

Va tuttavia precisato che seppur lo Stato membro resti in principio libero di determinare, d'intesa con le autorità europee, i singoli progetti infrastrutturali potenzialmente eleggibili a finanziamento, l'inclusione nella rete di nodi e sezioni induce e comporta l'obbligo verso l'adeguamento ai requisiti tecnici identificati negli atti comunitari, entro le scadenze del 2030 per la rete Centrale (Core) e 2050 per quella Globale (Comprehensive).

Tutto ciò premesso, la costituzione e lo sviluppo di Reti TEN-T rappresenta, come detto, uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, poiché in grado di contribuire ad una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, alla lotta contro il cambiamento climatico, al buon funzionamento del mercato interno ed al rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale, contribuendo all'ulteriore crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale.

Con riferimento alle infrastrutture idriche, a livello internazionale il principale programma di azione è rappresentato dall'**Agenda 2030** per lo Sviluppo Sostenibile, sottoscritto nel 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU, che, con riferimento alle infrastrutture idriche, si propone di "*Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile di acqua e delle strutture igienico-sanitarie*" (Obiettivo 6), attraverso una maggiore efficienza nell'utilizzo in ogni settore, con **approvvigionamenti idrici sostenibili**, una gestione della risorsa integrata a tutti i livelli, anche tramite la cooperazione transfrontaliera e, non ultimo, il miglioramento della **qualità** della risorsa impiegata per i vari usi.

Lo sviluppo e la programmazione delle **infrastrutture idriche** risentono degli effetti sempre più evidenti dei cambiamenti climatici: i frequenti periodi di siccità e le precipitazioni intense in periodi limitati si aggiungono agli stress idrici generati dall'effetto combinato di livelli crescenti di urbanizzazione (con consumi idrici sempre più elevati) e dagli effetti dell'inquinamento (con la riduzione della quota idropotabile).

È stato valutato che nel 2015 il 33% della popolazione europea è risultato esposto a condizioni di stress idrico, con effetti particolarmente evidenti in Grecia, Portogallo e Spagna; gli stessi effetti si sono sentiti negli ultimi anni anche in Italia, con previsioni critiche per l'anno corrente 2020, soprattutto per il comparto agricolo.

L'agricoltura è il settore al quale è destinata la quota maggiore di risorsa prelevata (circa il 42% in Europa), seguita dalla produzione di energia elettrica (28%), dall'uso industriale (18%) e dagli usi domestici e servizi (12%).

L'Unione Europea sta procedendo alla revisione della normativa per poter far fronte alle suddette problematiche, a partire dal Pacchetto "Energia pulita per tutti gli europei"; sono inoltre al vaglio del Parlamento e del Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea proposte concernenti la qualità delle acque destinate al consumo umano.

In termini di infrastrutture, le iniziative a livello europeo sono prevalentemente rivolte alla "*manutenzione straordinaria e messa in sicurezza delle grandi dighe*", attraverso il **Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020**. Tali interventi, inseriti nell'ambito del Piano Operativo Infrastrutture, hanno lo scopo di migliorare l'affidabilità e la sicurezza delle opere, nonché di preservare la risorsa idrica, con l'obiettivo di rimuovere le condizioni ostative all'autorizzazione ad incrementi di livello di invaso fino al massimo di progetto, così da rendere disponibile l'intera capacità utile.

Tale azione di **riqualificazione e manutenzione del patrimonio esistente**, con riferimento non solo alle dighe ma anche ai grandi sistemi di adduzione e trasporto delle acque, è fondamentale per garantire le condizioni di **sicurezza** rispetto ai fenomeni di piena e per **interconnettere ed aumentare la resilienza** dei sistemi idrici, garantendo la **sicurezza e la sostenibilità dell’approvvigionamento idrico**.

II.2 L’INQUADRAMENTO TRASPORTISTICO E MACROECONOMICO NAZIONALE

Il quadro macroeconomico internazionale ha registrato nel corso del 2019 l’anno di minore crescita del prodotto interno lordo aggregato da 10 anni, con un aumento del 2,3% rispetto all’anno precedente, fortemente influenzato dalla diminuzione sia degli scambi commerciali di beni e servizi mondiali che degli investimenti diretti esteri, causa tensioni sulle politiche tariffarie, nonché dal rallentamento della produzione industriale globale.

Nell’arco temporale 2009-2019 il PIL reale globale è comunque cresciuto del 32,9%.

In tale contesto, l’Unione Europea a 27 ed ancora di più l’area Euro hanno fortemente rallentato i propri tassi di crescita con una variazione del PIL reale 2019-2018 che rispettivamente si attesta a +1,4% e +1,1%¹. L’incremento della ricchezza in termini reali è comunque positivo nell’arco 2009-2019, con un aumento del PIL reale del 16,8% nell’EU 27, che tuttavia a partire dal 2014 non ha mai superato il +2,5% annuo, e del 14,1% nell’area Euro.

Sino a febbraio 2020 le previsioni per il 2020 ed il 2021 segnavano una modesta accelerazione a livello globale del PIL in valori costanti, rispettivamente del 2,5% e del 2,7%, con possibilità di ribassi prevalentemente legati all’incertezza dell’esito delle dispute commerciali, al potenziale incremento delle tensioni geopolitiche in aree specifiche, ai rischi di raffreddamento dell’economia cinese e della decelerazione in termini di impatto economico degli stimoli fiscali avviati dal 2018 negli USA².

Evidentemente tale scenario sintetico dell’economia mondiale ed europea disegnato a febbraio 2020 risulta profondamente mutato dall’emergenza Covid-19 che, come rappresentato nel documento OECD Economic Outlook - Interim Report March 2020 - “*Coronavirus: the world economy at risk*”, potrebbe avere un significativo impatto al ribasso nelle previsioni di crescita globali del PIL, con un effetto particolarmente pesante sull’andamento del PIL cinese e dell’Eurozona.

In tal contesto, ed alla luce delle informazioni disponibili è possibile stimare un calo del PIL italiano già nel primo trimestre 2020 causato in particolare dalla diminuzione del valore aggiunto nel settore servizi che, a cascata, riguarderà anche il settore industriale. Sempre l’OCSE ha rivisto la stima di crescita del PIL per l’Italia nel 2020 portandola da +0,4% a crescita zero ad inizio marzo 2020, mentre il Fondo Monetario Internazionale il 20 marzo 2020 stimava il calo del PIL italiano per il 2020 a -0,6%.

¹ Fonte: elaborazioni RAM su dati EU Economic Outlook autumn 2019 e dati UNCTAD

² Fonte: WESP United Nations 2020

Un'estrema volatilità per cui, evidentemente, l'impatto sul PIL di tale emergenza sanitaria risulta complicata da quantificare alla data odierna, in una situazione di incertezza circa la durata e la diffusione del fenomeno nonché di indeterminata momentanea delle politiche economiche e monetarie di risposta alla crisi.

II.2.1 I TREND MACROECONOMICI NAZIONALI 2009-2019

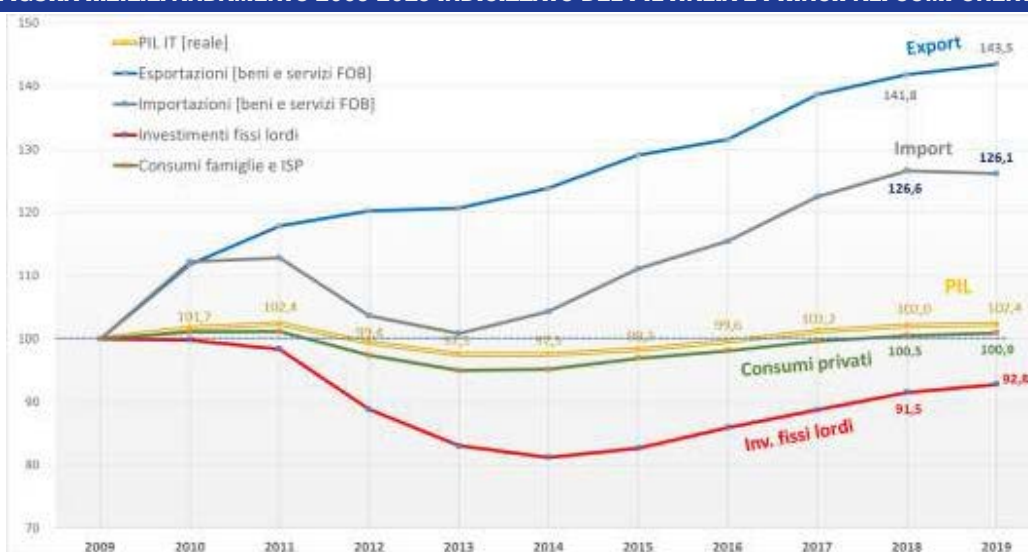
Con tali premesse, e focalizzando l'attenzione sull'andamento macroeconomico nazionale, appare evidente che il paese negli ultimi 11 anni risulta sostanzialmente in stagnazione e che le crisi del 2009 e del 2012-2013 abbiano pesantemente influito sulla capacità e propensione alla spesa dei consumatori e sugli investimenti di imprese e pubblica amministrazione.

Più specificatamente, nell'arco temporale 2009-2019 il Pil reale italiano si stima che sia cresciuto solo del 2,35% (valori concatenati con anno di riferimento 2015), come rappresentato in figura II.2.1.1, con una stima di crescita dello 0,3% nell'ultimo anno rispetto al +0,8% del biennio 2017-2018.

Tra le principali componenti della ricchezza nazionale, emerge la sostanziale invarianza della domanda privata (al netto dei consumi della p.a.), che da sola contribuisce circa al 61% del valore del PIL e che negli ultimi 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.

In controtendenza rispetto all'andamento delle variabili sopra citate, il valore delle esportazioni e delle importazioni di beni e servizi nell'arco 2009-2019 ha decisamente sovraperformato con un +43,5% della domanda estera di beni e servizi italiani e un +26,1% della domanda italiana di beni esteri.

FIGURA II.2.1.1: ANDAMENTO 2009-2019 INDICIZZATO DEL PIL ITALIA E PRINCIPALI COMPONENTI

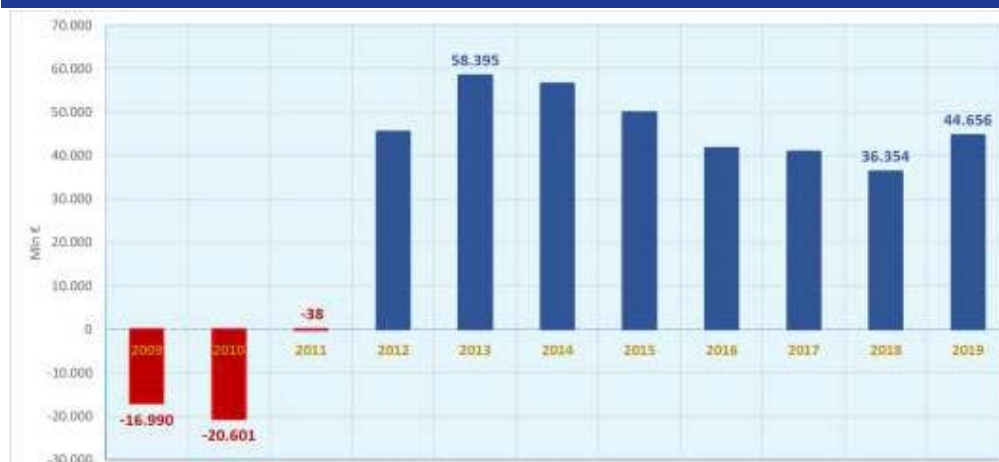


Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT marzo 2020. Valori in euro costanti, concatenati con anno di riferimento 2015 ed indicizzati al 2009=100.

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.

A testimonianza di ciò, il peso del valore delle sole esportazioni di beni e servizi sul PIL è cresciuto dal 22,6% nel 2009 al 32% nel 2019 con un aumento delle esportazioni nette (esportazioni-importazioni) che ha generato un ampio surplus, costantemente sopra i 35 miliardi di euro a partire dal 2012 come rappresentato nella seguente figura II.2.1.2.

FIGURA II.2.1.2: ANDAMENTO 2009-2019 DELLE ESPORTAZIONI NETTE IN ITALIA



Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT marzo 2020. Valori in euro costanti, concatenati con anno di riferimento 2015 indicizzati al 2009=100.

Tale quadro può essere solo parzialmente revisionato se si analizza il trend macroeconomico registrato a partire dal 2014, anno a partire dal quale si osserva una graduale ripresa dei principali indicatori economici, con il PIL nazionale (in valore reale) cresciuto del 4,9% nel periodo 2014-2019. Parimenti, i consumi privati sono cresciuti del 6,1%, gli investimenti fissi lordi del 14,2% mentre, sebbene il commercio estero resta la variabile più dinamica, il +20,9% fatto segnare dalle importazioni contro il +15,9% dall'export di beni e servizi ha leggermente rallentato di fatto il contributo al PIL delle esportazioni nette.

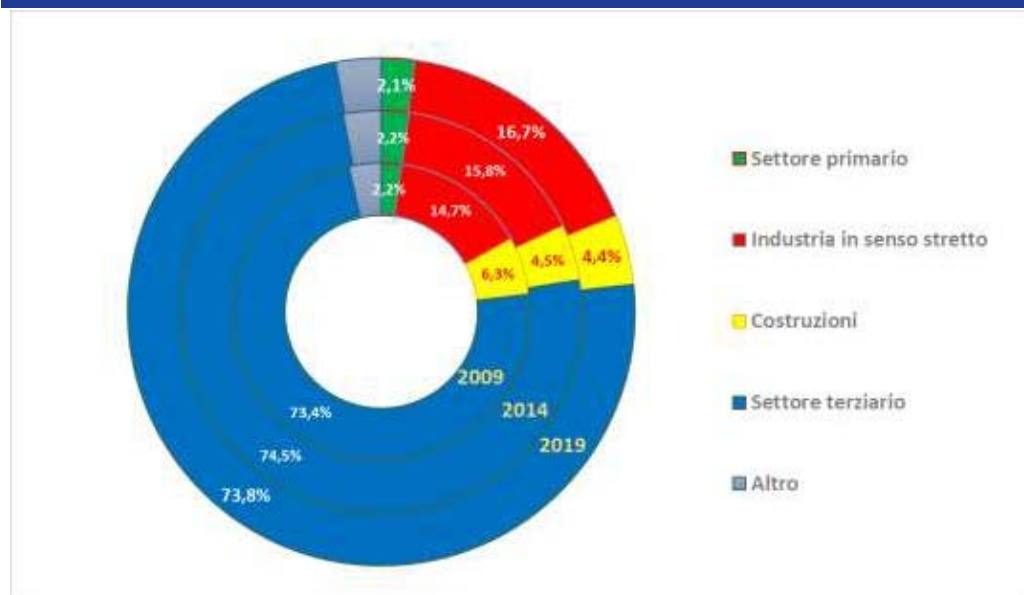
Un'altra dinamica macroeconomica molto interessante, anche in considerazione degli effetti che genererebbe sul sistema generale dei trasporti nazionale, riguarda l'andamento delle branche di attività del PIL, secondo la classificazione europea delle attività economiche NACE-Rev.2 (Ateco 2007), misurato in termini di valore aggiunto ai prezzi base, vale a dire quale saldo tra la produzione ai prezzi base e i costi intermedi valutati ai prezzi d'acquisto.

Come emerge in figura II.2.1.3, sebbene i servizi permangano decisamente il settore con il più alto contributo, costantemente superiore al 73% dal 2009, in termini di valore aggiunto sul totale delle attività economiche (ivi incluse le attività non-market), emerge come l'industria in senso stretto abbia incrementato la propria quota di contributo al valore aggiunto, con un incremento del 17,8% nel periodo 2009-2019 contro il 3,9% del settore dei servizi, raggiungendo il 16,7% di contributo

al VA nazionale nel 2019. Una sorta di reindustrializzazione del tessuto produttivo o perlomeno di incremento della produttività del settore industriale che, unitamente alla crescente internazionalizzazione dell'economia italiana, generano significativi impatti sul sistema trasportistico come si dettaglierà nel paragrafo seguente.

Completano il quadro il drastico calo del valore aggiunto delle costruzioni (-27%) e la sostanziale invarianza del settore primario (+0,5%).

FIGURA II.2.1.3: EVOLUZIONE 2009-2019 DELLE ESPORTAZIONI NETTE IN ITALIA



Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT marzo 2020. Valore aggiunto in euro costanti a prezzi base, concatenati con anno di riferimento 2015.

II.2.2 TRASPORTI ED ECONOMIA 2009-2019

Elasticità andamento PIL – traffico merci e passeggeri

L'andamento macroeconomico nazionale descritto nel paragrafo precedente influenza in maniera preponderante ed al tempo stesso viene influenzato in maniera iterativa dalle dinamiche del trasporto merci e passeggeri di una determinata area geografica. Sinteticamente, l'andamento macro e micro economico del territorio genera specifiche necessità di approvvigionamento di materie prime e prodotti semi-lavorati da parte delle aziende e, in misura minore, da parte del settore dei servizi, piuttosto che esigenze di distribuzione all'ingrosso o al dettaglio di prodotti finiti ovvero intermedi. Stesso discorso lato trasporto passeggeri, dove un incremento dei redditi disponibili ovvero un incremento dei flussi turistici nazionali ed esteri può generare nuova domanda di mobilità domestica ed internazionale.

Specularmente, un aumento o una diminuzione del trasporto merci e/o passeggeri ha impatti diretti sulla creazione o meno di ricchezza e valore aggiunto nazionale.

In tal senso, storicamente e nella maggioranza dei paesi sviluppati con economie mature, si è osservato negli anni un tendenziale accoppiamento quasi perfetto, vale a dire con fattore di elasticità prossimo ad 1, tra variazione del PIL e variazione dei flussi di traffico merci e passeggeri.

Tale circostanza appare tuttavia essersi modificata se si osserva il trend generale 2009-2019 del traffico cargo in Italia, che ha registrato performances più che positive e comunque molto maggiori rispetto all'incremento del PIL registrato nello stesso arco temporale.

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 riportati nella seguente tabella II.2.2.1, le principali ragioni che sembrano spiegare tale incremento di elasticità tra variazioni del PIL e variazioni del traffico merci sono:

- l'incremento del grado di internazionalizzazione dell'economia italiana;
- l'alta penetrazione di operatori esteri sul territorio nazionale, in particolare sull'autotrasporto;
- 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.

TABELLA II.2.2.1: ANDAMENTO 2009-2019 TRAFFICO MERCI PER MODALITA' DI TRASPORTO, ELASTICITA' TRAFFICI-PIL

Modalità	Var.% 2009-2019	Elasticità traffici/PIL 2009-2019
Cargo aereo (t)	50,6%	21,5
Mare (t)	11,7%	5,0
Ro-Ro (t)	37,2%	15,8
Container (t)	20,1%	8,6
Ferrovia (t-km)	20,1%	8,6
Autostrade AISCAT (HGV-km)	9,8%	4,2
PIL reale	2,4%	

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

Similarmente al comparto merci, 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 (tabella II.2.2).

Il boom del comparto aereo e crocieristico si spiega con il forte incremento degli arrivi turistici sia nazionali che internazionali negli ultimi 10 anni (+34,4% degli arrivi totali e +53,7% degli arrivi stranieri), 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.

TABELLA II.2.2.2: ANDAMENTO 2009-2019 TRAFFICO PASSEGGERI PER MODALITA' DI TRASPORTO, ELASTICITA' TRAFFICI-PIL

Modalità	Var.% 2009-2019	Elasticità traffici/PIL 2009-2019
Aereo (pax)	47,7%	20,3
Mare (pax)	13,8%	5,9
Crocieristi (pax)	27,6%	11,7
Ferrovia (pax-km)	20,9%	8,9
Autostrade AISCAT (veh-km)	0,5%	0,2
PIL reale	2,4%	

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

Flussi commerciali Italia-mondo e modalità di trasporto

Come analizzato nei paragrafi precedenti, l'economia italiana nella stasi dei consumi e degli investimenti interni, si è quindi gradualmente internazionalizzata. Gli scambi commerciali italiani con l'estero sono dunque diventati una variabile fondamentale per lo sviluppo del Sistema Italia, ed appare quindi fondamentale indagare il peso ed il valore di questi scambi, i principali partner commerciali e le modalità di trasporto delle importazioni ed esportazioni nazionali di beni.

L'Italia ha importato beni nel 2018 per 315,5 milioni di tonnellate per un controvalore di 426 miliardi di euro a fronte di una performance esportativa di 149,7 milioni di tonnellate per un controvalore di 465,3 miliardi di euro, a conferma dell'alto valore aggiunto dei beni "Made in Italy" (tabelle II.2.2.3 e II.2.2.4). Nonostante il leggero calo registrato sul 2018 rispetto all'anno precedente in termini di volumi, precisamente del -2,4% dell'export e del -0,7% dell'import, gli scambi commerciali di beni hanno registrato un'ottima performance con un +3,6% dell'export ed un +6,1% dell'import.

Scendendo nel dettaglio, l'evoluzione degli scambi commerciali dell'Italia con il resto del Mondo mostra una crescita nel periodo 2014-2018, con una variazione pari al +11% in volume ed il +17,9% in valori. Su un orizzonte più ampio, 2010-2018, si nota la divergenza tra leggero calo dei volumi (-3,6%) e deciso incremento del valore dei beni scambiati (+26,5%).

Più specificatamente:

- nel 2018, il 57,8% degli scambi internazionali in volume è avvenuto con i Paesi europei (EU28+paesi europei non EU), per un totale di 269 milioni di tonnellate, corrispondente al 66% del valore degli scambi Italia-Mondo. Il trend storico è decisamente positivo per gli scambi con i Paesi europei sia in valore che in volume;
- gli scambi con l'area del Mediterraneo contano a loro volta il 12,2% in volumi ed il 5,7% in valori;

- appare interessante altresì notare sul trend 2014-2018 il pronunciato aumento del valore degli scambi tra Italia e America Settentrionale rispetto ad un aumento relativamente più leggero dei volumi;
- con la Cina, che conta il 2,1% degli scambi nazionali in volume ed il 5,7% in valore, è rilevabile un trend crescente nel 2014-2018, comunque solo leggermente superiore rispetto all'aumento generalizzato del commercio internazionale italiano nello stesso arco temporale.

TABELLA II.2.2.3: SCAMBI COMMERCIALI ITALIANI DI BENI IN VOLUME PER MACROAREA [2018; VARIAZIONE 2014-2018 E 2010-2018]

MACRO AREA	Volumi [Mtonn e %] 2018						Import+Export	
	Import	Export	Totale	%Area/ Import	%Area/ Export	%Area/ Tot	Var. 18/14	Var. 18/10
UE 28	106,7	91,0	197,7	33,8%	60,8%	42,5%	9,1%	2,75%
Unione europea 28 (Nord)*	47,1	34,6	81,7	14,9%	23,1%	17,6%		
Unione europea 28 (Est)**	29,8	22,9	52,7	9,4%	15,3%	11,3%		
Unione europea 28 (Ovest)***	29,8	33,5	63,4	9,5%	22,4%	13,6%		
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	59,7	11,5	71,3	18,9%	7,7%	15,3%	9,53%	14,54%
Area MED****	41,1	15,5	56,6	13,0%	10,4%	12,2%	18,34%	-30,55%
Africa (escluso paesi MED)	10,2	3,1	13,3	3,2%	2,1%	2,9%	-9,41%	-12,51%
America settentrionale	13,4	9,8	23,2	4,3%	6,5%	5,0%	5,10%	21,26%
America centro-meridionale	15,9	3,5	19,3	5,0%	2,3%	4,2%	-11,39%	-16,86%
Cina	6,8	3,0	9,8	2,1%	2,0%	2,1%	11,90%	-10,14%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	14,8	6,1	20,8	4,7%	4,0%	4,5%	-3,86%	-13,20%
Medio Oriente (escluso paesi MED)	46,2	3,1	49,3	14,6%	2,1%	10,6%	51,40%	0,73%
Oceania e altri	0,8	3,1	3,9	0,3%	2,1%	0,8%	20,12%	-21,45%
TOTALE	315,55	149,7	465,2	100%	100%	100%	11,05%	-3,58%

****Area MED: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia. *UE28Nord: Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Finlandia, Austria **UE28Est: Grecia, Malta, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Slovenia, Croazia, Cipro. ***UE28Ovest: Francia, Regno Unito, Irlanda, Portogallo, Spagna. Cina (compresa Macao ed Hong Kong).
Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT consolidati per il 2018.

Per quanto concerne le modalità di trasporto degli scambi commerciali italiani di beni per l'annualità 2018, focalizzando l'attenzione sulla misurazione in volumi, emerge come il 57,5% dell'import avviene via mare ed il 23,4% via strada;

ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020

rilevante il trasporto via condotte con i paesi esportatori di idrocarburi (con soglie di quasi il 40% con i paesi MENA ed i paesi europei non EU). Nei traffici con l'UE 28, preponderante il ruolo del traffico terrestre (ferro+strada) transitante lungo i valichi alpini che conta oltre il 73% sia in import sia in export con la macroarea di riferimento; il mare è prevalente per tutte le altre aree geografiche sia in import che in export (tabella II.2.2.5).

TABELLA II.2.2.4: SCAMBI COMMERCIALI ITALIANI DI BENI IN VALORE PER MACROAREA [2018; VARIAZIONE 2014-2018 E 2010-2018]

MACRO AREA	Valori [Mld €. e %] 2018						Import+Export	
	Import	Export	Totale	%Area/ Import	%Area/ Export	% Area/ Tot	Var. 18/14	Var. 18/10
UE 28	250,7	263,1	513,8	58,8%	56,5%	57,6%	21,5%	29,0%
Unione europea 28 (Nord)*	131,1	104,1	235,2	30,8%	22,4%	26,4%		
Unione europea 28 (Est)**	44,9	55,8	100,7	10,5%	12,0%	11,3%		
Unione europea 28 (Ovest)***	74,8	103,2	177,9	17,5%	22,2%	20,0%		
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	34,4	39,7	74,1	8,1%	8,5%	8,3%	2,3%	20,1%
Area MED****	25,5	25,7	51,1	6,0%	5,5%	5,7%	6,3%	-9,0%
Africa (escluso paesi MED)	6,5	5,5	12,0	1,5%	1,2%	1,4%	-12,9%	18,7%
America settentrionale	17,5	46,5	64,0	4,1%	10,0%	7,2%	33,9%	81,1%
America centro-meridionale	9,2	14,3	23,5	2,2%	3,1%	2,6%	0,4%	11,9%
Cina	31,2	19,3	50,5	7,3%	4,2%	5,7%	22,0%	22,0%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	28,2	27,8	56,0	6,6%	6,0%	6,3%	22,9%	37,2%
Medio Oriente (escluso paesi MED)	21,0	13,7	34,7	4,9%	3,0%	3,9%	10,3%	6,5%
Oceania e altri	2,0	9,6	11,6	0,5%	2,1%	1,3%	27,4%	61,2%
TOTALE	426,0	465,3	891,4	100%	100%	100%	17,9%	26,5%

****Area MED: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia. *UE28Nord: Paesi Bassi, Germania, Danimarca, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Finlandia, Austria **UE28Est: Grecia, Malta, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Rep. Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Bulgaria, Slovenia, Croazia, Cipro ***UE28Ovest: Francia, Regno Unito, Irlanda, Portogallo, Spagna. Cina (compresa Macao ed Hong Kong).
Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT consolidati per il 2018.

Se il focus si sposta sullo split modale degli scambi commerciali di beni misurati in valori del 2018, è evidente il preponderante il ruolo rivestito dal trasporto stradale, che conta oltre il 50% sia in import che in export totale e che detiene una quota dell'80% dei traffici IT-EU 28 in import e di circa il 90% in export; cresce il ruolo del trasporto aereo rispetto all'analisi sugli scambi commerciali in volumi, con particolare rilevanza sull'asse IT-Cina, IT-America settentrionale e IT-Far East, a testimonianza della specifica categoria merceologica ad alto valore aggiunto dei

beni scambiati via cargo aereo; permane il fondamentale ruolo del trasporto marittimo sia in import che in export verso l'area MED, l'Africa ed il Medio Oriente (tabella II.2.2.6).

ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020

TABELLA II.2.2.5: MODALITÀ DI TRASPORTO SCAMBI COMMERCIALI ITALIANI IN VOLUMI 2018 [% MODALITÀ/MACROAREA]

MACRO AREA	Altro [condotte]		Trasporto marittimo		Trasporto ferroviario		Trasporto stradale		Trasporto aereo	
	import	export	import	export	import	export	import	export	import	export
Unione Europea 28	3,0%	0,3%	17,3%	24,4%	13,5%	4,4%	66,0%	69,0%	0,2%	1,9%
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	42,7%	1,6%	51,0%	36,0%	1,3%	7,6%	5,1%	54,7%	0,0%	0,1%
Area MED*	38,0%	0,0%	61,5%	97,2%	0,0%	0,0%	0,4%	2,7%	0,0%	0,1%
Africa (escluso paesi area MED)	0,0%	0,8%	99,7%	98,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,6%	0,1%	0,4%
America settentrionale	0,0%	1,8%	99,5%	96,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,7%	0,3%	1,2%
America centro-meridionale	0,0%	0,3%	99,8%	97,8%	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%	0,1%	0,9%
Cina	2,1%	0,1%	95,2%	95,2%	0,2%	0,3%	1,0%	1,7%	1,5%	2,8%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	0,0%	0,1%	98,9%	95,2%	0,0%	0,3%	0,5%	1,7%	0,5%	2,8%
Medio Oriente (escluso paesi area MED)	0,0%	0,0%	99,9%	94,8%	0,0%	0,0%	0,1%	3,8%	0,0%	1,4%
Oceania e altri territori	0,0%	0,0%	99,8%	74,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	24,8%
TOTALE	14,1%	0,4%	57,5%	47,6%	4,8%	3,3%	23,4%	46,7%	0,2%	2,0%

*Area MED: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia. Cina (compresa Macao ed Hong Kong).

Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT consolidati per il 2018.

TABELLA II.2.2.6: MODALITÀ DI TRASPORTO SCAMBI COMMERCIALI ITALIANI IN VALORE 2018 [% MODALITÀ/MACROAREA]

MACRO AREA	Altro [condotte]		Trasporto marittimo		Trasporto ferroviario		Trasporto stradale		Trasporto aereo	
	import	export	import	export	import	export	import	export	import	export
Unione Europea 28	2,9%	0,7%	7,9%	6,2%	6,8%	3,1%	80,2%	88,0%	2,2%	2,0%
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	24,4%	2,5%	33,0%	9,7%	1,2%	2,2%	38,0%	82,0%	3,3%	3,6%
Area MED*	19,3%	0,3%	74,3%	77,7%	0,0%	0,1%	4,6%	14,6%	1,8%	7,3%
Africa (escluso paesi area MED)	0,0%	0,3%	89,3%	83,4%	0,0%	0,0%	1,1%	2,9%	9,7%	13,5%
America settentrionale	0,4%	4,2%	46,8%	63,2%	0,0%	0,1%	3,7%	3,9%	49,1%	28,6%
America centro-meridionale	0,5%	3,0%	88,0%	75,0%	0,0%	0,0%	1,6%	3,4%	9,9%	18,7%
Cina	0,3%	0,4%	71,5%	46,4%	0,2%	0,3%	5,1%	4,6%	22,9%	48,3%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	0,2%	0,4%	78,4%	46,4%	0,0%	0,3%	3,2%	4,6%	18,3%	48,3%
Medio Oriente (escluso paesi area MED)	0,0%	0,7%	98,6%	65,4%	0,0%	0,0%	0,7%	9,0%	0,6%	24,9%
Oceania e altri territori	1,4%	2,2%	91,6%	78,7%	0,0%	0,0%	0,5%	1,1%	6,5%	18,0%
TOTALE	4,9%	1,2%	32,6%	27,0%	4,1%	2,0%	51,4%	58,9%	7,0%	10,9%

*Area MED: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia. Cina (compresa Macao ed Hong Kong).

Fonte: elaborazioni RAM su dati ISTAT consolidati per il 2018.

II.3 SCENARI MACROECONOMICI: GLI EFFETTI CONGIUNTURALI E STRUTTURALI DELLA CRISI SANITARIA DEL COVID-19

Tutto il modo sta attraversando una fase di profondo sconvolgimento degli assetti sociali ed economici a causa della rapida e imprevedibile diffusione della pandemia COVID-19. La prima necessità è quindi, con onestà intellettuale, riconoscere che nessuno è oggi in grado di fornire un ragionevole scenario di riferimento nel quale collocare e valutare un piano di investimenti: quello che richiedono le best practices, e cioè stimare la domanda con adeguati modelli per valutare correttamente la redditività privata e sociale degli investimenti, non è semplicemente realizzabile. Non solo non si tratta “solo” di non saper prevedere la dimensione che assumeranno, tra un anno o due, le variabili che misurano l’assetto socioeconomico che ha caratterizzato finora la nostra economia: l’entità dello shock è tale che, molto probabilmente, numerosi aspetti di questo assetto consolidato saranno investiti da un cambiamento strutturale. Riconosciuto questo limite, occorre però rendersi conto che non è possibile rinviare le decisioni al momento, senza dubbio lontano nel tempo, in cui questa incertezza si sarà dissolta.

Pur dentro la grande incertezza, è possibile affermare con sicurezza che la pandemia produrrà effetti sia congiunturali, di breve e medio periodo, sia strutturali, di permanente modificazione degli assetti geopolitici, sociali ed economici. Entrambe queste dimensioni impattano con il piano degli investimenti:

- la **dimensione congiunturale** richiede di collocare lo sforzo, per rinforzare e sviluppare le infrastrutture di trasporto, all’interno delle politiche di sostegno della domanda e dell’occupazione che sono al centro delle scelte che, non senza criticità, l’Unione Europea e i governi nazionali stanno assumendo, con il supporto degli organismi finanziari. Come si avrà modo di analizzare, tutti gli istituti di ricerca concordano nel prevedere pesanti contrazioni nel volume della domanda e della produzione, facendo risaltare il ruolo anticiclico degli investimenti infrastrutturali: sotto questo profilo, non c’è dubbio che massima sia l’importanza di attivare presto e in modo efficace il piano degli investimenti, la cui importanza e opportunità esce rafforzata dalla situazione di crisi che stiamo vivendo;
- più complesso è valutare la **dimensione strutturale**, perché in questo caso l’incertezza è ancora maggiore: non solo non è nota la durata e l’intensità delle trasformazioni ma non si ha certezza sulla loro natura. Anche in questo caso, però, non è possibile attendere il diradarsi della polvere per decidere il da farsi, ma occorre formulare ragionevoli ipotesi e poi seguire l’evoluzione del sistema nel tempo praticando le opportune retro-azioni decisionali, normative e programmatiche.

Gli effetti congiunturali della crisi

La diffusione del coronavirus (COVID-19) può essere definito a tutti gli effetti uno shock esterno, esogeno alle economie mondiali che sta determinando una concatenata crisi di offerta e di domanda. Da un lato, infatti, si è osservato nei primi mesi del 2020 la rottura di alcune catene produttive e del valore determinate dal mancato approvvigionamento di beni intermedi dalla Cina, che per prima ha chiuso

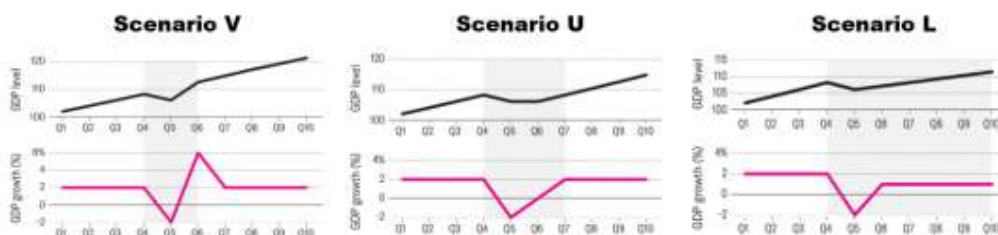
l'apparato produttivo, dalle limitazioni di spostamenti di lavoratori e merci e dalla chiusura di fabbriche, esercizi commerciali ed uffici negli altri paesi interessati dal contagio che, a loro volta, hanno prodotto ripercussioni sull'offerta produttiva sia domestica che negli altri paesi. Lato domanda, le politiche di contenimento della mobilità adottate ed il contestuale *lockdown* di molti settori produttivi, hanno e stanno determinando una forte contrazione dei consumi privati domestici, che solo parzialmente vengono bilanciati da sussidi ed aiuti economici, la riduzione della domanda estera di beni e servizi ed il crollo della spesa da parte dei turisti. Una crisi sanitaria che si è trasformata in crisi economica, con l'auspicio che non diventi crisi sociale.

A latere dell'osservazione dei fenomeni economici a cui stiamo assistendo, quanto impatterà l'emergenza COVID-19 sull'economia mondiale, europea e nazionale nel breve e medio termine?

Dalla rassegna di alcuni principali e recenti studi di settore, sembrano potersi delineare degli scenari prevalenti che tengono in considerazione fattori quali l'espansione del virus, la durata del *lockdown*, l'eventuale seconda ondata pandemica, l'ammontare e l'impatto delle politiche di risposta alla crisi, i tempi e ritmi di ripresa, il tasso di sopravvivenza delle imprese colpite, la scelta temporale degli investimenti fissi lordi delle imprese ed eventuali modifiche nella propensione al consumo delle famiglie.

Parimenti, l'analisi storica del "recovery" di alcune economie colpite da shock esogeni analoghi alla crisi attuale, può fornire ausilio nel tentativo di tracciare dei percorsi e dei sentieri di evoluzione economici tendenziali. La società Boston Consulting Group nell'articolo "*What Coronavirus Could Mean for the Global Economy*", individua generalmente 3 scenari base di uscita da crisi economiche dettate da fattori esogeni:

- a forma di V: uno scenario in cui alla forte contrazione degli output segue un intenso rimbalzo dei principali indicatori economici in grado di assorbire lo shock in tempi brevi;
- a forma di U: la crescita iniziale che segue allo shock non è in grado di assorbire immediatamente la contrazione registrata e il ritorno al sentiero di crescita è più lento rispetto allo scenario a V;
- a forma di L: in questo caso la crisi provoca danni strutturali al sistema economico che si posiziona su un sentiero di crescita inferiore rispetto a quello pre-crisi.



Fonte: Boston Consulting Group (BCG) for Macroeconomic analysis.

Tenuto conto dei precedenti shock economici generati dalle pandemie SARS, dall'influenza H3N2, H2N2 del 1958 e dall'influenza spagnola del 1918, in cui le economie dei paesi maggiormente colpiti hanno reagito con risposte a V, BCG ritiene plausibile la stessa dinamica anche nella fattispecie della pandemia COVID-19.

Sempre in materia di scenari, nel recente studio di Mc Kinsey “*Covid-19: Briefing materials*”, viene elaborata una matrice più articolata dei potenziali scenari di evoluzione del prodotto interno lordo sul breve e medio termine sulla base della diffusione del virus e delle risposte sanitarie e di politica economica dei diversi Stati, evidenziando come uno scenario simile a quello ad “U” descritto sia tra quelli più probabili, ovvero una crescita lenta che non sarà in grado di assorbire immediatamente la contrazione registrata.

In tale contesto, l’Italia è sicuramente uno dei paesi più colpiti dalla pandemia. Gli effetti prevedibili sono un fortissimo calo della ricchezza nazionale nel corso del 2020. In particolare, il crollo sarà molto evidente nel primo e secondo trimestre a causa del blocco produttivo interno e della flessione del reddito disponibile con ripercussioni sulla domanda interna e della contrazione della domanda estera generata dalla riduzione degli scambi commerciali internazionali. Si prospetta, qualora l’emergenza sanitaria rientri velocemente, una ripresa delle attività economiche solo a partire dal terzo trimestre 2020, la traslazione al 2021 degli investimenti fissi delle aziende ed una progressiva normalizzazione delle abitudini di consumo private.

Sempre per rendere un’idea dell’impatto economico delle necessarie misure di contenimento e di restrizione adottate in Italia con i decreti governativi di marzo 2020, il Centro Studi Confindustria ha stimato che, sulla base degli attuali parametri, ogni settimana di blocco delle attività produttive implica una riduzione di PIL di circa 0,75% su base annua, valore all’incirca corrispondente all’analoga analisi effettuata dall’istituto IFO per l’Italia nello scenario ottimistico, con un valore dello 0,8% a settimana.

In termini di componenti del PIL, Confindustria stima per il 2020 una forte contrazione nazionale degli investimenti fissi lordi (-10,6%), a causa della “*debole domanda e del peggioramento delle attese, oltre che la cancellazione di ordini*” che determinerà il rinvio temporale delle scelte di investimento, e dei consumi privati (-6,8%) a causa delle misure restrittive adottate, all’aumento della propensione al risparmio anche dovuto all’incertezza stimata sino al terzo trimestre del 2020 sul ritorno alla normalità ed alla flessione del reddito disponibile reale per alcune fasce di popolazione non totalmente coperte e bilanciate da misure di sostegno al reddito. In aggiunta a questo, lo stesso istituto prevede una netta contrazione delle esportazioni italiane all’estero, più che bilanciate comunque dal calo delle importazioni dovuto al crollo della domanda interna (consumi ed investimenti delle imprese) e dell’export (che incorpora una importante quantità di beni importati).

Particolarmente interessante l’analisi condotta dall’ISTAT nella nota mensile di Approfondimento sull’andamento dell’economia italiana di Marzo 2020, pubblicata il 7 aprile 2020, in cui viene fornita la prima fotografia dell’impatto economico della diffusione Covid-19 in Italia, e delle conseguenti misure di *lockdown* che hanno sospeso “*le attività di 2,2 milioni di imprese (il 49% del totale, il 65% nel caso delle imprese esportatrici), con un’occupazione di 7,4 milioni di addetti (44,3%) di cui 4,9 milioni di dipendenti (il 42,1%)*”, con un approfondimento sul clima di fiducia di famiglie e imprese di marzo 2020 e dell’andamento del commercio estero extra UE a febbraio 2020.

In merito al clima di fiducia delle imprese a marzo 2020, l’ISTAT registra una forte flessione “*con intensità maggiori nel settore dei servizi e, in particolare, nei servizi turistici e nel trasporto e magazzinaggio*” e nella manifattura a causa delle

attese e cancellazione degli ordini; analogamente, anche lato consumatori, si è registrato a marzo *“un deciso peggioramento soprattutto rispetto ai giudizi sul clima economico e futuro e sulle attese di disoccupazione”*.

Per quel che concerne la dinamica delle esportazioni con i paesi extra EU, a febbraio 2020, ha registrato un +6,4% di variazione tendenziale e -0,6% di variazione congiunturale, con una decisa contrazione delle esportazioni verso la Cina, sia di beni di consumo intermedi che strumentali, conseguenti alla diffusione del virus nel paese asiatico.

Sempre nella nota mensile di Marzo 2020, l'ISTAT fornisce una stima statica dell'impatto sul sistema economico dalla riduzione dei consumi finali delle famiglie conseguente al *lockdown* delle attività produttive, a valori correnti a partire dalle tavole input-output di Contabilità nazionale, secondo due scenari tendenziali: il primo con chiusura delle attività fino ad aprile ed il secondo fino a giugno. Nel primo scenario, ISTAT stima su base annua, *“una riduzione dei consumi finali pari al 4,1%, con una diminuzione del valore aggiunto generato dal sistema produttivo italiano pari all'1,9%”* mentre nel secondo scenario la riduzione dei consumi sarebbe molto più consistente, del 9,9%, *“con una contrazione complessiva del valore aggiunto pari al 4,5%”*.

Lato settori economici, è prevedibile una tenuta del comparto agroalimentare, del comparto farmaceutico e delle imprese più attive su canali di *e-commerce* e di vendite *on-line*. Molto più difficile la situazione, con cali stimati di oltre il 25% del fatturato nello scenario base sulla base di uno studio di Cerved, per i comparti legati al turismo (strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere), trasporti passeggeri e settore automotive in senso lato. Al tempo stesso, anche il settore *oil & gas* dovrebbe soffrire le pressioni al ribasso del prezzo del petrolio dovuto, oltre che alla rottura degli accordi in seno all'OPEC, anche ad un netto calo della domanda per cui si stima un prezzo medio del barile nella forchetta tra i 20 e 40 \$ a barile per il 2020.

Probabilmente un discorso a parte merita il comparto finanziario. Evidentemente anche questo settore potrebbe fortemente soffrire della contrazione dei redditi delle famiglie e dei ricavi delle aziende, con un potenziale aumento delle sofferenze bancarie, la cui diretta conseguenza sarebbe la contrazione del credito a famiglie ed imprese. Tuttavia, l'ingente liquidità immessa nel sistema dalla BCE che si analizzerà nel successivo paragrafo così come le garanzie pubbliche sui prestiti approvate a livello nazionale, impongono al sistema finanziario l'imprescindibile ruolo di scudo nazionale del “contagio economico”, ben maggiore rispetto a quanto svolto a seguito della crisi del 2008, attraverso l'irrogazione di liquidità nell'economia reale a sostegno del tessuto economico nazionale.

Gli effetti strutturali della crisi

Si è già accennato al fatto che nella situazione attuale non è possibile avere certezze sugli effetti che la pandemia produrrà sulla struttura dei rapporti geopolitici e socioeconomici dei prossimi anni: non ci troviamo in un'epoca di cambiamento ma di fronte a un cambiamento d'epoca. Di conseguenza, è possibile solo fare alcune ipotesi sulla base di quanto è stato possibile osservare in questi primi mesi.

Il dato che maggiormente colpisce è, innanzitutto, la rapidità e la pervasività della diffusione del virus: è presto arrivato anche negli angoli più remoti del pianeta

e ha colpito con maggiore intensità le aree più sviluppate e dotate di maggiori relazioni con il resto del mondo; nessuna analisi sarebbe stata in grado di rappresentare con così tanta evidenza l'esatta dimensione del fenomeno chiamato "globalizzazione".

È proprio su questo primo aspetto che è quindi necessario interrogarsi a riguardo degli effetti strutturali della crisi: non si può vivere in un mondo così strettamente interconnesso senza una struttura di governo in grado di agire a livello altrettanto globale. Un prima ipotesi da prendere in considerazione sarebbe, quindi, quella di un rafforzamento degli organismi di governo multilaterali, così che vengano messi in grado di governare i fenomeni globali, primo fra tutto la salute dell'umanità: questione che, fino all'inizio del 2020, ben pochi avrebbero messo tra le priorità. C'è, tuttavia, una seconda ipotesi: la complessità di un governo globale è tale che, si dovranno mettere in atto scelte tese a ridurre l'impatto negativo. Osservando le tendenze degli ultimi anni, dalla guerra dei dazi al risorgere dei nazionalismi, molto probabilmente sarà questa la direzione intrapresa: ripresa di controllo degli stati nazionali sulla finanza, sugli investimenti esteri, sul trasferimento di tecnologie, sulla mobilità delle persone e delle merci. La crisi sanitaria, infatti, ha messo in drammatica evidenza la difficoltà degli stati nazionali a garantire la salute pubblica per l'assenza di capacità produttiva nazionale dei beni necessari, tra i quali alcuni a bassissima tecnologia come le mascherine protettive. Questo segnale, nella sua drammaticità, non può non far riflettere su quanti altri aspetti, essenziali per la vita del nostro Paese e di molti altri, non sono sotto il controllo degli organismi di governo: in modo repentino, ci siamo scoperti estremamente vulnerabili. Un analogo ragionamento vale per le imprese, che hanno sperimentato i rischi connessi con una catena di approvvigionamento lunga e complessa.

La crisi ha poi messo in evidenza un altro limite del nostro assetto economico istituzionale: l'utilizzo del "mercato" come strumento di allocazione efficiente delle risorse e, quindi, come criterio guida per orientare la produzione dei beni. La pandemia ha mostrato l'evidente criticità dei sistemi sanitari nel fronteggiare un fenomeno così rilevante e impreveduto, pure dei più sviluppati, e anche gli effetti che il criterio della redditività finanziaria ha prodotto sugli investimenti dell'industria farmaceutica. Inoltre, l'inadeguatezza del mercato a produrre beni pubblici si sommerà, con tutta probabilità, alla sua incapacità di produrre beni essenziali in una possibile situazione di depressione prolungata.

L'effetto combinato dei due possibili fenomeni, necessità di contrastare in parte la globalizzazione e parziale fallimento del mercato, porteranno probabilmente ad un maggiore intervento diretto delle autorità di governo nell'economia, ampliando rispetto ad oggi, la sfera della loro azione: nei confronti del piano degli investimenti infrastrutturali, la conseguenza di questo, ipotetico ma ragionevole, scenario è l'ampliamento dello spettro di intervento dalla realizzazione delle infrastrutture alla gestione dei servizi che in esse si realizzano, al fine di garantire la continuità e il controllo nazionale, almeno di quelli strettamente necessari per il mantenimento degli assetti socioeconomici. Solo per fare alcuni esempi; è difficile ipotizzare che il funzionamento degli aeroporti o delle imprese di trasporto pubblico locale possa essere lasciato alla logica privatistica della dinamica di domanda e offerta, di costi e ricavi.

La conclusione che si può trarre è che l'esigenza di programmare e in parte gestire investimenti e servizi essenziali esce dalla crisi enormemente rafforzata.