

Bocconi

IL RUOLO DEI TRAFFICI TRANSALPINI PER L'INTEGRAZIONE EUROPEA DEL SETTORE MANIFATTURIERO E DELLA PORTUALITÀ ITALIANA

Perché la politica dei trasporti è una componente essenziale della politica industriale

Oliviero Baccelli
Direttore del Master in Economia e Management dei Trasporti della
Logistica e delle Infrastrutture (MEMIT),
Centro di ricerca GREEN E SIET
Università Bocconi

31 gennaio 2020

Il ruolo dei traffici transalpini per l'integrazione europea del settore manifatturiero e della portualità italiana

1.0 Il ruolo dei legami economici internazionali in un sistema diversificato e multipolare

2.0 La partecipazione alle global value chain è l'unico driver per la crescita economica italiana

3.0 Gli effetti negativi sulla bilancia dei pagamenti derivanti dal ruolo eccessivo del trasporto su strada internazionale. I rischi del dumping sociale

4.0 Il ruolo del treno merci a standard europeo e dell'intermodale ferroviario per la sostenibilità economica, sociale e ambientale

5.0 Moduli e sagome ferroviarie sono elementi chiave della competitività ferroviaria, così come la qualità dei servizi e la formazione

6.0 Elementi di relazione con il New Green Deal e il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima

7.0 L'emergenza per una soluzione

Quadro di contesto generale:

- 1) 4 dei 5 Paesi più rilevanti per l'economia italiana sono oltre le Alpi
- 2) Sono oltre 58.600 le imprese in Italia definibili medio-grandi esportatori (oltre 75.000 Euro l'anno)
- 3) L'export manifatturiero vale oltre 444 miliardi di Euro nel 2018 di cui il 73,2% esportato dalle Regioni del Nord Italia
- 4) Il sistema portuale del Nord Tirreno e del Nord Adriatico è il più vicino alle zone industriali della Germania

Tabella B

I 7 paesi più rilevanti per l'economia italiana

(Indice di rilevanza geoeconomica, ranking totale e nei 6 sotto-indici, 2019)

Rank	Paese	Legami finanziari	Interscambio commerciale	Interscambio investimenti diretti esteri	Importazioni di idrocarburi	Cooperazione in ambito tecnologico	Dinamiche di crescita del mercato
1°	 Stati Uniti	7°	3°	6°	12°	1°	2°
2°	 Francia	1°	2°	3°		3°	30°
3°	 Germania	4°	1°	4°		2°	26°
4°	 Regno Unito	3°	6°	5°		5°	9°
5°	 Paesi Bassi	11°	9°	1°	15°	7°	75°
6°	 Russia	31°	16°	11°	1°	20°	5°
7°	 Cina	29°	5°	17°		11°	1°

Fonte: elaborazioni CSC sui dati Fondo Monetario Internazionale, Banca dei regolamenti internazionali, UN-Comtrade, Banca d'Italia, Ministero dello sviluppo economico, IHS.

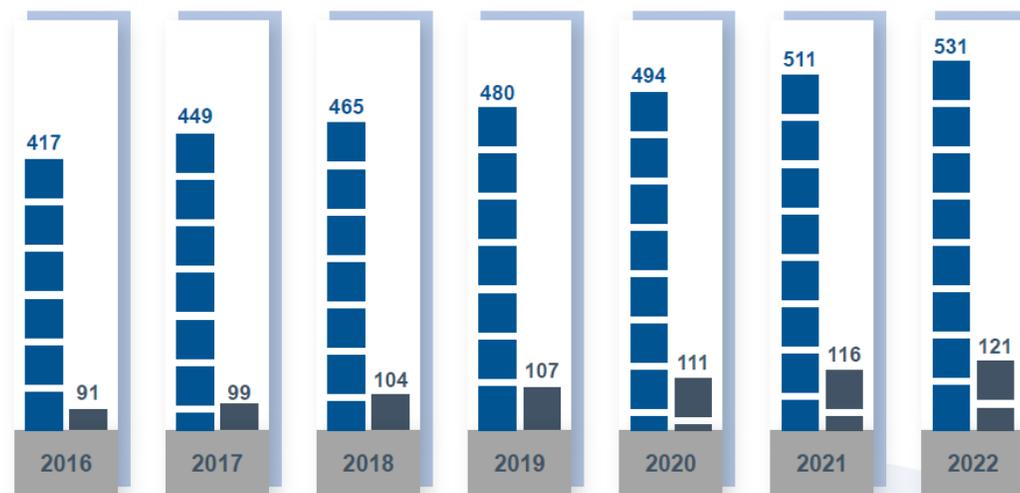
La crescita organica è all'estero. Il contributo dell'export alla crescita del PIL nazionale è stato cruciale per la tenuta del PIL fra il 2010 e il 2017 e rimarrà rilevante anche negli scenari al 2022



Fonte: elaborazione SACE su dati Istat

Le previsioni relative all'export di beni sono in crescita anche nel 2020 (+2,8%) e nel biennio successivo (+3,4% e + 4,1%)

BENI | SERVIZI



Variazioni % rispetto all'anno precedente

BENI

1,2%	7,6%	3,6%	3,2%	2,8%	3,4%	4,1%
------	------	------	------	------	------	------

SERVIZI

2,8%	8,6%	5,4%	2,7%	3,7%	4,3%	4,1%
------	------	------	------	------	------	------

2 Indicatori sintetici sottolineano la crescente rilevanza per l'economia italiana del ruolo degli interscambi internazionali di beni manifatturieri, soprattutto per le regioni del Nord Italia

La componente del PIL legata alle esportazioni per il Sistema Paese è passata dal 22,7% del 2007 al 26,1% nel 2017.

Questo valore sale al 33,2% nelle regioni del Nord Italia e rispettivamente al 37,9% e 36,1% per il Veneto e il Piemonte (valore simile a quello dell'economia tedesca)

Valore delle esportazioni di merci sul PIL

Contesto territoriale	2007	2012	2017
Italia	22,7	24,2	26,1
Nord Italia	29,8	30,9	33,2
Veneto	34,3	34,8	37,9
Piemonte	28,9	32,1	36,1
Lombardia	30,6	31,0	31,5

Dati in %. Fonte: ISTAT

Il grado di apertura commerciale del comparto manifatturiero (la partecipazione alle global value chains) è in continuo incremento rispetto al PIL, con valori record in Veneto (45,7% del PIL regionale) e in Piemonte (43,9% del PIL)

Grado di apertura commerciale del comparto manifatturiero

Contesto territoriale	2010	2017
Italia	27,1	31,9
Nord Italia	36,1	41,9
Veneto	39,5	45,7
Piemonte	34,8	43,9
Lombardia	38,8	42,9

Export totale + Import di beni intermedi del comparto manifatturiero in percentuale del PIL (Valori in euro correnti). Fonte: ISTAT

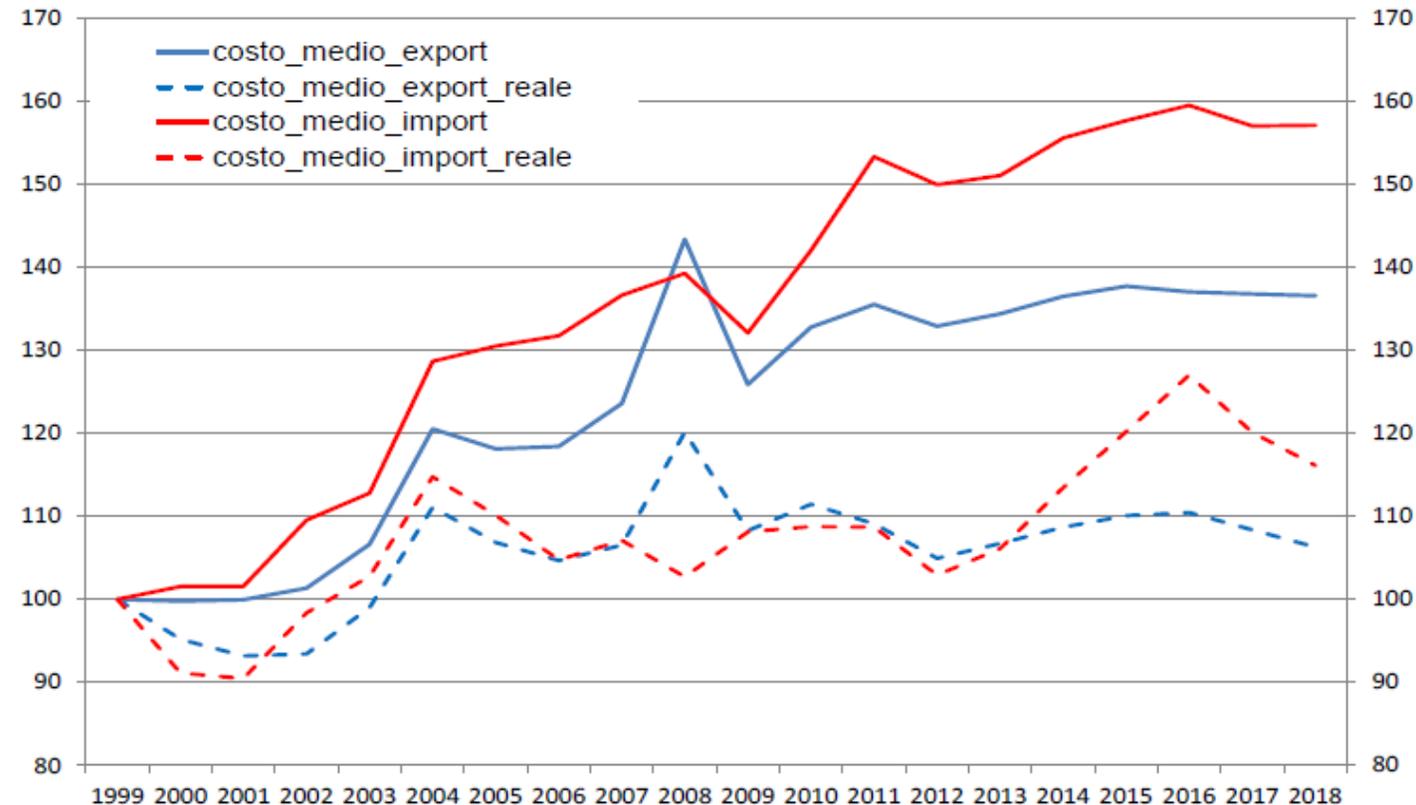
Il trasporto su strada è causa di un rilevante e crescente disavanzo nella bilancia dei pagamenti per 2 motivi: costi crescenti e irrilevanza delle imprese italiane di autotrasporto negli interscambi

Il disavanzo generato dal trasporto su strada è in forte crescita in termini assoluti:

- nel 2008: -1,58 mld di Euro,
- nel 2013: -2,37 mld di Euro
- **nel 2018: -3,29 mld di Euro**

Il trasporto su strada è passato dall'essere il segmento di mercato in grado di incidere per il 30,6% del saldo negativo nel 2008 a ben il 60,3% dei 5,461 miliardi di Euro del 2018 a causa della **continua perdita di competitività delle imprese dell'autotrasporto italiano**

Costi medi del trasporto stradale (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 1999=100)



Fonte: Banca d'Italia

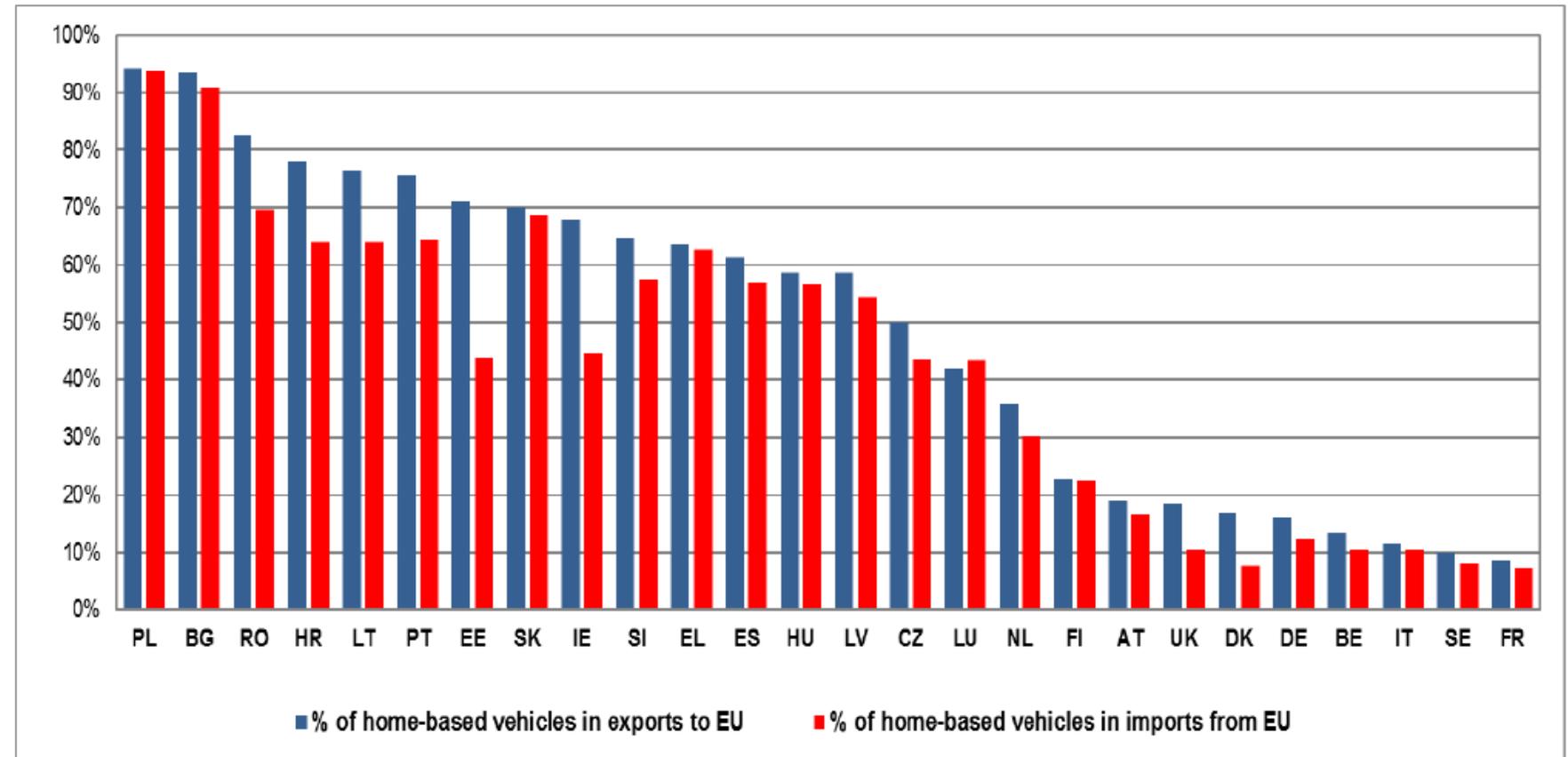
Un sistema di interscambio dipendente dalla modalità stradale penalizza l'economia italiana a causa dell'incapacità di inserire elementi di valore economico per il Paese a causa dell'alto livello di outsourcing ad imprese dell'Europa Centro orientale.

I fenomeno genera un dumping sociale molto difficile da contrastare con i soli controlli sulla strada

Eurostat certifica che le imprese di autotrasporto italiane e svedesi e francesi sono quelle con la quota di mercato relativa più bassa in assoluto negli interscambi Intra-UE da e per i Paesi di riferimento.

Lo **shift modale** permetterebbe un allungamento della catena del valore per le imprese nazionali negli interscambi

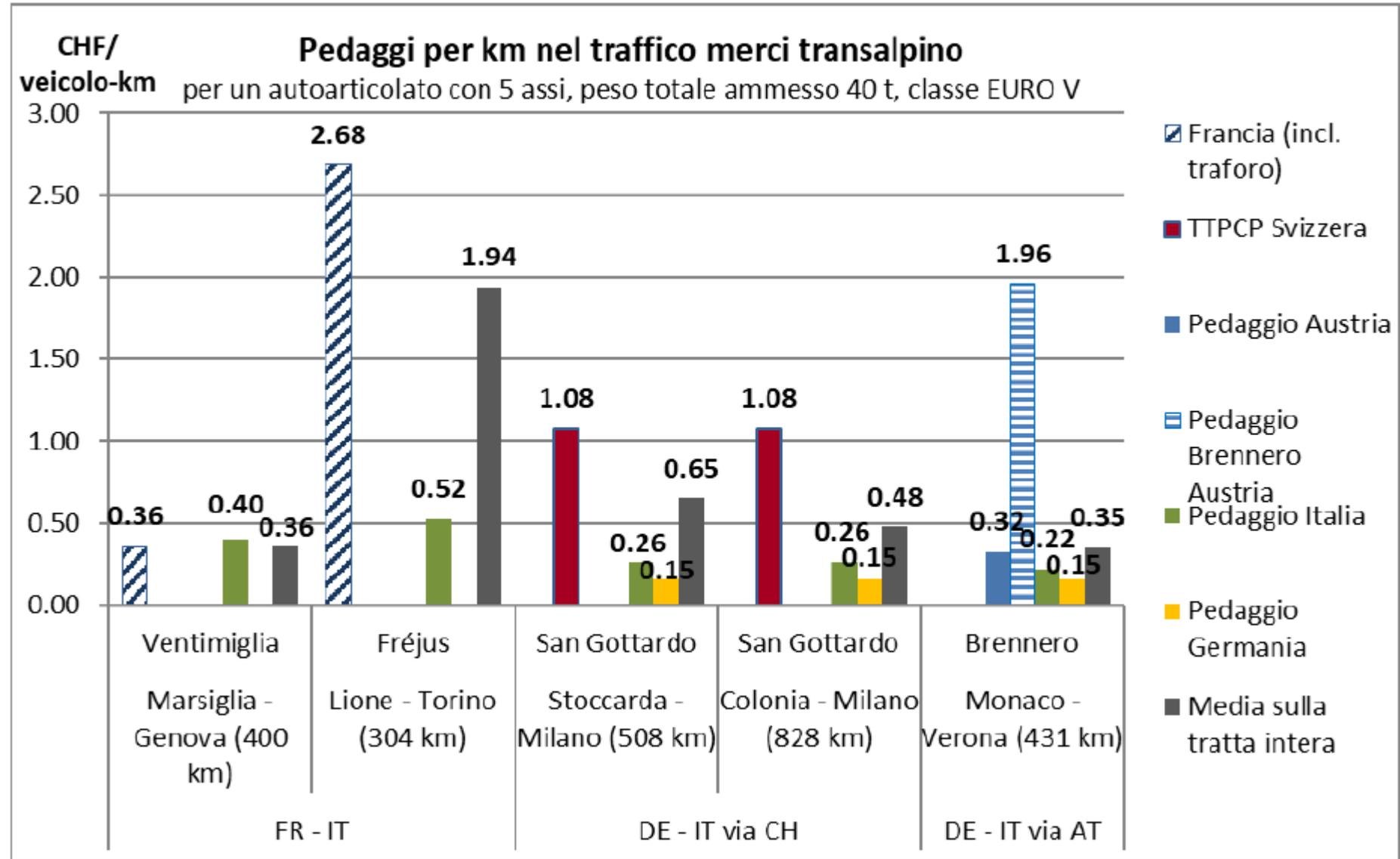
Figure 3: Share of home-based vehicles in tonne-km generated in exports to and imports from other EU countries (2017)



Source: Eurostat. Data for CY and MT are either not available or not reliable.

Gli schemi tariffari sulle direttrici autostradali transalpine sono estremamente eterogenee e molto penalizzanti per le imprese italiane, fra costi dei tunnel e restrizioni orarie e di tipologia di merci

Il costo medio dei pedaggi (Euro*mezzo pesante*km) sulle direttrici transalpine è compreso in una forchetta molto ampia, fra 0,35 Euro e 1,94, con conseguenti deviazioni di traffico, derivanti anche da **regimi di crescenti restrizioni** (orarie per tipologia di merci trasportate) che rendono l'organizzazione del sistema dei trasporti transalpina molto complessa e distorsiva della concorrenza

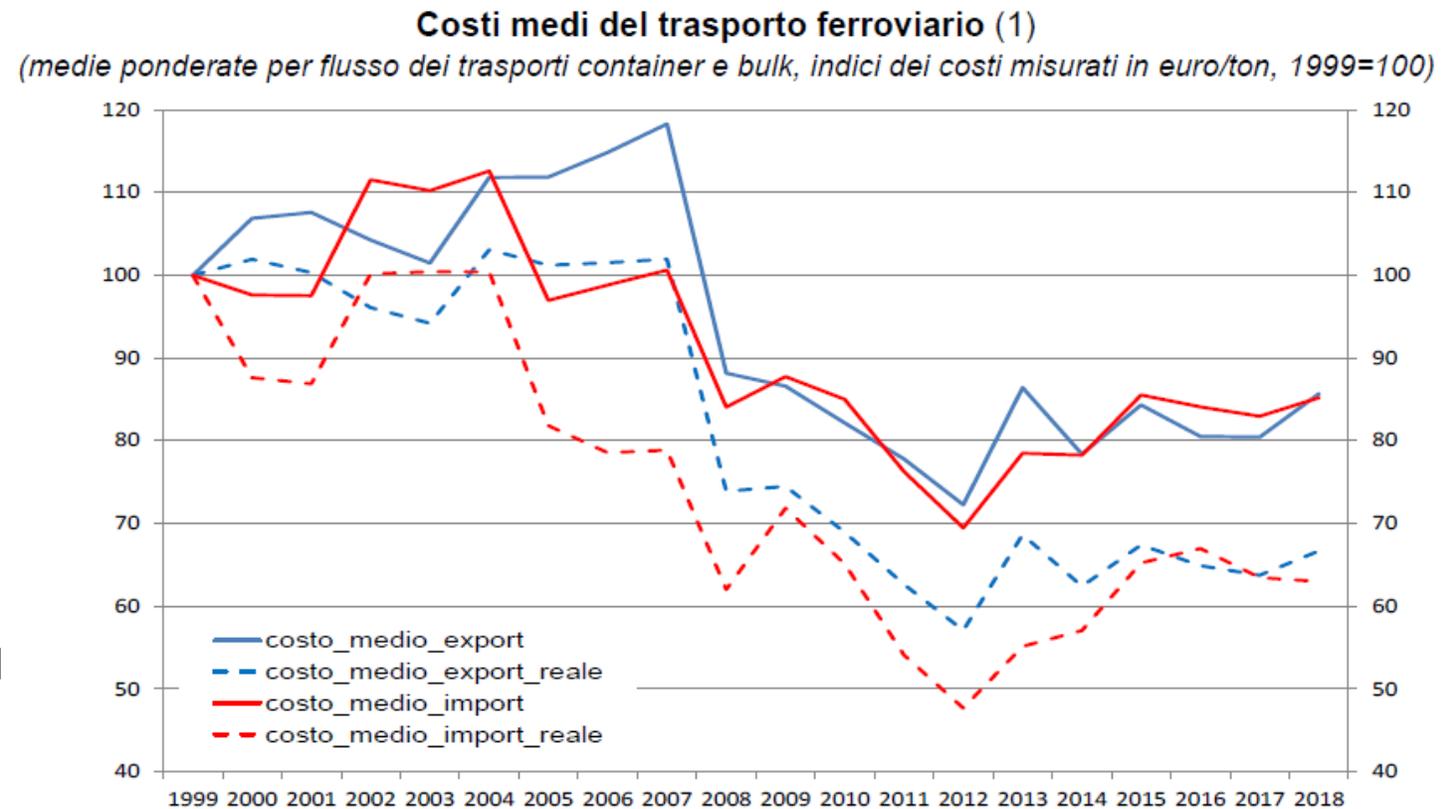


L'intermodalità ferroviaria deve essere considerata un elemento centrale per una politica industriale a supporto della competitività della manifattura e della portualità italiana a livello europeo

I dati di Banca d'Italia sottolineano l'opportunità di **aggiungere valore ai prodotti in export attraverso i servizi di trasporto offerti da imprese nazionali**. I trend dei costi sostenuti nelle fasi di import ed export del trasporto su strada sono crescenti, mentre quelli ferroviari al ribasso, grazie ad **efficientamenti organizzativi e tecnologici**.

Il quadro normativo europeo, completamente liberalizzato per il settore del trasporto merci, ha permesso a circa **20 imprese ferroviarie italiane** di offrire servizi sempre più efficienti, diversificati e in grado di:

- 1) Ridurrei i costi dell'interscambio commerciale per il comparto manifatturiero italiano ed offrire nuove opportunità di inserimento all'interno delle global value chains;
- 2) Offrire servizi di trasporto competitivi su scala europea (ferroviari e portuali), rispetto ai competitor esteri, incrementando il fatturato del settore dei trasporti nazionale

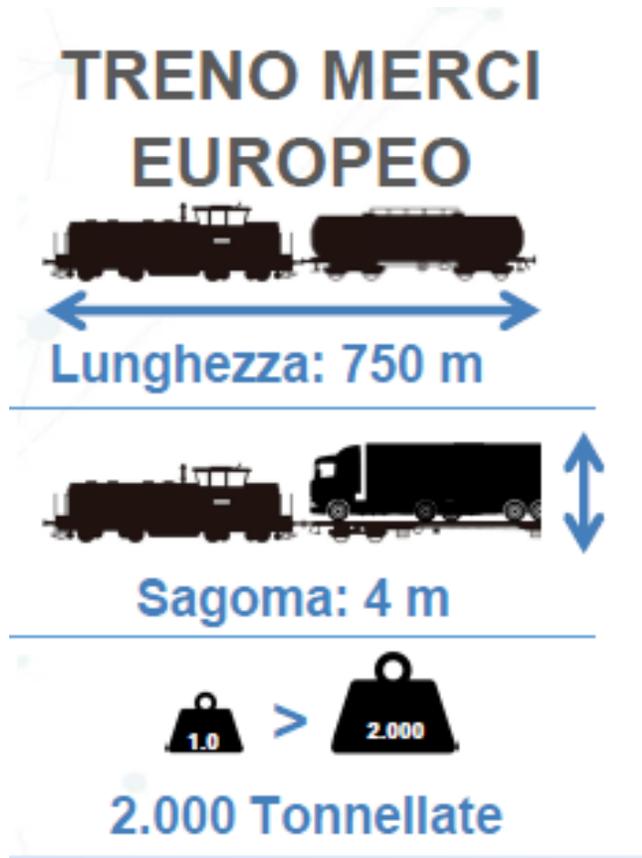


Il trasferimento dalla strada alla rotaia per le tratte di media e lunga distanza sulle principali direttrici ha una valenza strategica per l'economia nazionale

Aspetti ambientali: ogni spedizione via ferrovia anziché via strada riduce ad un decimo le esternalità (0,049 Euro per tonn*km per la strada verso 0,005 per la ferrovia) (Fonte: studio CERTeT Bocconi 2018 su corridoio Mediterraneo)

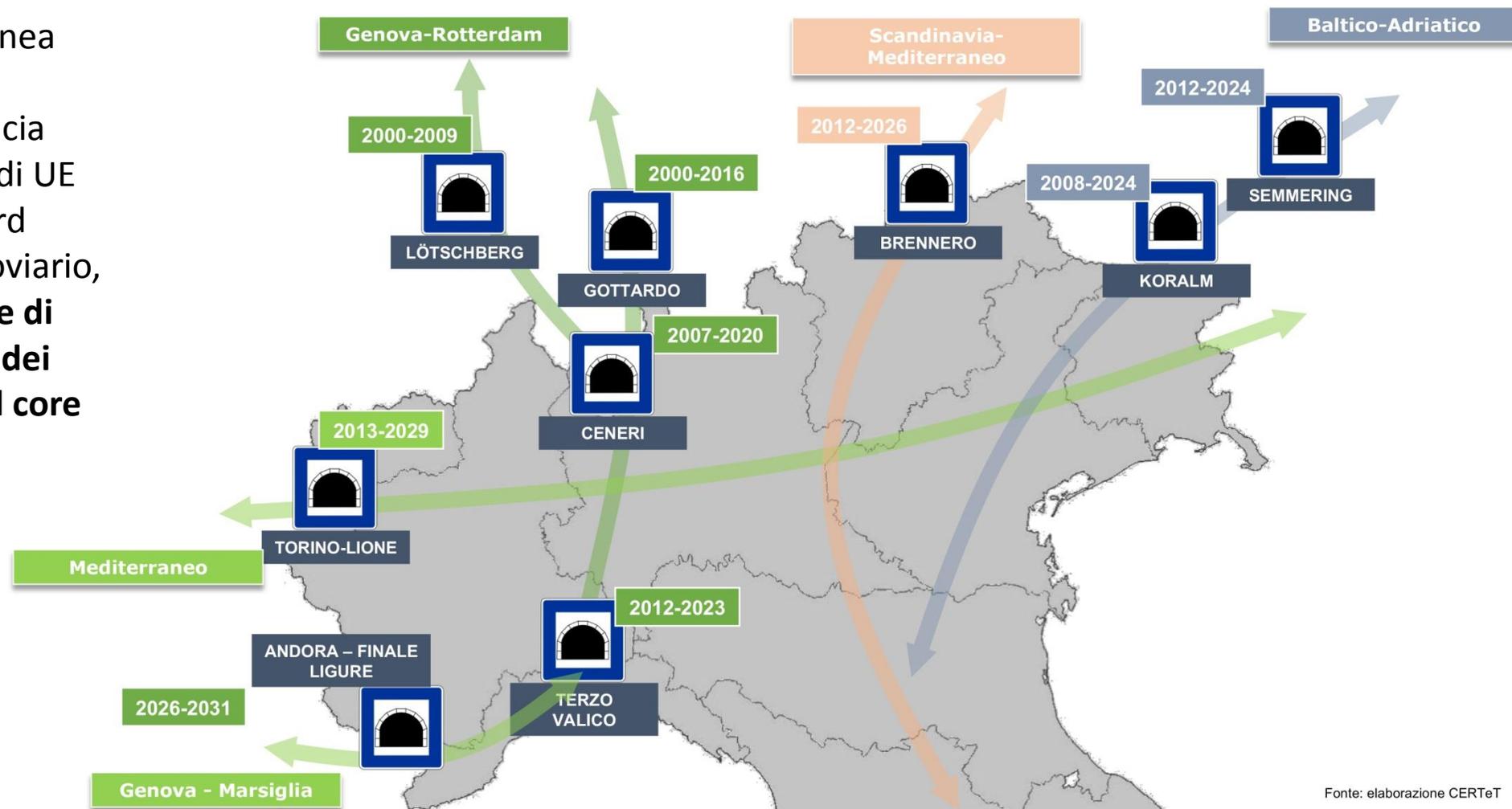
Aspetti occupazionali e sociali: riduzione dei fenomeni di dumping sociale, contribuisce a riportare (reshoring) parte della catena del valore degli interscambi commerciali a vantaggio dell'occupazione di imprese ferroviarie (prevedibilmente italiane data la competitività delle 21 imprese ferroviarie merci basate in Italia). Sul corridoio Reno Alpi, trasferire da un autotrasportatore dell'Europa Centro Orientale al combinato strada/rotaia vale **per singola spedizione 446 Euro di fatturato aggiuntivo per le imprese del contesto territoriale attraversato** (Fonte: studio CERTeT Bocconi 2016, riferito a contesto Italia, Svizzera, Germania e Benelux)

Aspetti economici: drastica riduzione dei costi di trasporto (-27% costo intermodale complessivo con treno da 35 UTI per 900 km rispetto al tutto strada), (Fonte: studio CERTeT Bocconi 2018 su corridoio Mediterraneo)



La necessità di una visione di sistema integrato fra assi transalpini e sistemi portuali in logica europea

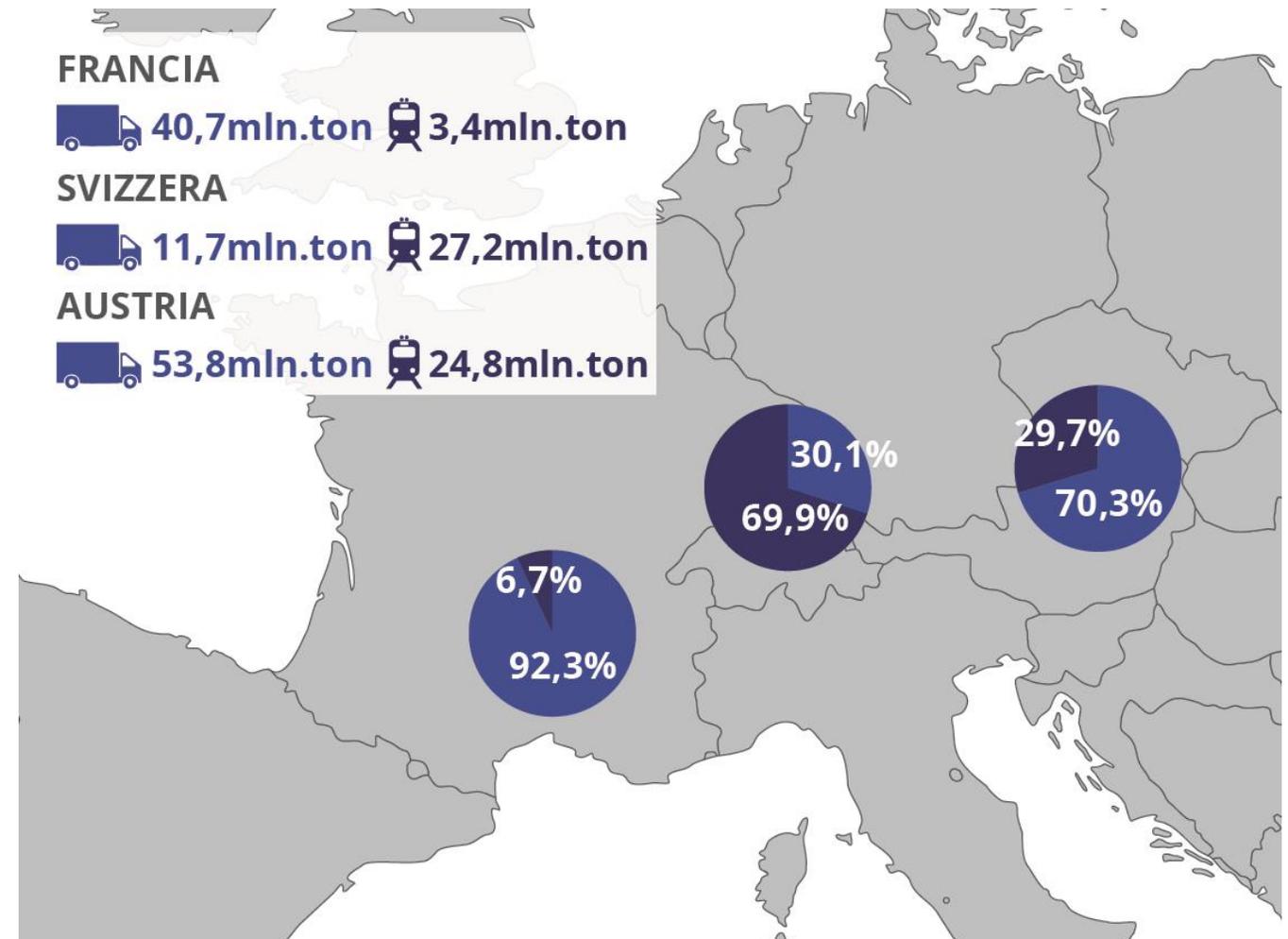
In assenza della nuova linea Torino-Lione, al 2030 la frontiera fra Italia e Francia sarebbe l'unica a livello di UE 28 non dotata di standard europei nel settore ferroviario, minando la logica di rete di valenza europea in uno dei punti più importanti del core network



L'andamento dei traffici internazionali attraverso le Alpi: le scelte modali per direttrice sono in realtà molto differenti (dato 2017) e i trend attesi amplificheranno ulteriormente queste differenze

Sulle direttrici verso l'Austria e la Francia la strada resta la principale modalità di trasporto utilizzata dagli operatori con quote del 70,3% e dell' 92,3%.

Le scelte di politica dei trasporti della Svizzera hanno prodotto un aumento delle quote del ferroviario, che nel 2017 è di gran lunga la modalità di trasporto privilegiata per attraversare la Confederazione, con il 69,9% di mercato. Con **l'apertura del tunnel del Monte Ceneri e del Corridoio 4 metri a2020** questa quota è destinata ad aumentare



Le iniziative promosse dalle AdSP del Nord Italia per lo sviluppo dell'intermodalità

L'esigenza di dover rispondere ad una **crescente competizione** da parte dei porti del Northern Range (Rotterdam in particolare) anche sui mercati del Nord Italia e di promuovere un sistema dei trasporti più sostenibile in aree a **forte congestione** e soggette a maggior **concorrenza degli autotrasportatori dell'Europa Centro Orientale**, ha portato ad un articolato mix di interventi da parte delle AdSP:

- Modalità di regolazione efficiente ed efficace delle manovre ferroviarie
- Partecipazioni in società ferroviarie (in partnership o in-house) o in società di noleggio locomotori;
- Acquisizione di aree dedicate ad attività logistiche retro-portuali (dry port);
- Attivazione di fast corridors doganali ferroviari e intermodali e perimetrazione degli ambiti;
- Sviluppo di Port Community System (PCS) in grado di ridurre i costi organizzativi dell'intermodalità.

Esempi di best practices:

La Spezia: nel 2018 sono stati movimentati circa 7.500 treni e oltre 128mila carri (+1,3% rispetto al 2017 e + 25% rispetto al 2012) che attestano al 35% la quota di mercato del trasporto ferroviario sul totale dell'inoltro terrestre e che l'AdSP vorrebbe portare al 50% al 2025, grazie allo sviluppo di La Spezia Shunting Railways .

Trieste: oltre 10.000 treni nel 2018 (+ 100% rispetto al 2015), dal 2018 l'AdSP e' azionista unico di AdriaFer (manovre ferroviarie in ambito portuale e retroportuale, in logica trihub), e azionista di Alpe Adria con il 33%. La quota id mercato è del 55% nei container e 24% nel Ro/Ro

MedLog (Gruppo MSC) e OceanRailLogistics (Gruppo COSCO) sono le nuove imprese ferroviarie e intermodali strumenti di integrazione verticale della catena del valore delle compagnie marittime, entrambe con ipotesi di avvio di attività nel secondo semestre del 2020

Il New Green Deal a livello europeo e il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) presentato dal MIT, MISE e MATTM evidenziano come l'efficienza del trasporto merci sia rilevante per la decarbonizzazione e la riduzione degli inquinanti locali

Gli strumenti di policy nel settore merci suggeriti dal PNIEC per contribuire al raggiungimento del target al 2030, i cui risultati dipendono per il 28% dagli efficientamenti del settore trasporti:

- Efficientamento energetico del trasporto merci reso possibile dal completamento delle reti TEN-T (corridoi ferroviari merci)
- Shift modale dalla strada alla rotaia attraverso la valorizzazione delle politiche incentivanti come il Marebonus e il Ferrobonus (integrato da coordinate policy regionali del Piemonte, Lombardia e Liguria)
- Incentivi al rinnovo dei veicoli
- Sviluppo della rete distributiva del gas naturale liquefatto (GNL)
- Incentivi all'utilizzo di biometano ed altri biocarburanti avanzati

Grazie per l'attenzione

