

PROBLEMI E PROSPETTIVE DEI NUOVI ASSETTI LOGISTICI E INFRASTRUTTURALI IN EUROPA E IN ITALIA

Oliviero Baccelli

Direttore Master MEMIT – Master in Economia e Management dei
Trasporti, delle Infrastrutture e della Supply Chain – **Università Bocconi**

e responsabile area trasporti del GREEN – Centre for Research on
Geography, Resources, Environment, Energy & Networks – **Università
Bocconi e del BLUE Economy Monitor della SDA Bocconi**

Confetra, Roma 19 Novembre 2024



**Università
Bocconi**

SCUOLA SUPERIORE
UNIVERSITARIA

Problemi e prospettive dei nuovi assetti logistici e infrastrutturali in Europa e in Italia

Indice degli argomenti

- I trasporti internazionali: elemento centrale per il sostegno ad un'economia sempre più interconnessa su scala globale
- I trasporti internazionali: da *commodity* a fonte di rischi in grado di erodere una quota rilevante della marginalità operativa
- La necessità di avere una visione intermodale ed strategia di più forte integrazione fra produzione e trasporti
- La crisi delle reti dei trasporti transalpine
- Lo tsunami di normative per la decarbonizzazione
- *Key takeaways*: le innovazioni tecnologiche e organizzative per la sostenibilità e resilienza



I trasporti internazionali a supporto dell'economia italiana: un *mix* di modalità differenziato fra import ed export e in evoluzione

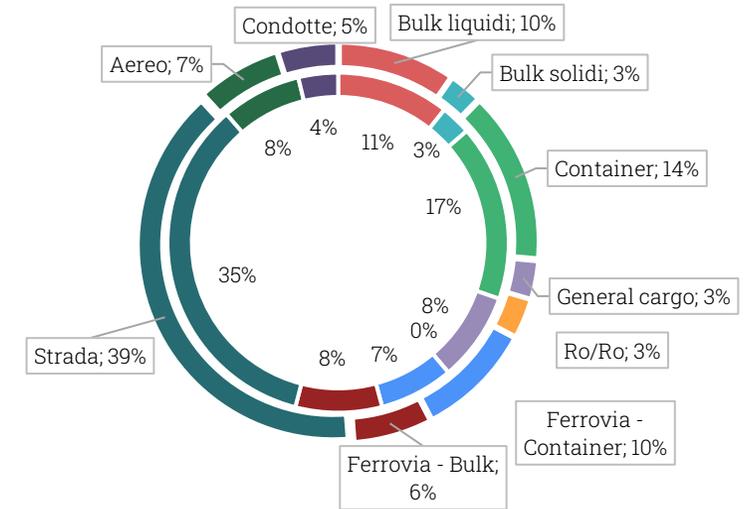
Le importazioni di beni sono passate da 263,5 a 588,3 mld. di euro fra il 2001 e il 2023 con una crescita di 324,8 mld. di euro pari al 123%.

Il ruolo del trasporto marittimo pur avendo aumentato dell'88,6% i valori movimentati, passati da 102,3 a 193 mld. di euro, ha ridotto la propria quota di mercato fra le diverse modalità di trasporto, passando dal 39% al 33%. La strada è aumentata dal 35 al 39%

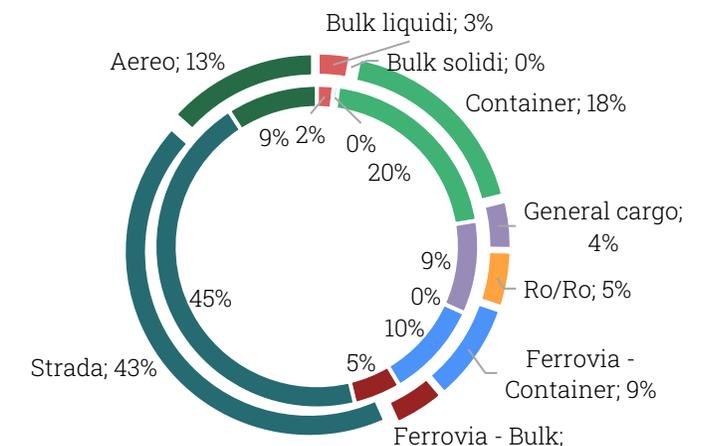
Le esportazioni dall'Italia sono aumentate del 131% fra il 2001 e il 2023 passando da 266,6 a 615,1 mld. di euro. In questo contesto, il trasporto marittimo ha ridotto la propria quota fra le diverse modalità di trasporto nel periodo fra il 2001 e il 2023 di due punti percentuali, passando dal 32% al 30%, pur aumentando il valore delle merci da 84,7 a 185,6 mld. di Euro. Il trasporto aereo è passato dal 9 al 13% e il ruolo della strada si è ridotto dal 45 al 43%.

La bilancia dei pagamenti nel settore del trasporto merci è negativa per 9,9 mld. di euro nel 2023 (+4 mld. rispetto al 2019)

Importazioni per modalità di trasporto (in % del valore, espresso in mld di euro), 2001 (cerchio interno) e 2023 (cerchio esterno)



Esportazioni per modalità di trasporto (in % del valore, espresso in mld di euro), 2001 (cerchio interno) e 2023 ((cerchio esterno)

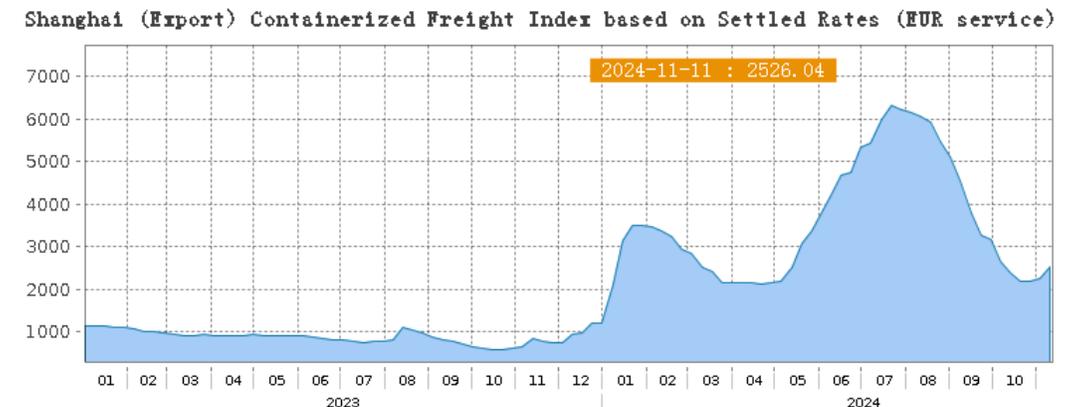
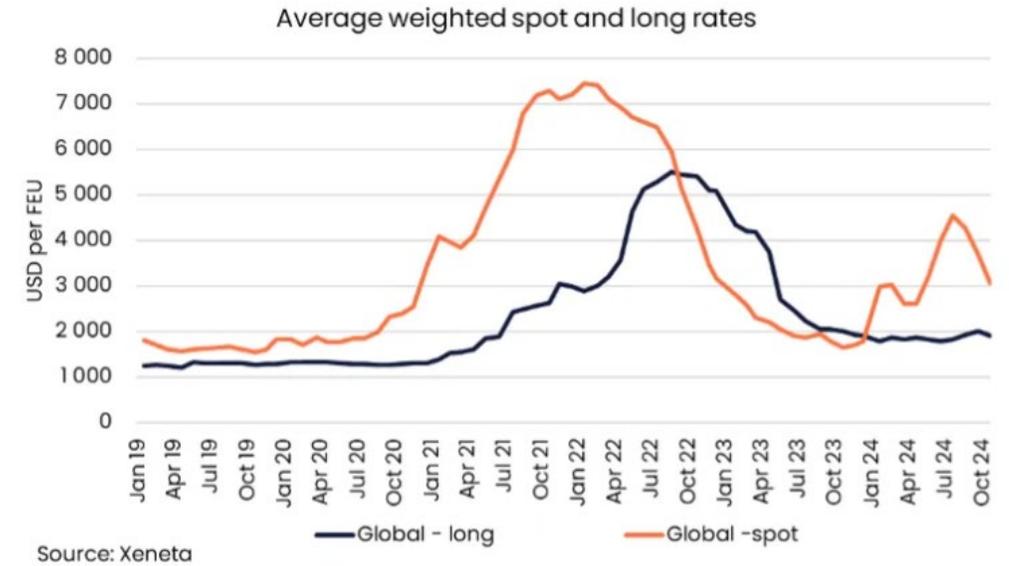


I trasporti: da *commodity* a fonte di rischi in grado di erodere una quota rilevante della marginalità operativa

Gli andamenti dei noli marittimi (sia *long* sia *spot*) su scala mondiale hanno avuto forti oscillazioni dal giugno 2020 ad oggi per fattori molto diversi:

- **congestione nei porti** dovuta al rimbalzo della domanda post Covid,
- **restrizioni operative per scioperi ed epidemie**,
- **concentrazione dell'offerta**,
- restrizioni in alcuni *chokepoint* dovute a **crisi ambientali** (siccità in Centro America che hanno coinvolto il canale di Panama, alluvioni in Sud Africa) e
- **attacchi terroristici** che impongono il passaggio dal Capo di Buona Speranza anziché attraverso il passaggio da Bab el Mandeb.

Le rotte dall'Asia verso l'Europa sono le più sensibili a queste problematiche e dopo un 2023 con noli stabili il 2024 ha registrato **oscillazioni rilevanti e non prevedibili**

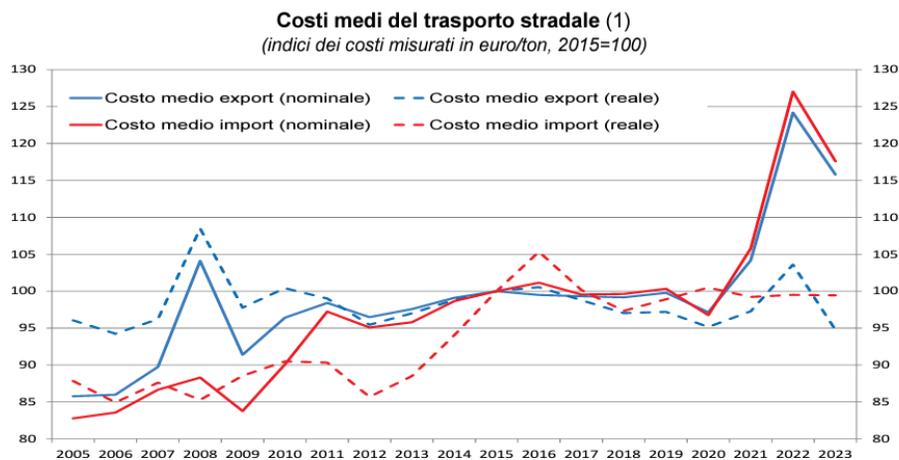


L'importanza di un sistema di trasporto per l'import-export intra UE bilanciato tra le modalità di trasporto

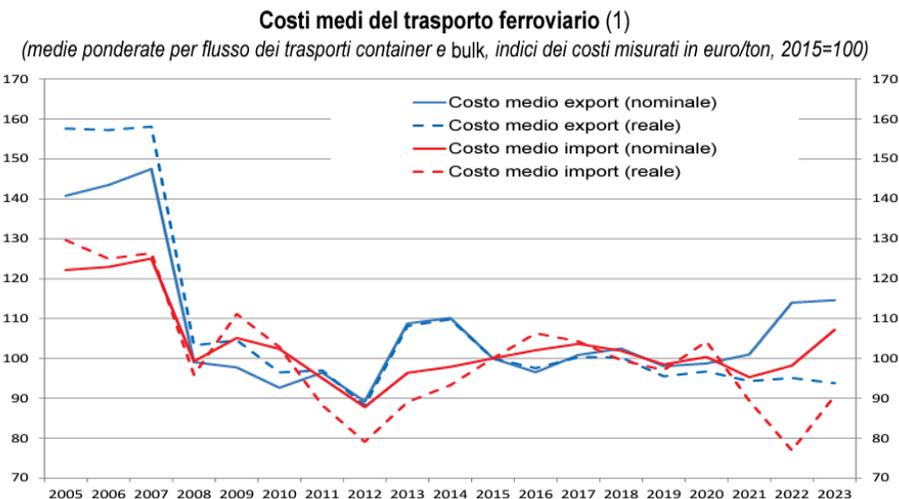
I dati della Banca d'Italia relativi ai costi di trasporto internazionali transalpini evidenziano che i costi sostenuti nelle fasi di importazione ed esportazione del trasporto su strada sono in rapido aumento dopo il 2020, mentre quelli del trasporto ferroviario sono in leggera diminuzione.

La riduzione dei costi del commercio attraverso le Alpi rafforzerà il settore manifatturiero europeo e offrirà nuove opportunità di inserimento nelle catene globali del valore, grazie anche a un migliore collegamento con i porti del Mediterraneo (*vedi rapporto Draghi e rapporto Letta*)

La mitigazione dei rischi del settore dell'autotrasporto (**carezza di autisti, interruzioni previste, prevedibili e imprevedibili dei pochi assi transalpini, costi crescenti dei pedaggi in Europa, squilibri crescenti dei flussi, difficoltà a sfruttare i carburanti alternativi...**) e delle rigidità del trasporto ferroviario richiede una **visione equilibrata delle politiche transalpine.**



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi alla produzione dei manufatti, rispettivamente venduti sui mercati esteri e importati (fonte Istat).



La crisi delle reti dei trasporti transalpine

I tunnel alpini in ordine di apertura e gli assi con limitazioni di traffico in corso

La fragilità rispetto agli incidenti, la vetustà e l'eterogeneità dell'attuale rete di infrastrutture di trasporto comportano costi sociali ed economici per l'intera Europa.

L'importanza e l'urgenza di infrastrutture moderne per attraversare le Alpi è evidente: nella maggior parte dei casi le nuove infrastrutture sostituiranno quelle del XIX secolo.

Highways	Year	Railways	Length	Maximum gradient (in %)	Height above sea level
	2033	Lyon Turin base tunnel (IT-FR)	57,5	1,25	745
	2032	Brenner base tunnel (IT-A)	55	1,2	795
2nd Gotthard tunnel (CH)	2030	Semmering base tunnel (A)	27,3	0,85	
	2025	Koralmbase tunnel (A)	32,9	0,85	
2nd Frejus tunnel (IT-FR)	2025				
	2020	Alptransit Ceneri (CH)	15,4	1,25	
	2016	Alptransit - Gotthard (CH)	57	1,25	550
	2017	Alptransit - Loetschberg (CH)	34,6	1,3	776
Gotthard (CH)	1980	1980-2017			
Frejus (IT-FR)	1980				
Brenner (IT-A)	1980				
San Bernardino (CH)	1967				
Mont Blanc (IT-FR)	1965				
Gran San Bernardo (CH)	1964	1913-1964			
	1913	Loetschberg (CH)	14,6	2,7	1242
	1906	Simplon (IT-CH)	19,8	2,5	705
	1882	Gotthard (CH)	15	2,6	1151
	1871	Frejus (IT-FR)	13,6	31	1225
	1867	Brenner axis (IT-A)	8,2	2,6	1371
	1854	Semmering (A)	1,5	2,8	896



Università
Bocconi

SCUOLA SUPERIORE
UNIVERSITARIA

Il ruolo crescente e pervasivo dell'evoluzione normativa europea per la sostenibilità: lo tsunami di regolamenti

Il settore dei trasporti nelle economie più avanzate, compresa l'Italia, detiene la quota principale di emissioni di gas climalteranti con il 26,6%, di cui circa 1/3 riferibili al trasporto merci

Le *policy* europee impongono obiettivi ambiziosi e un mix molto ampio di strumenti:

- Le misure del pacchetto **Greening Freight Transport** (Commissione Europea, 2023) mirano a:
 - rafforzare gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti (-90% entro il 2050).
 - sostenere la crescita economica delle imprese che adottano nuove politiche di trasporto merci più efficienti e sostenibili, valorizzando l'intermodalità.
- La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra (**CountEmissionEU** sulla base dello standard ISO 14083) può:
 - portare i clienti a compiere **scelte più informate** (attraverso le funzionalità del **eFTI – Electronic Freight Transport information**).
 - influenzare le **decisioni commerciali** dei soggetti che organizzano e forniscono tali servizi sul mercato;
 - incoraggiare la **sostenibilità, l'innovazione e il cambiamento comportamentale** verso opzioni di trasporto sostenibili.
- **La spinta alla decarbonizzazione** derivante dall'applicazione dell'**Emission Trading Scheme (ETS , ETS II), ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime, Alternative Fuel Infrastructure**



Il sempre più necessario coinvolgimento della committenza e le rendicontazioni delle emissioni

Il coinvolgimento dei caricatori nelle scelte per degli operatori del settore dei trasporti e della logistica è reso possibile dalla **maggior trasparenza delle attività** in termini di impatto, ottenibile sia attraverso modalità di **certificazione** (dell'operatore e delle operazioni) sia attraverso una **rendicontazione** complessiva delle strategie dell'operatore di trasporto.

Infatti, inserendo **parametri e criteri di premialità dei fornitori** relativi a garanzie rispetto a modelli organizzativi e utilizzo di asset in grado rispondere a criteri di sostenibilità si innescano meccanismi incentivanti nel settore. Per molti caricatori, l'organizzazione dei trasporti e della supply chain viene considerata come un processo non modificabile e a forte impatto ambientale, economico e sociale. Impatti che, se trascurati, rischiano di vanificare gli sforzi profusi per abbattere l'impronta ecologica nella produzione di molti prodotti e servizi che vengono consumati quotidianamente (per diversi prodotti agro-alimentari l'impatto ambientale della supply-chain è molto superiore a quello della produzione).

L'individuazione di fornitori in grado di offrire una **certificazione del best effort rispetto ai temi della sostenibilità dell'organizzazione dei trasporti e della logistica** può essere una soluzione strategica ed operativa per i caricatori.

Fra le certificazioni disponibili in questo ambito vi sono quello del Lloyd Register promosso dalla associazione italiana SOSLOG con quattro livelli di **Sustainable Logistics** o quella **Lean&Green** sostenuta dall'associazione italiana *Freight Leaders Council*.



Università
Bocconi

SCUOLA SUPERIORE
UNIVERSITARIA

Key takeaways: resilienza, sostenibilità e innovazione

- La **politica dei trasporti è una politica industriale e di sviluppo economico**, soprattutto per l'Italia dove il **livello di apertura ai mercati internazionali è molto elevato** (import + export di beni equivalgono al 56,6% del PIL nel 2023 rispetto al 38,9% del 2001) e il disavanzo della bilancia dei pagamenti nei trasporti è in continua crescita.
- I **nuovi fattori di rischio** (cambiamenti climatici, valore della CO2, disponibilità di carburanti alternativi, dazi commerciali sempre più diffusi) aumentano la **volatilità** dei mercati, richiedendo nuovi modelli di controllo e monitoraggio e un approccio alla resilienza anche da parte dei gestori delle infrastrutture che devono garantire resilienza e concorrenza, oltre ad un time-to market coerente con le esigenze degli operatori
- Le **soluzioni per la decarbonizzazione** devono tener conto anche dei trend relativi alla **sostenibilità economica** (in un settore con asset ammortizzati in molti anni) e **sociale** (e.g. disponibilità di autisti e qualità del rapporto vita sociale-lavoro), oltre a ipotizzare soluzioni del tutto innovative frutto di collaborazioni pubblico-private (verso automazione e digitalizzazione).
- Il settore dei trasporti sarà oggetto di nuove tassazioni sulla base del principio «chi inquina paga» ma potrà contare anche su **nuove fonti di finanziamento per ricerca e innovazione** (e.g. **Innovation Fund** europeo e nazionale finanziato dai ricavi da ETS e *Social Climate Fund*), che andranno valorizzate al meglio per rafforzare l'introduzione di nuove tecnologie e nuovi modelli organizzativi (ad esempio, la filiera del **Carbon Capture, Utilization and Storage – CCUS**).

