



Volume 5 Issue 1 February 2016

Summary/Sommario

Editorial/Editoriale

By Giuseppe Cirillo

Managing Editor/Responsabile Editoriale

-Silvia Beltrami-Chief Director/Direttore Responsabile-

Economic Sciences Section/Sezione di Scienze Economiche

Simulation tools to support municipal planning

-Arnaldo Vecchietti-

Keywords: dynamic simulation, public policies direction, city management

Abstract

Simulation is a key discipline for city management. Imitate the behavior of systems is one of the best ways to understand how it works. Understanding the structure of a system (social, economic or natural) is essential to be able to change, to evaluate it and rule it. In the local councils the practice of the dynamic simulation is not widespread yet, but things are rapidly changing. The period of reform on fiscal federalism and productivity of public work will have to find the resources and the tools to implement the changes and the simulation lends itself now to be one of these.

The methodology presented in the article is particularly suited to the study of the determinants in the ex post analysis designed to identify the causes that have given rise to a phenomenon / problem observed (pollution, traffic congestion, reduction in the margin, etc.) or in the ex ante

analysis, aimed at identifying the conditions that allow the attainment of certain objectives (improving the quality of life, increase the attractiveness of urban traffic planning, etc.). The relevance of the proposed approach is not given so much by the ability of the models to predict the punctual states of the system in the future but by the contribution that the method provides for understanding of the logic in which the relevant variables interact, the role that each of them plays, the points in which the system is sensitive to interventions and scenarios that emerge as a result of alternative hypotheses about the initial or final state of the system. Understanding of the structure of the local problem is determining a priori in directing and dimensioning the public policies. Policies that, according to the matter in question (Traffic, Economy, Environment, etc.), must try to act on the causes accessible to the participants involved. The approach presented can provide guidance and inspiration, also operating, useful not only to those who hold decision-making roles in the implementation of public policies, but also to ordinary citizens. The article describes a real experience, conducted in the scope of a council of a medium size city in the Italian North East, where the simulators of the management were used.

Gli strumenti di simulazione a supporto della pianificazione comunale

Abstract

La Simulazione è una disciplina fondamentale per il city management. Imitare il comportamento dei sistemi è uno dei migliori modi per comprenderne il funzionamento. La comprensione della struttura di un sistema (sociale, economico o naturale) è indispensabile per poterlo cambiare, per valutarlo e governarlo. Nei consigli comunali non è ancora diffusa la pratica della simulazione dinamica, ma le cose stanno rapidamente cambiando. La stagione di riforme sul federalismo fiscale e sulla produttività del lavoro pubblico dovrà trovare le risorse e gli strumenti per implementare il cambiamento e la simulazione si presta ormai ad essere uno di questi.

La metodologia presentata è particolarmente adatta allo studio delle determinanti nelle analisi ex post volte all'individuazione delle cause che hanno dato vita ad un determinato fenomeno/problema osservato (inquinamento, congestione da traffico, riduzione del margine, ecc.) o analisi ex ante, volte ad individuare le condizioni che permettono il raggiungimento di determinati obiettivi (miglioramento della qualità della vita, aumento dell'attrattività urbana, pianificazione del traffico, ecc.). La rilevanza dell'approccio proposto non è data tanto dalla capacità dei modelli realizzati di prevedere stati puntuali del sistema nel futuro quanto sul contributo che la metodica offre per comprendere la logica in cui le variabili rilevanti interagiscono, il ruolo che ciascuna di esse gioca, i punti in cui il sistema è sensibile agli interventi e gli scenari che emergono come conseguenza di ipotesi alternative circa lo stato iniziale o finale del sistema. La comprensione della struttura del problema locale è determinante a priori nel direzionare e dimensionare le politiche pubbliche. Politiche che, a seconda della materia considerata (Traffico, Economia, Ambiente, ecc.) devono cercare di intervenire sulle cause a accessibili agli attori coinvolti. L'approccio presentato può fornire indicazioni e spunti, anche operativi, utili non solo a coloro che rivestono ruoli decisionali nell'implementazione di politiche pubbliche ma anche a semplici cittadini. L'articolo descrive un'esperienza reale, condotta nell'ambito di un Consiglio comunale di una città di medie dimensioni del Nord Est italiano, dove sono stati usati i simulatori di gestione.

Railway intercontinental services

-Giovanni Saccà-

Keywords: intercontinental and transcontinental rail services, Scandinavian-Mediterranean corridor, high-speed rail

Abstract:

Railways have historically contributed to populate entire regions within continents, enabling the creation of settlements that would otherwise not have been possible. In many cases they have become the backbone of passenger and freight transport on the continent.

In the nineteenth century the railways have changed the world, transforming it from a place where most people barely exceeded the borders of their village, in a place where it had become possible to cross entire continents in a few days / weeks. From the second half of the twentieth century, technological advances have allowed the creation of high-speed rail (HSR: High-Speed Rail), initially in Japan and France, now in all the most advanced nations of the world. Now the time has come to realize even intercontinental High Capacity railways (HCR: High Capacity Rail) able to move significant amounts of goods from ships to rail.

The Economic and Social Commissions of United Nations have prepared plans for new railways on all continents. The intercontinental and transcontinental rail services will have a great development in the coming decades. All major nations have development plans similar to those of Europe, but China and Russia have decided to speed up this process so as early as in 2024 the new Berlin-Beijing axis should be activated in order to allow the passenger trains to travel whole new line in two days and the freight trains in about five days. The realization of this project would create the foundation for new large flows overland that should do to grow the rail modal share and enable new large settlements along the new paths.

Italy must actively join in the challenge promptly realizing the European routes already provided, not forgetting the great opportunity to be able to connect in the future not only Sicily, but also Africa, through the extension of the Scandinavian-Mediterranean corridor, which could become the central axis of the connection between Europe and Africa, as soon as the economic and politic conditions will present.

Servizi ferroviari intercontinentali

Le Ferrovie storicamente hanno contribuito a popolare intere regioni all'interno dei continenti, consentendo la creazione di insediamenti che altrimenti non sarebbero stati possibili. In molti casi sono diventate la spina dorsale del trasporto passeggeri e merci del continente.

Nel XIX secolo le ferrovie hanno cambiato il mondo, trasformandolo da un luogo in cui la maggior parte delle persone superava a stento i confini del proprio villaggio, in un luogo in cui era divenuto

possibile attraversare interi continenti nel giro di pochi giorni/settimane. A partire dalla seconda metà del XX secolo, l'evoluzione tecnologica ha consentito la realizzazione di ferrovie ad Alta Velocità (HSR: High-Speed Rail), inizialmente in Giappone e in Francia, adesso in tutte le nazioni più avanzate del mondo. Ormai i tempi sono maturi per realizzare anche ferrovie ad Alta Capacità intercontinentali (HCR: High Capacity Rail) in grado di spostare quantità significative di merci dalle navi alla ferrovia.

Le Commissioni Economiche e Sociali delle Nazioni Unite hanno predisposto piani di sviluppo di nuove ferrovie in tutti i continenti. I servizi ferroviari intercontinentali e transcontinentali avranno un grande sviluppo nei prossimi decenni. Tutte le più grandi nazioni hanno piani di sviluppo simili a quelli dell'Europa, ma la Cina e la Russia hanno deciso di accelerare questo processo per cui già dal 2024 dovrebbe essere attivato il nuovo asse Berlino-Pechino che dovrebbe consentire ai treni viaggiatori di percorrere tutta la nuova linea in due giorni e ai treni merci in circa 5 giorni creando le basi per nuovi grandi flussi via terra, che dovrebbero fare crescere la quota modale ferroviaria e consentire nuovi grandi insediamenti lungo i nuovi percorsi.

L'Italia deve partecipare attivamente a tale sfida realizzando tempestivamente gli assi europei già previsti, non dimenticando la grande opportunità di poter collegare in futuro non solo la Sicilia, ma anche l'Africa, attraverso il prolungamento del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che potrebbe diventare l'asse centrale di collegamento tra l'Europa e l'Africa, non appena se ne presenteranno le condizioni politiche economiche.

**Transportation, infrastructure, logistics and economic growth
Profiles of International Economics**

-Giovanni Saccà-

Keywords: global traffic of containers, transshipment operations, international Layer Gateway

Abstract:

The global traffic of containers with the phenomenon of globalization has revolutionized the world of transport. Currently the goods are shipped to about 90% by sea. China in the global competition is winning more new records. The success of China, as well as the ability to produce large quantities of goods at low prices, depends very much on upgrading its ports and, in general, on the strengthening of its transport system or infrastructure and logistics.

China is limiting not to intervene in its own territory with great works, but has funded and is realizing strategic projects worldwide: new ports, waterways, railways, etc.

The cost of shipping is falling through major alliances and through the construction of modern ships which become bigger and bigger. In order to actively participate in globalization it is essential that Italy equips itself with the ports capable of receiving large ships and builds the new infrastructure and means of transport capable of moving large quantities of goods by land at competitive costs. In addition to the ports Core of the northern and central Italy it is essential to make competitive the ports Core of the southern Italy, starting from Taranto and Gioia Tauro and arriving to Augusta as soon as possible, as in the segment of the containers this structure could play an important role not only for the transshipment operations, but also the strategic role of the international Layer Gateway. We must not forget the centrality of Italy in the Mediterranean region and the opportunity to play a significant role in the relations between Europe and Africa. It is important to create conditions for development and political and social stability not only in Italy but also in the North Africa planning and building the new major projects of mutual interest.

**Trasporti, infrastrutture, logistica e crescita economica
Profili di economia internazionale**

Il traffico mondiale dei container insieme al fenomeno della globalizzazione ha rivoluzionato il mondo dei trasporti. Attualmente le merci sono spedite per 90% circa via mare. La Cina nella competizione mondiale sta conquistando sempre nuovi primati. Il successo cinese, oltre che dalla capacità di produrre grandi quantità di beni a basso prezzo, dipende molto dal potenziamento dei suoi porti e in generale dal potenziamento del suo sistema di trasporti ovvero dalle infrastrutture e dalla logistica.

La Cina non si sta limitando ad intervenire sul proprio territorio con grandi opere, ma ha finanziato e sta realizzando progetti strategici in tutto il mondo: nuovi porti, canali navigabili, ferrovie, ecc.

Il costo dei trasporti marittimi si sta abbassando attraverso grandi alleanze e attraverso la costruzione di moderne navi sempre più grandi. Per poter partecipare attivamente alla globalizzazione è indispensabile che anche l'Italia si doti di porti in grado di ricevere le nuove grandi navi e costruisca infrastrutture e mezzi di trasporto in grado di muovere quantità significative di merci via terra a costi competitivi. Oltre ai porti Core del Nord e del Centro Italia è indispensabile rendere competitivi i porti Core del Sud Italia, a partire da Taranto e Gioia Tauro e

non appena possibile Augusta, in quanto nel segmento dei containers potrebbero svolgere non solo operazioni di transshipment, ma anche il ruolo strategico di Gateway di livello internazionale. Non bisogna dimenticare la centralità dell'Italia nel mediterraneo e la possibilità di svolgere un ruolo significativo nei rapporti tra l'Europa e l'Africa. E' importante creare condizioni di sviluppo e stabilità politica/sociale non solo in Italia ma anche nel Nord Africa programmando e realizzando nuove grandi opere di interesse reciproco.