

# Bocconi

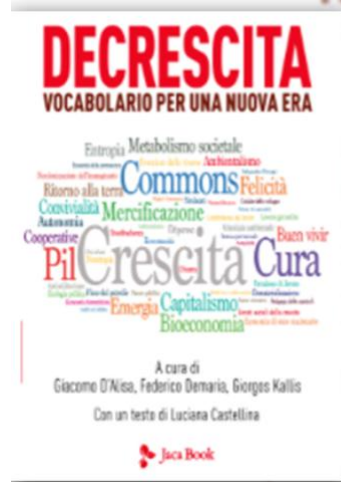
## È POSSIBILE LO SVILUPPO SENZA INFRASTRUTTURE?

Conferenza regionale  
sul sistema delle infrastrutture in Piemonte

# Alcune domande di grande attualità

- ✓ Ci sono Paesi che hanno scelto un futuro a bassa intensità di consumo?
- ✓ Andiamo verso un'economia dematerializzata?
- ✓ È possibile avere più occupazione e più consumi con meno beni da trasportare?
- ✓ È possibile trasportare più beni senza nuove infrastrutture?
- ✓ Ci possiamo permettere di investire in infrastrutture?
- ✓ Ci possiamo permettere di non farlo?

## La «decrecita felice»



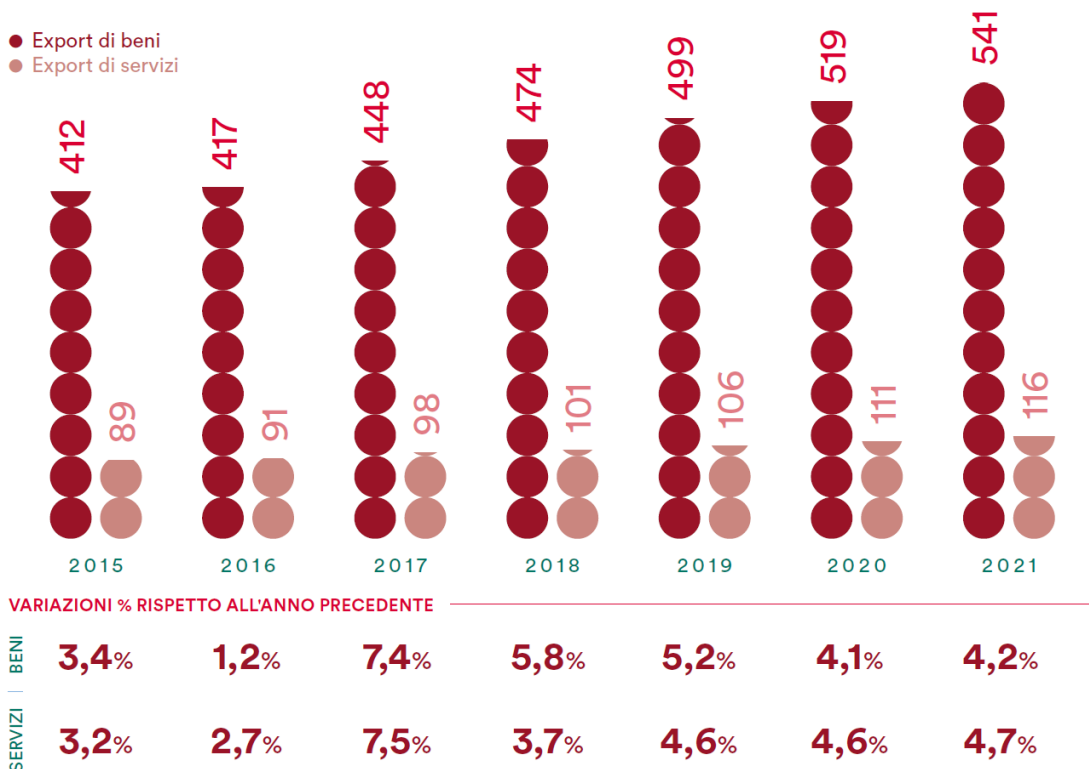
Affascinanti teorie,  
rispettabilissimi ideali ...  
ma **nessuna evidenza statistica** di cambiamento  
della tendenza generale alla crescita dei volumi di  
consumo e di interscambio.

# Verso un'economia dematerializzata?

Senza dubbio cresce la quota di servizi immateriali all'interno delle economie sviluppate.

L'economia italiana rimane però caratterizzata da una forte **«vocazione manifatturiera»** sostenuta dall'export.

Fig. 1 Esportazioni italiane di beni e servizi (miliardi di euro)

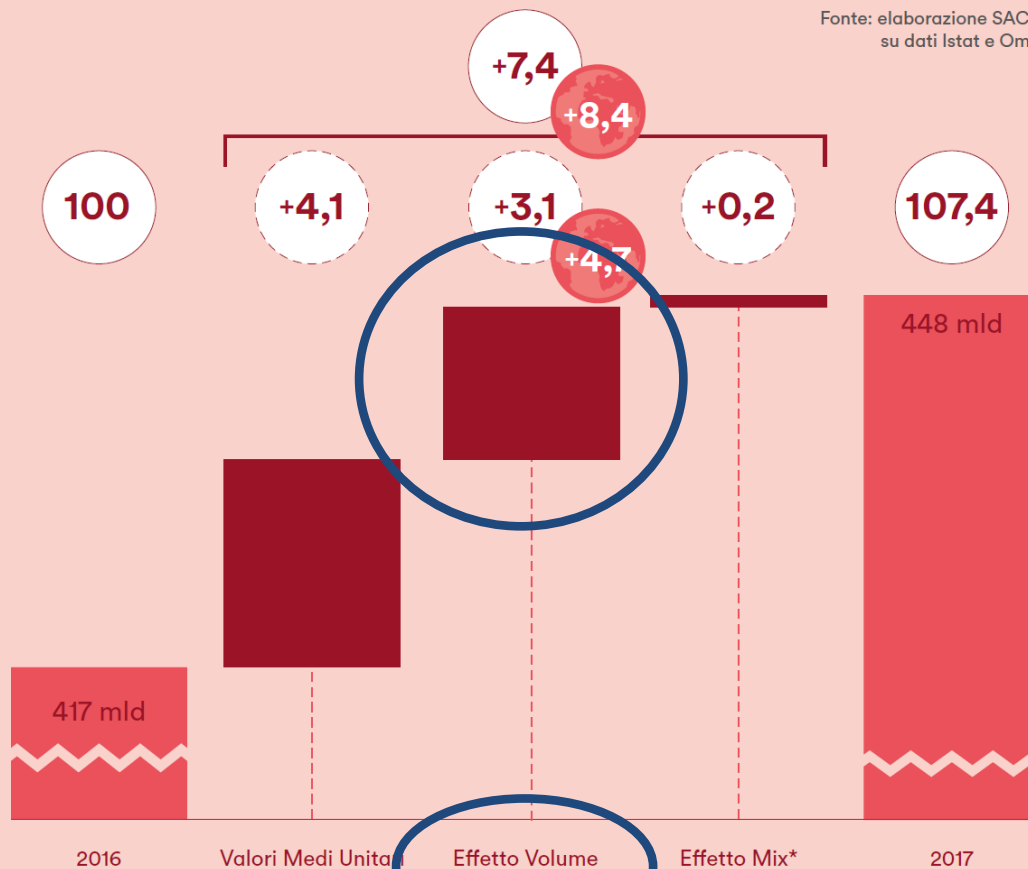


# Cresce in valore o anche in quantità?

Le nostre esportazioni crescono per l'effetto valore (4,1%) ma anche per l'effetto volume (3,1%).

Fig. 1.10 Variazione dell'export di beni italiani per componenti (punti percentuali, indice 2016=100, euro)

Fonte: elaborazione SACE su dati Istat e Omc



\*La variazione del valore dell'export può essere approssimata dalla somma delle variazioni di prezzo e quantità al netto di un effetto interazione dato dal prodotto delle variazioni di prezzo e quantità.

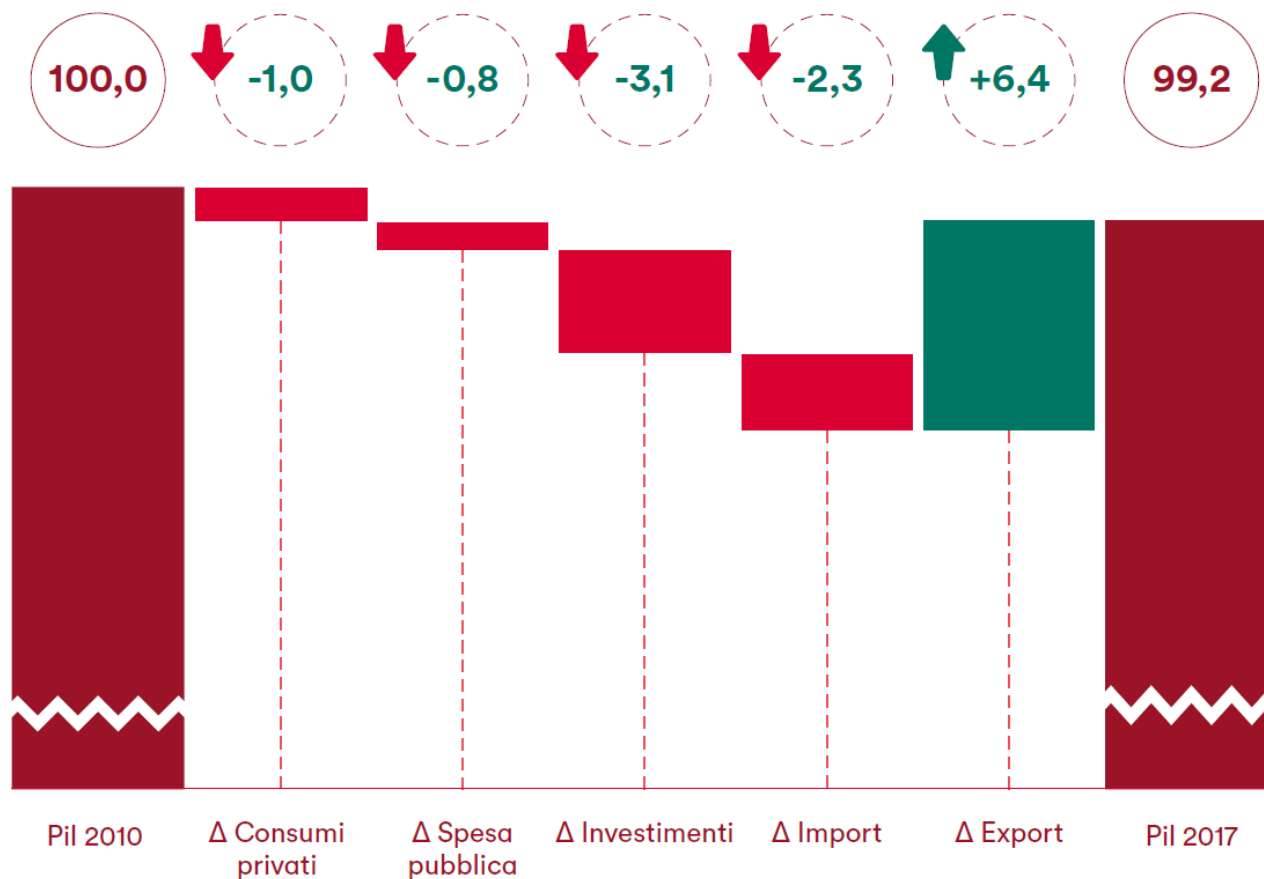


= commercio mondiale

# L'export: unico traino della crescita

Fig. 2 Contributi alla crescita del Pil, 2010-2017 (indice 2010=100, var %)

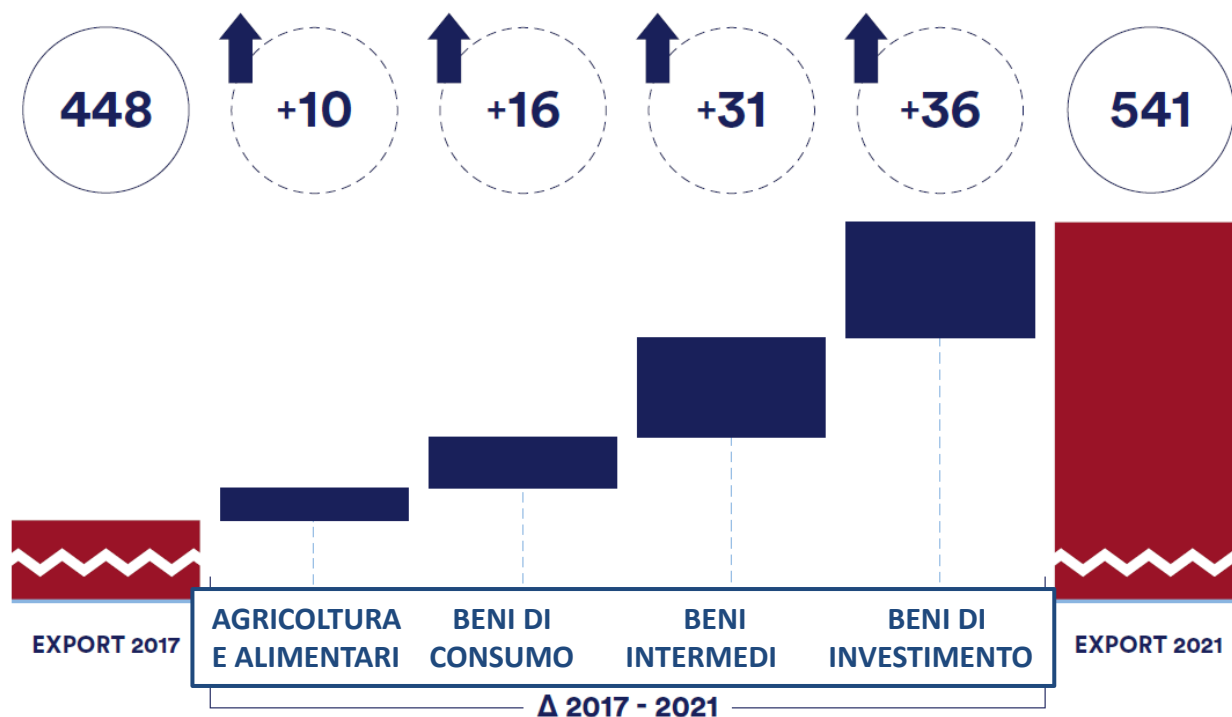
Il PIL del 2017 è quasi tornato ai livelli del 2010. Solo le **esportazioni** ci hanno permesso di compensare la riduzione delle altre voci.



## Prevalenza di beni «pesanti»

Anche in futuro le **esportazioni** sosterranno la nostra economia. Esporteremo in prevalenza **beni «pesanti»**: intermedi e di investimento.

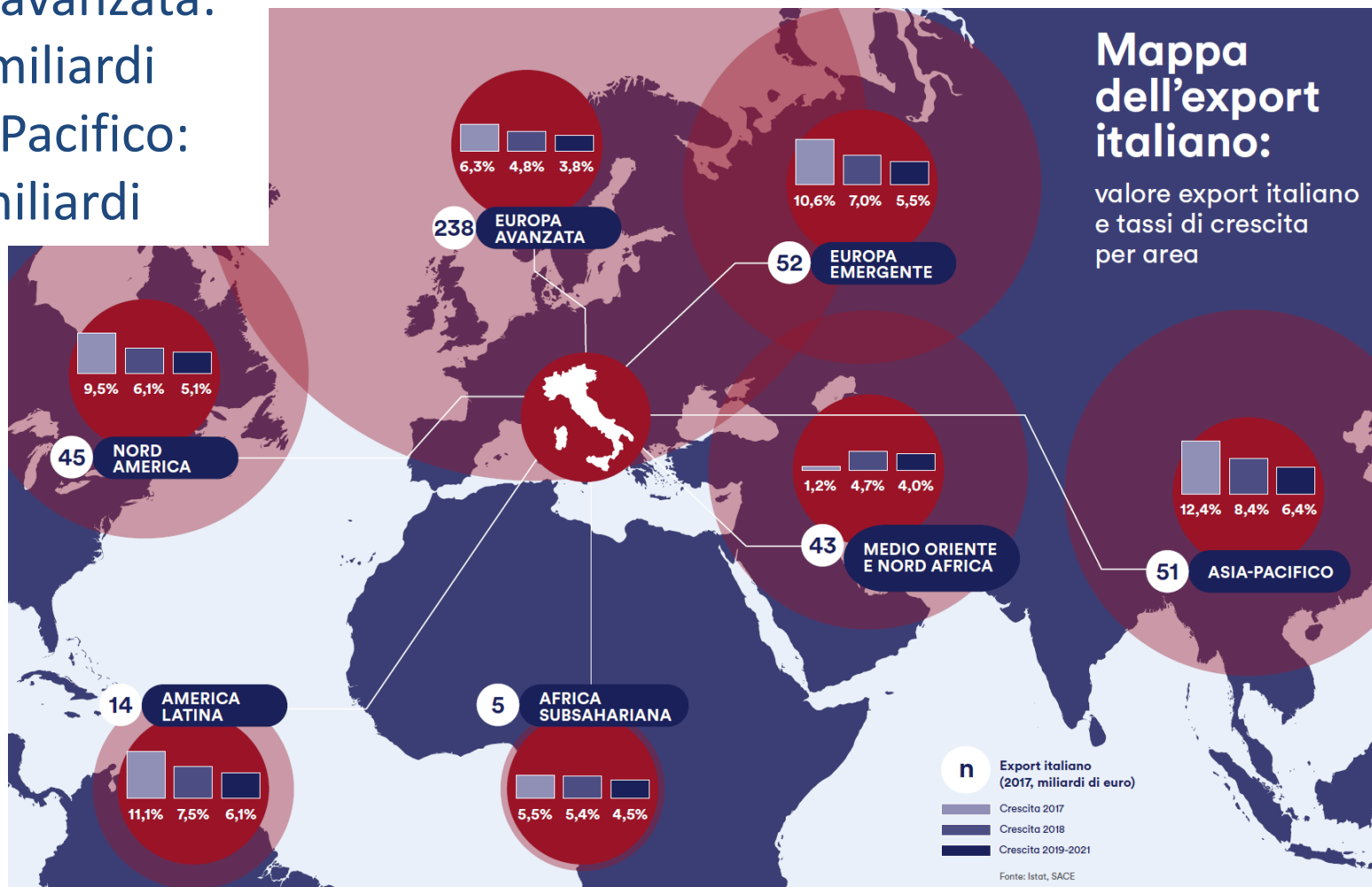
Fig. 2.4 Contributo dei raggruppamenti di beni alla crescita delle esportazioni italiane (miliardi di euro)



Turismo e moda danno un contributo significativo ...  
ma **rimaniamo un'economia manifatturiera che «muove» milioni di tonnellate ogni anno.**

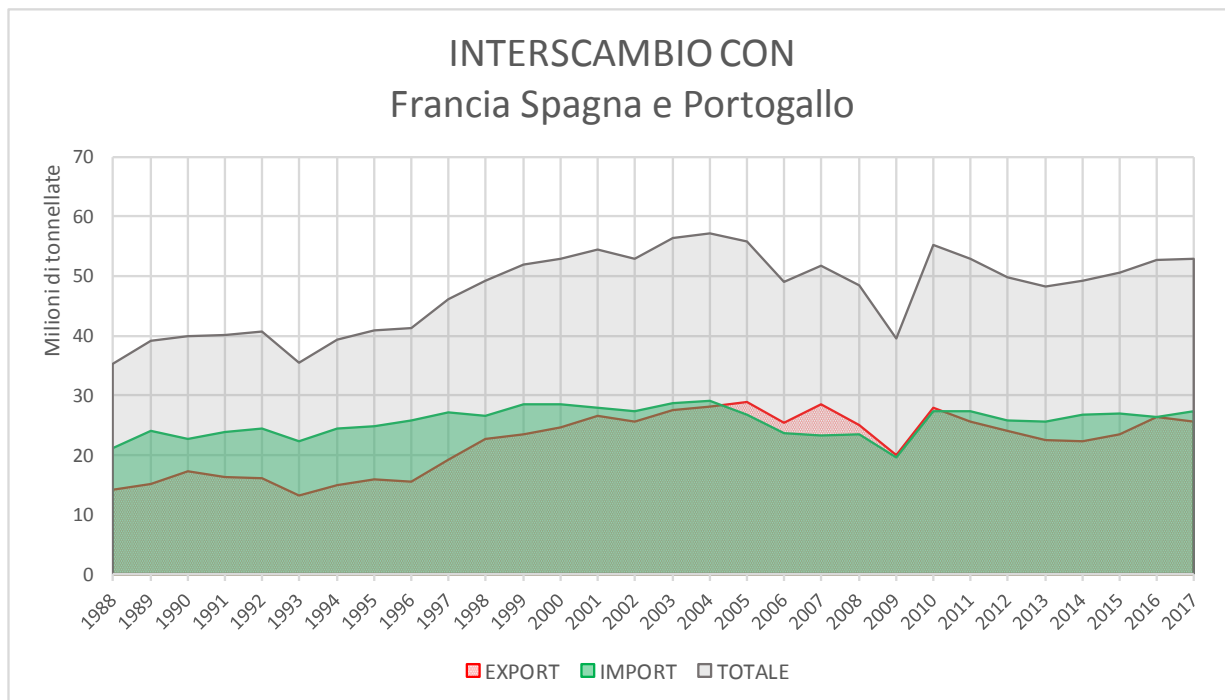
# Cina e Asia crescono ma il primo cliente rimane l'Europa

Europa avanzata:  
238 miliardi  
Asia e Pacifico:  
51 miliardi



Per guardare il futuro non perdiamo di vista il presente!

# 30 anni con Francia Spagna e Portogallo



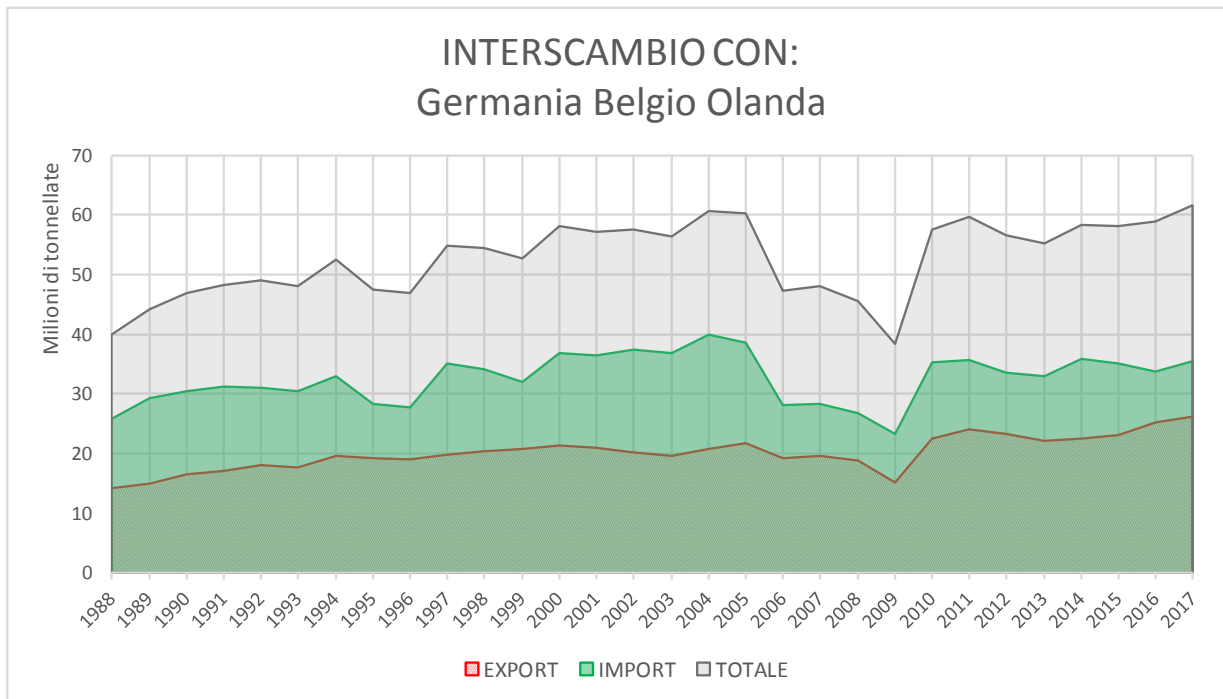
Anno	IMPORT	EXPORT	TOTALE
1988	21,1	14,2	35,3
1990	22,7	17,3	40,0
1995	24,9	16,0	40,9
2000	28,4	28,4	56,9
2005	26,8	26,8	53,7
2007	23,3	28,4	51,7
2008	23,5	24,9	48,4
2009	19,5	20,0	39,5
2010	27,3	28,0	55,3
2011	27,3	25,6	52,9
2012	25,8	24,1	49,9
2013	25,7	22,5	48,2
2014	26,8	22,4	49,2
2015	27,0	23,5	50,5
2016	26,4	26,4	52,8
2017	27,3	25,6	52,9

FONTE: EU trade since 1988 by SITC [DS-018995]  
Report country Italy  
Unità: milioni di tonnellate  
Aggiornamento: 02 09 2018

Fino al 2000 l'interscambio cresce: rimangono alte le importazioni e crescono progressivamente le esportazioni. Tra il 2000 e la crisi del 2008 diminuisce l'importazione di materie prime. Dopo la crisi rapida ripresa dell'interscambio, seguita di una fase di debolezza delle esportazioni con buona ripresa dopo il 2014.

Tranne l'anno della crisi, dal 1998 l'interscambio è sempre stato vicino o superiore a 50 milioni di ton.

# 30 anni con Germania Belgio e Olanda



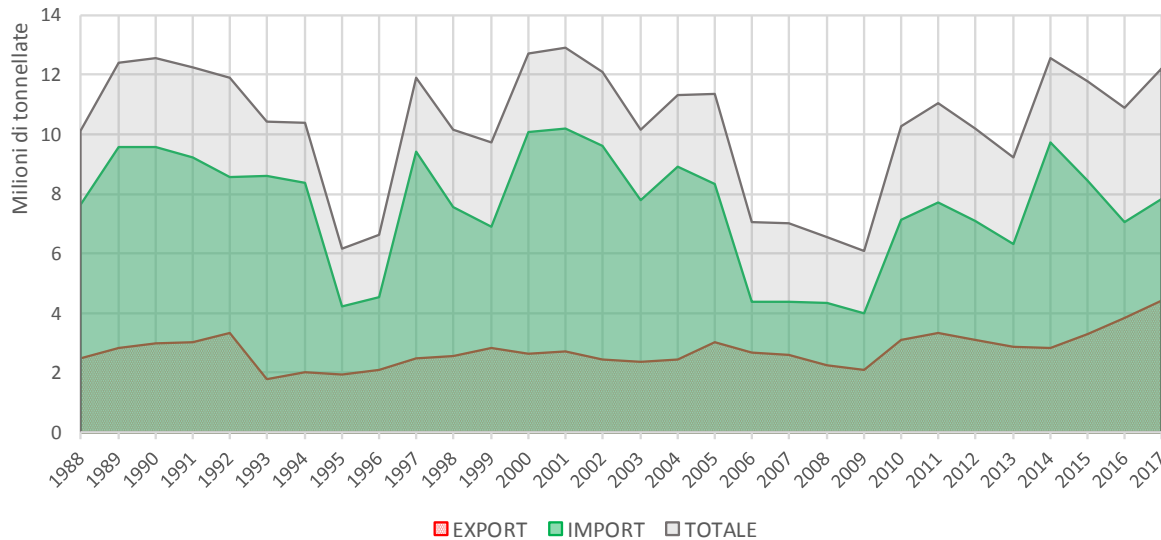
Anno	IMPORT	EXPORT	TOTALE
1988	25,8	14,2	40,0
1990	30,5	16,5	46,9
1995	28,3	19,2	47,5
2000	36,9	36,9	73,7
2005	38,7	38,7	77,3
2007	28,4	19,6	48,0
2008	26,8	18,7	45,6
2009	23,3	15,2	38,5
2010	35,2	22,4	57,6
2011	35,8	24,0	59,8
2012	33,5	23,2	56,7
2013	33,1	22,2	55,2
2014	35,8	22,5	58,3
2015	35,2	23,1	58,2
2016	33,7	25,1	58,9
2017	35,6	26,2	61,7

FONTE: EU trade since 1988 by SITC [DS-018995]  
Report country Italy  
Unità: milioni di tonnellate  
Aggiornamento: 02 09 2018

L'interscambio con i Paesi posti a Nord della Svizzera, che utilizzano sia i valichi del San Gottardo e del Sempione sia del Brennero, hanno un andamento stabile, con l'eccezione della crisi, tra i 50 e i 60 milioni di tonnellate. Si deve notare la costante prevalenza delle importazioni rispetto all'export.

# L'interscambio con l'Olanda

INTERSCAMBIO CON:  
Olanda



Anno	IMPORT	EXPORT	TOTALE
1988	7,6	2,5	10,1
1990	9,6	3,0	12,6
1995	4,2	2,0	6,2
2000	10,1	10,1	20,1
2005	8,3	8,3	16,6
2007	4,4	2,6	7,0
2008	4,3	2,2	6,6
2009	4,0	2,1	6,1
2010	7,2	3,1	10,3
2011	7,7	3,3	11,0
2012	7,1	3,1	10,2
2013	6,3	2,9	9,2
2014	9,7	2,8	12,6
2015	8,5	3,3	11,8
2016	7,1	3,8	10,9
2017	7,8	4,4	12,2

FONTE: EU trade since 1988 by SITC [DS-018995]  
Report country Italy  
Unità: milioni di tonnellate  
Aggiornamento: 02 09 2018

L'interscambio con l'Olanda segue un profilo diverso da tutti gli altri ed è caratterizzato da una forte prevalenza delle importazioni. E' la misura concreta della debolezza del sistema portuale italiano: il sistema industriale dell'Italia settentrionale trova nei porti del Nord (olandesi e tedeschi) l'alternativa alle carenze dei collegamenti nazionali.

# Nessuna dematerializzazione ... ma quale rapporto trasporti/PIL?

## Dipende da cosa fa crescere il PIL

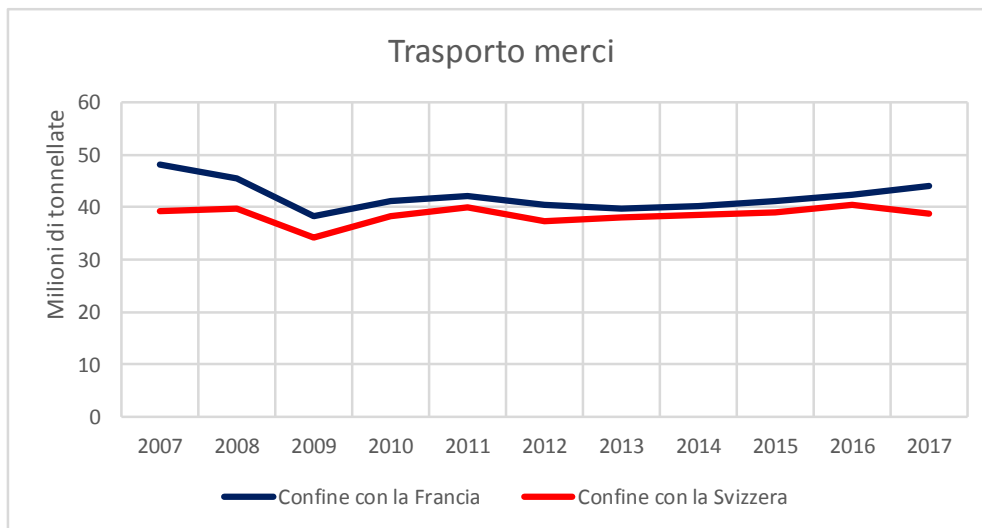
- ✓ Se diamo sussidi, aumentano i consumi e quindi aumenteranno le importazioni per un valore simile; perciò:  $\text{domanda di trasporto} / \text{PIL} \approx 1$
- ✓ Se sviluppiamo la produzione industriale, aumentano le importazioni (per le materie prime), le esportazioni e ancora le importazioni per i maggiori consumi; perciò:  $\text{domanda di trasporto} / \text{PIL} > 1$  (es. 1,4)

# Più sviluppo e meno trasporti?

## **Non è possibile avere più sviluppo con meno trasporti**

- ✓ Se vogliamo più occupazione e migliorare il tenore di vita di chi ha meno dobbiamo sapere che ciò aumenterà la produzione e i consumi.
- ✓ L'Italia non è un Paese autosufficiente, nemmeno nella produzione agroalimentare.
- ✓ Se vogliamo stare meglio dobbiamo essere in grado di importare ed esportare di più.
- ✓ Per questo abbiamo bisogno di infrastrutture di trasporto sia all'interno sia con l'estero.

# I flussi via terra ai confini con Francia e Svizzera



Anno	Francia	Svizzera
2007	48,2	39,3
2008	45,4	39,8
2009	38,2	34,2
2010	41,2	38,4
2011	42,2	40,0
2012	40,3	37,3
2013	39,8	38,0
2014	40,3	38,5
2015	41,2	39,0
2016	42,4	40,4
2017	44,1	38,9

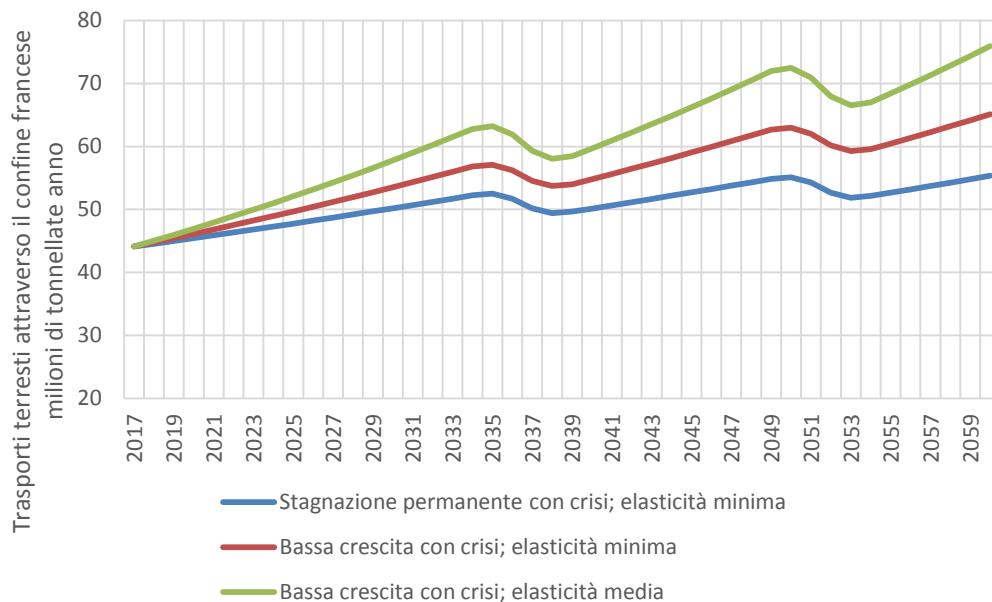
FONTE: Swiss Confederation  
Federal Office of Transport (FOT)  
Unità: milioni di tonnellate  
Aggiornamento: 07 2018

L'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero e l'UE rilevano e stimano annualmente i flussi di trasporto che attraversano le Alpi.

I dati e il grafico confermano che, dopo la crisi del 2009, le quantità trasportate hanno ripreso i livelli precedenti e che **i flussi di trasporto attraverso il confine francese sono sempre in linea e superiori a quelli registrati sul confine svizzero.** (N.B.: il dato del 2017 è influenzato dall'incidente di Rastatt.)

# Alcune simulazioni con scenari negativi

Scenari negativi e molto negativi

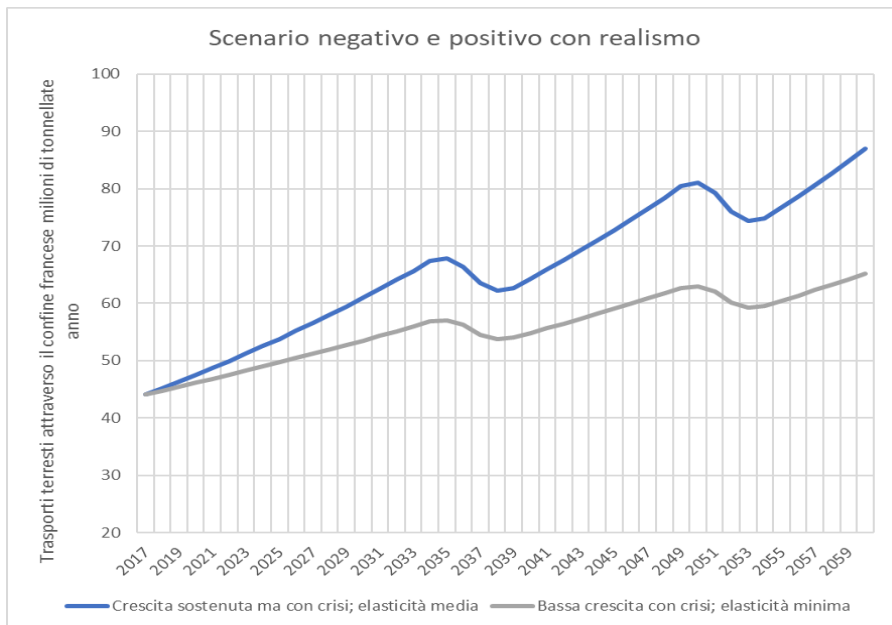


Scenario	2017	2030	2040	2050	2060
<u>Stagnazione permanente con crisi; elasticità minima</u>	44,1	50,2	50,1	55,1	55,3
<u>Bassa crescita con crisi; elasticità minima</u>	44,1	53,5	54,8	63,0	65,1
<u>Bassa crescita con crisi; elasticità media</u>	44,1	57,8	59,7	72,5	75,9

L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino Lione, nell'intento di collaborare positivamente alle valutazioni costi benefici dell'opera, ha sviluppato alcune simulazioni **usando inizialmente scenari molto negativi** (stagnazione con crisi) **e negativi** (bassa crescita con crisi periodiche).

Come indicato in tabella, anche assumendo queste ipotesi, **occorrerà rispondere a una domanda di trasporto terrestre che va da un minimo di 50 milioni di tonnellate nel 2030 ad un massimo di 76 nel 2060.**

# Scenari di traffico coerenti con le politiche del Governo



Il Governo italiano vuole spingere, anche con il ricorso al deficit di bilancio, sullo sviluppo. L'Osservatorio ha perciò simulato uno scenario maggiormente in linea con questi obiettivi, assumendo un incremento medio del PIL dell'1,8%, anche se periodicamente interrotto da periodi di forte recessione.

Scenario	2017	2030	2040	2050	2060
Bassa crescita con crisi; elasticità minima	44,1	53,5	54,8	63,0	65,1
Crescita sostenuta ma con crisi; elasticità media	44,1	61,0	64,3	81,0	86,9

Per sostenere questo percorso di crescita occorre quindi garantire efficienti e stabili sistemi di trasporto attraverso l'arco alpino occidentale, **in grado di trasportare 61 milioni di tonnellate già nel 2030 e 87 milioni nel 2060.**

È necessaria una coerenza tra gli obiettivi di crescita macroeconomica e le previsioni di domanda di trasporto. Altrimenti, **la crescita sarà frenata dai limiti infrastrutturali, come già avviene al Sud.**

# Infrastrutture: un gap da colmare

## Le vie dell'export: il gap da colmare sulle infrastrutture, convenzionali e non

Per raggiungere i mercati che contano e diversificare i rischi è necessario che le dotazioni infrastrutturali riguardanti sia le reti fisiche che quelle digitali siano adeguate.

Diversi indicatori mostrano un ritardo dell'Italia rispetto ai principali concorrenti nei sistemi di trasporto delle merci, un divario in termini di qualità della logistica che ci costa circa 70 miliardi di euro di "export perduto", ovvero l'export che si potrebbe recuperare se l'Italia colmasse il gap logistico con la Germania.

Le infrastrutture dedicate al trasporto marittimo, che rappresenta il secondo vettore delle esportazioni italiane dopo quello su terra soprattutto verso i mercati extra-Ue, hanno beneficiato soltanto del 2% degli investimenti complessivi in logistica nel periodo 2013-2017,

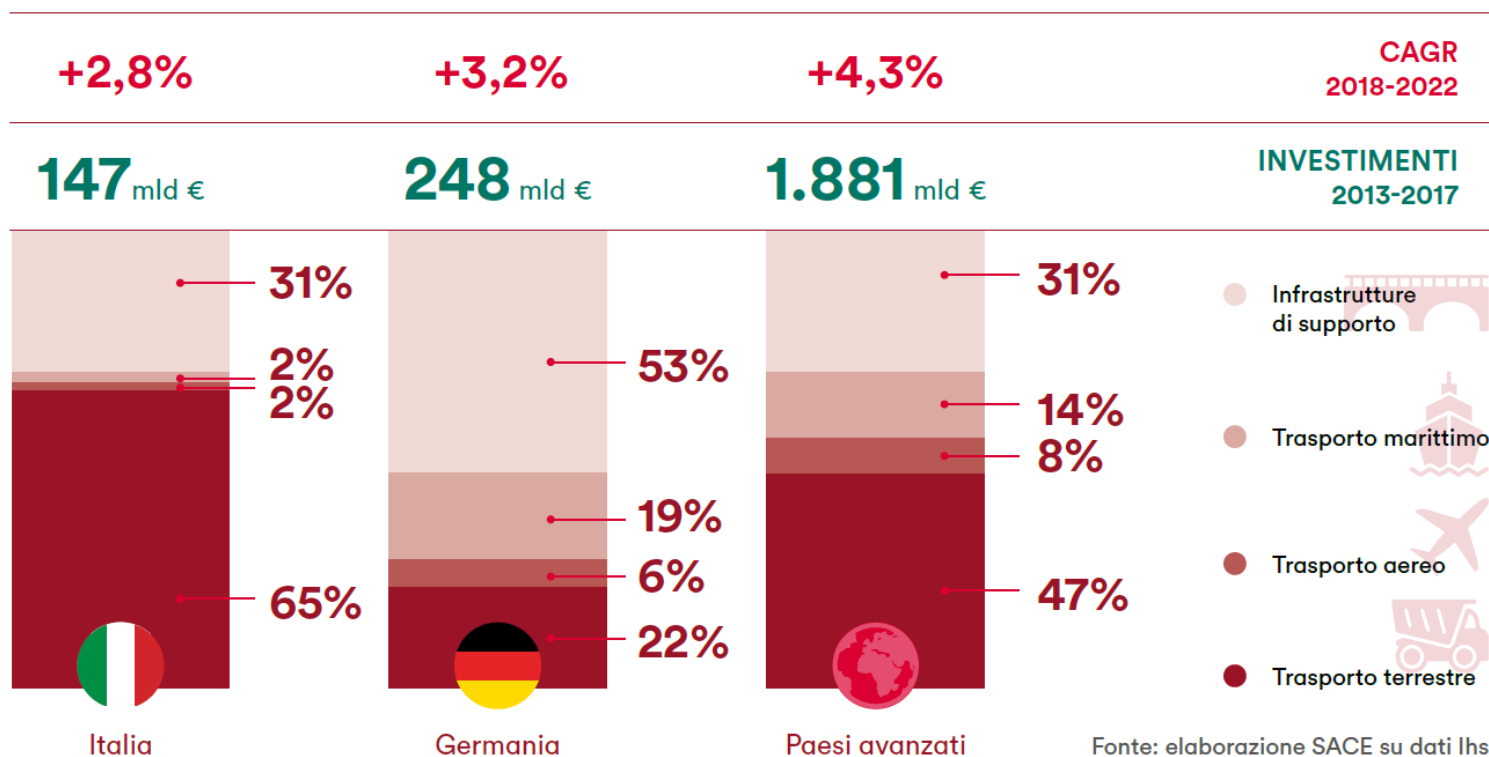
ben al di sotto dei Paesi che occupano la parte alta della classifica, come la Germania, che investono di più non solo nel mare, ma anche nelle infrastrutture di supporto a terra. Per un'economia che basa più del 30% del proprio Pil sull'export, investire in infrastrutture di trasporto è condizione indispensabile di competitività; eppure gli investimenti infrastrutturali italiani continueranno a crescere, anche in futuro, meno della media dei Paesi avanzati (Fig. 4)



Fonte: SACE

# Bassi investimenti e tutto sulla strada

**Fig. 4** Investimenti in logistica in Italia, in Germania e nei Paesi avanzati per settore, 2013-2017 e crescita media annua 2018-2022



# Effetti degli investimenti in infrastrutture

**Investimenti:**  
beni strumentali  
prodotti  
intermedi  
(*materie prime,*  
*semilavorati,*  
*servizi*)  
e lavoro

**Effetti diretti** -> effetti sul sistema economico derivanti dagli acquisti direttamente effettuati per la realizzazione dell'investimento

**Effetti indiretti** -> per realizzare l'investimento le imprese "attivano" i propri fornitori, i quali generano, a loro volta, nuova domanda di fattori produttivi. Questo effetto è definito «moltiplicatore leonteviano», dal nome dell'economista Wassily Leontief.

**Effetti indotti** -> gli investimenti aumentano l'occupazione e distribuiscono redditi (*retribuzioni, redditi d'impresa e di lavoro autonomo*) che a loro volta generano più domanda per consumi finali. Questo effetto è definito «moltiplicatore keynesiano», dal nome dell'economista John Maynard Keynes.

Produzione

Valore aggiunto

## Un esempio di grande attualità

L'investimento per la costruzione della **linea ferroviaria Torino Lione** risponde alla necessità di rafforzare la capacità di trasporto attraverso l'arco alpino occidentale.

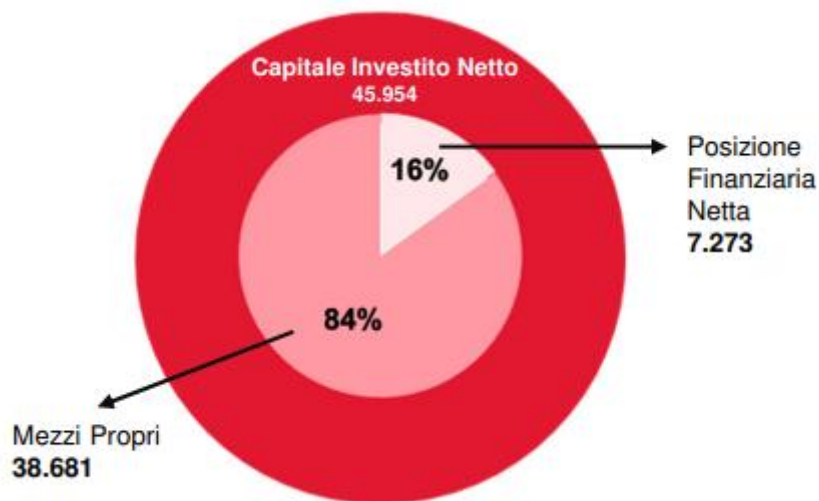
È un'**opera cofinanziata dalla Unione Europea**: questo fa in modo che **l'onere finanziario ricada solo in parte sul debito italiano** mentre la nostra economia può trattenere tutti gli effetti di attivazione occupazionale e produttiva.

**La realizzazione del progetto dà un contributo di oltre 11 miliardi al PIL nazionale con una spesa a carico dello stato di 3,3 miliardi.**

*È difficile trovare un investimento utile che dia in tempi rapidi uno stimolo così forte allo sviluppo incidendo in modo così leggero sul rapporto debito / PIL.*

# Il gruppo FSI con ANAS

Il gruppo Ferrovie dello Stato (FSI), che controlla anche ANAS, ha una capacità di indebitamento ottimale (elevati importi a basso costo) e capacità tecniche consolidate.



**Capitale Investito Netto del gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2017**  
(milioni di Euro)

Data emissione	Durata (anni)	Importo (€ mln)	Cedola
12 01 2016	10	300	Euribor 6M + 0,75%
18 07 2016	6	350	Euribor 6M + 0,70%
25 07 2016	5	50	1,65%
<b>28 06 2017</b>	<b>8</b>	<b>1.000</b>	<b>1,50%</b>
07 12 2017	6	600	0,88%
21 12 2017	8	100	Euribor 6M + 0,78%
26 03 2018	12	200	Euribor 6M + 0,982%

**Il suo indebitamento** è fuori dal perimetro della pubblica amministrazione e **non incide sul rapporto debito / PIL**

# Conclusioni

- Serietà e rigore nell'uso dei dati e delle tecniche
- Più realismo e meno fantasie
- Abbiamo gli strumenti per recuperare il gap infrastrutturale
- Investire in infrastrutture rilancia l'occupazione
- Alle istituzioni e alla politica il difficile compito di fare le scelte, guidando il lavoro dei tecnici senza farsi espropriare delle decisioni che a loro competono.