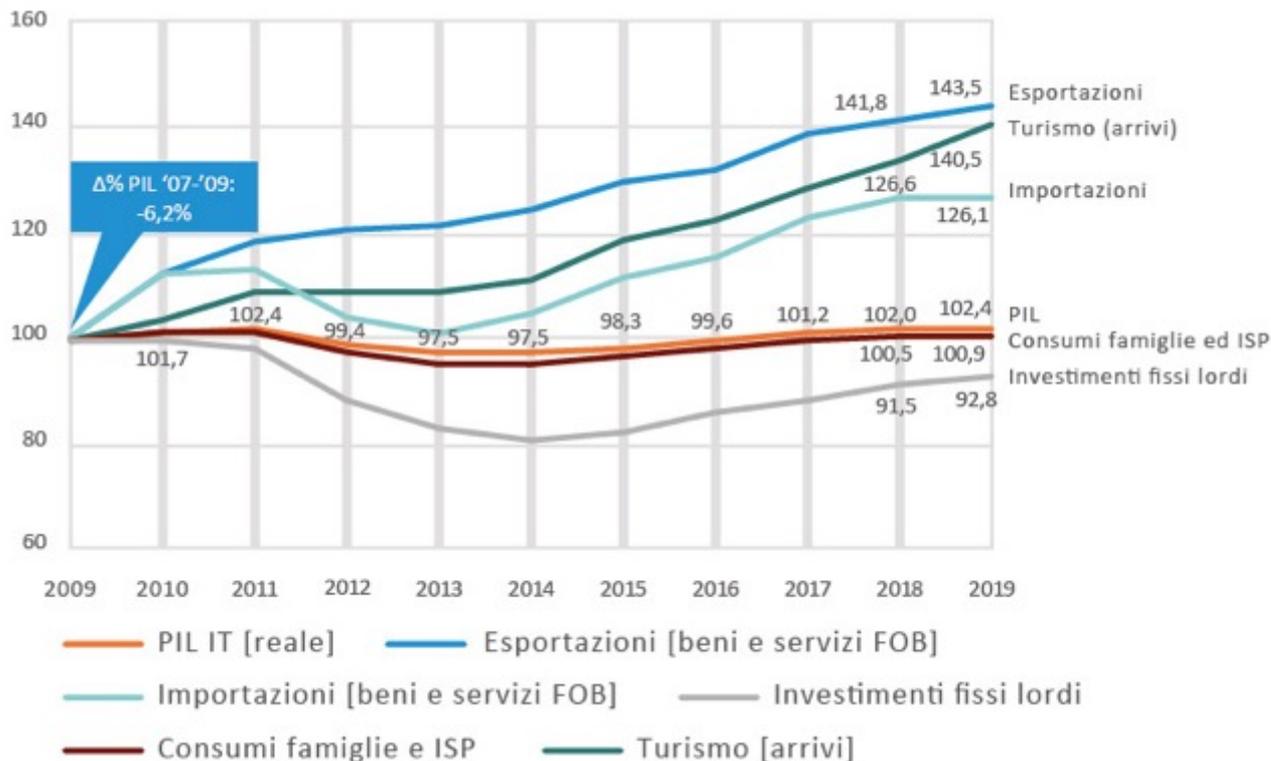


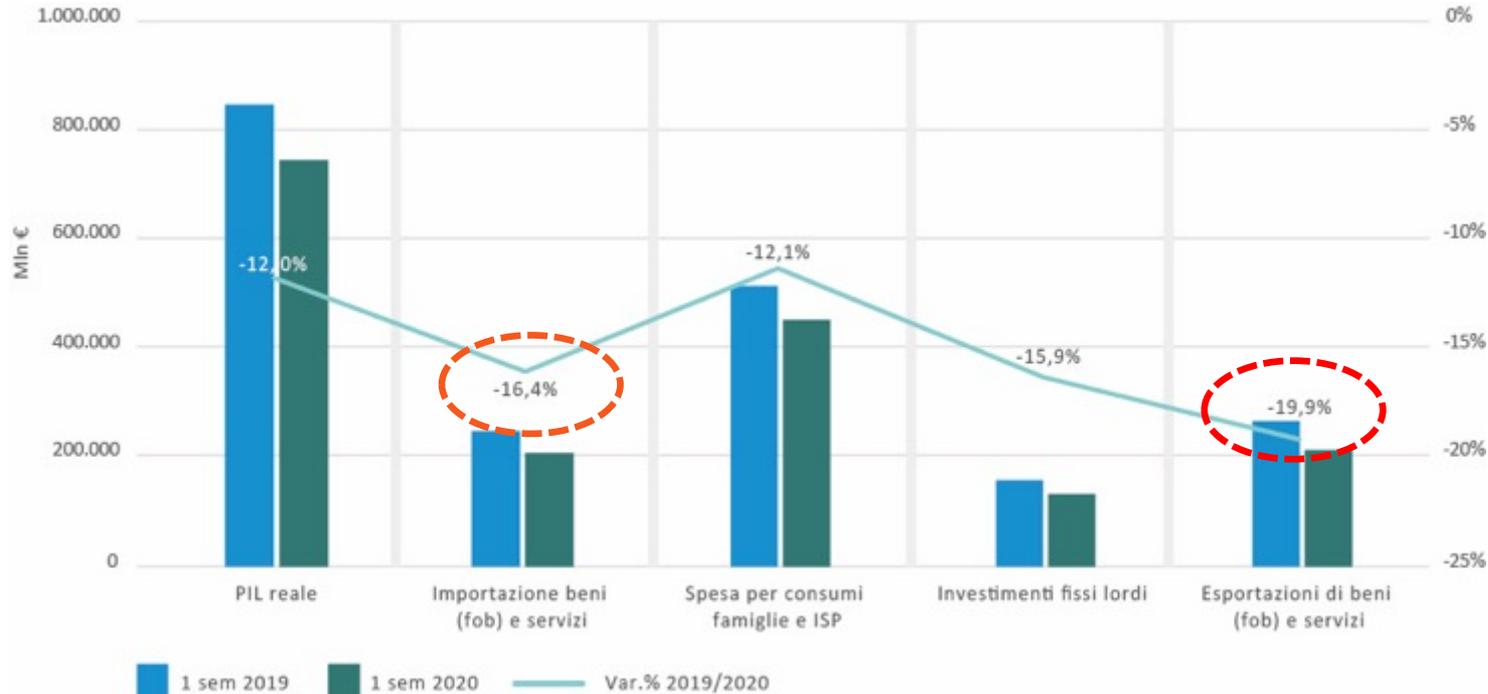
Cargo ferroviario e Logistica Sostenibile ai tempi del Covid

Prof. Ing. ENNIO CASCETTA

Amministratore Unico Rete Autostrade Mediterranee Logistica,
Infrastrutture Trasporti S.p.A.



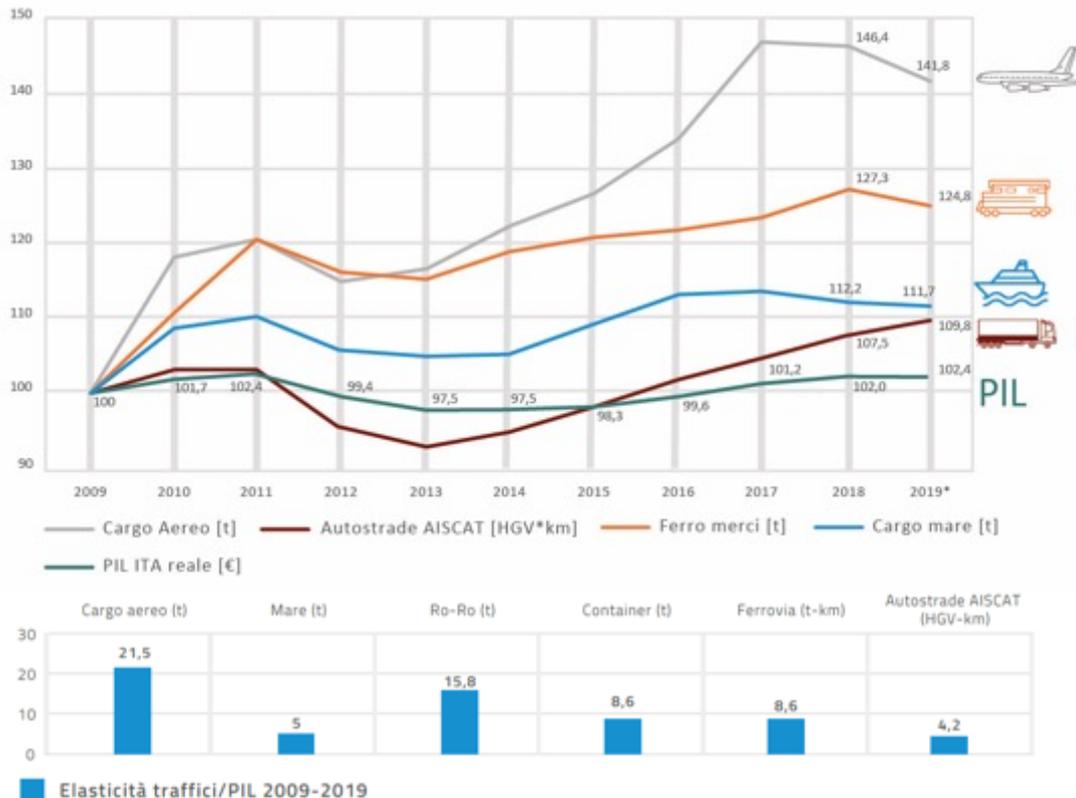
- Pesanti ripercussioni della crisi 2008/2012 su economia nazionale: **PIL IT di poco superiore ai livelli del 2009;**
- **Ottime** performances di **esportazioni ed importazioni** che si traducono in un forte aumento dell'internazionalizzazione dell'economia
- **Dal 2014 lentissima ripresa del PIL con contributo importante anche dal comparto turistico**



- **Impatto devastante del Covid-19 sulla economia nazionale con calo del PIL reale nel 1° sem 2020/2019; pari al 12%**
- **Previsioni per tutto il 2020 e per il 2021 lasciano presagire un recupero solo parziale nel secondo semestre del 2020 ed un rimbalzo nel 2021 non in grado di colmare il drammatico calo**

ANDAMENTO NAZIONALE DEL TRASPORTO MERCI

TREND 2009-2019



- **2009-2019** performances più che positive per tutti i comparti;
- **Forte elasticità PIL-trasporto merci**, particolarmente accentuata su cargo aereo, trasporto ferroviario e movimentazioni rotabili.

Principali ragioni di incremento elasticità traffici/PIL

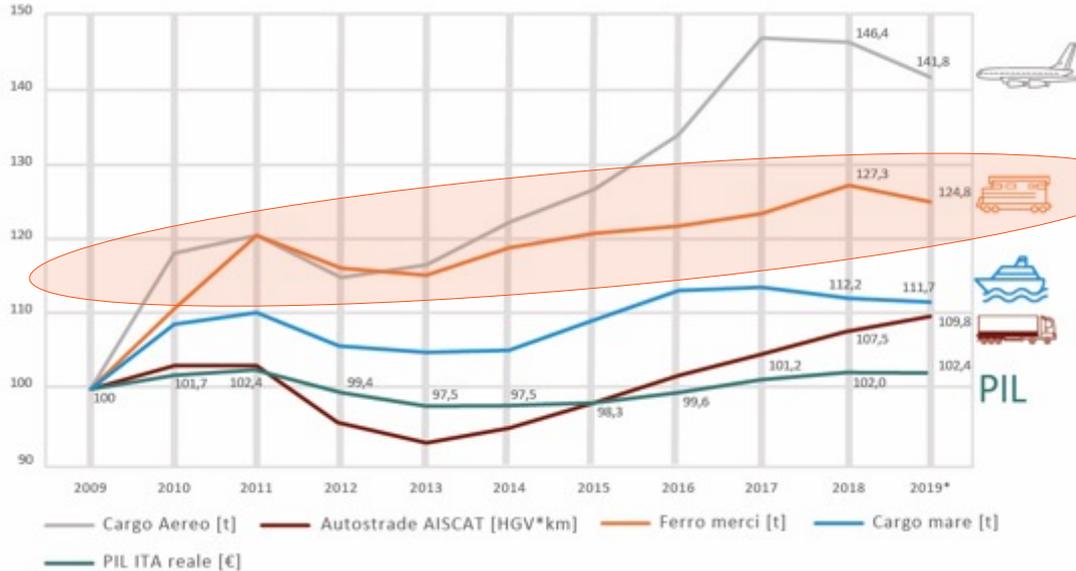
- Incremento del grado di **internazionalizzazione dell'economia**;
- **Rilevante presenza di operatori esteri** su territorio nazionale, in particolare nell' autotrasporto;
- **Allungamento delle catene logistiche internazionali** gestite da grandi operatori c/t;
- **Nuovi modelli di logistica distributiva** come conseguenza all'esplosione dell'e-commerce.

Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT, Eurostat, Assaeroporti, ESPO, AISCAT. Correlazione a valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100 tra PIL IT/Trasporti.

*Ove non presenti dati definitivi per il 2019, stima su variazioni trimestrali 2019.

FOCUS CARGO FERROVIARIO PRIMA DEL COVID

TREND 2009-2019



Principali ragioni delle buone performance ferroviarie

- Dal 2015 avvio di una politica di rilancio del settore basata su una visione ed una strategia chiara
- Investimenti infrastrutturali finalizzati nel medio-lungo periodo, al recupero di competitività della modalità ferroviaria con prestazioni omogenee da origine a destino tramite Up-grade funzionale a standard europei, realizzazione dei grandi tunnel di base sulle direttrici alpine e programmi di ultimo miglio;
- Incentivi per avviare e sostenere la ripresa del settore anche nel breve periodo: alle imprese ferroviarie (sconto traccia), al mercato (ferrobonus); per la formazione del personale e l'ammodernamento dei carri;
- Semplificazione ed efficientamento: fast corridor, Gestore Unico di Manovra, primi esempi di semplificazione e dematerializzazione documentale applicata ai trasporti intermodali ed alle merci pericolose

Fonte: Elaborazioni RAM su dati ISTAT, Eurostat, Assaeroporti, ESPO, AISCAT. Correlazione a valori indicizzati con anno di riferimento 2009=100 tra PIL IT/Trasporti.

*Ove non presenti dati definitivi per il 2019, stima su variazioni trimestrali 2019.

ANNO	TRENI*km (milioni)	Var. a/a	Incentivi attivi
2008	60,2		
2009	44,8	-26%	
2010	42,7	-5%	
2011	43,4	2%	vecchio Ferrobonus (inizio metà 2010) 25 M€
2012	43,2	0%	
2013	43,3	0%	
2014	43,8	1%	
2015	45,5	4%	Norma Merci regime transitorio 51 M€
2016	46,7	3%	Norma Merci 100 M€
2017	47,3	1%	Norma Merci 95 M€
2018	47,2	0%	Norma Merci + Nuovo Ferrobonus (inizio 08/2017) 120 M€
2019	48,7	3%	Norma Merci + Nuovo Ferrobonus 140 M€

Alcune note sugli incentivi al cargo ferroviario

- Dal 2009 ad oggi gli incrementi significativi registrati dal mercato ferroviario sono sempre arrivati in concomitanza con l'attivazione di incentivi
- L'unica vera immissione di nuova liquidità nel settore ferroviario è connessa al ferrobonus (60 M€ nel biennio 2017-19)
- La Norma Merci pur avendo chiaramente inciso positivamente sulla ripresa del mercato ferroviario ha semplicemente efficientato le risorse prima allocate sul contratto di servizio merci, peraltro riducendole (51 M€ nel regime transitorio del 2015 e circa 100 M€/anno dal 2016)

servizi ferroviari merci: milioni di treni*km per regione d'Italia 2014-2019

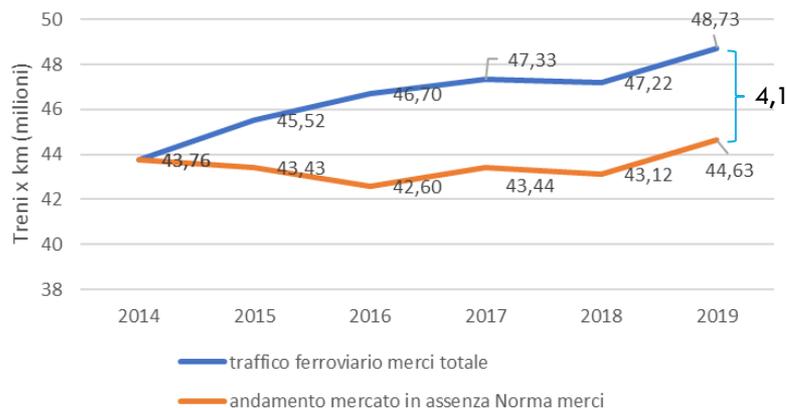
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	var 14-19
isole	3,32	2,84	2,67	2,34	2,13	2,39	-28%
sud*	12,06	13,72	14,65	15,13	15,33	16,18	34%
sub Tot sud+isole	15,37	16,55	17,32	17,47	17,47	18,57	21%
altre regioni	28,39	28,97	29,39	29,86	29,75	30,15	6%
TOTALE ITALIA	43,76	45,52	46,70	47,33	47,22	48,73	11%

* Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria

Alcune note sugli incentivi al cargo ferroviario

- La maggior crescita del sud è in linea con l'obiettivo primario della misura: **colmare il gap di competitività della modalità ferroviaria nel sud**
- Assumendo che in assenza di incentivi il sud sarebbe cresciuto come le altre regioni peninsulari possiamo stimare **elasticità della domanda al contributo Norma Merci rapportando il differenziale di crescita tra regioni del sud ed altre regioni ai contributi erogati per il sud nel 2015 e 2016** quando il nuovo ferrobonus non era partito ed è plausibile ritenere che il mercato avesse incamerato tutti i benefici della misura dopo un anno in regime transitorio ed uno ordinario
- Sulla base dell'elasticità di cui al punto precedente stimiamo che **il mercato in assenza della Norma Merci sarebbe stato piatto (var 2014-2019: +2%)**

Norma Merci: impatti sul traffico

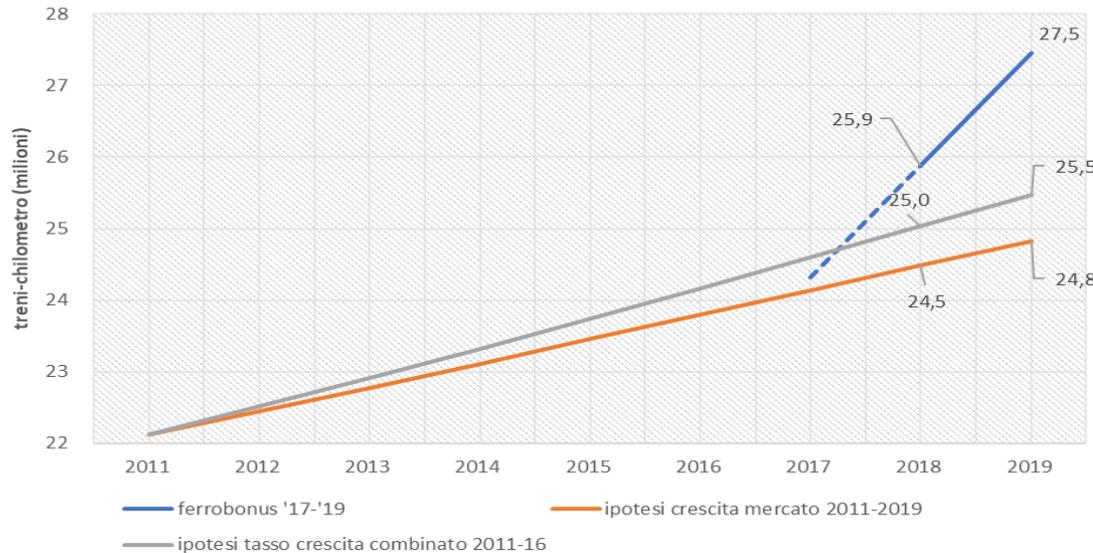


IMPATTO 2019

-1,5% traffico pesante su strada
 9,2% del mercato ~ 80 M€
 ~ 60 M€ minori impatti esterni
 ~ 95 M€ minori costi rail vs road
 ~ 155 M€ Benefici totali

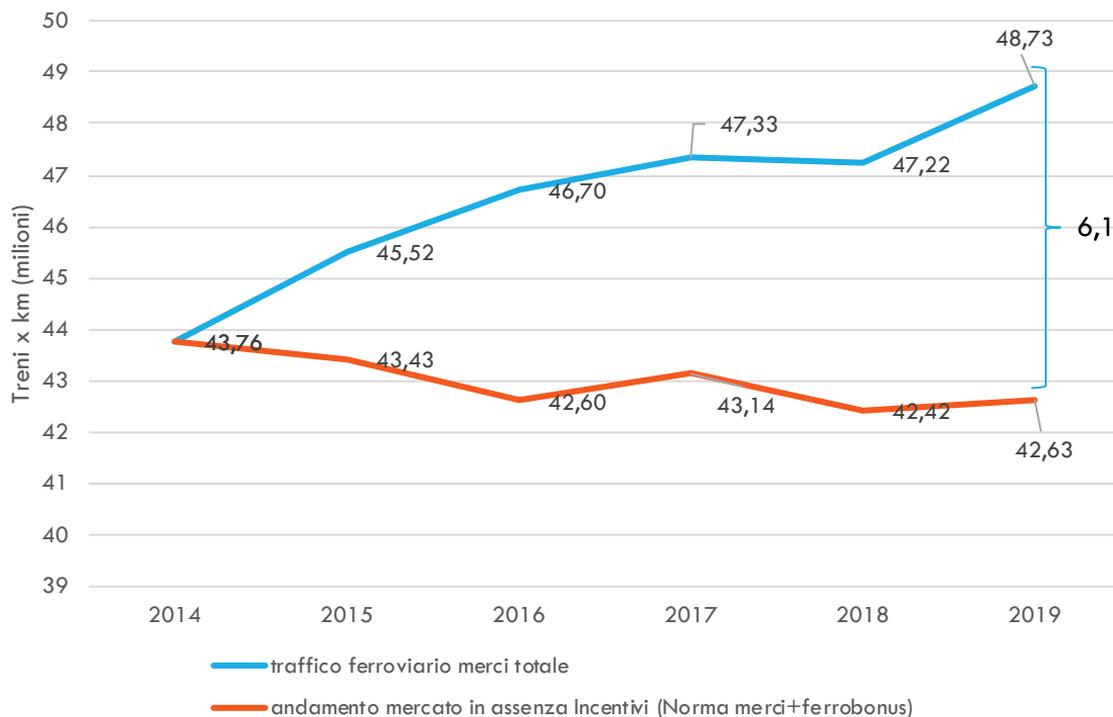
Impatti ferrobonus biennio 2017-2019

stima impatto ferrobonus sui volumi di traffico



- Assumendo come impatto il differenziale tra il traffico intermodale e trasbordato finanziato dal ferrobonus nel biennio ed il traffico ottenuto applicando alla platea ferrobonus 2011 il tasso di crescita media registrata dal combinato nel periodo 2011-2016 risultano i seguenti impatti:
- ~ 8% traffico intermodale e trasbordato 2019
- + 3 milioni treni.km nel biennio per un valore di ~57M€
- ~45M€ di minori impatti esterni nel biennio
- ~70M€ di minori costi di produz. Ferro vs rail nel biennio
- ~115M€ di benefici complessivi VS 60 M€ finanz. Ferrob.

Norma Merci+Ferrobonus: impatti sul traffico

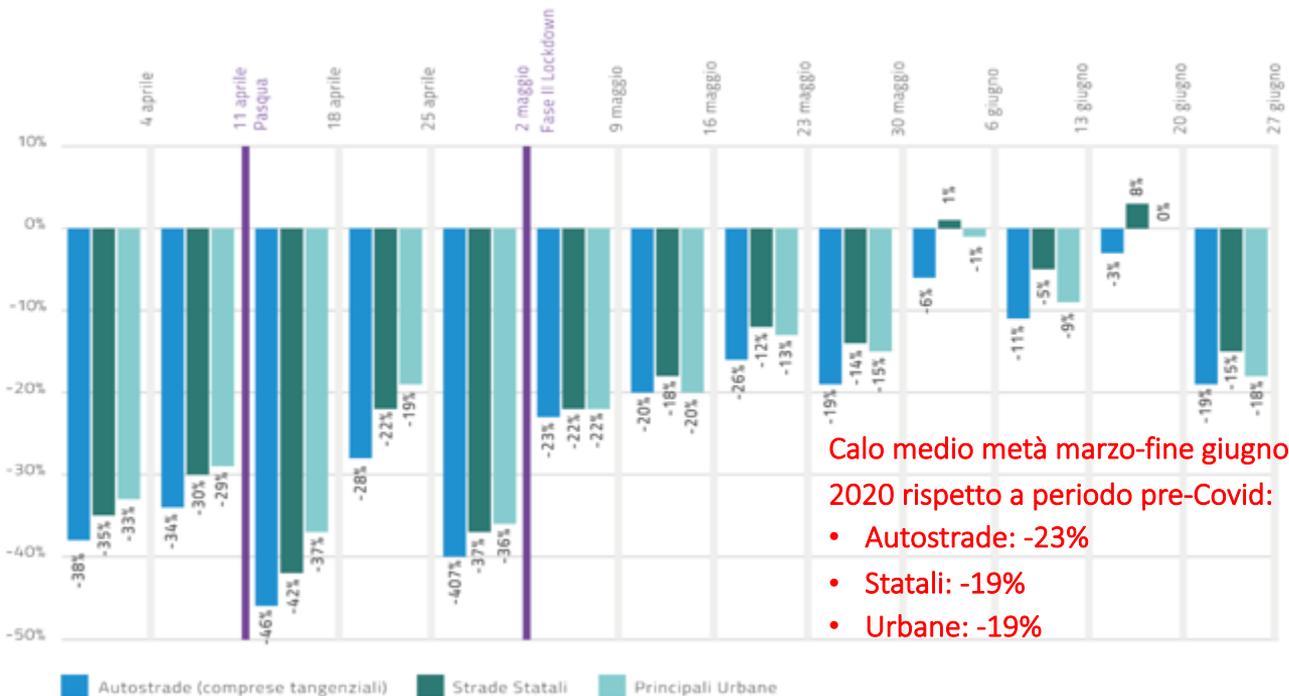


Quantificazione impatti incentivi cargo ferroviario 2019

- 6,1 milioni di treni.km ~ 14% del totale
- -2,2% di traffico pesante su strada
- Crescita del mercato di ~ 115 milioni di euro
- Minori impatti esterni ~ 95 milioni di euro
- Minori costi ferro vs strada ~ 140 milioni di euro
- Benefici complessivi 235 M€ VS 140 M€ contribuiti

...poi venne il Covid...

Veicoli pesanti (variazioni percorrenze medie settimanali)



Calo medio metà marzo-fine giugno 2020 rispetto a periodo pre-Covid:

- Autostrade: -23%
- Statali: -19%
- Urbane: -19%

- Calo medio delle percorrenze dei veicoli pesanti pari al 21% nel periodo marzo-giugno 2020 rispetto alle percorrenze medie pre-Covid
- L'autotrasporto ha comunque contenuto il crollo dovuto al calo degli approvvigionamenti industriali anche grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a medio-corto raggio
- Aumento anche nelle forniture di beni essenziali, in particolare prodotti sanitari ed alimentari.

IMPATTI COVID: ANDAMENTO NAZIONALE DEL TRASPORTO MERCI



- **Calo medio marzo-giugno**
 - **Cargo ferroviario Tot: -19%**
 - **Intermodale ferrov.: -14%**
- **Sostanziale tenuta del comparto ferroviario, in particolare di quello intermodale, che è risultato resiliente anche sulle tratte internazionali interessate dai blocchi alle frontiere in periodo di lockdown**
- **Probabile effetto «buffer» degli incentivi per il trasporto ferroviario (Sconto Traccia e Ferrobonus) che hanno consentito continuità nei servizi merci nonostante i cali dei carichi**

	Gennaio Giugno 2020	Gennaio Giugno 2019	Var% 2020/2019
Movimentazioni merci totali (t)	143.525.849	165.949.566	-13,5%
Rinfuse liquide (t)	54.741.085	59.910.046	8,6%
Rinfuse solide (t)	14.865.622	19.825.491	-25,0%
Container (t)	36.934.587	40.916.377	-9,7%
Ro-Ro (t)	31.567.812	38.326.566	-17,6%
Altra merce (t)	5.416.742	6.971.086	-22,3%

Fonte: Elaborazioni RAM su dati AdSP MAC, MLOr, MAC, MACS, MAS, MTC, MAM, MSOr, MAO, MLOc

- Comparto marittimo che **ha cominciato a soffrire dalla seconda metà di aprile anche per effetto del lag temporale sulle tratte internazionali**; i porti maggiormente interessati da traffico internazionale hanno comunque tenuto meglio rispetto ai porti «domestici»

- Calo più contenuto rispetto alla media nazionale nel principale aeroporto air cargo nazionale; **in generale tenuta del comparto cargo molto maggiore rispetto al traffico passeggeri**



Fonte: Elaborazioni RAM su dati Assaeroporti

.....**Limitata attrattività del comparto trasporto merci e logistica nell'opinione pubblica nazionale**, a cui si accompagna un basso appeal anche in termini di offerta di lavoro e professioni (fabbisogno stimato di 15.000 autotrasportatori e 3.000 macchinisti*)



Se dovesse consigliare ad un parente/ amico / conoscente di cercare lavoro, a quali di questi settori lo/la indirizzerebbe?

..... Durante l'emergenza Covid il settore logistico, di regola non al centro dell'attenzione, **ha invece ottenuto maggiore visibilità, mettendo in luce la centralità del suo ruolo e l'affidabilità per gli approvvigionamenti nazionali**



LAVORO E CONSUMI

Camionisti, commessi, magazzinieri: gli eroi ignoti che ci hanno permesso di fare la spesa

Dietro agli scaffali sempre pieni c'è il lavoro di chi ha continuato a garantire le merci in tutta Italia. Rischiando molto, tra mille nuove difficoltà. E finendo spesso trattato come un potenziale untore

Fattori di contesto

- «Seconda ondata» di contagi in Italia
- Durata del contagio sanitario nelle economie interdipendenti a quella nazionale
- Risposte ed impatti economico-sociali alle diverse politiche economiche implementate a livello nazionale ed internazionale nella fase di recovery e ripartenza



I driver dell'incertezza logistica

- **Tendenza al reshoring e rivisitazione della globalizzazione spinta?**
- **Protezionismo economico per far ripartire le economie nazionali, aumento scambio intra EU e calo extra UE**
- **Esplosione dell'e-commerce e di nuovi canali distributivi a domicilio?**
- **Ripresa economica post Covid a V o a U o altro?**

Unica certezza: «Deep uncertainty»



«New Normal per la logistica»



**Monitoraggio continuo dei
«parametri vitali»**

AZIONI IN CORSO PER LA RIPARTENZA DEL SETTORE IL PIANO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO



Piano #Italia Veloce:

- **Identificazione degli assi infrastrutturali prioritari per segmento cargo:** completamento TEM su valichi alpini e lungo le dorsali nazionali, potenziamento rete autostradale e statali, grandi interventi di manutenzione straordinaria su rete stradale, potenziamento porti ed aeroporti cargo con focus su connessioni di ultimo-penultimo miglio



DOCUMENTO DI ECONOMIA
E FINANZA 2020

Allegato

Un'Italia resiliente: strategie per le infrastrutture, i trasporti e la logistica



Piano #Italia Veloce:

- stanziamenti disponibili per circa **130 Mld** a fronte di un programma di interventi invariati di circa **200 Mld**

Modalità	Costo (Mld €)	Risorse	Fabbisogno
		disponibili (Mld €)	pubblico residuo (Mld €)
Strade e autostrade	54,3	45,1	9,2
Ferrovie con nodi urbani	113,4	60	53,4
Trasporto rapido di massa città metropolitane	20,8	19	1,8
Porti	5,1	4,1	1
Aeroporti	3,1	3,1	0
Totale	196,7	131,3	65,4

- attivazione stimata nell'economia reale di **681 miliardi nell'arco del periodo di costruzione ed un'occupazione di 4,3 milioni di unità di lavoro**, cioè di addetti a tempo pieno occupati per un anno



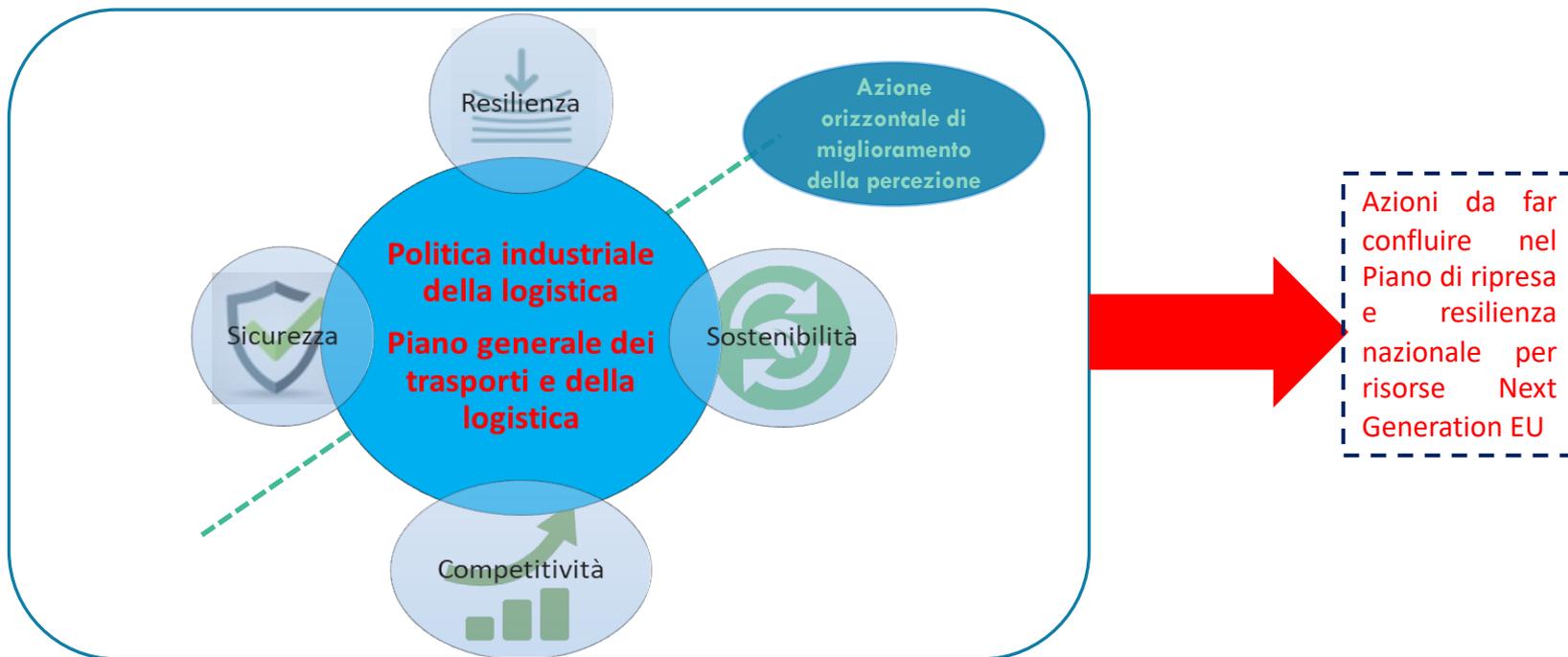
DOCUMENTO DI ECONOMIA
E FINANZA 2020

Allegato

Un'Italia resiliente: strategie per le infrastrutture, i trasporti e la logistica

Programma organico di azioni e risorse su base pluriennale teso a incrementare:

competitività, sicurezza, resilienza e sostenibilità della logistica, incluso quindi il settore ferroviario





ESEMPI DI AZIONI PER LA RESILIENZA

- **Definizione di un livello minimo di infrastrutture e servizi di trasporto e logistici di interesse economico generale per il paese (SIEG)**
- **Individuazione delle regole di attivazione di aiuti e sussidi alle imprese di trasporto/gestori di infrastrutture con obblighi di servizio pubblico in particolari condizioni inaspettate di shock**
- **Accantonamento di risorse nel Fondo per la logistica resiliente**

ESEMPI DI AZIONI PER LA SICUREZZA



- Intervenire sulla **regolazione del trasporto di merci pericolose** con una visione di sistema che, pur rispettando le peculiarità di ciascuna modalità, sia ispirato da un approccio e principi comuni, evitando di introdurre artificiosi **gap competitivi tra** modalità (es. Responsabilità illimitata del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, basata su assunto di rischio zero per il settore ferroviario, mentre nel settore stradale si ha responsabilità aziendale più limitata nonostante un livello di sicurezza inferiore).

ESEMPI DI AZIONI PER LA COMPETITIVITA'

- **Rapida e piena implementazione misure di semplificazione/digitalizzazione già previste e non ancora attuate, tra cui l'estensione dello “sdoganamento in mare” e lo sviluppo dei “Fast Corridor doganali”, attuazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) e dello Sportello Unico Amministrativo (SUA)**
- **Digitalizzazione e dematerializzazione documentale in ambito trasporto merci e sostegno all'innovazione tecnologica ivi compreso ERTMS/ETCS**
- **Interoperabilità dei sistemi informatici degli operatori di mercato e delle PA da parte dell'ente incaricato della realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale**
- **Agente Unico**
- **Potenziare ed allargare il sostegno alla Formazione**
- **Supporto per gli interventi di Ultimo Miglio**



ESEMPI DI AZIONI PER LA SOSTENIBILITA'

Valorizzare le esperienze positive Marebonus, Ferrobonus e Sconto Traccia ed incentivare investimenti con:

- **Sistema integrato e stabile di incentivi per l'intermodalità rivolto alla domanda, in grado di premiare su specifiche coppie origine/destinazione la modalità con le migliori performances ambientali**
- **Incentivi eco-razionali per il rinnovo del parco circolante incentivando il massimo beneficio ambientale in relazione alla maturazione della transizione energetica dei veicoli**



ESEMPI DI AZIONI PER IL POSIZIONAMENTO DEL SETTORE LOGISTICO



- Varare una **grande compagna comunicativa** al fine di migliorare la percezione nell'opinione pubblica delle professioni legate alla logistica.
- Migliorare le condizioni di lavoro e la disponibilità di servizi nelle aree di sosta per veicoli pesanti e nei terminal intermodali, anche promuovendo un **piano nazionale per la realizzazione di Safe and Secure Parking su standard europei** (ad oggi gap tra domanda di circa 400.000 spazi HGV per notte vs. offerta di circa 7.000 spazi HGV Safe and Secure in tutta Europa*)
- Promuovere la **formazione continua del settore, percorsi di orientamento per i giovani e penetrazione dell'innovazione tecnologica** nel settore per rendere più appealing il comparto

*Fonte: Commissione Europea, «Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks», 2019