

# Cargo ferroviario e Logistica Sostenibile ai tempi del Covid

Prof. Ing. ENNIO CASCETTA

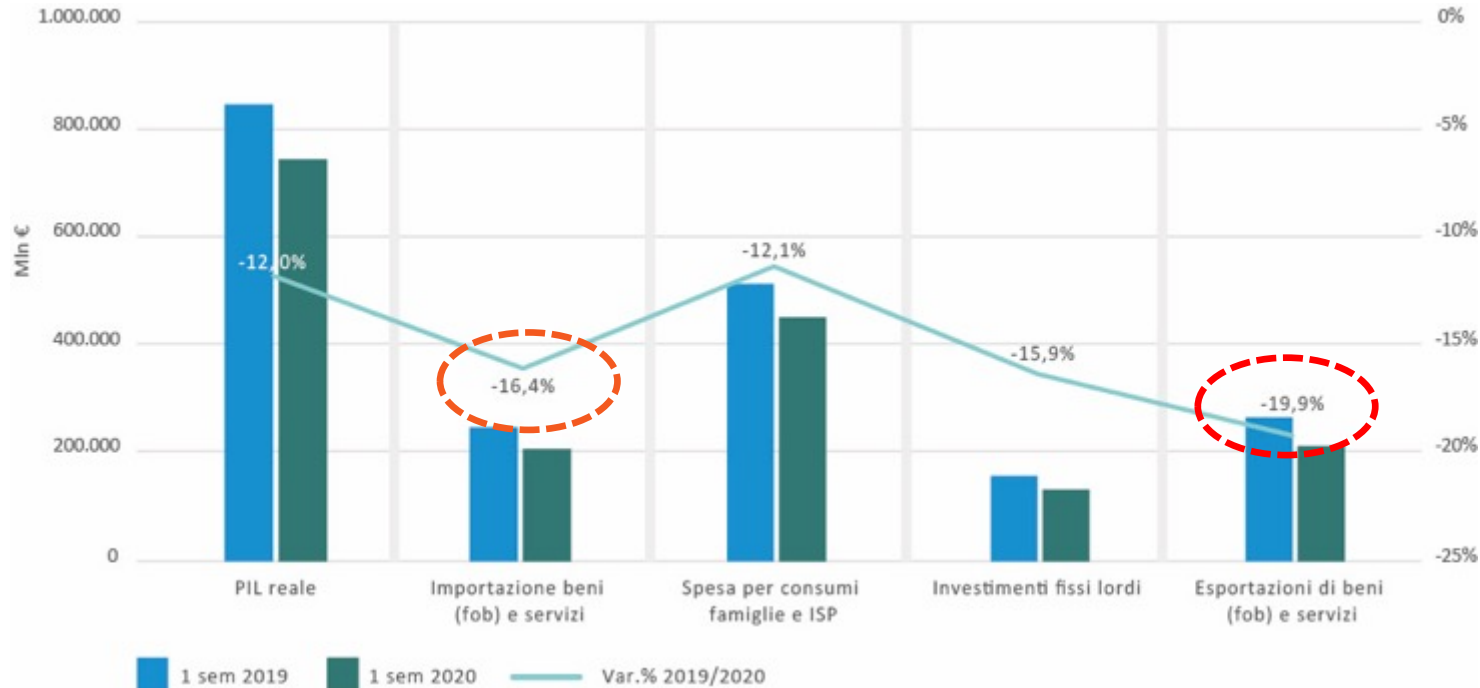
Amministratore Unico Rete Autostrade Mediterranee Logistica,  
Infrastrutture Trasporti S.p.A.

# ANDAMENTO MACROECONOMICO NAZIONALE

## TREND 2009-2019



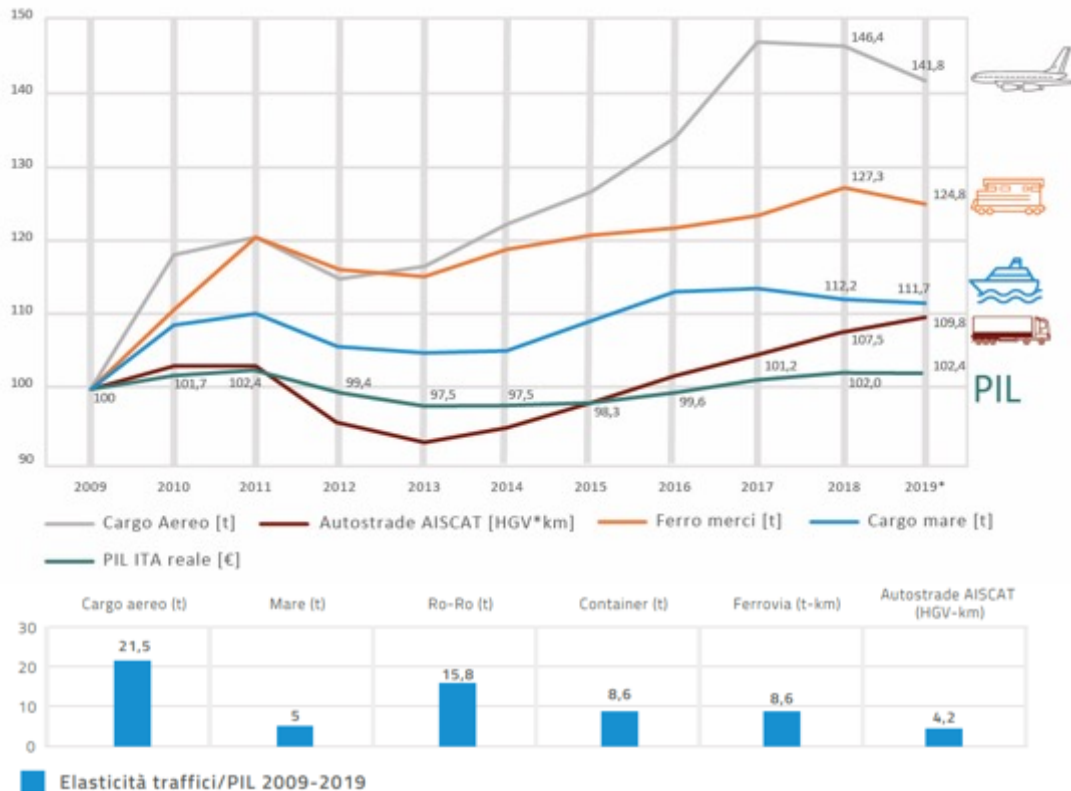
- Pesanti ripercussioni della crisi 2008/2012 su economia nazionale: **PIL IT di poco superiore ai livelli del 2009;**
- **Ottime** performances di **esportazioni ed importazioni** che si traducono in un forte aumento dell'internazionalizzazione dell'economia
- **Dal 2014 lentissima ripresa del PIL con 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-transporto merci**, particolarmente accentuata su cargo aereo, trasporto ferroviario e movimentazioni rotabili.

### Principali ragioni di incremento elasticità traffici/PIL

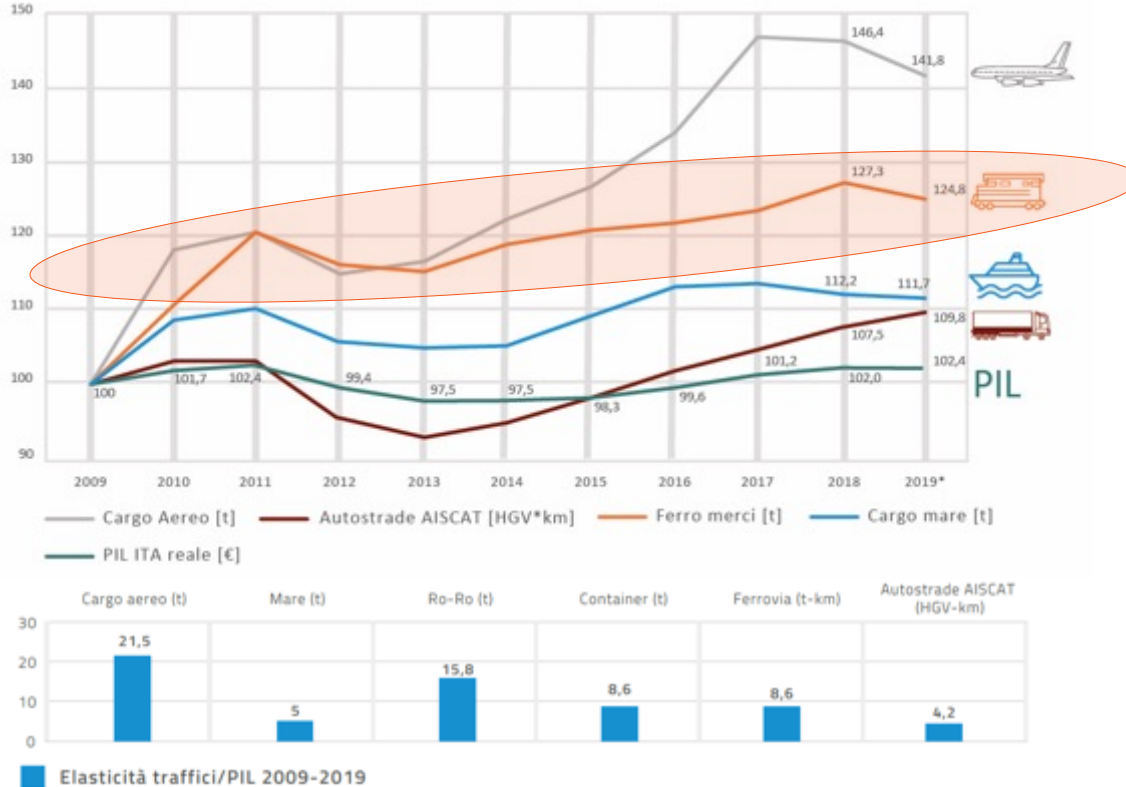
- Incremento del grado di **internazionalizzazione dell'economia**;
- **Rilevante presenza di operatori esteri** su territorio nazionale, in particolare nell' autotrasporto;
- **Allungamento delle catene logistiche internazionali** gestite da grandi operatori c/t;
- **Nuovi modelli di logistica distributiva**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

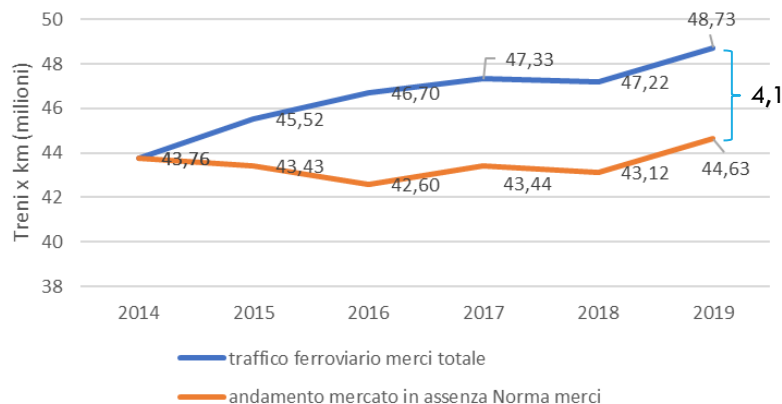
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	var 14-19
isole	3,32	2,84	2,67	2,34	2,13	2,39	-28%
sud*	12,06	13,72	14,65	15,13	15,33	16,18	34%
sub Tot sud+isole	15,37	16,55	17,32	17,47	17,47	18,57	21%
altre regioni	28,39	28,97	29,39	29,86	29,75	30,15	6%
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>43,76</b>	<b>45,52</b>	<b>46,70</b>	<b>47,33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

\* 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

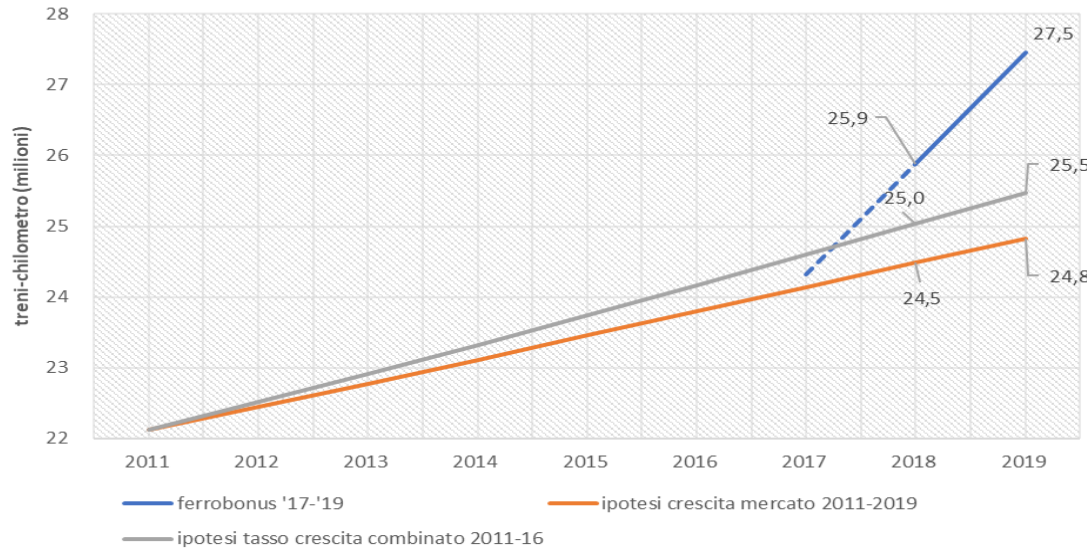


### IMPATTO 2019

-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

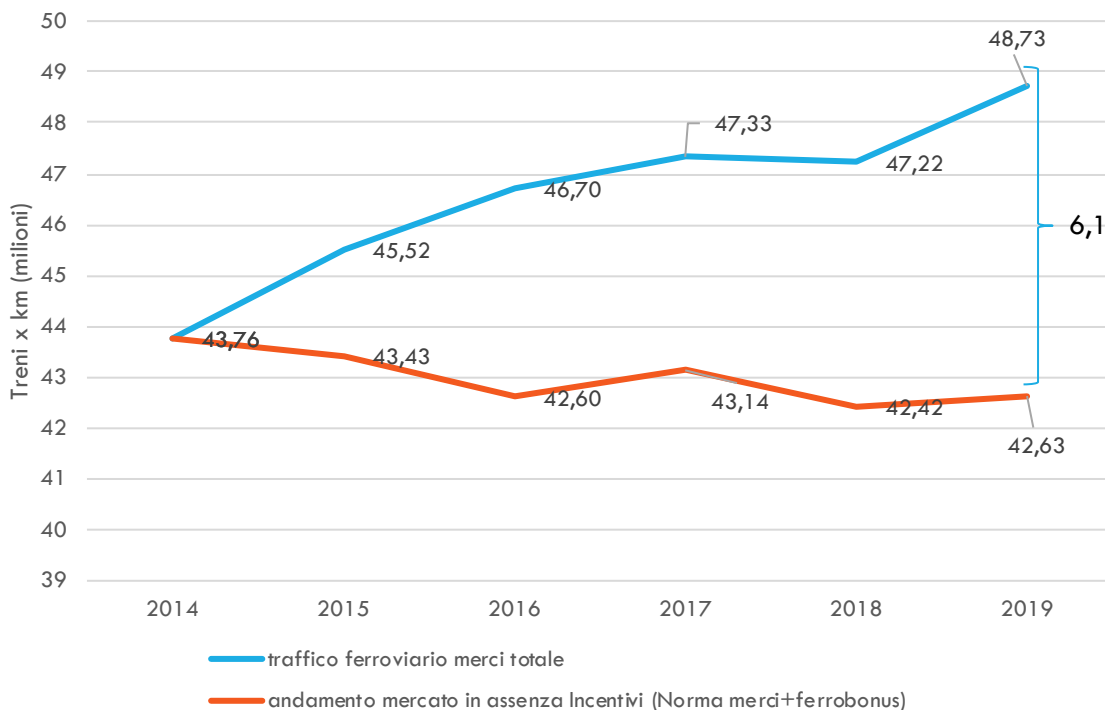
stima impatto ferrobonus sui volumi di traffico



- 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

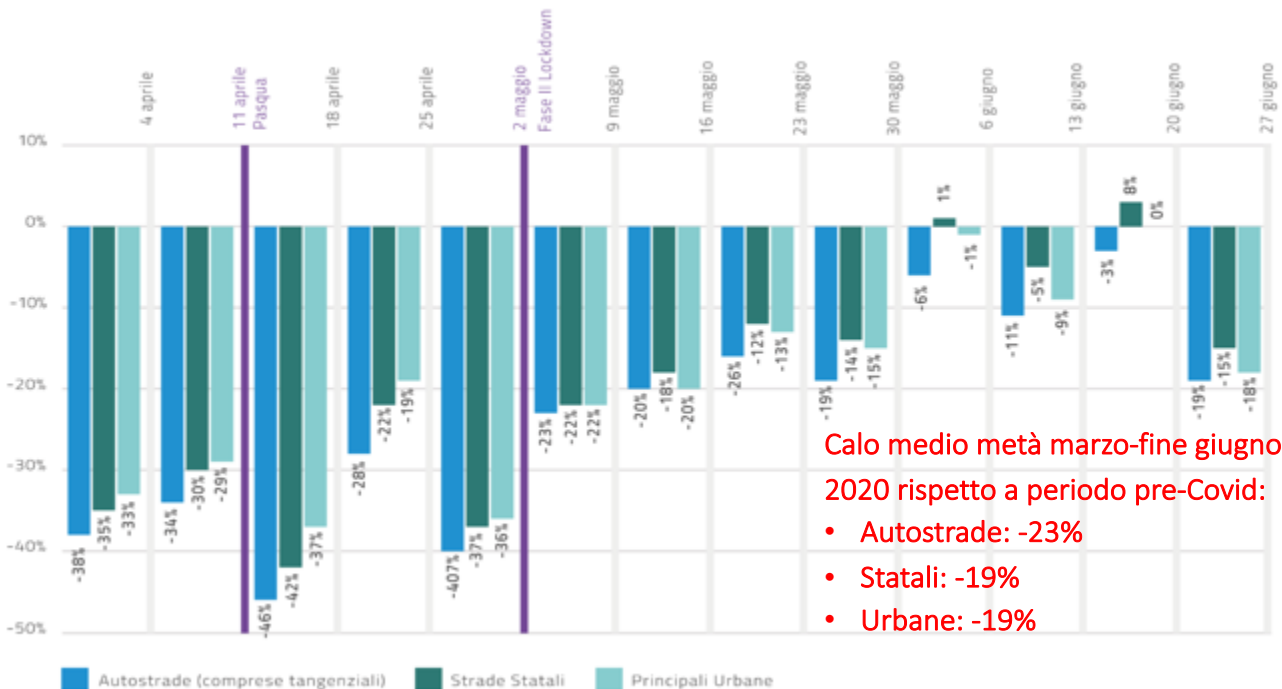


## Quantificazione impatti incentivi cargo ferroviario 2019

- 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)

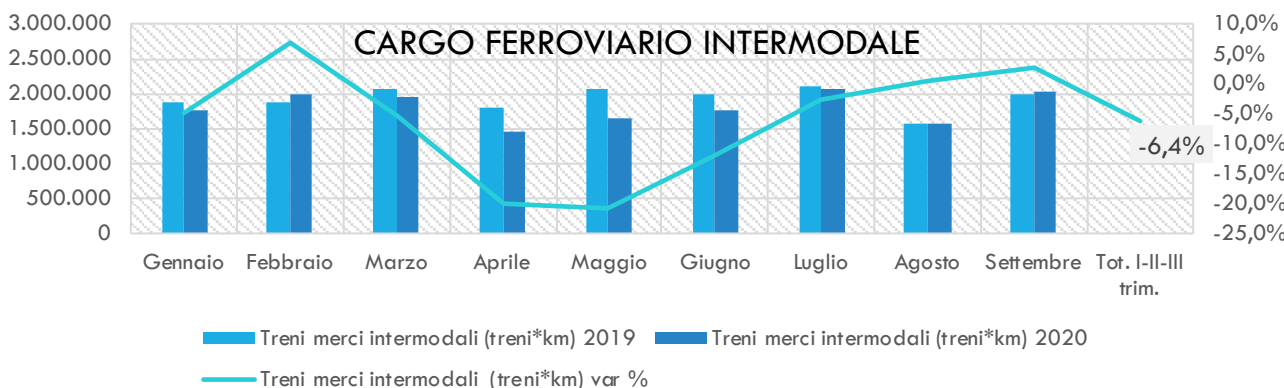
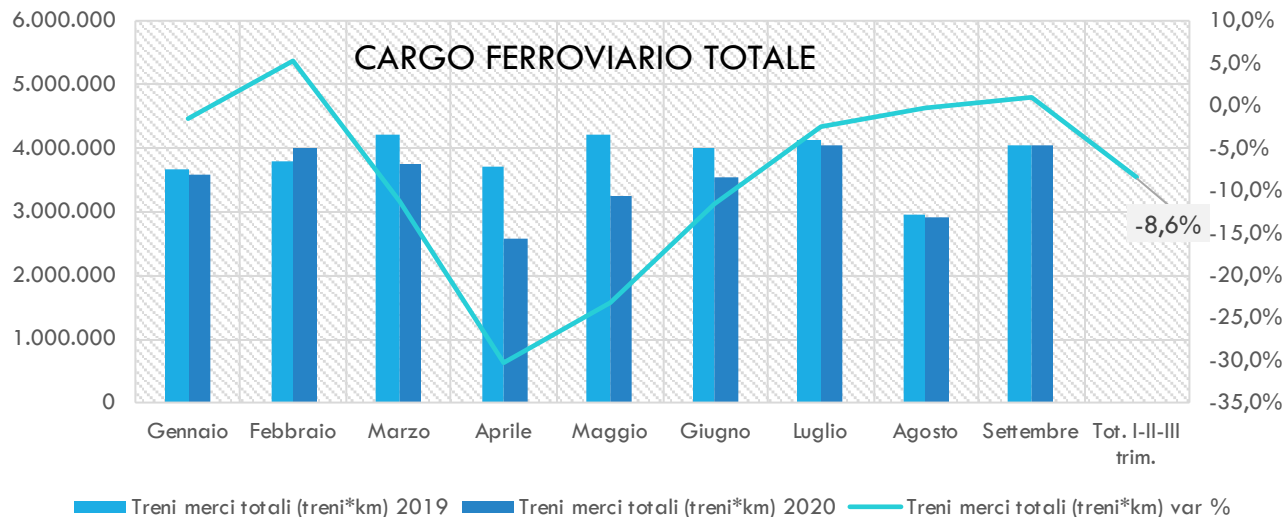


Calo medio metà marzo-fine giugno 2020 rispetto a periodo pre-Covid:

- 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



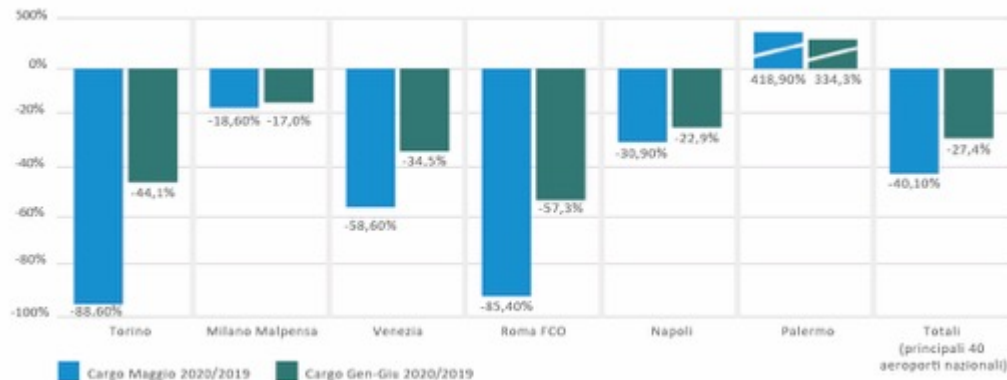
- **Calo medio marzo-giugno**
  - **Cargo ferroviario Tot: -19%**
  - **Intermodale ferrov.: -14%**
- **Sostanziale tenuta del comparto ferroviario, in particolare di quello intermodale, che è risultato resiliente anche sulle tratte internazionali interessate dai blocchi alle frontiere in periodo di 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
<b>Totale</b>	<b>196,7</b>	<b>131,3</b>	<b>65,4</b>

- 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

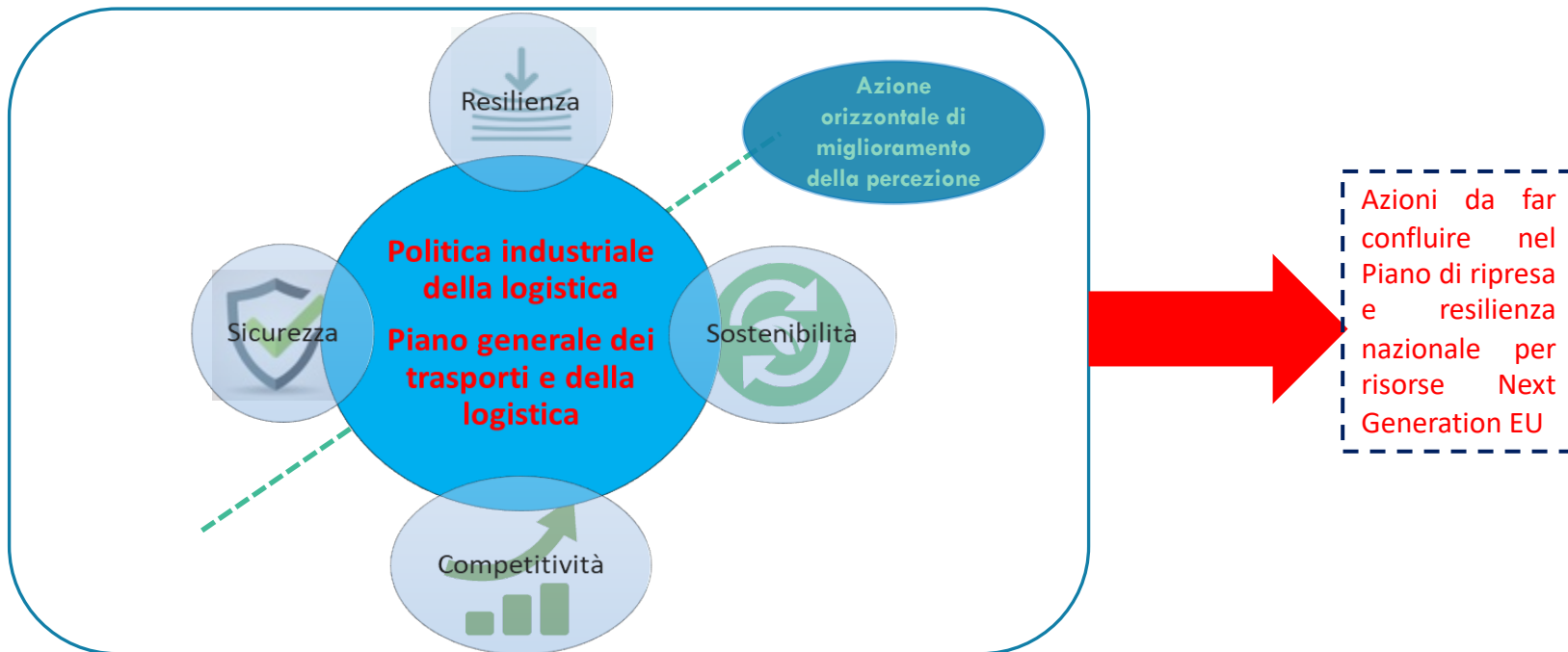
Allegato

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