

TRASPORTI LOGISTICA SOSTENIBILITÀ

GREEN E BLUE ECONOMY PER LA RIPARTENZA

STUDIO

**GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA
ED IL RILANCIO ECONOMICO**

**IL RUOLO STRATEGICO
DEL CLUSTER ALIS**

LUGLIO 2021

ROMA | SORRENTO | MANDURIA

ALIS



ITALIA
IN MOVIMENTO



INDICE

1. LA CRISI DA COVID-19

L'EFFETTO DELLA CRISI DA COVID-19 SUI CONTI DELLE IMPRESE
E DELLE FAMIGLIE

[pag.1](#)

LA "CURVA" DELLA CRISI DA COVID-19

[pag.2](#)

L'ECONOMIA NAZIONALE

[pag.3](#)

IL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA

[pag.4](#)

2. IL CLUSTER ALIS

IL CLUSTER

[pag.5](#)

IL TRAFFICO MARITTIMO RO-RO

[pag.6](#)

LA VIA DEL FERRO PER LE MERCI

[pag.9](#)

RICORSO CIG E FINANZA AGEVOLATA

[pag.10](#)

IL CONTRIBUTO ALL'AMBIENTE DEL CLUSTER ALIS

[pag.11](#)

IL RISPARMIO ECONOMICO DELL'INTERMODALITA'

[pag.16](#)

3. LA RIPARTENZA

LE POLITICHE ECONOMICHE DEL GOVERNO

[pag.17](#)

LE PREVISIONI PER IL TRIENNIO 2021-2023

[pag.18](#)

LE PROPOSTE DI ALIS AL GOVERNO

[pag.19](#)



PIL MONDIALE -3,4%

PIL USA -3,5% *

PIL EUROPA -6,7%

PIL SPAGNA -10,8%

PIL ITALIA -8,9%

PIL FRANCIA -8,2%

PIL GERMANIA -5,1%

1. LA CRISI DA COVID-19

L'EFFETTO DELLA CRISI DA COVID-19 SUI CONTI DELLE IMPRESE E DELLE FAMIGLIE

Il 2020 è stato un anno del tutto eccezionale per l'economia mondiale. **La contrazione del PIL globale, pari a oltre il 3 per cento, è risultata largamente superiore a quella della crisi del 2009**, quando la flessione si arrestò al -0.3% per cento e a quella della grande crisi del 1929.

L'Italia nel 2020 ha registrato una contrazione del PIL dell'8,9%, ponendosi al di sotto della media europea (-2,2%) e di quella mondiale (-5,5%), dietro la Germania che perdendo il 5,1% è rimasta al di sotto della media mondiale di 1,7 punti, ma che si è posta al di sopra della media dei Paesi dell'area Euro (+1,6%); la Francia ha invece registrato una perdita di PIL dell'8,2% in linea con la perdita del PIL italiano.

L'Italia nel 2020 si posiziona soltanto prima della Spagna che registra una perdita di PIL del 10,8% [4,1% in meno rispetto a quello medio dell'area Euro e -7,4% rispetto a quello mondiale].

* Negli Stati Uniti il crollo del PIL è minore poiché gran parte del prodotto interno dell'economia statunitense è basato sulle internet company, come Amazon, Netflix, Google che durante la pandemia hanno sviluppato e incrementato i loro servizi digitali di comunicazione e intrattenimento.



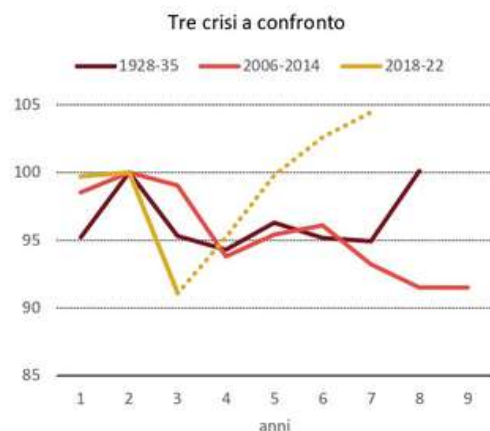
LA "CURVA" DELLA CRISI DA COVID-19

Le caratteristiche della crisi, legata alla pandemia del **Covid-19**, la rendono del tutto peculiare rispetto alle recessioni del passato per diversi aspetti: la localizzazione dell'origine della crisi in corso, a differenza delle precedenti iniziate negli Stati Uniti d'America, è avvenuta **in Cina** ed è poi esplosa in Europa; inoltre si tratta di una crisi **sanitaria**, diversamente dalla crisi bancaria del 1929 e dalla crisi finanziaria del 2009.

Tutti i Paesi registrano nelle settimane del *lockdown* un crollo del PIL senza precedenti storici con gli impatti sull'economia che derivano dalle misure di separazione fisica e sociale adottate dai diversi Paesi, oltre che dalle limitazioni volontarie, finalizzate a contrastare l'epidemia.

L'economia si è però prontamente ripresa nella fase delle riaperture successive, con rimbalzi del PIL di spiccata intensità; ne è derivato quindi, come si evince dal grafico sotto riportato, un **profilo a "V" nella curva** di rappresentazione di questa crisi.

Le decisioni relative alle riaperture hanno portato a significative divergenze negli andamenti settoriali. Per alcuni settori l'attività è tornata completamente alla normalità, mentre in altri le riaperture sono state solo parziali, determinando delle **asimmetrie fra i settori produttivi nella fase di ripresa, con effetti sull'inflazione che vanno in direzioni opposte**.²



LE OSCILLAZIONI DEL PREZZO DEL PETROLIO

Il prezzo del Brent aveva raggiunto un valore compreso tra 58 e 65 dollari/barile nei primi mesi del 2020, alla data di redazione del presente studio è risalito a circa 75 DOLLARI / BARILE A GIUGNO 2021.

L'aumento del commercio mondiale, unitamente ai rialzi dei prezzi delle materie prime, ha posto sotto pressione il mercato del trasporto navale di rinfuse (Bulk Carriers), con le quotazioni dei noli marittimi che hanno registrato dei rincari molto significativi.





L'ECONOMIA NAZIONALE

L'economia italiana ha rispecchiato l'andamento descritto a livello internazionale, con contrazioni dell'attività soprattutto nei servizi. Risultando, però, **svantaggiata dalla specializzazione produttiva nell'industria per abbigliamento e pelletteria e per il maggiore peso della filiera del turismo.**

Il PIL italiano ha perso nel 2020 l'8,9% pari a circa 150 miliardi e un crollo degli occupati rispetto a febbraio 2020 di 945 mila unità (590 mila dipendenti e 355 autonomi).

Il turismo è stato uno dei settori più penalizzati dalla pandemia da Covid-19: se prima dell'emergenza, il comparto valeva il **13% del PIL nazionale**, chiude il 2020 con una **perdita di fatturato pari a 53 mld.**³ Gli occupati nel settore turismo passano da 1,3 milioni a 953 mila con una **diminuzione di 350 mila addetti.**

Tuttavia, le politiche governative a sostegno del lavoro hanno determinato la **sostanziale tenuta del reddito disponibile delle famiglie italiane che ha perso soltanto il 2,5%.**

Il **crollo dei consumi (-10.7%)** derivante dai prolungati periodi di chiusura delle attività economiche, unitamente alla tenuta dei redditi disponibili delle famiglie, ha determinato un **significativo aumento dei risparmi annui** di oltre 80 miliardi di euro, depositati presso i conti bancari in più rispetto al 2019.

- 8,9 % PIL ITALIA

- 2,5 % REDDITO DISPONIBILE DELLE FAMIGLIE

- 10,7 % DI CONSUMI

+ 80 MLD DI RISPARMI DEPOSITATI SUI CONTI CORRENTI

**PERDITA
PIL - 150 MILIARDI
OCCUPATI - 945 MILA**



IL SETTORE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA

Il comparto non si è mai fermato durante tutto il periodo pandemico. I servizi di trasporto e di logistica, di fondamentale rilevanza per lo sviluppo dell'economia reale, costituiscono un presupposto funzionale per l'interscambio delle merci, l'acquisizione di fattori produttivi ed il collocamento dei prodotti sui mercati nazionali, europei ed internazionali, nonché rappresentano un *driver* fondamentale per la ripartenza del nostro paese, dell'industria, del commercio e del turismo.

Il comparto dei **servizi di trasporto e logistica**, pur avendo garantito la continuità del servizio senza mai fermarsi, **ha registrato una perdita complessiva di circa il 17%**, configurandosi come una delle aree produttive più colpite dalla crisi Covid-19 nel corso del 2020.

LA DOPPIA IMMAGINE DEL TRASPORTO E DELLA LOGISTICA

Filiera eroica che, insieme ai medici, al personale sanitario e alle forze dell'ordine, ha sostenuto il settore produttivo e degli approvvigionamenti di prima necessità e di prodotti correlati all'emergenza sanitaria fin dall'inizio.

Marginalizzazione del settore a causa delle politiche economiche poco incisive a favore degli imprenditori del trasporto e della logistica.

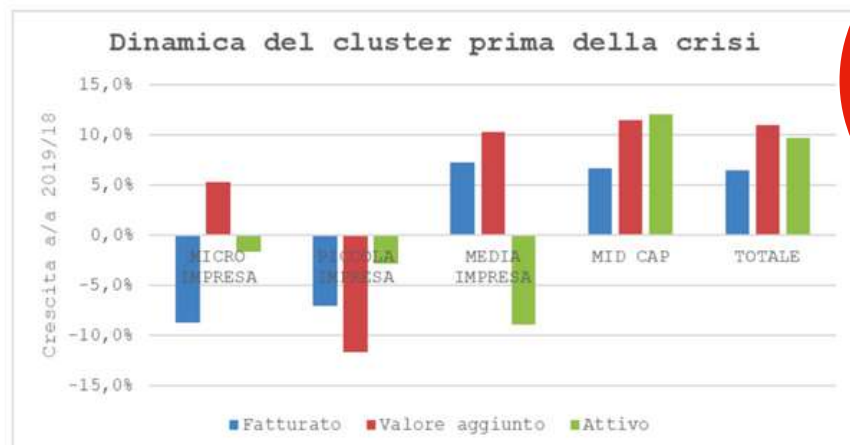
Il comparto subisce una perdita di 2 MLD a fronte di ristori inconsistenti.



2. IL CLUSTER ALIS

IL CLUSTER

Nel corso del 2019 il cluster ha registrato **una crescita di quasi il 6,5% del fatturato** e ancora più robusta in termini di **valore aggiunto, con tassi di crescita prossimi all'11%**. Nello stesso periodo, si assiste anche ad un **irrobustimento patrimoniale, con una crescita di oltre il 14% dell'attivo**.



**PERDITA
DI FATTURATO
SETTORE
TRASPORTO
E LOGISTICA
- 17%**

**PERDITA
DI FATTURATO
CLUSTER ALIS
- 2 MLD di euro**

Il primo dato che emerge dallo Studio elaborato dal Centro Studi ALIS è una **diminuzione del fatturato nel corso del 2020 rispetto al 2019 di circa il 7,2%**, che applicata al Cluster ALIS è pari a circa 2,1 miliardi di euro.⁶

Inoltre, **si registra una diminuita marginalità** del comparto. La ridotta marginalità del settore, tuttavia, viene **in parte compensata dalle ottime performance dei servizi intermodali, favoriti dai nuovi investimenti in equipment tecnologicamente avanzati e sostenibili sotto il profilo ambientale**.



IL TRAFFICO MARITTIMO RO-RO

I movimenti di merci via mare nei porti italiani ed europei sono stati in fase di espansione fino al 2019 per poi mostrare una flessione a causa della crisi. L'elasticità del servizio RO-RO si affianca ad una maggiore integrabilità con i servizi stradali e ferroviari; ne deriva un **miglior contributo alla realizzazione di reti di trasporto intermodali ecosostenibili** per l'effetto di sostituzione con il vettore stradale sulle distanze medio-lunghe. La riduzione delle esternalità negative ambientali, in termini di emissioni di CO₂, si sostanzia, infatti, sia con lo spostamento di mezzi pesanti dalla strada al mare, che nello svolgimento delle operazioni portuali in modo più rapido e spedito.

MONDO

Il 2020 è stato un anno che ha segnato la storia mondiale. L'emersione di forti criticità legate alla crisi sanitaria da Covid-19 che ha determinato ripetuti blocchi alle movimentazioni di merci ha inciso anche sul Ro-Ro.

TABELLA 1 - Scali portuali delle navi Ro-Ro per area geografica (2019-2020)

	Oceania & Australia	Europe & Med	Far East	Gulf & Other Asia	Latin America	North America	Sub-Saharan Africa	total
Calls 2019	3.625	94.045	49.603	21.741	7.653	11.195	3.045	190.907
Calls 2020	3.131	83.178	42.969	17.555	6.378	10.344	2.660	166.215
Var %	-13,6%	-11,6%	-13,4%	-19,3%	-16,7%	-7,6%	-12,6%	-12,9%

Fonte: UNCTAD, 2021

Globalmente nel 2020 si registra un calo degli scali portuali per il settore del 12,9% rispetto allo stesso periodo del 2019.

CALO
SCALI PORTUALI
- 13 %



ITALIA

I volumi Ro-Ro in **Italia** lo rendono l'unica modalità tecnica di trasporto che è costantemente cresciuta negli ultimi 10 anni. **La crescita del periodo 2016-2019 è stata, però, frenata dalla contrazione del 2020** a causa della pandemia.

FIGURA 1 - TRAFFICO RO-RO ITALIA: 2020 STIME 2021-22 (Var.%)

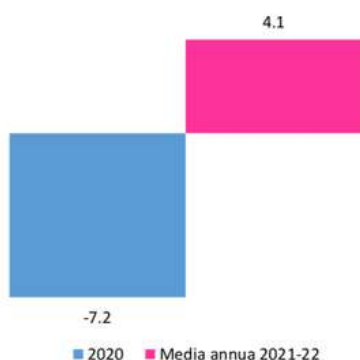
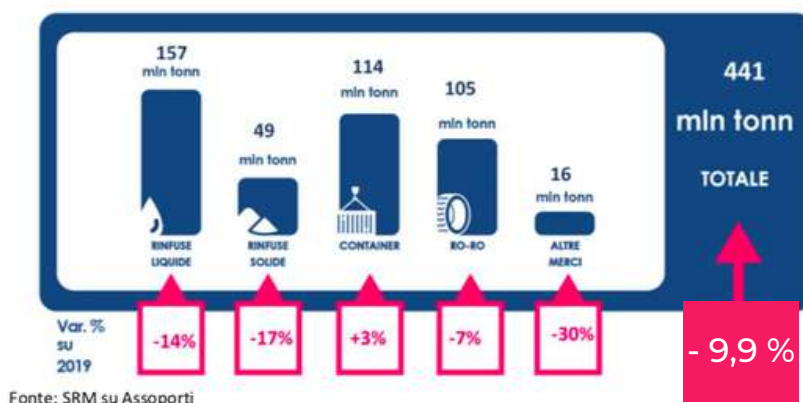


FIGURA 2 - IMPATTO DEL COVID-19 SUI TRAFFICI COMMERCIALI. UN CONFRONTO TRA LE TIPOLOGIE DI MERCI 2020



*Si è calcolato il livello di correlazione del traffico RO-RO con il PIL nazionale, con un R2 pari a 0,702

Il peso dell'Italia sull'UE nel 2020 nei traffici Ro-Ro nello short sea copre 1/3 della quota di mercato complessiva ed è maggiore rispetto a quello di paesi tradizionalmente considerati a vocazione marittima. Con un peso predominante rispetto alle altre modalità marittime. Il Ro-Ro, nel suo totale (Ro-Ro/totale SSS Italia), rappresenta il 19,3% (media degli ultimi 5 anni), contro il 17,9% di media dei container.

Nel 2020 il traffico Ro-Ro in Italia ha superato i 105 milioni di tonnellate con un calo del -7%, più performante dell'andamento del traffico merci navale complessivo (-9,9%).

LA QUOTA
DI MERCATO
RO-RO ITALIA SU UE
COPRE 1/3
DEL MERCATO
COMPLESSIVO

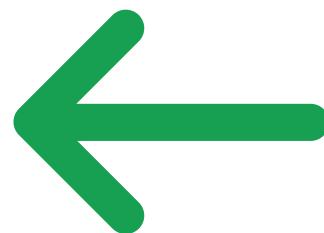


IL CLUSTER ALIS

Il **cluster ALIS**, nonostante le difficoltà e le criticità finanziarie causate dalla situazione pandemica, **ha garantito -senza sospensioni- i servizi di trasporto e di logistica** registrando un sostanziale equilibrio rispetto al 2019, **pur sostenendo extracosti derivanti dalle diseconomie dei flussi di carico delle merci trasportate.**

Tra il 2009 ed il 2019 la variazione della quota di mercato (Ro-Ro/totale SSS Italia) è raddoppiata passando dal 9,7% al 19,3%. Tali andamenti evidenziano, nell'ambito dei trasporti a corto raggio, il **miglioramento delle performance** di mercato del trasporto marittimo Ro-Ro, soprattutto nella funzione di shifting dei carichi rotabili dalla strada.

2009-2019 RADDOPPIA LA QUOTA
DI MERCATO **RO-RO/ TOTALE SSS**
PASSANDO **DAL 9,7% AL 19,3%**



Il cluster Alis, in linea con le più evolute innovazioni tecnologiche, ha raggiunto delle economie di scala e di scopo grazie agli investimenti effettuati da alcuni armatori italiani in navi di ultima generazione con sempre maggiore capacità di stiva, dotate di sistemi di efficientamento energetico.

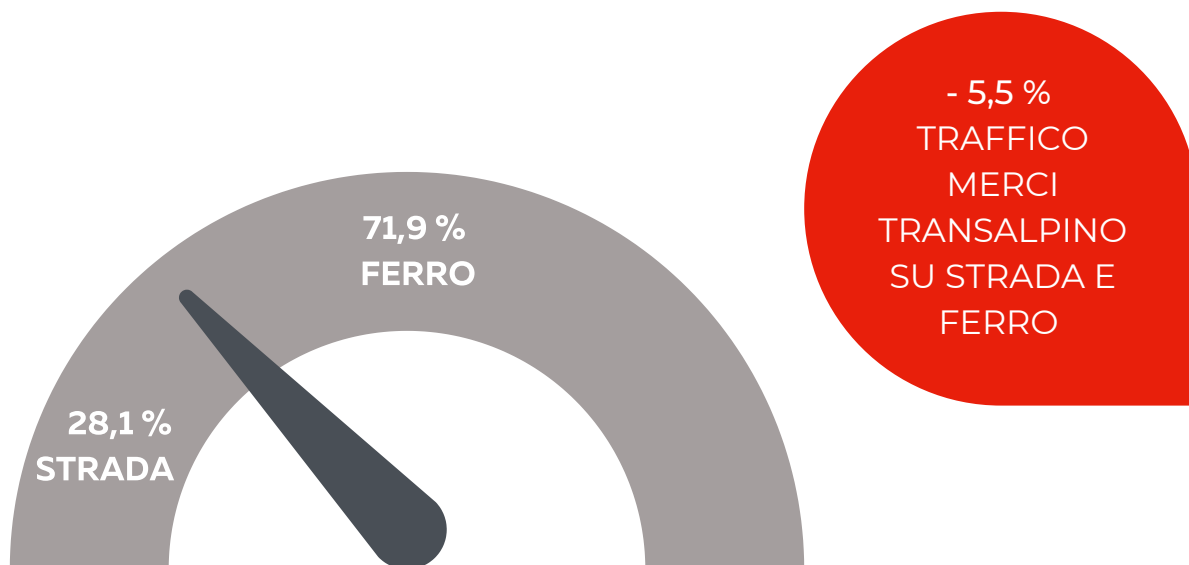
TRASPORTO MARITTIMO **7 VOLTE PIU' SOSTENIBILE**
RAGGIUNTI E GIÀ SUPERATI I **TARGET DI SOSTENIBILITÀ**
UNA GENERAZIONE AVANTI!



LA VIA DEL FERRO PER LE MERCI

La domanda di servizi di trasporto ferroviario in Italia mostra un **andamento tendenzialmente stabile**, ma nel 2020 il calo della produzione industriale dovuto alla pandemia COVID-19 ha influito anche sul traffico merci transalpino: **attraverso le Alpi svizzere sono state trasportate 34,8 milioni di tonnellate di merci su strada e rotaia, ossia il 5,5% in meno rispetto al 2019.** Nel secondo semestre, dopo gli allentamenti delle regole COVID-19 il comparto ha recuperato terreno.

La ripresa è stata più veloce e netta nel trasporto su strada, principalmente a causa delle restrizioni al traffico sulla tratta ferroviaria del Sempione dovute a lavori di manutenzione durante l'estate.



Sull'insieme dell'anno la quota della ferrovia sul traffico merci transalpino (ripartizione modale) è diminuita dello 0,5%, attestandosi al 71,9%.



RICORSO CIG E FINANZA AGEVOLATA

Uno dei tratti distintivi della crisi del 2020, rispetto alle crisi del passato, è stata l'adozione di misure di aiuto da parte dello Stato che si sono concentrate per lo più sulle famiglie con una serie di trasferimenti monetari, quali le misure di potenziamento della Cassa Integrazione Guadagni (CIG) ed il blocco dei licenziamenti. Dal lato delle imprese si segnalano una serie di interventi di finanza agevolata che hanno consentito alle stesse di sopperire alla crisi di liquidità sopraggiunta. Rispetto a tali strumenti, **il comportamento delle aziende del cluster ALIS è stato particolarmente virtuoso**, in quanto le imprese di maggior dimensione hanno assorbito internamente i contraccolpi della crisi, utilizzando in misura ridotta e limitata nel tempo la CIG e attingendo alle misure di finanza agevolata in proporzione ridotta rispetto alle perdite subite.

CIG

Da un questionario che ALIS ha somministrato ai propri associati emerge che **durante il periodo di lockdown quasi il 70% delle imprese del cluster non ha fatto ricorso alla CIG** e che quasi la totalità delle aziende che l'ha utilizzata rientra nell'alveo delle piccole e micro imprese. L'adozione, laddove è avvenuta, ha visto una **ridotta estensione temporale**; circa un'impresa su due tra quelle che durante la pandemia avevano fatto ricorso alla CIG alla fine dell'anno avevano riassorbito i lavoratori.

IL 70% DELLE IMPRESE DEL CLUSTER NON HA UTILIZZATO LA CIG

UTILIZZO FINANZA AGEVOLATA E' INFERIORE ALLE PERDITE SUBITE

FINANZA AGEVOLATA

A livello settoriale, lo strumento di compensazione delle perdite di fatturato con **erogazione di liquidità** ha registrato un utilizzo quasi sempre allineato all'intensità delle perdite subite. Di converso, settori come quello dei trasporti e logistica, pur avendo subito forti perdite di fatturato, registrano **utilizzi inferiori alla media nazionale**.

E se si guarda alla distribuzione della liquidità per classe dimensionale, si osserva chiaramente come l'intensità dell'aiuto rispetto al fatturato declini velocemente passando dalle micro imprese (14%) alle mid cap (3,3%),⁷ segno di una sostanziale resilienza di queste ultime rispetto alla maggiore fragilità delle prime.

L'ASSOCIAZIONE DEL TRASPORTO SOSTENIBILE



IL CONTRIBUTO ALL'AMBIENTE DEL CLUSTER ALIS EUROPA

L'impegno e gli ingenti investimenti effettuati finora, oltre a quelli programmati per il rinnovamento delle flotte impegnate nel trasporto via mare, ha portato all'intero cluster **un riconoscimento da parte del RINA per le performance di abbattimento di emissioni di CO₂**, che passano dai 6,4 kg di CO₂ per trailer/miglio marino (con navi costruite nel 1999) agli 0,9 kg di CO₂ per trailer/miglio marino (con navi di ultima generazione). Un traguardo straordinario che certifica oggi il trasporto marittimo come **sette volte più sostenibile** rispetto ai risultati raggiunti con l'impiego di navi di precedenti generazioni. La flotta dell'intero cluster Alis ha raggiunto già nel 2020 i target fissati per il 2050, ben trent'anni prima, ovvero **una generazione avanti rispetto a tutti gli altri**. Al 2020, nonostante il Covid-19, grazie anche alla diffusione dei servizi di Autostrade del Mare per tratte superiori a 800km, sono stati eliminati dalle strade oltre 2,1 mln di mezzi pesanti, quindi 56,7 mln di tonnellate sono state spostate dalla rete stradale alle

rotte marittime, **abbattendo le emissioni di CO₂ per 2,5 mln di tonnellate.**

Ne consegue che **per ogni tonnellata movimentata nei porti mediante Ro-Ro vengono eliminati 44 KG di CO₂.**

NEL COMPLESSO
**125 MLN DI TONNELLATE
SPOSTATE DALLA
STRADA SU ALTRE
MODALITÀ
HANNO ABBATTUTO LE
EMISSIONI DI CO₂ PER
OLTRE 4,4 MLN DI
TONNELLATE.**

INFOGRAFICA - IMPATTO AMBIENTALE STRADA MARE

IMPATTO AMBIENTALE

Traffico sottratto alla strada e passato al mare del Cluster ALIS



Truck, camion, mezzi pesanti
eliminati dalla strada



Tonnellate di merce spostate
dalla strada al mare



Tonnellate CO₂ di emissioni
inquinanti abbattute

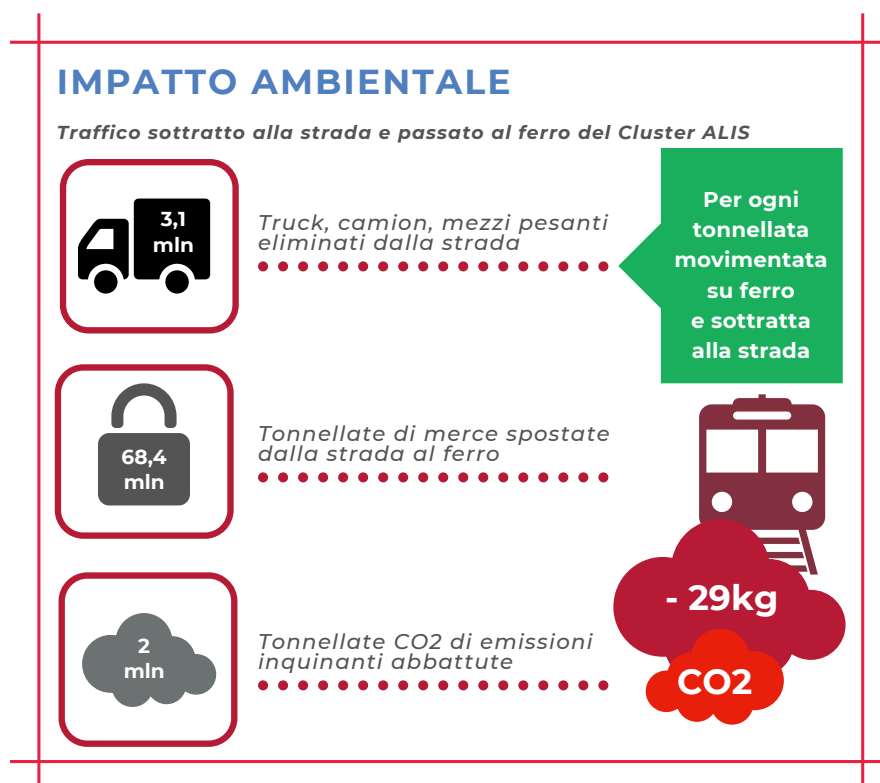
Per ogni
tonnellata
movimentata
nei porti
mediante
RO-RO





Le aziende del cluster Alis hanno trasferito dalla strada al ferro circa 3,1 mln di mezzi pesanti, quindi 68,4 mln di tonnellate sono state spostate dalla rete stradale a quella ferroviaria abbattendo le emissioni di **CO2 per 2 milioni di tonnellate**.⁸ Ne consegue che **per ogni tonnellata movimentata vengono eliminati 29 KG di CO2** riducendo – grazie all'attività del cluster – l'inquinamento ambientale.

INFOGRAFICA - IMPATTO AMBIENTALE STRADA FERRO



VALUTAZIONE ECONOMICA DEL RISPARMIO IN TERMINI DI ESTERNALITA'

Tali dati ci consentono di poter svolgere una valutazione economica del risparmio di costo per l'ambiente⁹ legato al trasferimento dalla strada al mare e al ferro.

Per quanto riguarda il **trasferimento dei 56,7 milioni di tonnellate trasferite dalla strada al mare**, considerato il costo dell'inquinamento ambientale della strada al netto di quello marittimo, si è determinato un **risparmio di costo complessivo per l'habitat di circa 1,3 mln euro a km**.

⁸ Fonte: Elaborazioni SRM su dati ALIS

⁹ Inteso come: inquinamento atmosferico, gas a effetto serra, incidenti, congestione e inquinamento acustico



Analogamente per quanto riguarda l'impatto ambientale legato al trasferimento dalla strada al **ferro**, i 68,4 milioni di tonnellate trasferite, considerato il costo dell'inquinamento della strada al netto di quello ferroviario, hanno determinato **un risparmio di costo per l'ambiente di oltre 1,2 milioni di euro a km**. Nel complesso l'attività del cluster ALIS **attraverso l'utilizzo dell'intermodalità** ha consentito un vantaggio economico tangibile di **risparmio di costo di esternalità pari a circa 2,5 milioni di euro/km**. Tale importo è determinato moltiplicando i minori costi in termini di esternalità del trasporto marittimo e ferroviario ai volumi movimentati dal cluster in Europa. **Su un percorso di 800 km medi coperti il risparmio di costo - in termini di esternalità - in un anno è stato di circa 2 miliardi.**

IL CONTRIBUTO DI ALIS AL SISTEMA DEI TRASPORTI

INFOGRAFICA VALUTAZIONE ECONOMICA DEL RISPARMIO DI ESTERNALITÀ DELL'ATTIVITÀ DEL CLUSTER ALIS

Il traffico del cluster ALIS

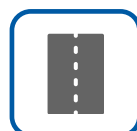
STRADA MARE



euro 23,8 / 1000 tkm
Esternalità ambientali eliminate



56,7 mln ton
Trasferite dalla strada al mare



1.349.035 euro/km
Esternalità ambientali risparmiate

Totale euro a km risparmiati dal cluster ALIS in termini di esternalità ambientali eliminate

- 2,5 MLN euro/km

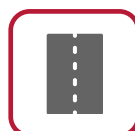
STRADA FERRO



euro 17,9 / 1000 tkm
Esternalità ambientali eliminate



68,4 mln ton
Trasferite dalla strada al mare



1.223.614 euro/km
Esternalità ambientali risparmiate

Su un percorso di 800km medi coperti il risparmio di costo - in termini di esternalità - in un anno è di circa **2 miliardi di euro**.

- 5.2 MLN CAMION TOLTI DALLE STRADE

4.4 MLN TONNELLATE CO2 ABBATTUTE

2 MLD DI EURO ESTERNALITÀ AMBIENTALI RISPARMIATE IN UN ANNO



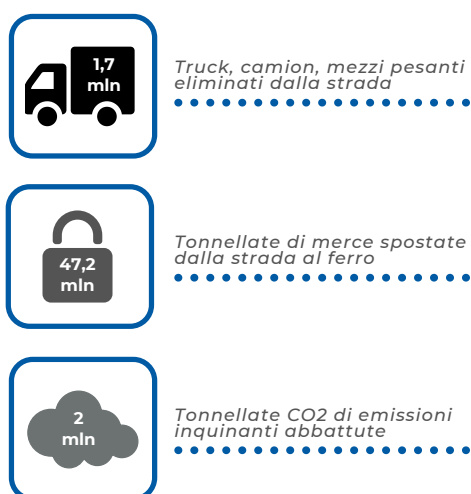
ITALIA

Volendo individuare anche il contributo del cluster Alis all'Italia, dall'analisi risulta evidente che **nel 2020 attraverso il mare sono stati eliminati dalla strada circa 1,7 milioni di camion che trasportavano 47,2 milioni di tonnellate di merci abbattendo così 2 milioni di tonnellate di CO2**. Analogamente, viene rilevato che di membri del cluster Alis sono stati **trasferiti dalla strada al ferro circa 2,1 mln di mezzi pesanti, quindi circa 47,8 mln di tonnellate sono state spostate dalla rete stradale a quella ferroviaria abbattendo le emissioni di CO2 per 1,4 milioni di tonnellate**.

INFOGRAFICA - IMPATTO AMBIENTALE STRADA MARE E STRADA FERRO

IMPATTO AMBIENTALE

Traffico sottratto alla strada e passato al mare dal cluster ALIS



IMPATTO AMBIENTALE

Traffico sottratto alla strada e passato al ferro dal cluster ALIS



Fonte: SRM su dati ALIS

Complessivamente, dunque, nel Paese circa **4 milioni di camion sono stati spostati dalla strada su altro mezzo (ferro-mare) per oltre 95 mln di tonnellate spostate abbattendo così le emissioni di CO2 per oltre 3,4 mln di tonnellate** contribuendo fattivamente all'ambiente.

Il **risparmio di costo complessivo** (inteso non solo come eliminazione di CO2) per l'ambiente legato al trasferimento dalla strada al mare e al ferro **in termini di esternalità ammonta di circa 1.121 mila euro a km in relazione al trasferimento dalla strada al mare e a 855 mila euro a km in riferimento al trasferimento dalla strada al ferro.**¹¹ Nel complesso l'attività del cluster Alis attraverso l'utilizzo dell'intermodalità ha consentito un **vantaggio economico tangibile di risparmio di costo di esternalità pari a circa 2 milioni di euro/km.**¹² Tale importo è determinato moltiplicando i minori costi in termini di esternalità del trasporto marittimo e ferroviario ai volumi movimentati dal cluster in Italia.



IL RISPARMIO ECONOMICO GENERATO DALL'INTERMODALITA' IN EUROPA E IN ITALIA

Costi di trasporto



Risparmio shift modale



0,7 €/km
Risparmio shift modale
strada-mare
.....



0,4 €/km
Risparmio shift modale
strada-ferro
.....

Mezzi spostati dalla strada al mare/ferro in UE e in Italia



2,1 mln di camion
Trasferiti dalla
strada al mare
.....



1,75 mln di camion
Trasferiti dalla
strada al mare
.....



3,1 mln di camion
Trasferiti dalla
strada al ferro
.....



2,1 mln di camion
Trasferite dalla
strada al ferro
.....

GRAZIE AD ALIS E AI SUOI ASSOCIATI
SI E' GENERATO
UN **RISPARMIO DEI COSTI DI
TRASPORTO**
SU UN TRAGITTO DI 800 KM

UE
€ 2,2 MLD
in UE

IT
€ 1,7 MLD
in ITALIA



3. LA RIPARTENZA

LE POLITICHE ECONOMICHE DEL GOVERNO

La **reazione delle politiche economiche è stata molto decisa ma non sufficiente.**

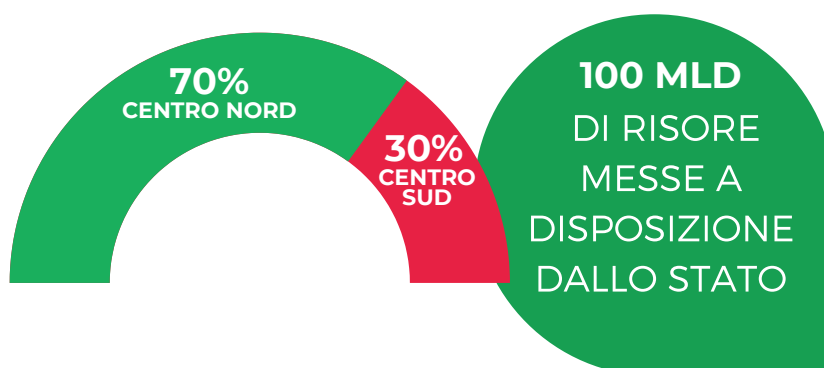
Sono state adottate misure la cui entità non ha precedenti storici. **I deficit pubblici sono aumentati toccando livelli elevatissimi in tutte le maggiori economie**, sia per gli effetti della caduta delle entrate erariali in proporzione al crollo delle basi imponibili, sia per la ridotta flessibilità delle imprese causata dall'adozione di misure esplicite a protezione del lavoro dipendente (CIG e blocco dei licenziamenti). In particolare, nel corso del 2020 le misure messe complessivamente in campo dallo Stato sono pari a **circa 100 miliardi di euro**, suddivisi tra minori entrate (-14,8 mld) e maggiori spese (85,6 mld.). Tali misure hanno limitato la perdita di capitale produttivo e di risorse umane nel periodo di *lockdown* più stretto.

L'aumento dello stock di debito da finanziare **non ha dato luogo a tensioni di rilievo sui tassi d'interesse** grazie alle politiche delle banche centrali che nel corso dell'ultimo anno hanno sostenuto pienamente le politiche fiscali, attraverso **la monetizzazione dei deficit pubblici.**

I prestiti di oltre i 30.000 euro cui hanno avuto accesso le aziende più strutturate attraverso il Fondo di Garanzia per le PMI - gestito dal Mediocredito Centrale (MCC) - hanno riguardato erogazioni complessive per quasi 83 miliardi di euro a favore di una platea di oltre 224 mila imprese.

83 MLD DI FINANZA AGEVOLATA

Nelle stime sono stati considerati i provvedimenti presi nel corso del 2020 per contrastare gli effetti della pandemia che, in termini di distribuzione territoriale, hanno prodotto **benefici maggiormente concentrati nel Centro-Nord**, circa il 70%, contro il 30% del Mezzogiorno, in misura più che proporzionale rispetto alla distribuzione della popolazione, rispettivamente pari al 66 e 34%.¹⁴





A ciò si aggiunga che il Sud ha risentito maggiormente della crisi pandemica a causa dell'incidenza di occupazione in posizione marginale (sommerso, nero, irregolari, ecc.) e della prevalenza del settore dei servizi turistici nella formazione del reddito delle imprese e delle famiglie. Tale analisi evidenzia come le misure economiche adottate nel passato per colmare il gap territoriale nazionale tra Nord e Sud non abbiano finora sortito gli effetti sperati. Si auspica che i provvedimenti appena varati e quelli che il nuovo Governo sta emanando (DL "Ristori Bis"; Del "Sostegni"; e DL "Sostegni bis") possano, nell'applicazione concreta, essere idonei a colmare tale divario. Tutte le misure fin qui adottate hanno riservato **poca attenzione alle esigenze specifiche del settore del trasporto.**

Dei **62 mld di € destinati agli interventi sulle infrastrutture, sulla mobilità e sulla logistica sostenibili contenuti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, la maggior parte sono destinate alle infrastrutture, solo 8,4 mld di € sono imputati al "rinnovo dei treni, degli autobus, delle navi per riduzione delle emissioni". **Il rischio è di creare delle infrastrutture a vantaggio degli operatori appartenenti a Stati che, diversamente dall'Italia, hanno invece sostenuto pienamente il settore del trasporto e della logistica.**

GLI AIUTI IN GERMANIA

A marzo 2020, durante la fase iniziale della pandemia da Covid-19 la BGL, associazione tedesca di rappresentanza del settore del trasporto e della logistica, ha esposto la problematica relativa alla riduzione degli ordini subita dalle aziende del settore di riferimento, con conseguente diminuzione del flusso economico in entrata. Lo scenario si completava, aggravandosi, con la sempre maggiore incisione dei costi relativi all'adozione delle misure di protezione dal contagio, con conseguente incremento del flusso economico in uscita. Il mese successivo il Governo tedesco annuncia un piano di aiuti che non ha precedenti, derogando in via eccezionale alla regola del pareggio di bilancio sancito dalla Costituzione.

Il piano prevede 156 miliardi di euro finanziati a debito e 600 miliardi di euro per un fondo di salvataggio per le imprese. L'intervento a favore delle imprese continua a giugno con l'annuncio di un **nuovo pacchetto di aiuti di 130 miliardi di euro**, che porta l'azione di contrasto alla crisi da Covid-19 ad una somma di assoluta rilevanza. Per rendere la proporzione degli interventi tedeschi basta pensare, come riporta l'ANSA ad aprile 2021, che dall'inizio della pandemia la Commissione UE ha approvato aiuti di Stato richiesti dai Paesi membri per un importo pari a 3.030 miliardi di euro. **Il 52,5% degli aiuti UE approvati è stato notificato dalla Germania.**

IL 52,5%
DEGLI AIUTI UE
E' STATO
DESTINATO
ALLA GERMANIA

IN ITALIA
DI 62 MLD
DEL PNRR PER LE
INFRASTRUTTURE
SOLO 8,4 MLD
DESTINATI AL
RINNOVO DELLE
FLOTTE



LE PREVISIONI PER IL TRIENNIO 2021-2023

Nel primo trimestre del 2021 **le previsioni per il triennio 2021-2023** hanno evidenziato la lentezza dell'economia nazionale rispetto alle altre economie sviluppate; la stima degli indicatori del commercio mondiale indica invece una netta ripresa già a partire dal 2021 (+10,7%) per poi consolidarsi tra il +5,5% nel 2022 e il + 3,4% nel 2023. Pertanto, **l'Italia e i Paesi dell'UE, per il triennio 2021-2023 dovrebbero registrare un recupero meno veloce rispetto agli altri Paesi industrializzati**¹⁵

Queste previsioni sono state confermate nel secondo trimestre 2021 dalla Commissione europea che ha prospettato una **crescita per l'Italia nell'anno in corso del 4,2% e nel 2022 del 4,4%, in linea con i tassi di crescita europei**.

Il Presidente del Consiglio, intervenendo alla Camera dei Deputati per le Comunicazioni in vista del Consiglio europeo del 24 e 25 giugno, ha dichiarato che l'economia italiana è in forte ripresa: migliora la fiducia delle imprese e dei consumatori; cresce il commercio estero; aumenta la produzione industriale. Si manifesta un complessivo **clima di fiducia crescente**.

Il Presidente Draghi ha, inoltre, dichiarato che l'obiettivo del Paese "è **superare in maniera duratura e sostenibile quei tassi di crescita anemici che l'Italia registrava prima della pandemia**" e che per fare ciò è **fondamentale**:

- mantenere a livello europeo una **politica di bilancio espansiva** nei prossimi mesi;
- raggiungere **tassi di crescita notevolmente più alti** di quelli degli ultimi decenni per ridurre il rapporto tra debito e prodotto interno lordo;
- **creare nuovi tipi di lavoro e posti di lavoro**, fondamentali per affrontare le transizioni, quella digitale e quella ambientale.

Atteso il crescente clima di fiducia **ALIS ritiene fondamentale che il Governo sostenga anche le imprese del cluster, considerandone le peculiarità e le esigenze**, nel passaggio alle energie rinnovabili e all'economia circolare, nell'investimento sulle nuove generazioni, nella promozione dei talenti e dei campioni nazionali, coltivando le idee geniali che danno slancio all'innovazione

PREVISIONI CRESCITA ECONOMIA ITALIANA

2021 + 4,2%
2022 + 4,4%





LE PROPOSTE DI ALIS AL GOVERNO

ALIS, nello specifico, ritiene prioritari i seguenti interventi volti all'upgrade del sistema nazionale di trasporto e logistica:

1

POTENZIAMENTO MISURE INCENTIVANTI MAREBONUS E FERROBONUS

TALE MISURA INCENTIVANTE HA CONFERMATO LA PROPRIA VALENZA STRUTTURALE IN QUANTO ESPLICA UNA RICADUTA POSITIVA SUL CONSUMATORE, POICHÉ GENERA UNA RIDUZIONE DEL COSTO FINALE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO

STRATEGIA INDUSTRIALE SU IDROGENO E SU BIO-LNG E INCENTIVAZIONE RINNOVO FLOTTE E PARCHI CIRCOLANTI

PER INCREMENTARE LA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE
NEL PIENO RISPETTO DELL'AMBIENTE

2

3

DETAZZAZIONE E DECONTRIBUZIONE DEL COSTO DEL LAVORO E INCENTIVI ALLA FORMAZIONE PROFESSIONALE NEL TRASPORTO E NELLA LOGISTICA

PER SOSTENERE LA FORZA LAVORO RENDENDOLA
COMPETITIVA CON PERCORSI PROFESSIONALIZZANTI

ALIS



ITALIA
IN MOVIMENTO

TRASPORTI LOGISTICA SOSTENIBILITÀ

GREEN E BLUE ECONOMY PER LA RIPARTENZA