
CONNECTING DOTS

TRASPORTI, LOGISTICA,
ECONOMIA

Numero 0 - Ottobre 2020

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporti



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico
lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza*

INTRODUZIONE

Paola De Micheli

Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti



Il quadro economico e sociale nel quale ci stiamo muovendo, a partire dalla diffusione del Covid-19, ha messo ancora più in luce quanto il mondo dei trasporti e della logistica rappresenti un asse portante per la tenuta del Paese, tanto più in un periodo di emergenza. Non è un caso che sia stato sottoscritto dal Mit un pacchetto di investimenti di circa 196 miliardi, dei quali 131 miliardi di risorse già stanziati.

E non è un caso che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti abbia voluto pubblicare il primo rapporto statistico 'Trasporti, Logistica, Economia' grazie al lavoro analitico realizzato dalla Struttura Tecnica di Missione in sinergia con Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A.

Si tratta di uno studio che intende non solo elaborare trimestralmente un quadro di riferimento statistico e un'analisi sui principali dati macroeconomici e trasportistici in Italia e a livello internazionale, prima e dopo il Covid-19, ma anche fornire un quadro di riferimento per tutti coloro che operano e interagiscono con questo settore.

Tre le macro sezioni, ognuna delle quali affronta ed entra nel merito di analisi specifiche: la prima sezione riguarda gli andamenti macroeconomici 2009-2019 e le previsioni future; la seconda analizza l'andamento del traffico merci e passeggeri dal 2009 al 2019; la terza parte si occupa di introdurre i temi oggetto del documento #Italiaveloce, l'Allegato Infrastrutture al Def 2020, e del Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan, il documento che approfondisce il tema delle autostrade del Mare e degli investimenti nelle cosiddette 'flotte verdi'.

Nell'ambito trasportistico ciò che emerge è la crescita esponenziale del traffico merci, un settore che beneficia della maggiore internalizzazione dell'economia italiana, con un + 43,5% della domanda estera di beni e servizi, nonché del conseguente allungamento delle catene logistiche internazionali, con il settore aereo cargo in prima linea (+50,6%), seguito dalle rotte via mare Ro-Ro (+37,6%), e dal traffico container e ferroviario (+20,1%).

Il rapporto approfondisce anche i nuovi modelli di logistica distributiva che, in particolare nel periodo di lockdown, sono stati sperimentati, nel settore dell'autotrasporto. Infine viene analizzato anche il dato che riguarda il traffico passeggeri: lo studio ad oggi conferma un boom nel settore aereo (+47,7%) e crocieristico (+27,6%) per via dell'alto numero di arrivi turistici nazionali e internazionali negli ultimi 10 anni. Nondimeno ci si sofferma anche sul dato del comparto ferroviario per sottolineare quanto l'alta velocità abbia contribuito a ridurre il traffico stradale e a generare una nuova domanda di spostamenti. Con il primo numero di questo Report, intraprendiamo insieme un percorso che, da qui in avanti, ci permetta di fare scelte coerenti e condivise di sostegno al sistema dei trasporti italiani e in sinergia con le politiche dell'Unione Europea.

1. FINALITÀ DEL REPORT

Il rapporto intende fornire un quadro di riferimento statistico aggiornato periodicamente ed analisi sui principali andamenti macroeconomici e trasportistici in Italia e nel contesto internazionale.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Struttura tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza e RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. hanno infatti inteso collaborare per la redazione del presente rapporto, rivolto sia alle istituzioni che agli operatori del settore trasporti e logistica, al fine di costruire un minimo comune denominatore in materia di dati ed analisi che possano essere funzionali alla pianificazione di settore, alla programmazione e, per quanto possibile, alle scelte di investimento delle singole aziende.

Durante la fase emergenziale sanitaria Covid-19 ed ancora di più nella fase di ripartenza, è apparso quantomai urgente definire uno strumento in grado di raccogliere, leggere ed elaborare le dinamiche ed i trend del settore trasporti e logistica sia per affrontare il presente che al fine di progettare il futuro del comparto. Uno strumento in grado di far parlare molteplici soggetti, diverse modalità e distinti livelli decisionali, con l'obiettivo di creare un database statistico e di analisi per quanto possibile condiviso ed univoco a livello nazionale. Il rapporto non si pone infatti l'obiettivo di sostituire le usuali fonti dati ovvero crearne di aggiuntive, quanto quello di connettere e portare a fattor comune i dati esistenti fornendo una panoramica integrata in grado di definire ed individuare l'andamento del comparto dei trasporti nel suo insieme. Da qui la denominazione del rapporto "*Connecting Dots*".

Con questi obiettivi, il rapporto è stato strutturato in tre macro-sezioni di aggiornamento periodico, incentrate sull'analisi degli andamenti macroeconomici, trasportistici, ed un'ultima parte dedicata all'analisi di atti e studi di interesse nel comparto dei trasporti, della logistica e delle loro interazioni.

In aggiunta a questi elementi, si propone un set di indicatori in grado di fornire una panoramica immediata, anche evolutiva, su quanto sta accadendo in questo fondamentale settore per il paese.

Ennio Cascetta

Amministratore Unico RAM

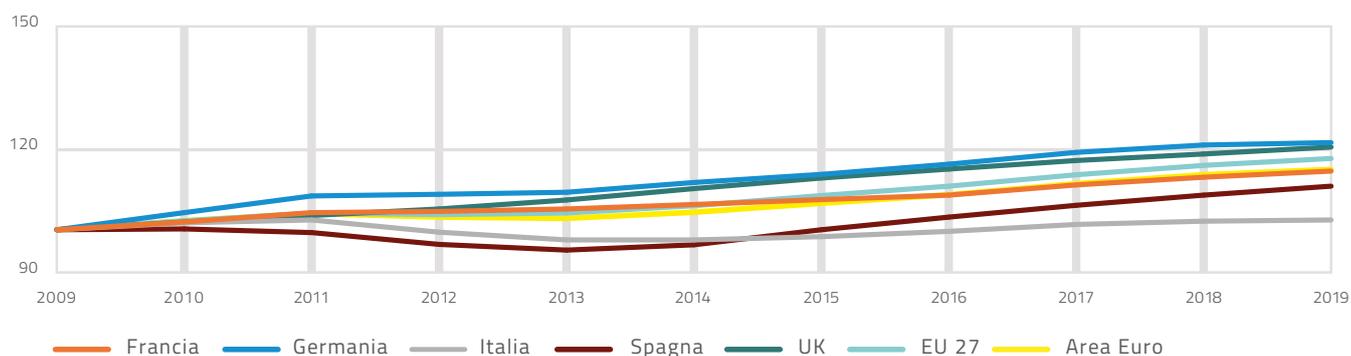
Giuseppe Catalano

Coordinatore Struttura Tecnica di Missione

2. ECONOMIC OUTLOOK

2.1 Andamento economico Europa 2009-2019

Andamento Economico Europa 2009-2019 (valori indicizzati – 2009=100)

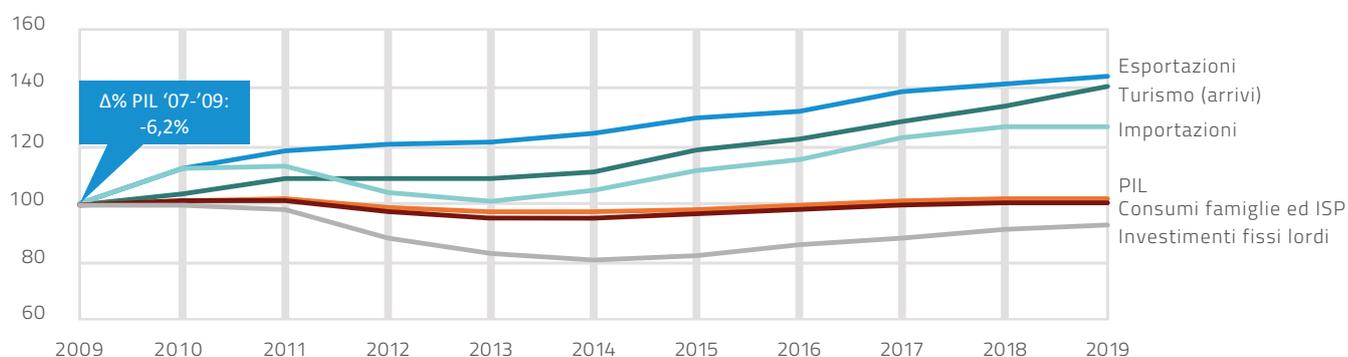


Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati UNCTAD Stats, valori reali concatenati con anno di riferimento 2015, prezzi costanti

Nel periodo 2009-2019 l'Italia è il paese che è cresciuto meno velocemente in tutta l'Unione Europea e la zona Euro, a fronte di variazioni positive della ricchezza prodotta del 21,4% in Germania e del 14,4% in Francia.

2.2 Andamento economico Italia 2009-2019

Andamento Economico Italia 2009-2019 (valori indicizzati - 2009=100)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati ISTAT, valori reali concatenati con anno di riferimento 2015, prezzi costanti. ISP Istituzioni Sociali Private

+2,35%
Variazione PIL 2009-2019

Le stime per il periodo 2009-2019 parlano di un PIL reale italiano cresciuto solo del 2,35% (valori concatenati con anno di riferimento 2015) con un aumento del 0,3% nell'ultimo anno rispetto al +0,8% del 2018 sul 2017.

Il 61% del PIL nel 2019 è stato rappresentato dalla domanda privata (al netto dei consumi della p.a.), che in 11 anni è aumentata solo del 0,9%. In flessione un'altra componente fondamentale che vale oltre il 18% del PIL, vale a dire gli investimenti fissi lordi, che segnano un -7,2% dal 2009.

+40,5%
Turisti (arrivi internazionali e nazionali)

+43,5%
Export beni e servizi

In controtendenza, il valore delle esportazioni e delle importazioni di beni e servizi nell'arco 2009-2019 con un +43,5% della domanda estera di beni e servizi italiani e un +26,1% della domanda italiana di beni esteri.

In tal senso, l'internazionalizzazione dell'economia italiana sembra essere stato il *driver* che ha permesso al paese di rimanere ancorato ad una frontiera, seppur modesta, di crescita nonostante i pesanti effetti delle crisi economiche e finanziarie succedutesi a cavallo del primo decennio degli anni 2000.

+26,1%
Import beni e servizi

44,6Mld €
Saldo della bilancia commerciale 2019

Rispetto al PIL complessivo le esportazioni hanno guadagnato terreno passando da una quota del 22,6% nel 2009 al 32% del 2019. La bilancia commerciale ha generato un ampio *surplus* dato che le esportazioni nette (*export - import*) su base annua sono state costantemente sopra i 35 miliardi di euro a partire dal 2012.

2.3 Previsioni Italia e mondo 2020-2021

Lo scenario sopra descritto è stato evidentemente rivoluzionato dall'esplosione della pandemia globale Covid-19.

-12%
PIL Italia I° semestre 2020/2019

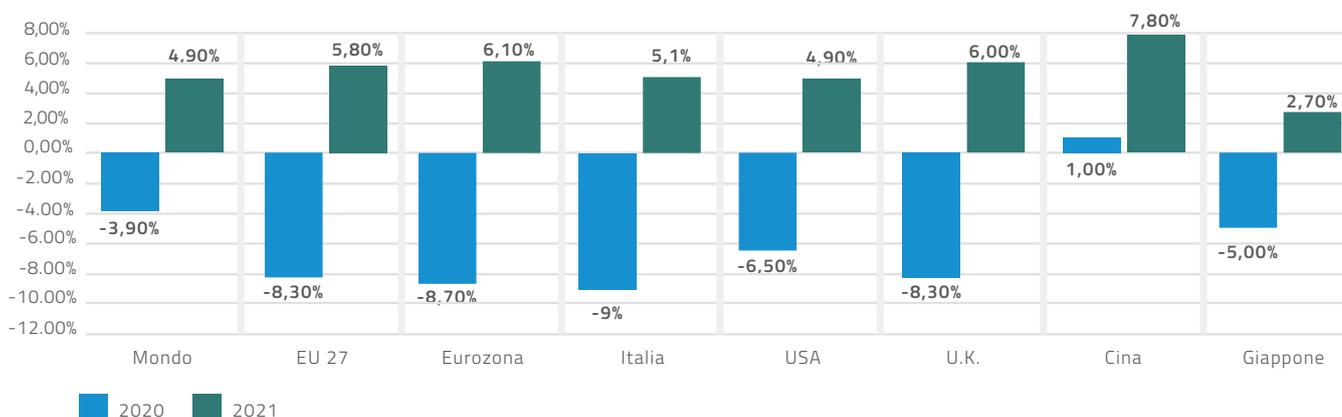
Rimbalzo stimato del PIL EU 27 nel 2021 non in grado di bilanciare calo del 2020

Autorevoli e recenti stime di andamento del PIL per il 2020 e per il 2021 a livello mondiale e nelle principali macro aree del globo, in cui gli scenari considerati appaiono alquanto omogenei e confrontabili (sostanzialmente gli scenari *baseline* prevedono una ripresa a partire dalla seconda metà del terzo trimestre 2020), e che tengono in considerazione anche le attuali tensioni ribassiste sul prezzo del greggio, riportano per il 2020 un crollo del PIL in tutte le aree del globo.

In particolare nell'Unione Europea (Italia *in primis*), USA e Regno Unito con l'eccezione della Cina che comunque ritraccerebbe profondamente rispetto alla frontiera di crescita registrata negli ultimi anni. Il rimbalzo stimato per il 2021 in tutte le macro aree/paesi non sarebbe comunque in grado di ripianare nel breve termine il tracollo determinato dal Covid-19 nel corso del 2020.

Previsioni economiche affette dalla grande incertezza su durata, diffusione ed seconda ondata del Covid-19

Variazione % anno/anno PIL reale



Fonti: UNDESA: Monthly Briefing On The World Economic Situation And Prospects – 01.04.2020; IMF - World Economic Outlook, April 2020: The Great Lockdown; UN DESA World Economic Situation and Prospects as of mid-2020, April 2020; Fitch ratings: Global Economic Outlook: Crisis Update May 2020; EC European Economic Forecast Spring 2020 – May 2020; OECD Economic Outlook 107 June 2020, single-hit scenario.
Nota di aggiornamento al DEF ottobre 2020

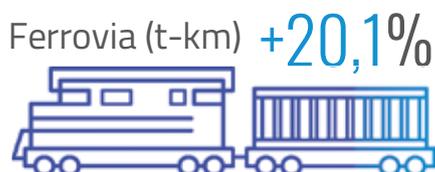
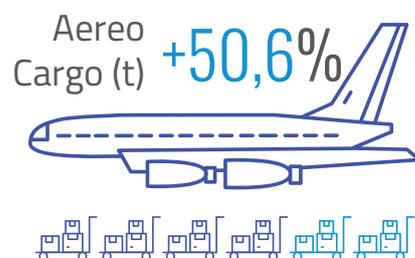
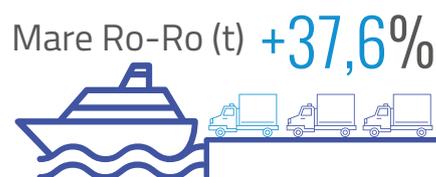
3. TRANSPORT OUTLOOK

3.1 Andamento traffici merci 2009-2019 in Italia

Il traffico merci ha registrato una buona performance nel periodo 2009-2019 di tutti i comparti, cresciuti ben più velocemente rispetto all'aumento del PIL descritto nella sezione precedente. In generale, le analisi dimostrano una generale elevata elasticità dei traffici merci (domestici+internazionali) rispetto alle variazioni del PIL nazionale, più o meno accentuate per singole modalità di trasporto sulla base della variabile macroeconomica a cui rispondono maggiormente. Ad esempio, il cargo aereo che è prevalentemente utilizzato su origini e destinazioni superiori ai 2.000 km, ha risposto in maniera diretta agli aumenti degli scambi commerciali registrati negli ultimi anni visti nel paragrafo precedente.

In linea generale, e sulla base dei fattori di elasticità per singola modalità, le principali ragioni che sembrano spiegare gli incrementi del traffico merci sembrano essere:

- l'incremento del grado di internazionalizzazione dell'economia italiana che ha influito sull'andamento del cargo aereo e dei trasporti marittimi più integrati nelle catene logistiche internazionali ed in misura minore sul traffico ferroviario;
- l'allungamento delle catene logistiche internazionali gestite da grandi operatori conto terzi, solo parzialmente bilanciate dal fenomeno del *reshoring*;
- i nuovi modelli di logistica distributiva conseguenti, ad esempio, all'esplosione dell'*e-commerce* e l'alta penetrazione di operatori esteri sul territorio nazionale, in particolare sull'autotrasporto, che hanno generato un incremento dei veicoli e delle tonnellate-km percorse su strada.



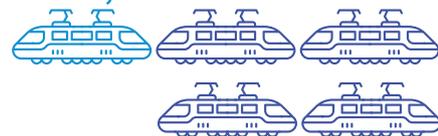
I dati delle infografiche si riferiscono alla variazione percentuale nel periodo **2009-2019**
Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati ADSP, ESPO, Istat, Assoaeroporti, RFI ed AISCAT.

3.2 Andamento traffici passeggeri 2009-2019 in Italia

Anche l'andamento del traffico passeggeri nazionale (domestico + internazionale) registra un'elasticità maggiore rispetto a 1 nei confronti delle variazioni del PIL per la quasi totalità delle modalità di trasporto, eccezion fatta per i flussi di veicoli leggeri su rete autostradale AISCAT che evidentemente hanno risentito della concorrenza modale, in particolar modo dell'alta velocità ferroviaria, negli undici anni considerati.

Il boom del comparto aereo e crocieristico si spiega con il forte incremento degli arrivi turistici sia nazionali che internazionali negli ultimi 10 anni, mentre il comparto ferroviario è stato testimone dell'attivazione dei servizi di alta velocità ferroviaria e dei relativi impatti sulla mobilità passeggeri del paese, che hanno determinato diversione modale in particolar modo sottraendo traffico alla strada e generando nuova domanda di spostamenti.

+20,9% Ferrovia (pax-Km)



di cui **+200%** passeggeri
Alta Velocità (2008-2018)

I dati delle infografiche si riferiscono
alla variazione percentuale nel periodo

2009-2019

Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati ADSP, ESPO,
Istat, Assoaeroporti, RFI ed AISCAT.

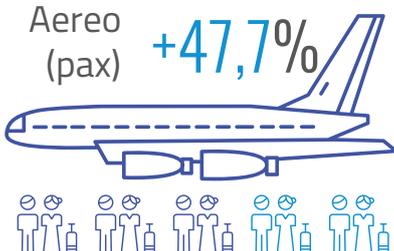
Autostrade AISCAT **+0,5%**
(veh-km)



+13,8% Mare (pax)



Aereo
(pax) **+47,7%**

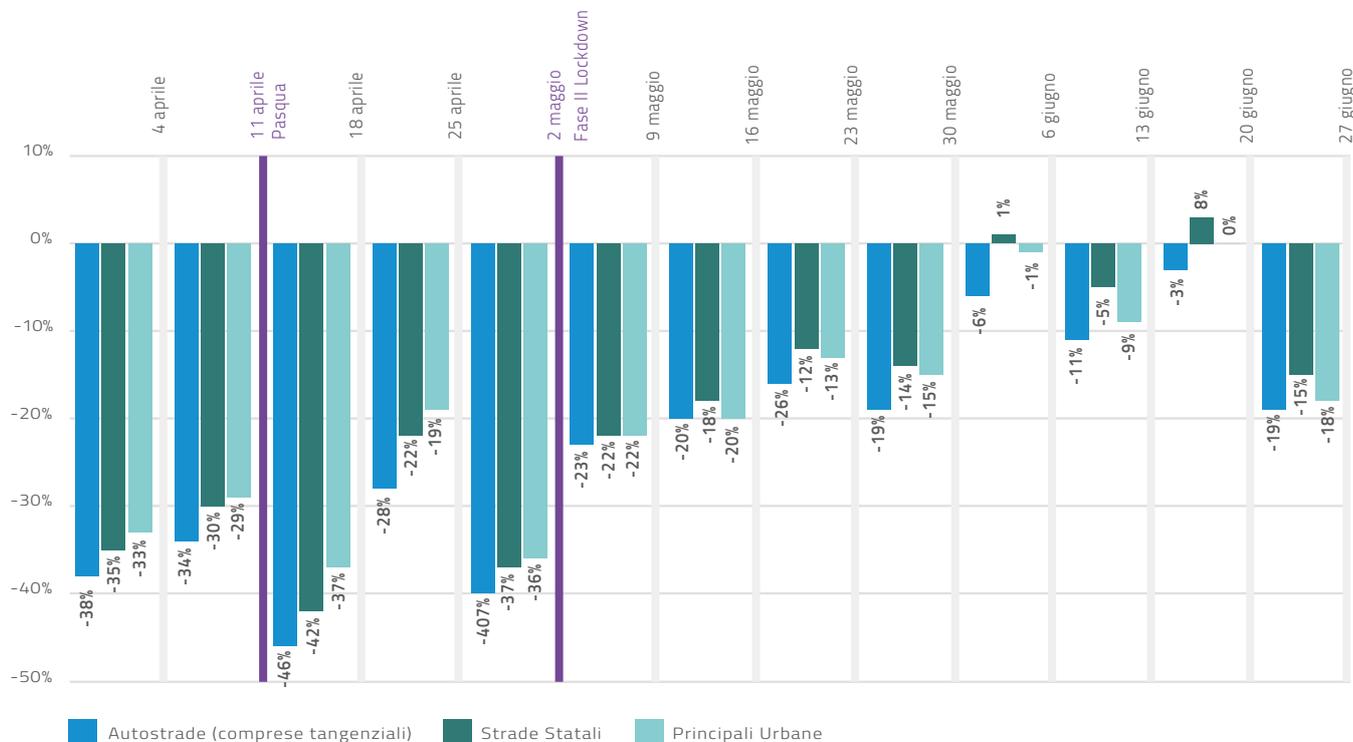


Croceristi (t) **+27,6%**



3.3 Effetto Covid-19 per modalità di trasporto

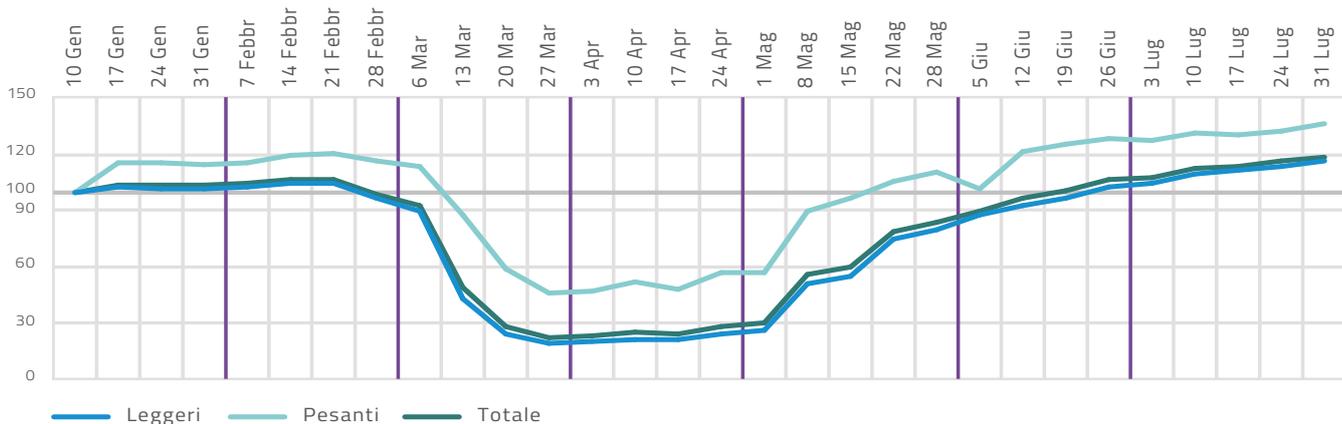
Veicoli pesanti (variazioni percorrenze medie settimanali)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati Mobility DataLab.

Calo medio su viabilità locale e sulle brevi percorrenze più contenuto rispetto alle percorrenze long-haul

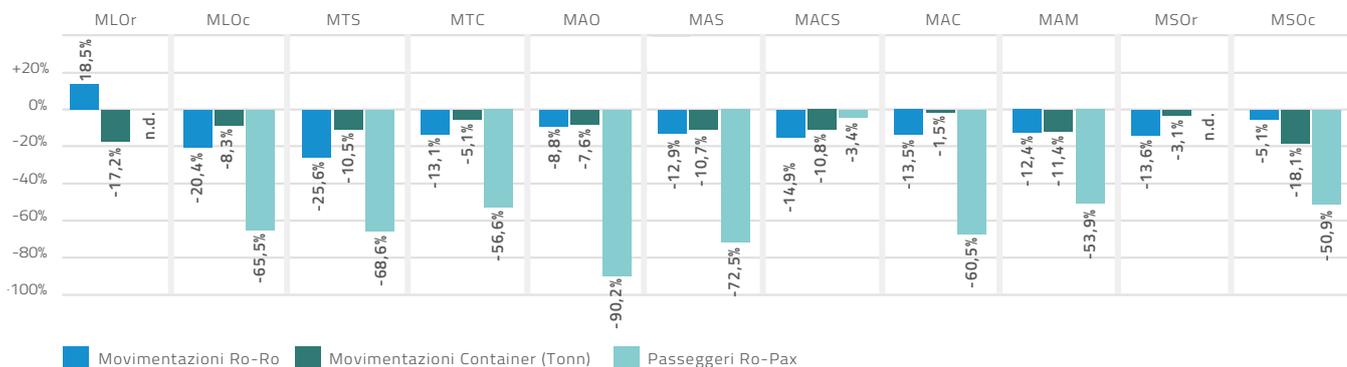
Flussi veicoli leggeri e pesanti su rete ANAS



Fonte: ANAS, valori indicizzati con base traffici registrati il 10 gennaio 2020=100

Il trasporto privato automobilistico ha risentito maggiormente dell'emergenza sanitaria a differenza di quello delle merci che ha perso meno nel periodo di lockdown ed ha recuperato più velocemente.

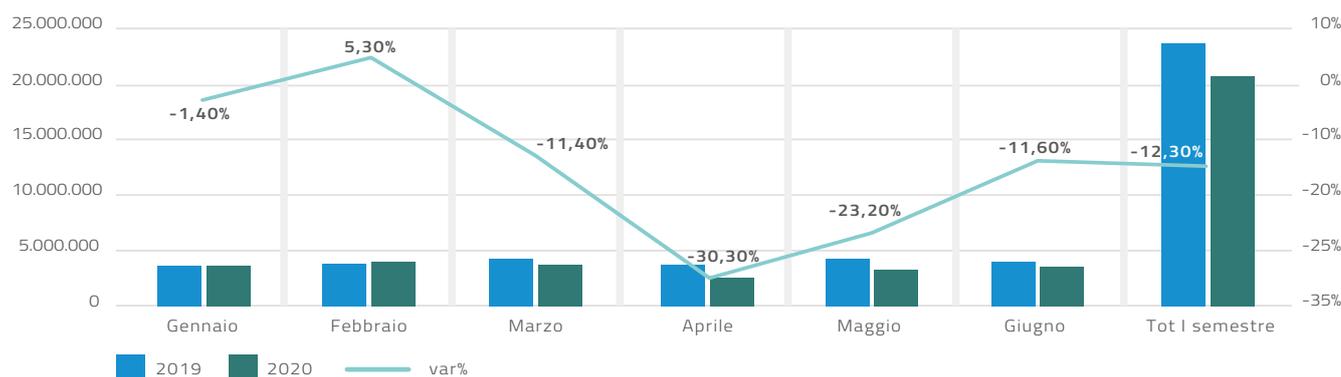
Variatione Traffici Porti Nazionali Gen-Giu 2020/2019



Fonte: AdSP ed ESPO, ADSP Mar Ligure occidentale (MLOc), Mar Ligure orientale (MLOr), Mar Tirreno Settentrionale (MTS), Mar Tirreno Centro settentrionale (MTC), Mar Adriatico orientale (MAO), Mar Adriatico settentrionale (MAS), Mar Adriatico centro settentrionale (MACS), Mar Adriatico centrale (MAC), Mar Adriatico meridionale (MAM), Mar di Sicilia orientale (MSOr), Mar di Sicilia occidentale (MSOc)

🔍 Crollo del traffico passeggeri nel periodo di emergenza sanitaria. Segmento merci Ro-Ro e container che sostanzialmente ha tenuto sino a marzo-aprile per poi subire un forte calo nei mesi successivi.

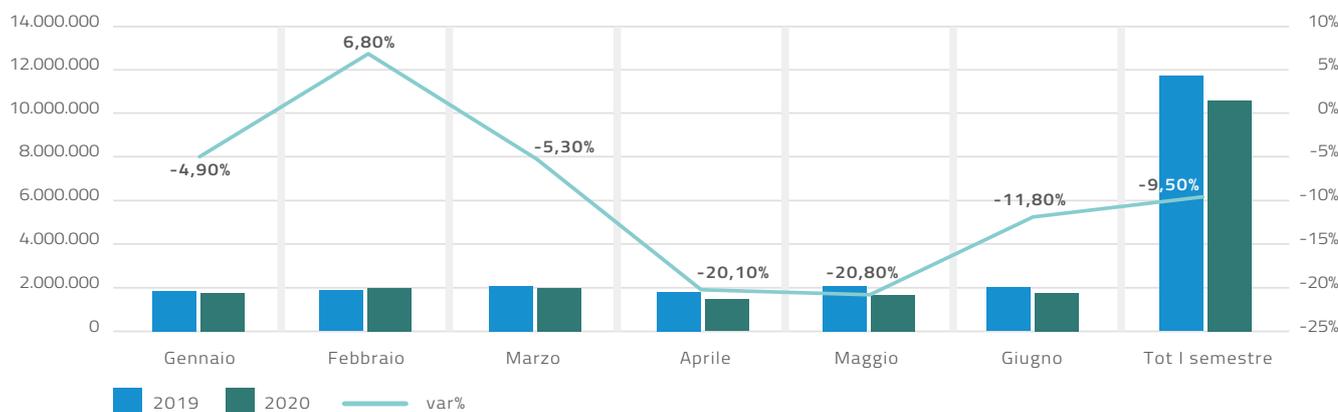
Treni merci totali - escluse locomotive isolate (treni*km)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati PIC web di RFI

🔍 Calo del trasporto ferroviario merci più contenuto rispetto alle altre modalità di trasporto. Nel corso del terzo trimestre 2020 ripresa totale rispetto ai dati tendenziali del 2019.

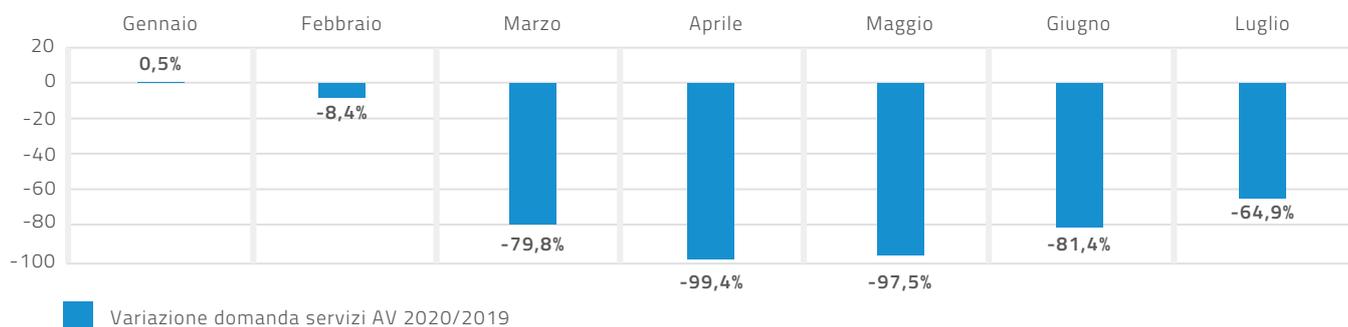
Treni merci intermodali (treni*km)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati PIC web di RFI

🔍 Trasporto ferroviario intermodale fortemente resiliente, meno impattato dal calo delle attività produttive rispetto al traffico convenzionale. Il traffico dei mesi di luglio, agosto e settembre 2020 rispetto agli stessi mesi del 2019 vede un leggero incremento del 0,06%.

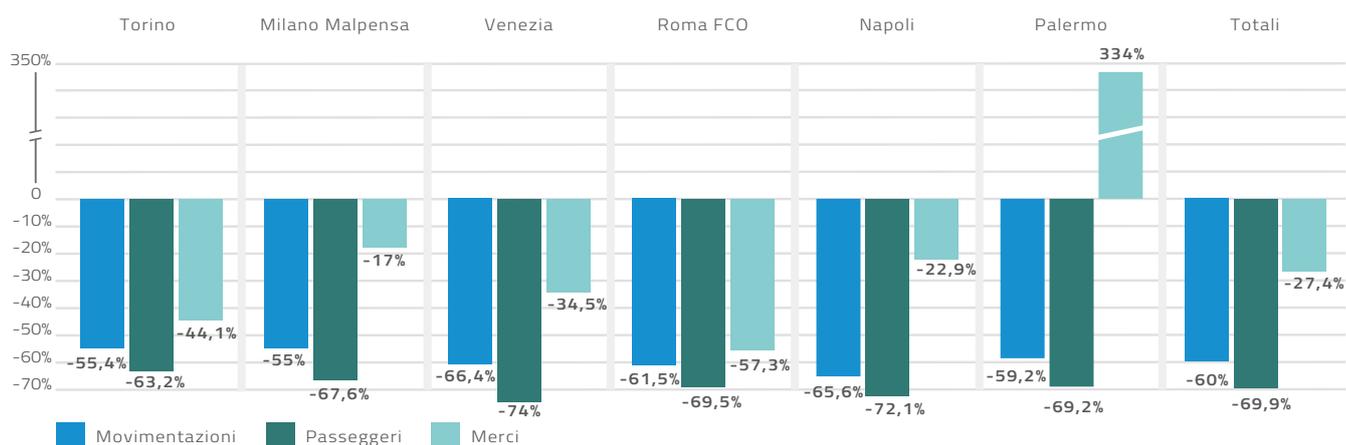
Trasporto ferroviario AV



Fonte: elaborazioni STM e RAM su dati Trenitalia e NTV

Calo della domanda sui servizi AV sino ad oltre il 90% nel periodo di *lockdown* seguito da un paragonabile taglio dei servizi erogati in libero mercato dai due operatori ferroviari. Solo a partire da inizio giugno ripresa dell'offerta e quindi della domanda di mobilità AV che comunque a fine luglio registrava un calo di oltre il 60% rispetto allo stesso periodo del 2019.

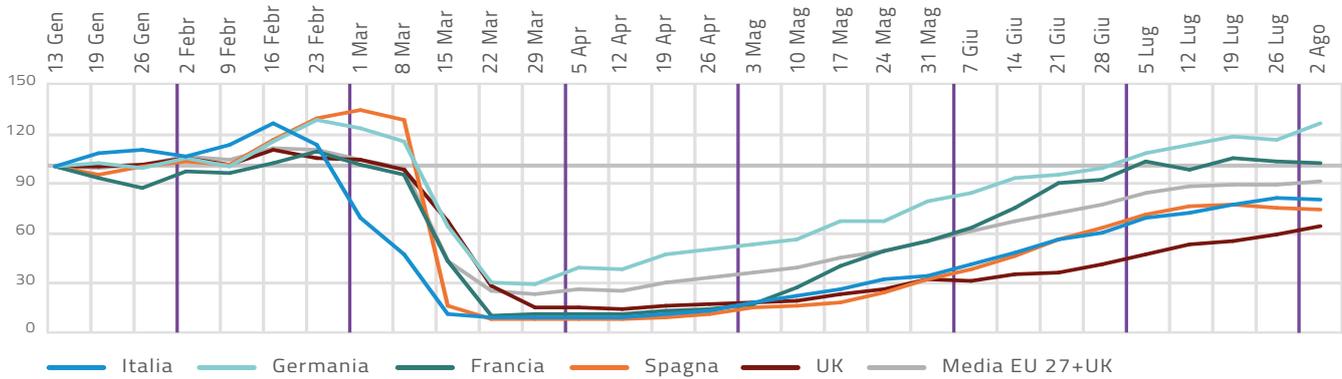
Variazione Traffici Aeroportuali - Gen-Giu 2020/2019



Fonte: Assoaeroporti

Comparto che ha sofferto maggiormente la crisi sanitaria, comunque con un calo del cargo aereo molto più limitato rispetto al segmento passeggeri, in particolare nel principale scalo merci italiano (Malpensa).

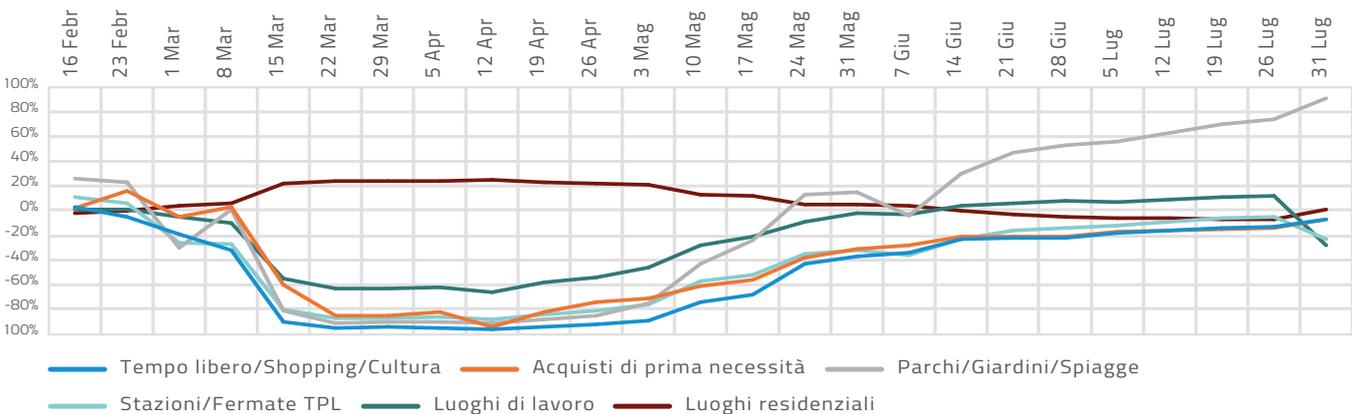
Traffici giornalieri trasporto collettivo urbano



Fonte: Apple Inc., valori indicizzati con base traffici registrati il 13 gennaio 2020=100

I dati *open source* di Apple Inc. sul TPL mostrano un calo oltre l'80% in Italia nel periodo di *lockdown* per poi iniziare a riprendersi a partire da maggio; a fine luglio si osservava ancora un calo del 20-30% rispetto al periodo base di riferimento, a differenza di Germania e Francia dove la domanda di TPL sembra aver recuperato i valori pre-Covid-19.

Abitudini di mobilità degli italiani, var.% rispetto ad un giorno mediano pre-Covid-19(gennaio-febbraio 2020)

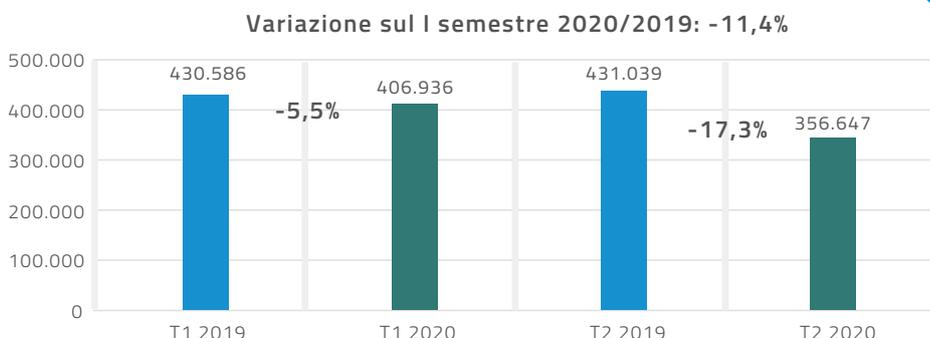


Fonte: elaborazione STM e RAM su dati Google LLC (2020)

Sulla base dei dati *open source* divulgati da Google emerge come durante il *lockdown* siano aumentati sino al 50% gli spostamenti da/verso i luoghi di residenza rispetto ad un giorno medio pre-Covid-19, in ragione dei limitati spostamenti consentiti e prevalentemente rivolti all'approvvigionamento di beni di prima necessità. Per contro, terminato il *lockdown*, si è assistito ad una ripresa di tutte le attività ma con "velocità" differenti. Gli spostamenti per acquisti e per il tempo libero hanno, già a fine luglio, quasi completamente recuperato rispetto al periodo pre-Covid-19 (-4% in media). Per le attività lavorative, invece, si è osservato il perdurare di una contrazione degli spostamenti che, a fine luglio, erano ancora del 30% inferiori al pre-Covid-19, probabilmente anche in ragione di una quota rilevante di *smart working* ancora largamente diffusa sul territorio nazionale. Interessante è inoltre l'andamento osservato per gli spostamenti diretti verso parchi, giardini e spiagge che, subito dopo il *lockdown*, sono letteralmente esplosi con tassi di crescita sino a +100%, sia per la stagione mite, sia probabilmente anche in ragione del crescente bisogno nella popolazione di svolgere attività per svago e ricreative non consentite durante il periodo di *lockdown*.

4. INDICATORI

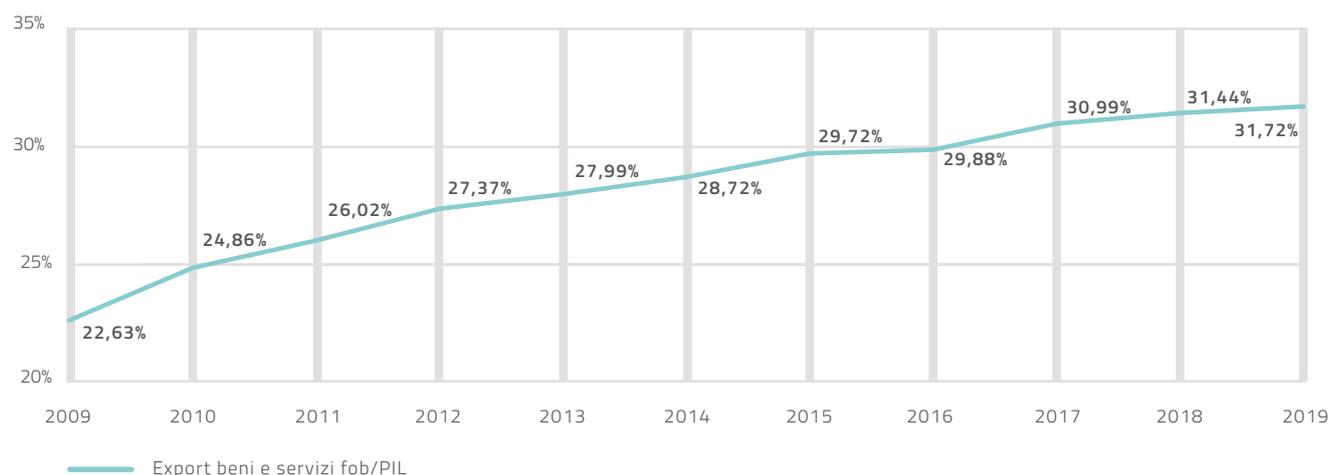
Andamento PIL Italia I semestre 2020/2019 (Mln €)



Fonte: Istat, valori concatenati con anno di riferimento 2015, prezzi correnti, dati destagionalizzati

Con solo un mese di emergenza sanitaria, primo trimestre 2020/2019 registra un calo del -5,6% del PIL nazionale a prezzi correnti. Crollo nel secondo trimestre con una variazione tendenziale del -17,3% che porta alla diminuzione del PIL del primo semestre 2020 rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente a -11,4%

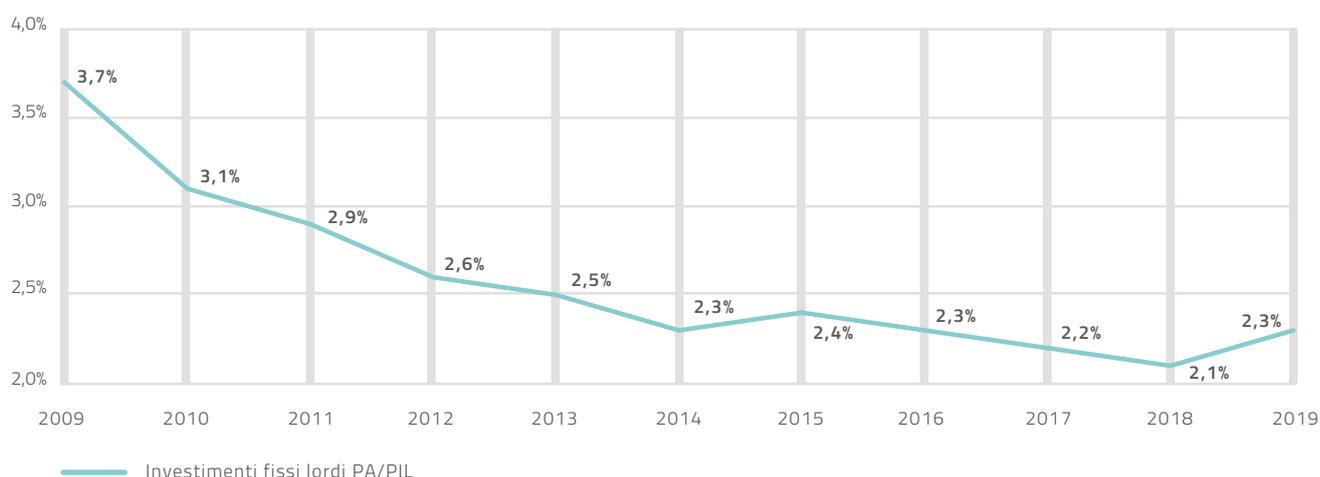
Indicatore di propensione alle esportazioni nazionali 2009-2019



Fonte: ISTAT, prezzi costanti valori concatenati con anno di riferimento 2015

Vero e proprio boom dell'incidenza del valore delle esportazioni sul PIL nazionale, in costante crescita dal 2009

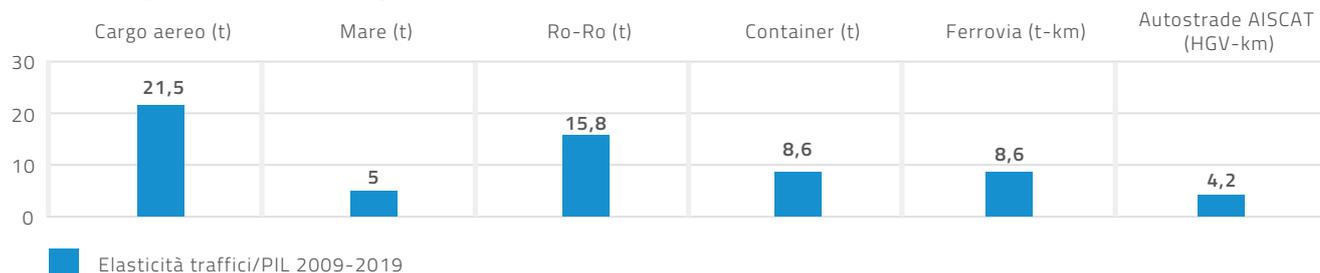
Indicatore di propensione agli investimenti pubblici 2009-2019



Fonte: ISTAT, prezzi correnti

12 Drastico calo delle spese in conto capitale della PA nazionale rispetto al PIL

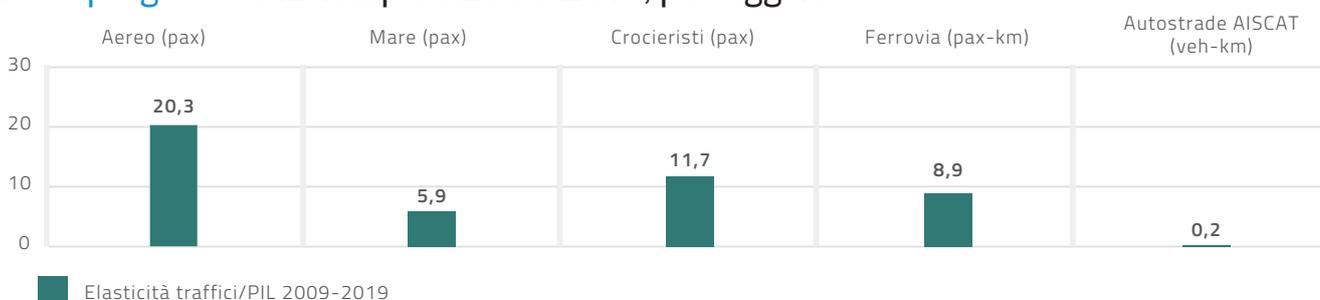
Decoupling Index PIL-Trasporti 2009-2019, merci



Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT, Eurostat, Assaeroporti, ESPO, AISCAT. Ove non presenti i dati definitivi per il 2019, stima su variazioni trimestrali 2019.

🔍 Forte elasticità PIL-transporto merci, particolarmente accentuata su cargo aereo, trasporto ferroviario e movimentazioni di rotabili

Decoupling Index PIL-Trasporti 2009-2019, passeggeri



Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT, Eurostat, Assaeroporti, ESPO, AISCAT. Ove non presenti i dati definitivi per il 2019, stima su variazioni trimestrali 2019.

🔍 Accentuato aumento del trasporto passeggeri rispetto all'andamento del PIL, eccezion fatta per i veicoli leggeri su rete autostradale AISCAT

Decoupling Index PIL-Trasporti merci Gennaio-Giugno 2020

Modalità	Var% I sem 2020/2019	Fattore di Elasticità PIL-Trasporti
Ferro (treni-km)	-12,3%	1,03
Mare (tonn)	-13,6%	1,13
Container (tonn)	-9,8%	0,82
RoRo (tonn)	-16,6%	1,38
Aereo (tonn)	-27,4%	2,28
Strade (IMR rete ANAS)	-16,8%	1,40
Autostrade (HGV-km)	-20,8%	1,73
PIL reale	-12%	

Fonte: Elaborazioni RAM su dati RFI PIC Web, ANAS, AISCAT, Assaeroporti, ADSP Mar Ligure occidentale (MLOc), Mar Ligure orientale (MLOr), Mar Tirreno Settentrionale (MTS), Mar Tirreno Centro settentrionale (MTCS), Mar Tirreno Centrale (MTC), Mar Adriatico orientale (MAO), Mar Adriatico settentrionale (MAS), Mar Adriatico centro settentrionale (MACS), Mar Adriatico centrale (MAC), Mar Adriatico meridionale (MAM), Mar di Sicilia orientale (MSOr), Mar di Sicilia, ISTAT

🔍 Rispetto al *decoupling* osservato nell'arco temporale 2009-2019, dove il trasporto merci è cresciuto ben più velocemente rispetto al modesto aumento del PIL, il calo della ricchezza economica registrato nel primo semestre 2020 è stato sostanzialmente replicato dal calo del trasporto merci, ad eccezione del trasporto stradale su rete autostradale e del cargo aereo che sono calati a tassi più elevati con un'elasticità comunque minore rispetto a quanto osservato nel lungo periodo.

5. INSIGHTS

5.1 Commento al documento #italiaveloce, Allegato DEF2020



Il 6 Luglio 2020 è stato deliberato dal Consiglio dei Ministri l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2020 denominato #ItaliaVeloce. Il documento illustra la pianificazione strategica nazionale, individuando le proposte di priorità politiche e gli investimenti a medio-lungo termine in ambito trasportistico.

Evidentemente, la diffusione del Covid-19 ha profondamente modificato gli scenari macroeconomici e conseguentemente la mobilità attuale e futura, anche con la consapevolezza della persistenza di un'estrema incertezza sugli impatti che la pandemia ha generato e genererà sul sistema economico e trasportistico internazionale e nazionale. Questi elementi, che vengono tenuti in debito conto nel documento, si potrebbero sintetizzare nell'aver riposto al centro del dibattito il concetto di resilienza del sistema nel suo complesso, e la necessità di un processo di pianificazione in grado di unire capacità di risposta alle crisi ad un futuro connesso, sicuro e sostenibile.

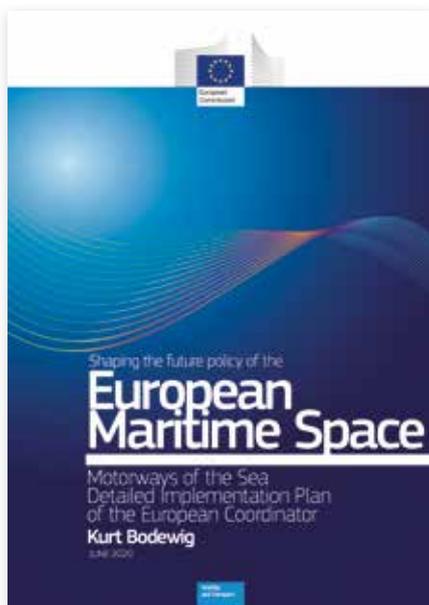
In tale ottica è stata quindi avviata una programmazione di interventi strutturali rilevanti per il settore dei trasporti e della logistica che si basa sia su interventi strutturali di medio e lungo periodo, sia su investimenti necessari agli obiettivi e con capacità di spesa immediata. L'intero pacchetto di investimenti preventivati ammonta a circa 196,7 miliardi di euro, dei quali circa 131,3 miliardi di risorse già stanziati, tra questi per quanto riguarda gli investimenti nel settore trasporti prioritari per il rilancio del paese a valle del Covid-19, il documento individua interventi per un totale di cui 95,6 miliardi di euro di cui 77,4 miliardi disponibili.

Investimenti prioritari mobilità (costo, risorse e fabbisogno)

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

Il documento si chiude con gli impatti attesi dalla finalizzazione del piano che non solo produrrà una maggiore equità e accessibilità trasportistica del paese ma sarà anche un ingente stimolo economico che si propaga nei vari settori dell'economia. Infatti, se in un'ottica di medio-lungo periodo, l'attuazione degli investimenti sarà finalizzata ad una mitigazione delle disparità sociali, stimolando turismo e produzione locale, accesso ai mercati distanti e attrazione di investimenti, dall'altro non si trascurano gli importanti effetti attivanti che tali investimenti hanno sul sistema economico nazionale, sulla produzione e sull'occupazione attivata, sul reddito da lavoro e da capitale che si trasforma in consumi finali, fondamentali per il rilancio del paese.

5.2 Commento al documento EU MoS DIP

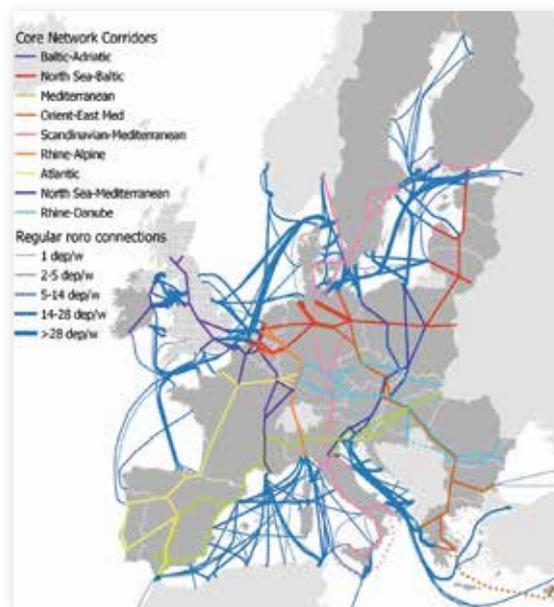


Il Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan è il documento ufficiale nel quale l'attuale Coordinatore Europeo delle Autostrade del Mare, Kurt Bodewig, ha presentato al Parlamento Europeo le proposte strategiche e di investimento dei prossimi anni nel campo del trasporto marittimo, nello specifico in materia di Autostrade del Mare. A fine giugno 2020 è stato pubblicato il nuovo aggiornamento del documento, nel quale le Autostrade del Mare vengono individuate quale fondamento dello European Maritime Space della rete TEN-T.

Nelle fasi precedenti la pubblicazione l'Italia, attraverso le competenti strutture ministeriali, ha avviato una dialettica con il Coordinatore che ha portato all'integrazione di alcune osservazioni. Si concordava sulla necessità di ridefinire il concetto di Autostrade del Mare e i criteri di ammissibilità ai finanziamenti; come l'eliminazione di alcune limitazioni che non consentono, allo stato attuale, il finanziamento di collegamenti intra-nazionali. L'Italia ha molto apprezzato il

modo in cui l'analisi è stata condotta nel quadro di un migliore allineamento con la più ampia politica TEN-T, condividendo inoltre la decisione di adottare un approccio che consenta una definizione più dettagliata delle priorità in base alle sfide e alle opportunità comuni ai paesi affacciati verso lo stesso bacino marittimo. Viene fortemente sostenuta l'intenzione del coordinatore di garantire un solido finanziamento per il prossimo quadro finanziario pluriennale e l'intenzione di utilizzare l'imminente revisione del regolamento TEN-T per raggiungere tutti gli obiettivi individuati.

In aggiunta a ciò, anche su spinta dell'Italia e sulla scorta del progetto Med Atlantic Ecobonus che vede RAM *implementing body* del MIT, è stato accolto favorevolmente l'espressa citazione dei meccanismi di incentivazione delle Autostrade del Mare quali strumenti atti a promuovere la sostenibilità ambientale nei trasporti marittimi e quindi quali leve fiscali utili a sostenere gli investimenti in "flotte verdi" da parte degli operatori marittimi. Non ha trovato, invece, accoglimento la proposta italiana di considerare le rotte di Autostrade del Mare tra diversi paesi membri quali connessioni "cross-border" e quindi poter beneficiare, nelle componenti infrastrutturali, del co-finanziamento europeo del CEF al 50% al pari delle infrastrutture terrestri.



Fonte: MoS DIP, frequenza servizi ro-ro con esclusione del segmento car carrier

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

+39 06 44124460-1 | info@ramspa.it | www.ramspa.it



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico
lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza

+39 06 44123441 | segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it | www.mit.gov.it