 196%).

La portualità italiana non ha ancora saputo cogliere le opportunità derivanti dal forte incremento dei traffici fra Europa e Asia (+155% fra il 2000 e il 2011)

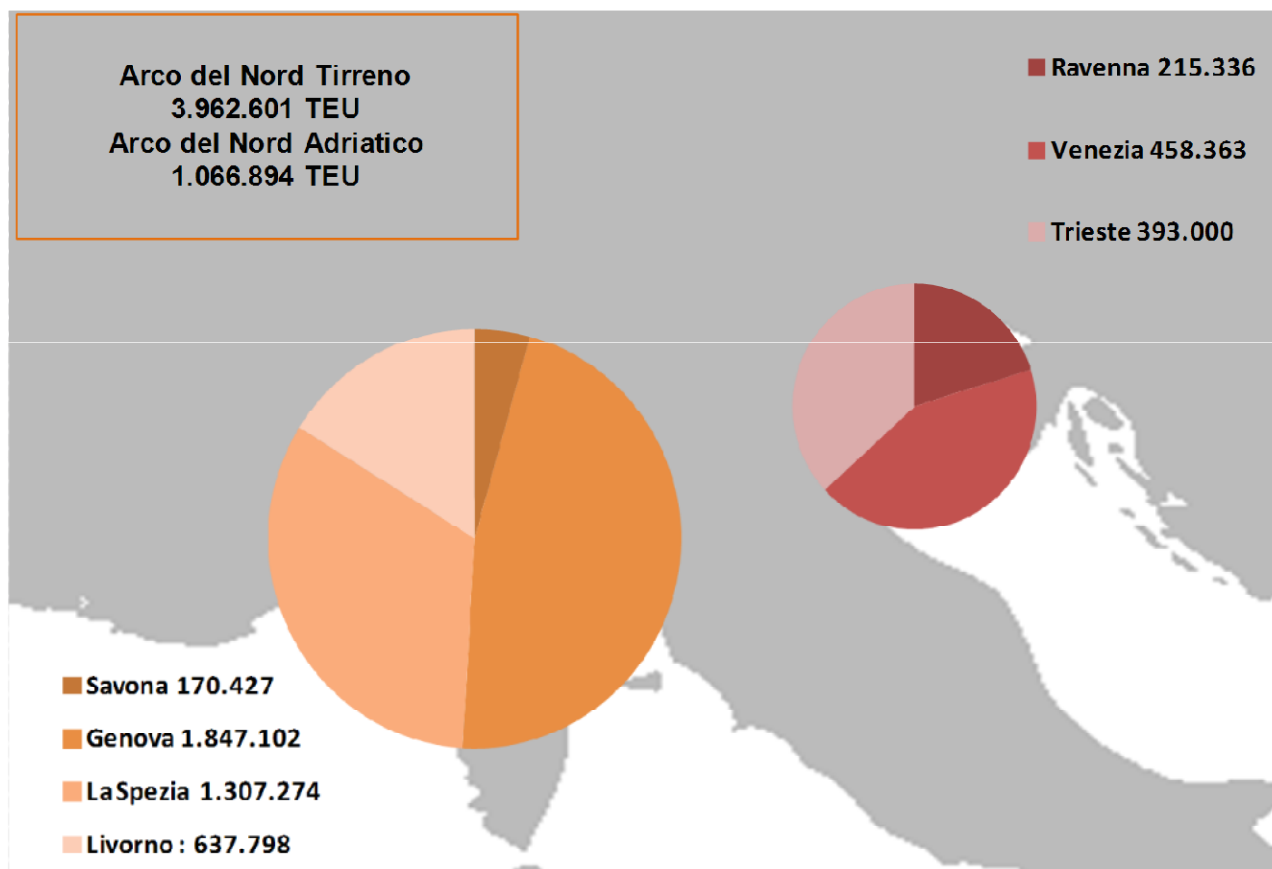
Andamento dei traffici container attraverso il Canale di Suez (milioni di TEU e var.%)



Fonte: elaborazione CERTeT su dati Suez Canal Port Authority

Gioia Tauro ha perso il ruolo di principale hub di transhipment nel Mediterraneo nel 2007 (a vantaggio di Port Said e Valencia), mentre Venezia è stata surclassata da Capodistria nel Mar Adriatico (nel 2010). Nei porti dell'alto tirreno i traffici nel 2011 erano ancora inferiori al livello record del 2008

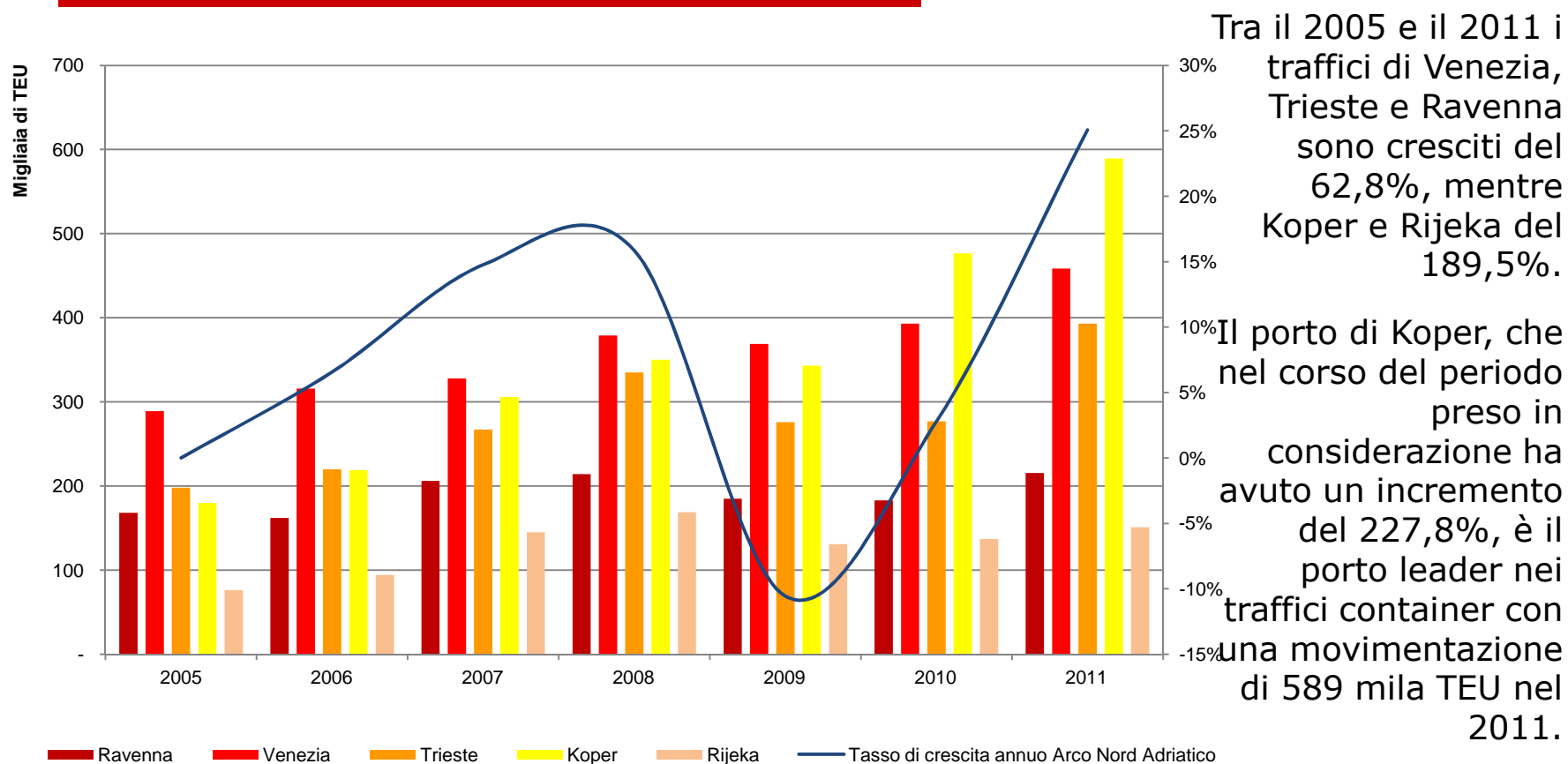
L'andamento dei traffici marittimi di container verso le principali porte d'accesso del Nord Italia



Tra il 2000 e il 2011 i traffici container nel Nord Tirreno sono aumentati del 34,4% (+750 mila TEU), con un tasso di crescita a Genova del 22,5% a La Spezia del 45,4% e Savona del 205,4%.

L'Arco del Nord Adriatico rappresenta circa un quarto di quello tirrenico (+422 mila TEU fra il 2000 e il 2011 con un +77%).

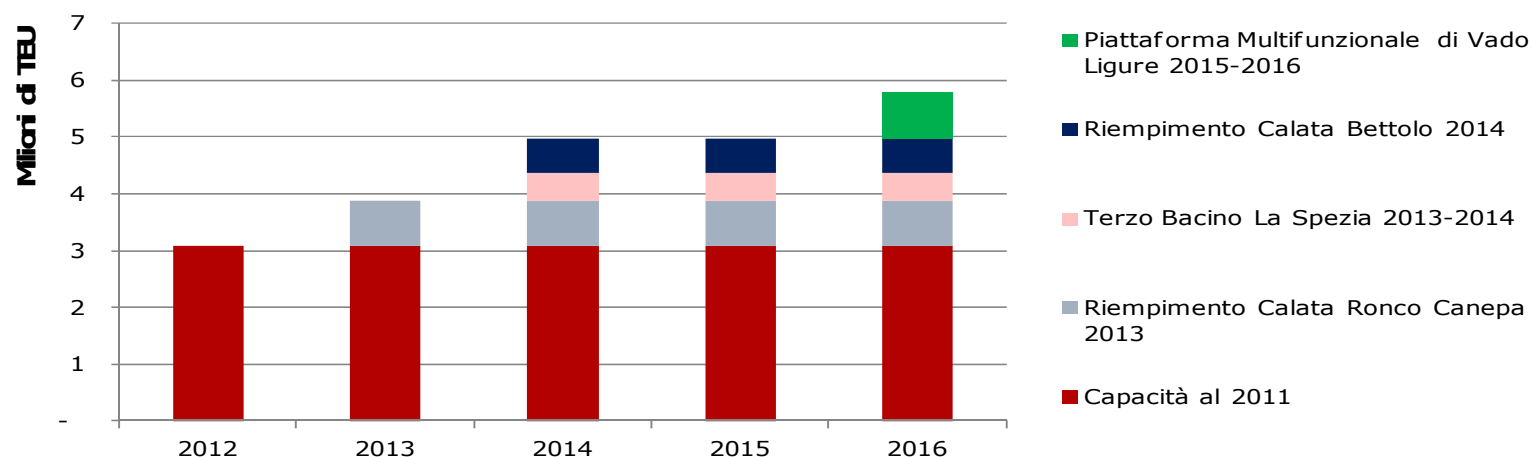
L'andamento dei traffici marittimi di container nel Nord Adriatico ha avuto un andamento molto differente fra i porti italiani e i porti sloveni e croati



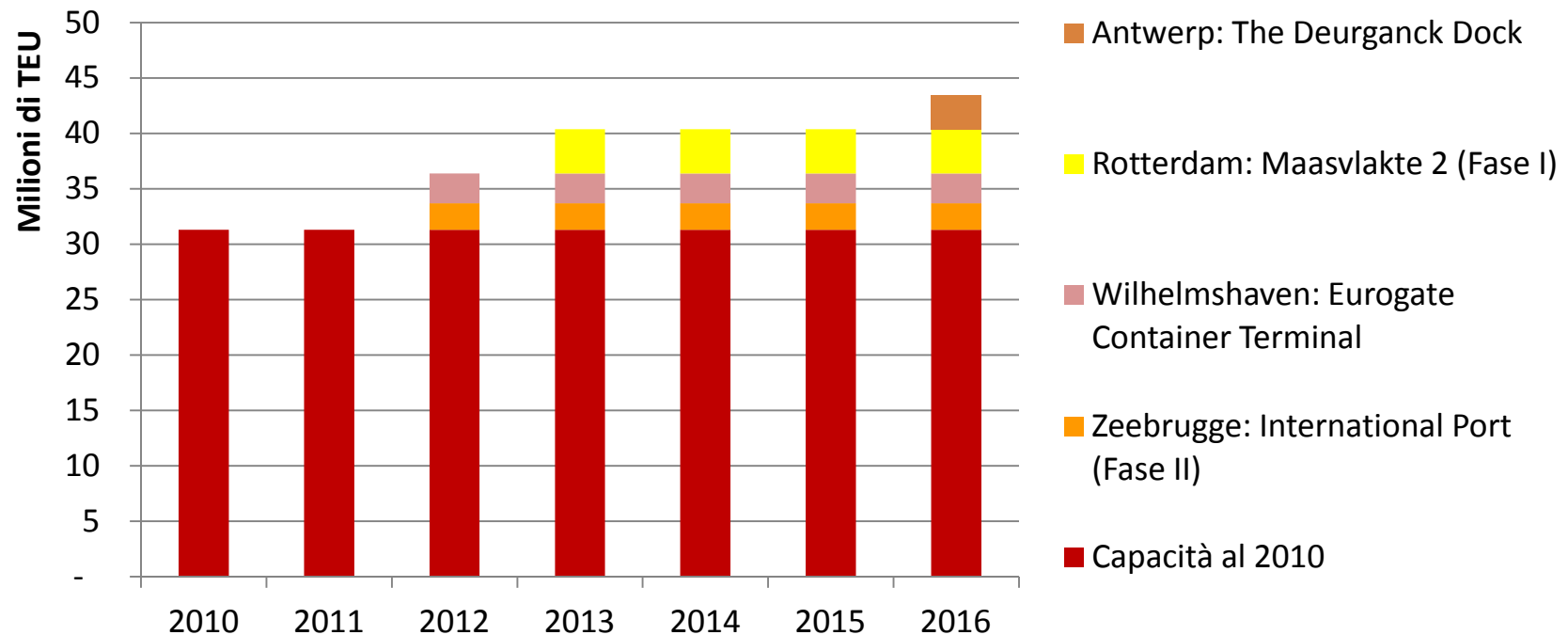
Gli investimenti nella portualità ligure: obiettivo divenire gateway non solo per il Nord Ovest d'Italia ma anche per i mercati oltre le Alpi (+3 mln di TEU di capacità entro il 2016)

Interventi nei Porti Liguri (2009-2017)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Piattaforma Multifunzionale di Vado Ligure												
Riempimento Calata Ronco Canepa												
Riempimento Calata Bettolo												
Terzo Bacino La Spezia												

- Nel 2011 i traffici container movimentati nei tre porti liguri è stato di circa 3,3 milioni di TEU (ai livelli pre-crisi), nel 2017 l'offerta sarà in grado di gestire quasi 6 milioni di TEU

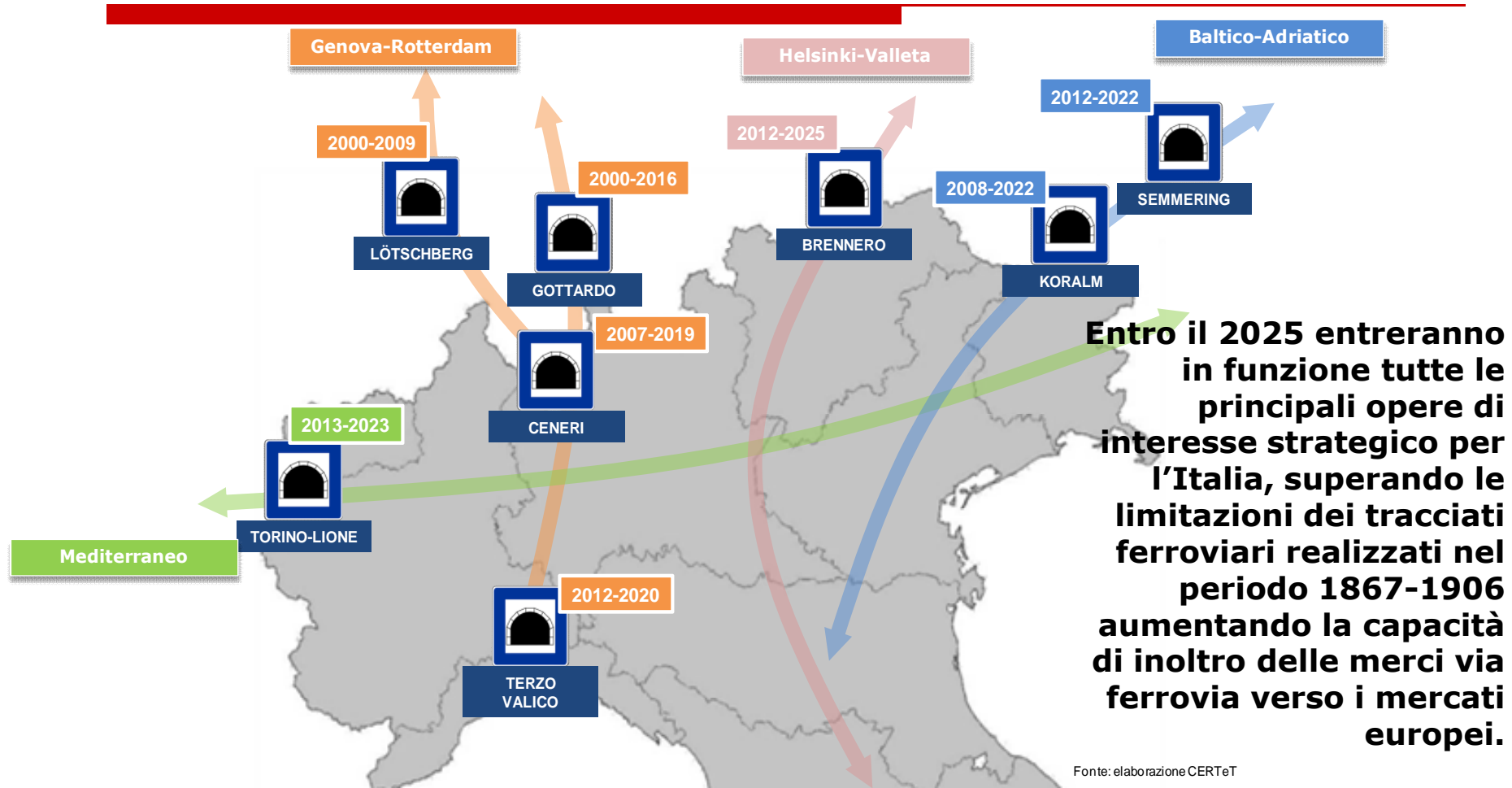


I principali investimenti nella portualità del Nord Europa al 2016: + 12 mln di TEU di capacità

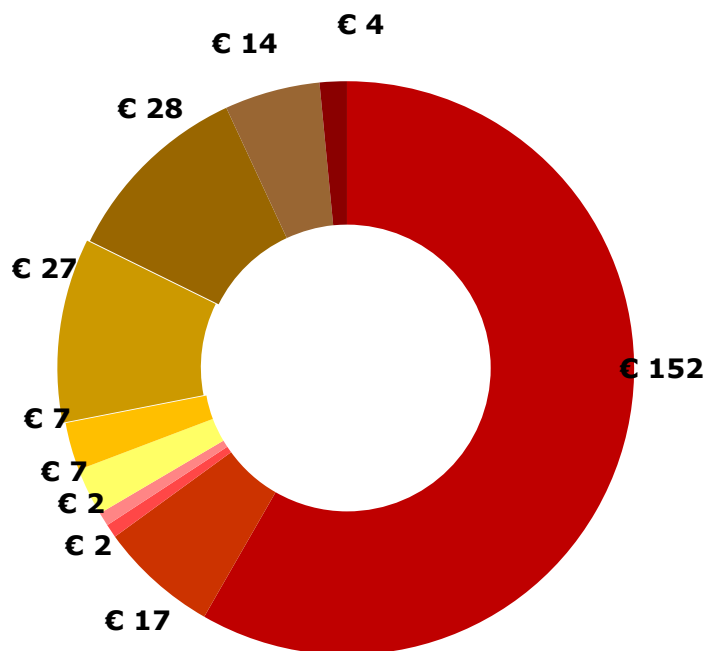


Entro il 2016 entreranno in funzione nel Northern Range infrastrutture portuali per una capacità aggiuntiva di circa 12 milioni di TEU. In prospettiva il Nord Europa si candida ad essere il gateway logistico al servizio del Centro Europa, fino al Nord Italia.

Inquadramento strategico del Nord Italia nei corridoi TEN-T

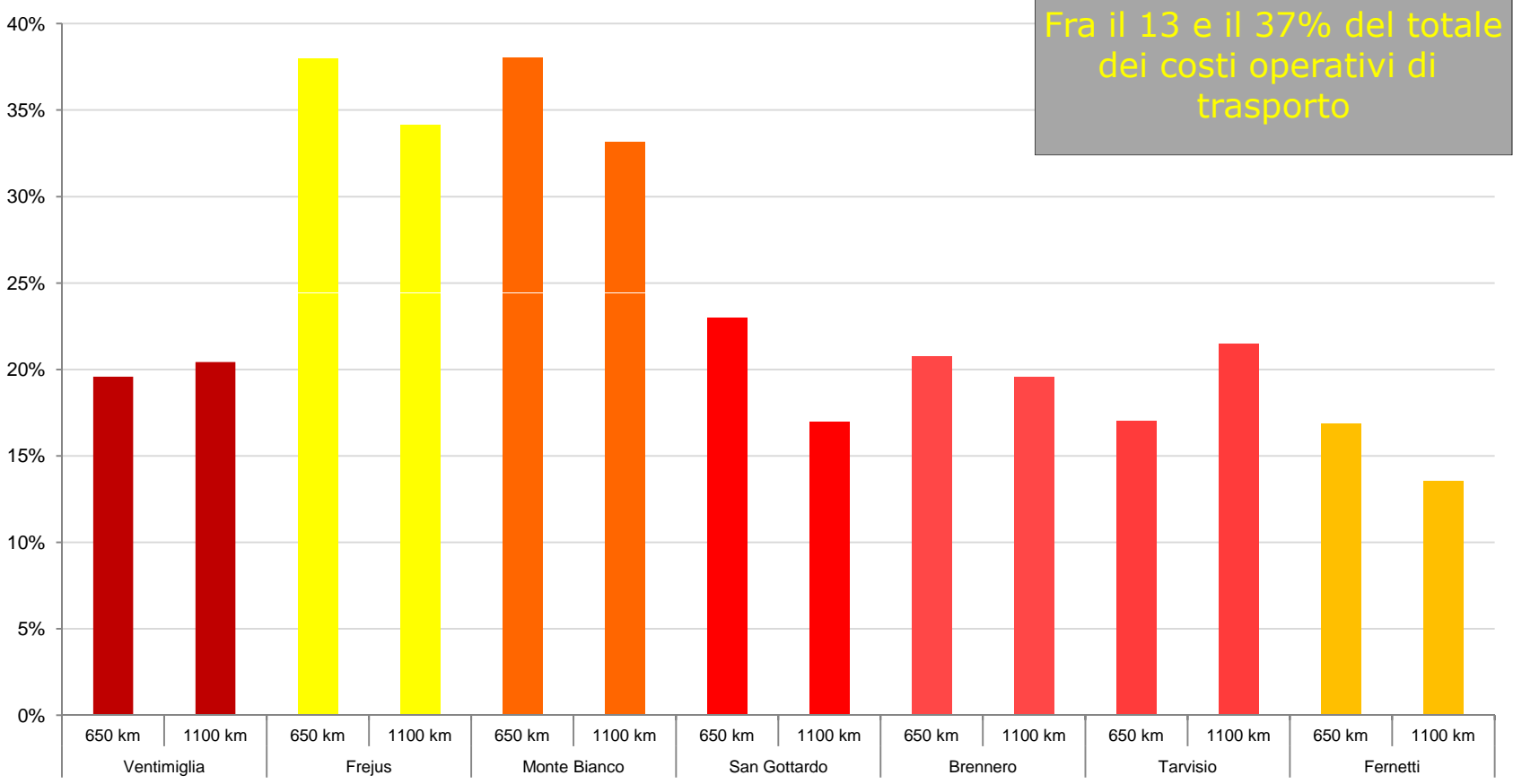


La somma degli incentivi annuali ai servizi di trasporto combinato ferroviario attraverso le Alpi è di oltre 258 mln di Euro

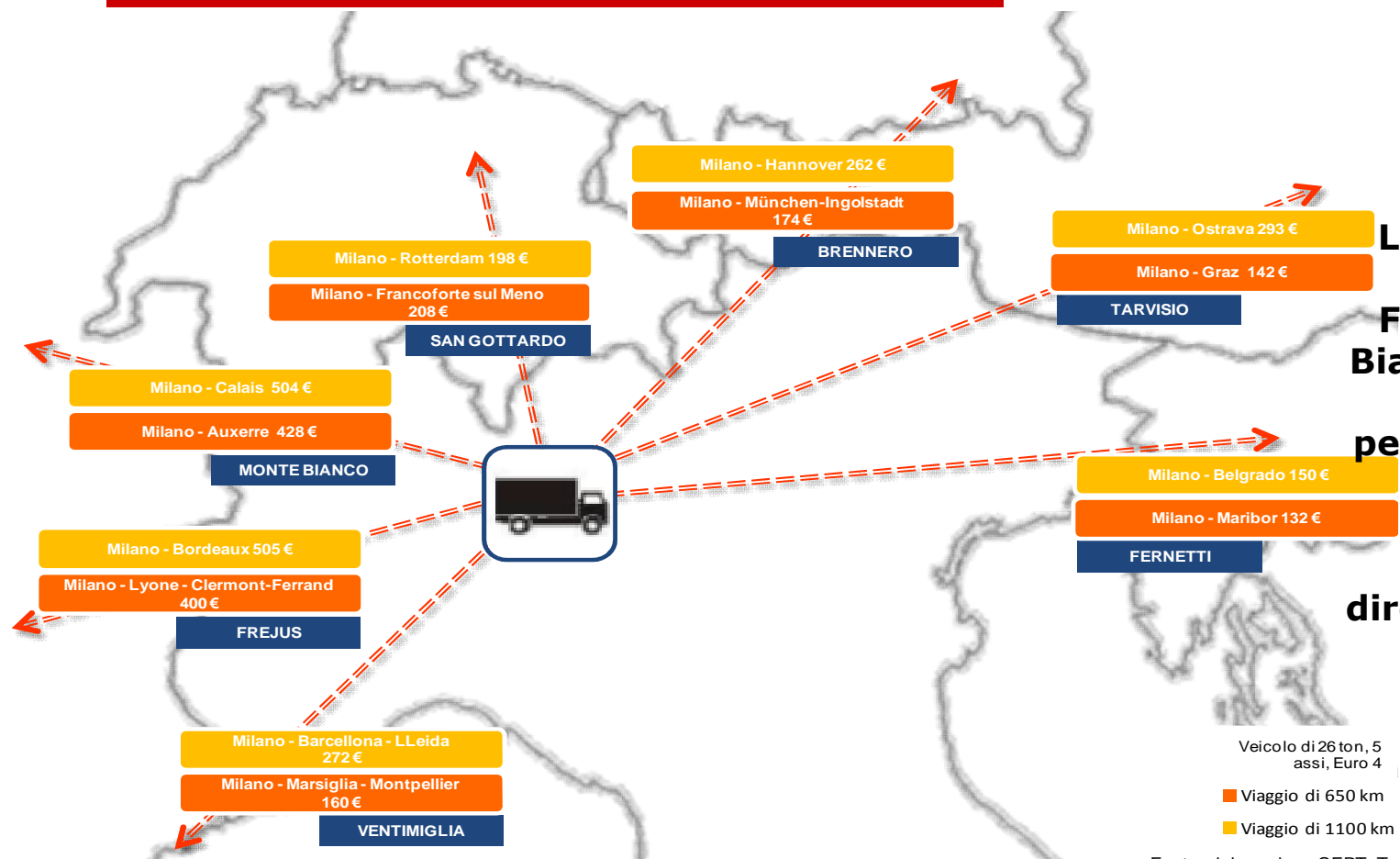


- Svizzera: Indennità di esercizio per il traffico combinato transalpino: contributo treno e spedizione 151,6 mln
- Svizzera: Contributi per il traffico transalpino per ridurre gli effetti negativi del Franco forte 17,4 mln
- Friuli Venezia Giulia: Aiuto di Stato num. 643/2009 Interventi per lo sviluppo dell'intermodalità 2 mln
- Friuli Venezia Giulia: Aiuti di Stato num. 644/2009 per l'istituzione di servizi di autostrada viaggiante su rotaia 2 mln
- Italia: autostrada ferroviaria alpina fra Orbassano e Aiton 7 mln
- Francia: autostrada ferroviaria alpina fra Orbassano e Aiton 7 mln
- Austria: indennità di trasporto combinato non accompagnato effettuata dalla Rail Cargo Austria: 27 mln
- Austria: indennità di trasporto combinato accompagnato effettuata dalla Rail Cargo Austria: 28 mln
- Austria: indennità per gli operatori privati per i servizi di trasporto combinato: 14 mln
- Austria: programma per il sostegno dell'innovazione del trasporto combinato merci: 4 mln

L'influenza delle politiche di road pricing sul trasporto stradale internazionale da e per l'Italia



L'influenza delle politiche di road pricing sul trasporto stradale internazionale da e per l'Italia



Fonte: elaborazione CERTeT

L'attraversamento dei valichi del Fréjus e del Monte Bianco comporta un aggravio di costo per gli spedizionieri che preferiscono utilizzare Ventimiglia sulla direttrice Est-Ovest.

Le policies che saranno in grado di influenzare i flussi internazionali di lunga distanza nel Nord Ovest: il caso del Gottardo

I traffici di media e lunga distanza di attraversamento delle Alpi saranno influenzati in modo determinante dalle scelte di politica e regolazione dei trasporti europee e svizzere

Ad esempio, sulla base dello **studio ALBATRAS**, commissionato dalle nazioni transalpine coinvolte nel processo definito "Seguiti di Zurigo", al 2020 **sull'asse del Gottardo** (dove attualmente transitano 26 mln di ton di cui 15 via ferro e 11 via strada) potrebbero passare:

- ❑ 29 milioni di ton via ferro (il 90% in più rispetto al 2010) e 11 mln di ton via strada, se non vengono introdotte modifiche al quadro attuale
- ❑ Oppure 37 milioni di ton via ferro (il 150% in più rispetto al 2010) e 6 via strada, se viene introdotta la borsa dei transiti alpini
- ❑ Oppure 35 milioni di ton via ferro e 9 via strada, se viene aumentato il livello del pedaggio

Gli effetti sulla rete di trasporto e sul sistema logistico del Nord Ovest sono ben differenti nelle tre possibili ipotesi

Spunti di riflessione

Le politiche infrastrutturali sono condivise a livello UE, mentre le politiche dei trasporti e della logistica devono essere affinate

Le politiche dei Paesi di confine si caratterizzano in maniera uniforme per il disincentivo al trasporto stradale su lunghe distanze, in linea con gli obiettivi condivisi a livello UE, ma con effetti economici complessivi per il Sistema Paese non sempre chiari (ad esempio, i servizi dal porto di Rotterdam a Novara per circa 75 mila spedizioni ricevono circa 8 milioni di Euro l'anno di contributi dalla CH).

Le politiche dei trasporti di CH, A, F (ecotaxe dal 2013) e D (estensione anche ad alcune strade statali del pedaggio dal luglio 2012) si muovono nella stessa direzione, con ambiziosi interventi per la realizzazione di infrastrutture di trasporto ferroviarie (nella sola Austria sono previsti 32 miliardi di Euro di investimenti nel periodo 2011-2020).

Di particolare rilevanza e efficacia sono le azioni previste dalla CH per contribuire allo sviluppo del trasporto ferroviario attraverso le Alpi (infrastrutture, aiuti ai servizi intermodali, etc), oltre ad aver in programma la borsa dei transiti alpini, con potenziali rilevanti ripercussioni sul Nord Ovest.

Lo sviluppo economico italiano dipende dalla capacità di competere sui mercati internazionali delle imprese manifatturiere, che per il 70% esportano verso l'Europa, con margini molto ridotti: le politiche dei trasporti e della logistica sono in grado di influenzarne la competitività in modo molto rilevante
