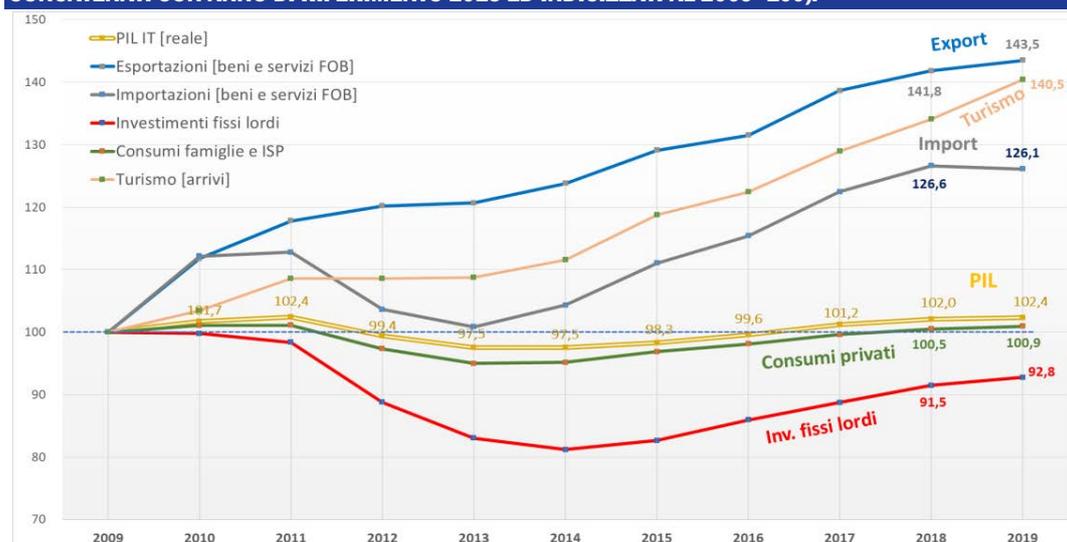


## EVOLUZIONE 2009-2019 E DECOUPLING

Dopo la crisi finanziaria del 2009, il sistema economico italiano ha avuto una notevole difficoltà a recuperare, a livello aggregato, i livelli precedenti in termini di PIL, di consumi interni e di investimenti. Tuttavia, tra il 2009 ed il 2019 si è assistito anche a un cambiamento nella struttura economica del Paese che ha visto crescere in modo significativo il contributo dell'export, oltre che del turismo internazionale.

**FIGURA II.2.1: EVOLUZIONE INDICI MACROECONOMICI 2009-2019 (VALORI IN EURO COSTANTI, CONCATENATI CON ANNO DI RIFERIMENTO 2015 ED INDICIZZATI AL 2009=100).**



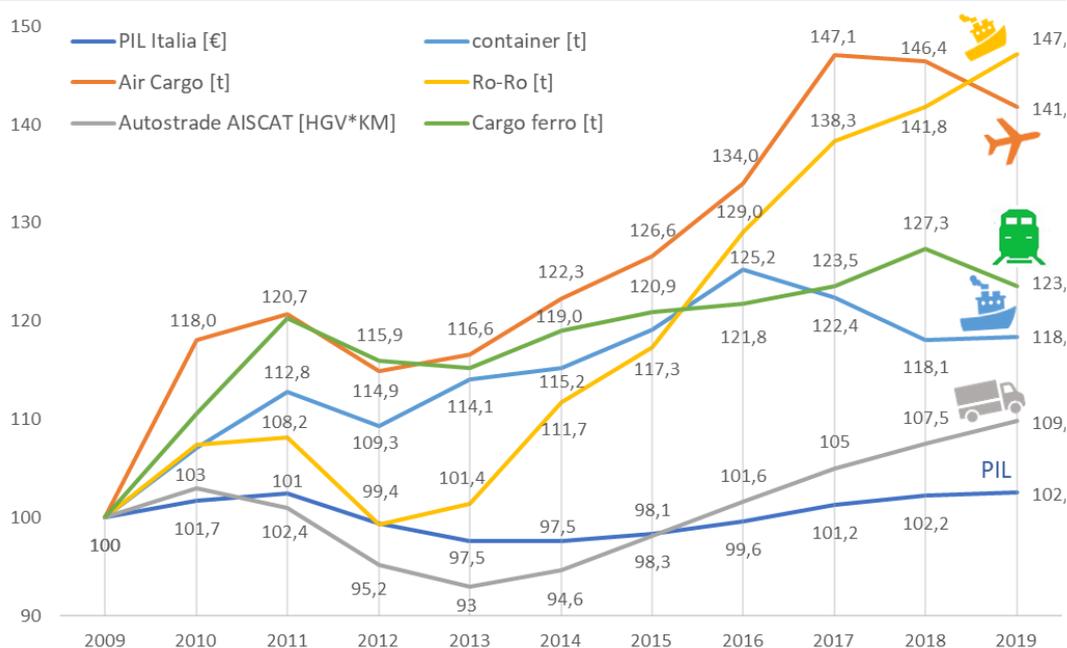
Fonte: RAM SpA.

Il sistema logistico nazionale ha svolto un ruolo fondamentale per supportare tale sviluppo, come del resto è testimoniato dagli indicatori di crescita dei traffici che nel periodo considerato hanno fatto registrare crescite importanti e sempre decisamente superiori a quella del PIL nazionale, registrando di fatto un deciso *decoupling*.

Un altro trend manifestatosi in modo marcato nel decennio 2009-2019 riguarda il progressivo consolidamento registrato dalle aziende del settore, che a fronte di una crescita complessiva del mercato del 27%, si sono ridotte di circa il 22% in numero<sup>1</sup>, confermando una tendenza alla crescita dimensionale media comune anche ad altri settori che può certamente ritenersi tutt'altro che conclusa. D'altra parte, oltre alla evoluzione dimensionale, si è anche registrata una significativa evoluzione della domanda di servizi logistici, con una crescita più marcata (+37%) della cosiddetta *Strategic Contract Logistics*, ossia dei servizi complessi e strutturati, spesso integrati nell'attività del cliente, rispetto alla domanda "tattica", quale può essere quella connessa all'acquisto del mero servizio di trasporto o di facchinaggio. Anche questa tendenza sembra essere destinata a permanere se non ad accentuarsi.

<sup>1</sup> Elaborazioni su dati dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano (2020).

**FIGURA II.2.2: EVOLUZIONE PIL E TRAFFICO MERCI IN ITALIA PER MODO DI TRASPORTO 2009-19 (VALORI INDICE 2009=100, VAR. PIL A PREZZI COSTANTI)**



Fonte: RAM SpA su dati ISTAT, ASSOPORTI, AISCAT.

## IMPATTI DEL COVID-19 SULLA LOGISTICA

Con la diffusione della pandemia nel 2020 i settori più impattati sono stati proprio quelli che maggiormente avevano accompagnato l'evoluzione del sistema economico nell'ultimo decennio, con il turismo internazionale pressoché azzerato per lungo tempo e un netto ridimensionamento dei traffici internazionali. Ciononostante, il settore della logistica e del trasporto merci si è rapidamente imposto, anche nella opinione pubblica, quale settore strategico non solo per lo sviluppo e la crescita del Paese, ma anche per la sopravvivenza stessa delle catene di fornitura, in quanto in grado di incidere fortemente nella capacità del sistema economico e produttivo nazionale di resistere agli shock, quale quello causato dalla pandemia. In altri termini, se un sistema logistico resiliente è condizione indispensabile perché risulti resiliente l'intero Paese e il suo sistema economico, sociale e produttivo, con il COVID-19 è aumentata la percezione di ciò, non solo in ambito produttivo e distributivo, ma anche nella società civile. Nella fase di contrazione, la riduzione del fatturato della *contract logistics* nel 2020 è stimata intorno al 9%, in linea con il calo del PIL, facendo dunque registrare una favorevole asimmetria rispetto al decoupling registrato nella fase precedente.

È interessante notare, inoltre, che tra le modalità meno impattate vi è il cargo ferroviario che, a fine 2020, ha fatto registrare un calo in termini di treni-chilometro di appena il 3% rispetto all'anno precedente, mentre i dati non ancora consolidati segnalano nel periodo gennaio-maggio 2021 addirittura un +25% rispetto allo stesso periodo del 2020 e, soprattutto, +10% rispetto allo stesso periodo del 2019. Rispetto alle tendenze pre-COVID si è registrato un forte rallentamento delle operazioni di

fusioni e acquisizioni societarie nel settore<sup>2</sup>, ma, come accennato in precedenza, c'è notevole convergenza tra gli esperti e gli operatori del settore nel ritenere tale fenomeno legato prevalentemente a fattori transitori legati alle forti restrizioni imposte durante il primo *lockdown*. Infine, si segnala che il settore dell'immobiliare logistico non ha fatto sostanzialmente registrare battute d'arresto, probabilmente anche grazie al traino della domanda di nuovi spazi funzionali alla gestione dei flussi connessi all'e-commerce che, come noto, è letteralmente “*esplosivo*” durante la pandemia.

## RILEVANZA DELLA LOGISTICA IN TERMINI ECONOMICI SOCIALI E AMBIENTALI

Come detto in precedenza, un altro elemento importante per definire le criticità e le opportunità del settore emerge considerando la rilevanza che la logistica riveste in termini di sostenibilità. In particolare, non si può ignorare il peso specifico giocato in questo ambito da logistica e trasporto merci rispetto a tutte e tre le dimensioni rispetto a cui viene abitualmente declinato il concetto di sostenibilità, ossia la dimensione economica, sociale e ambientale. In termini economici, infatti, si parla di un settore che non solo in Italia coinvolge oltre 89 mila imprese e un fatturato di 85 mld €<sup>3</sup>, ma che è anche determinante per supportare la crescita del sistema produttivo nel suo complesso e la sua capacità di esportazione.

D'altro canto, la rilevanza sociale va ben oltre il pur relevantissimo numero di addetti occupati, pari al 7% del totale, sia perché in termini di sicurezza sul lavoro il numero di infortuni mortali ad addetti a Trasporti e Magazzinaggio ha un'incidenza (15%) più che doppia rispetto al peso del settore, sia perché come detto, dalla sua operatività non dipende solo lo sviluppo dell'export, ma addirittura la sopravvivenza stessa del Paese. Pertanto, rispetto ad altri settori quello della logistica e del trasporto merci è caratterizzato da un notevole impatto esterno al settore stesso, anche in termini di sicurezza. Si consideri, ad esempio, che delle 3.310 vittime coinvolte in collisioni con veicoli commerciali pesanti in UE nel 2018, oltre i tre quarti erano utenti privati della strada ed oltre un quarto era appartenente alle cosiddette categorie vulnerabili (pedoni, ciclisti e motociclisti)<sup>4</sup>

Anche in termini ambientali l'incidenza del settore è generalmente maggiore della sua rappresentatività “*numerica*”: il 26% delle emissioni di carbonio dovute al trasporto su strada sono dovute al traffico commerciale pesante, a fronte di un peso pari al 5% del parco veicolare stradale circolante<sup>5</sup>. In quest'ambito, l'intero macrosettore dei trasporti ha visto progressivamente crescere il proprio peso relativo in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> dal 19% del 1990 al 24% del 2018<sup>6</sup>, tendenza che potrebbe proseguire anche nel futuro. Secondo le stime più accreditate, nel cosiddetto *current ambition scenario*, ossia nello scenario che prevede il

<sup>2</sup> Variazione numero operazioni M&A rispetto alla media degli ultimi 5 anni pari al -45% (elaboraz. Su dati Osservatorio Contract Logistics, 2020)

<sup>3</sup> Fonte Osservatorio Contract Logistics, 2020

<sup>4</sup> Fonte: Eeuropean Transport Safety Council, 2020

<sup>5</sup> Fonte: Smart Freight C., 2019

<sup>6</sup> Elaborazioni su dati “*Italian GHG Inventory 1990-2018*”, ISPRA 2020

perseguimento degli attuali obiettivi di decarbonizzazione a livello mondiale, il peso del trasporto merci sulle emissioni totali di CO<sub>2</sub> del trasporto passerà dal 36% del 2015 al 50% nel 2050<sup>7</sup>.

## CAMBIAMENTI STRUTTURALI IN ATTO

Nel definire i rischi, ma anche le opportunità per il posizionamento futuro del sistema logistico italiano, vanno tenute in debito conto alcune rilevanti trasformazioni in atto, che presumibilmente avranno grande impatto su diversi elementi del sistema logistico nazionale:

- **cambiamenti strutturali della domanda;** l'espansione del commercio elettronico ha subito una notevole accelerazione durante la pandemia. Tuttavia, si tratta di un processo già in atto da alcuni anni e già precedentemente caratterizzato da crescite vistose. Ad ogni modo questo cambiamento non si limita alla sostituzione di un canale di vendita con un altro, ma sottintende un cambiamento in atto nel comportamento dei consumatori, con notevoli risvolti per il settore logistico e per l'uso degli spazi urbani e periferici. In estrema sintesi e con qualche semplificazione, si può riassumere come effetto principale un decremento della domanda delle superfici di vendita e un incremento della domanda sia delle superfici a uso logistico, sia delle attività logistiche ad esse connesse;
- **cambiamenti strutturali del mercato del lavoro;** la rapidità con cui digitalizzazione, nuovi modelli di business e servizi si stanno imponendo all'attenzione, stanno altrettanto rapidamente impattando sul mondo del lavoro, tanto in termini di nuove figure professionali e operative presenti nel settore (ad esempio, i rider), quanto in termini di performance richieste. Tutto ciò può comportare scompensi soprattutto nella misura in cui le nuove fattispecie rischiano di non trovare adeguata copertura o rispondenza nelle norme e nei contratti in essere;
- **cambiamenti strutturali tecnologici;** l'automazione e la connessione dei veicoli stanno procedendo rapidamente: i sistemi di assistenza alla guida (ADAS - Advanced driver Assistance System) sono ormai di uso comune e lo stato della ricerca sui veicoli a guida totalmente autonoma mostra che il loro impiego su strada sarà una realtà nei prossimi anni, con possibili importanti impatti sulla mobilità, sull'ambiente e sulla competitività tra le aziende e servizi differenti di modalità. Ciò che certamente ci si attende è un incremento generalizzato dei livelli di sicurezza<sup>8</sup>. Oltre ciò, lo sviluppo della digitalizzazione, della Big Data Analysis, dello sviluppo di Intelligenza Artificiale, della possibilità di connessione e comunicazione continua tra

<sup>7</sup> Fonte: ITF Transport Outlook, 2019

<sup>8</sup> Secondo uno studio della University of Michigan Transportation Research Institute, 2015- l'adozione di diversi sistemi ADAS aveva indotto durante una estesa sperimentazione una riduzione delle collisioni compresa tra il 9 ed il 19% ed una riduzione dei relativi costi compresa tra il 12 ed il 20%; studi recenti della Fondazione Caracciolo, basati sui dati delle scatole nere assicurative sui veicoli circolanti in Italia, hanno mostrato un costante aumento di sicurezza dei veicoli più recenti e, nel caso di un specifico ADAS (Frenata di emergenza), una diminuzione dei tamponamenti del 45% e degli incidenti in generale del 35%. Anche i primi dati sperimentali sui veicoli a guida autonoma, pubblicati da Waymo e Tesla, sembrano mostrare un decremento degli incidenti più seri.

veicoli, infrastrutture, utenti, apre la strada non solo a nuovi servizi e modelli di business, ma anche alla possibilità di ottimizzazione dei flussi e razionalizzazione dell'uso dei veicoli e degli *asset* in genere. Analogamente, le nuove tecnologie per lo sfruttamento di energie rinnovabili e/o carburanti alternativi e/o lo sviluppo di veicoli *Zero or Low emissions*, offrono progressi continui e la possibilità di perseguire sostenibilità ambientale ed economica rinnovando il parco veicolare;

- **cambiamenti strutturali dettati dalle politiche europee:** sono alle porte alcune importanti novità in ambito europeo, che se da un lato impongono dei vincoli, dall'altro offrono importanti opportunità di rilancio e di competitività a chi per primo sarà in grado di governarli sfruttandone il potenziale di innovazione (revisione delle reti Ten-T, Next generation EU, Reg. UE 1056/2020 su digitalizzazione informazioni trasporto merci, da attuare entro il 2024). In tal senso il PNRR rappresenta il primo e fondamentale passo per il sistema logistico italiano per accelerare il cammino già intrapreso nella direzione del superamento di alcune criticità storiche e, al contempo, di compiere un balzo in avanti decisivo per sfruttare le opportunità connesse ai cambiamenti strutturali comunque in atto.

## UNA VISIONE D'INSIEME DEL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE

Il sistema logistico italiano, in termini funzionali, si basa su una struttura portante formata da:

- **il sistema portuale**, cui è affidata la funzione di principale interfaccia del sistema economico e produttivo nazionale con i mercati globali, oltre che una importante funzione di connessione in ambito Mediterraneo e nazionale tramite un'importante rete di collegamenti di cabotaggio, in particolare per le isole maggiori;
- **il sistema ferroviario merci** che, adeguato agli standard del Treno Europeo Merci (TEM) e tramite una adeguata rete di interporti, scali ferroviari e terminali intermodali, svolge una funzione di connessione di primaria importanza per il sistema economico produttivo italiano. Esso serve innanzitutto il collegamento con i mercati continentali (su cui continuano a gravitare la maggior parte dei traffici di import-export) e la connessione con i porti, con il duplice obiettivo di ampliarne la *catchment* area e di rendere maggiormente sostenibile il traffico che vi converge, il quale spesso ha commistioni con quello dei centri urbani delle città portuali. In ultimo, ma non per importanza, il sistema ferroviario merci deve servire in modo efficiente le relazioni nazionali sulle medie e lunghe distanze, in particolar modo da e verso il sud, contribuendo a riequilibrare la ripartizione modale;
- **l'autotrasporto**, in grado di servire in modo capillare, sicuro ed efficiente il sistema economico produttivo nazionale, grazie a una infrastruttura stradale e servizi adeguati, in un'ottica di intermodalità e co-modalità;
- **un sistema di infrastrutture e servizi dedicati al Air Cargo**, in grado di servire flussi marginali in termini di volumi ma rilevanti in termini di valore,

in particolare per alcune nicchie merceologiche in esportazione su mercati extra-europei;

- **un (limitato) sistema di vie navigabili interne**, in grado di supportare specifici traffici e servizi, contribuendo a livello locale al riequilibrio modale ed alla sicurezza su strada.

Il pieno sviluppo del sistema logistico nazionale deve basarsi su una visione d'insieme che comprenda e coniughi in modo unitario e coordinato le suddette caratteristiche funzionali del sistema, con il necessario imperativo di sostenibilità e nell'ambito dei cambiamenti strutturali in atto. In tal senso, come si vedrà al Paragrafo IV.1, il focus del PNRR su digitalizzazione, transizione green, portualità, intermodalità ferroviaria e sicurezza stradale assume e favorisce la realizzazione di questa visione d'insieme.

### **II.3 GLI SCENARI MACROECONOMICI E LE PREVISIONI DEL DEF**

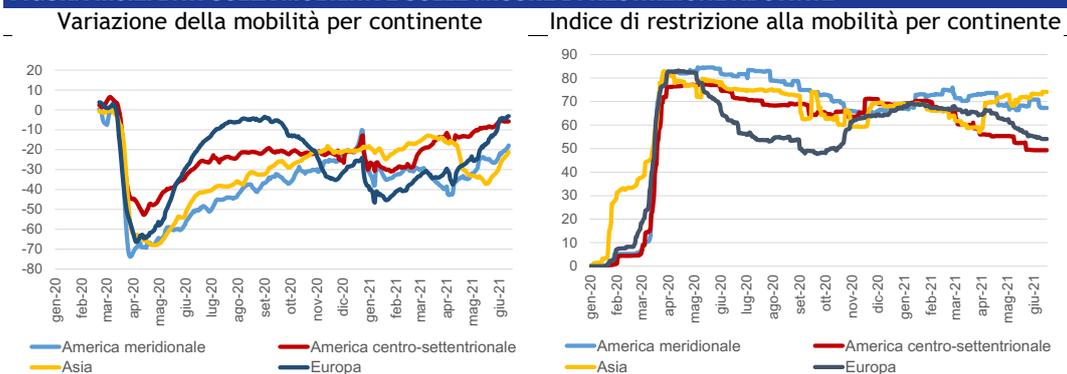
La pandemia da COVID-19 ha determinato un costo elevatissimo sul piano umano, sociale ed economico. Secondo i dati più recenti dell'OMS, dai primi casi riscontrati in Cina nel dicembre 2019, i contagi da COVID-19 nel mondo sono stati circa 200 milioni, con più di 4 milioni di decessi<sup>9</sup>. La contrazione dell'attività economica è stata eccezionale, la più forte dalla Seconda guerra mondiale. Il PIL mondiale, secondo le stime del FMI, è diminuito del 3,3%; il commercio internazionale, anche a seguito delle restrizioni alla mobilità di merci e persone, si è ridotto dell'8,9%.

Sebbene la pandemia abbia investito l'intera economia globale, gli effetti si sono manifestati in misura differente nelle diverse aree geografiche, riflettendo la severità della pandemia a livello locale e le misure adottate per contrastarla. In particolare, sebbene restrizioni alla mobilità siano state adottate dalla generalità dei Paesi, l'intensità di queste misure e la loro evoluzione nel tempo sono stati eterogenei (Figura II.3.1). Anche le politiche fiscali, sebbene generalmente espansive, sono state differenziate tra Paesi, anche in funzione delle diverse condizioni di partenza delle finanze pubbliche.

In Italia, il PIL si è contratto dell'8,9%. Gli effetti della pandemia si sono riflessi sui livelli di attività economica attraverso diversi canali: la domanda estera ha dato un contributo negativo, sia nella componente delle esportazioni di beni e servizi sia in termini di afflussi turistici<sup>10</sup>. Il contributo più rilevante alla caduta del PIL è, tuttavia, attribuibile alla domanda interna: la spesa delle famiglie e gli investimenti sono diminuiti, rispettivamente, di oltre il 10% e il 9%. Le misure di contenimento introdotte a più riprese, i timori di contagio e l'elevata incertezza si sono riflessi negativamente sulle scelte di consumo delle famiglie e di investimento delle imprese.

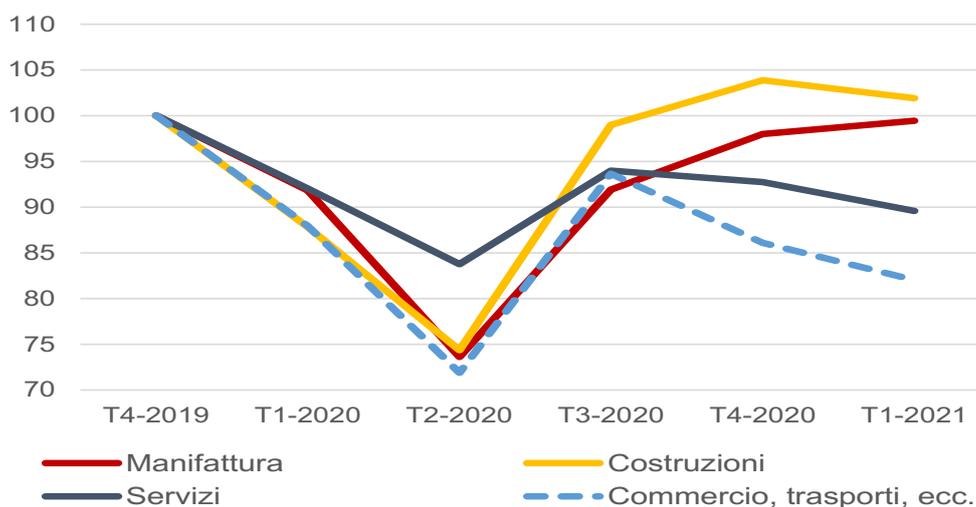
<sup>9</sup> Dati OMS aggiornati a luglio 2021.

<sup>10</sup> Secondo elaborazioni della Banca d'Italia, i turisti stranieri in Italia sono diminuiti del 60%, con una significativa contrazione dei relativi introiti (da 44 a 17 mld €).

**FIGURA II.3.1: DATI SULLA MOBILITÀ E SULLE MISURE DI RESTRIZIONE ADOTTATE**

La mobilità (figura di sinistra) è calcolata come variazione percentuale del numero delle visite a negozi, ristoranti, bar, centri commerciali, musei, biblioteche, cinema e parchi a tema, rispetto al periodo di riferimento 3 gennaio-6 febbraio 2020. Le variazioni della mobilità sono state calcolate come media mobile su sette giorni, per tenere conto dei diversi pattern di mobilità tra i giorni della settimana. I dati per continente sono delle medie pesate per la popolazione dei dati dei singoli Paesi che li compongono e sono tratti da Google mobility reports. Le restrizioni alla mobilità (figura di destra) sono rappresentate utilizzando l'indicatore proposto in T. Hale et al., A global panel database of pandemic policies (Oxford COVID-19 Government Response Tracker), "Nature Human Behavior", 8 marzo 2021. Il livello 100 (0) identifica il massimo (minimo) grado di restrittività delle politiche di contenimento.

L'impatto della pandemia è stato eterogeneo tra i comparti di attività economica. I vincoli alla mobilità hanno colpito più pesantemente il settore dei servizi, in particolare il turismo e i trasporti (Figura II.3.2). L'iniziale calo dell'attività nelle costruzioni e nell'industria manifatturiera è stato invece seguito da un recupero più rapido. In questi ultimi due settori, in particolare, il valore aggiunto si è già riportato su livelli comparabili a quelli registrati prima dello scoppio della pandemia. Gli indicatori qualitativi disponibili sul clima di fiducia e sulle attese delle imprese mostrano che, a partire da marzo, il quadro congiunturale è migliorato e si è rafforzato nel corso della primavera.

**FIGURA II.3.2: VALORE AGGIUNTO PER SETTORE (2019-2021)**

Le linee mostrano il valore aggiunto per branca di attività economica (valori concatenati con anno di riferimento 2015), fatto pari a 100 il valore del quarto trimestre del 2019 (l'ultimo trimestre prima dell'emergenza pandemica).  
Fonte: Istat, conti nazionali

## L'IMPATTO DELLA CRISI SULLE IMPRESE

L'impatto della pandemia è stato eterogeneo anche tra le imprese e ha riguardato non solo i livelli di attività e l'operatività ma, potenzialmente, le loro strategie e percorsi di crescita. In questo quadro, la valutazione degli effetti generati dalla pandemia sulle imprese dei settori di attività che rientrano direttamente nel perimetro di intervento del MIMS (costruzioni, trasporti, studi tecnici) appare utile a valutare la resilienza di questi fondamentali comparti dell'apparato produttivo del Paese, il grado di perturbazione generato dalla pandemia sui loro percorsi di sviluppo e la domanda di politiche di sostegno e rilancio.

Le condizioni e le prospettive delle imprese residenti in Italia nel corso della crisi sanitaria ed economica generata dal COVID-19 sono state misurate dalla statistica ufficiale sia attraverso gli indicatori congiunturali correntemente prodotti, sia mediante iniziative di rilevazione esplicitamente finalizzate a misurare l'impatto della crisi e le strategie di reazione messe in campo dalle aziende. In particolare, si segnala la rilevazione speciale *“Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria COVID-19”* condotta dall'Istat tra il 23 ottobre e il 16 novembre 2020 con l'obiettivo di raccogliere valutazioni direttamente dalle imprese in merito agli effetti dell'emergenza sanitaria e della crisi economica sulla loro attività<sup>11</sup>. La ricchezza informativa dei dati raccolti consente di approfondire la situazione e le prospettive dei settori di attività precedentemente indicati, evidenziandone le specificità e il posizionamento nel contesto della crisi<sup>12</sup>.

Le imprese con almeno 3 addetti attive nei settori delle costruzioni, trasporti e studi tecnici sono 158mila (il 15,5% del totale) e occupano 1,8 milioni di addetti (14,7%). L'occupazione di questi settori è concentrata per il 32% tra le microimprese (con 3-9 addetti), il 28,7% nelle piccole imprese, il 16,1% nelle medie e il 23,2% nelle grandi imprese. Si tratta quindi di un segmento di grande rilevanza economica e occupazionale, oltre che strategica, per il nostro Paese, con un peso delle imprese di minori dimensioni più elevato rispetto alla media complessiva.

Un primo aspetto d'interesse è la valutazione dei segmenti di imprese che non prevedono effetti negativi della crisi sulla loro attività nei primi sei mesi del 2021. Rispetto a una loro incidenza pari al 16% nella media degli altri settori di attività, le imprese dei comparti che rientrano nella sfera di attività del MIMS mostrano incidenze nettamente superiori (25,5% per le costruzioni, 23,1% per gli studi tecnici, 21,3% per i trasporti), evidenziando quindi una **maggiore estensione dei segmenti di imprese il cui scenario produttivo non è perturbato dalla crisi** (Tabella II.3.1).

<sup>11</sup> Il campo di osservazione della rilevazione campionaria che ha coinvolto circa 40mila imprese è rappresentato dall'universo delle imprese industriali e dei servizi con almeno 3 addetti; si tratta di poco più di un milione di unità, corrispondenti al 24,0% delle imprese italiane, che producono però l'84,4% del valore aggiunto nazionale, impiegano il 76,7% degli addetti (12,7 milioni) e il 91,3% dei dipendenti, costituendo quindi un segmento fondamentale del nostro sistema produttivo.

<sup>12</sup> I dati presentati si basano su elaborazioni originali effettuate sui dati individuali dell'indagine, acquisiti dall'Ufficio di statistica del MIMS nel contesto delle opportunità offerte dal Sistema statistico nazionale.

**TABELLA II.3.1: EFFETTO DELLA CRISI DA COVID-19 E REAZIONI DELLE IMPRESE PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA. IMPRESE CON ALMENO 3 ADDETTI.**

|   | Costruzioni | Trasporti | Servizi tecnici | Altri settori |
|---|-------------|-----------|-----------------|---------------|
| <b>Alcuni effetti e reazioni verificatisi nel 2020 (% imprese)</b>                  |             |           |                 |               |
| Cali di fatturato superiori al 10% (giugno-ottobre 2020)                            | 54,2        | 56,9      | 48,9            | 62,3          |
| Cali di fatturato superiori al 10% (dicembre 2020-febbraio 2021)                    | 45          | 52,6      | 53,3            | 61,2          |
| Richiesti prestiti assistiti da garanzia pubblica nel 2020                          | 65,7        | 62        | 77,2            | 61,7          |
| % lavoratori in smart working a settembre-ottobre 2020                              | 4,3         | 14,2      | 32,5            | 13,7          |
| % lavoratori in smart working a novembre-dicembre 2020                              | 4,6         | 15        | 33,3            | 15            |
| % lavoratori in smart working a gennaio-marzo 2021                                  | 4,3         | 14,2      | 32,5            | 13,7          |
| <b>Alcuni effetti e reazioni previsti per i primi sei mesi del 2021 (% imprese)</b> |             |           |                 |               |
| Nessun effetto negativo/aumento livello di attività                                 | 25,5        | 21,3      | 23,1            | 16            |
| Seri rischi operativi e di sostenibilità dell'attività                              | 26,3        | 25,8      | 24,6            | 33,5          |
| Seri rischi di liquidità  | 33,4        | 28,9      | 28,6            | 34,5          |
| Compresenza di gravi condizioni di crisi  | 10,7        | 11,5      | 10,8            | 15,6          |
| Riduzione sostanziale dei dipendenti  | 8,1         | 9,1       | 3,9             | 10,5          |
| Introduzione di nuovi prodotti/processi   | 2,3         | 2,2       | 2,7             | 4,4           |
| Ricerca di nuovi modelli industriali e di business basati su tecnologie innov       | 3,4         | 2,7       | 6,2             | 3,6           |
| Accelerazione della transizione digitale  | 2,7         | 4         | 7,9             | 7,1           |
| Riorganizzazione dei processi e degli spazi di lavoro                               | 6,9         | 7,6       | 8,9             | 14,4          |
| Modifica/ampliamento dei canali di vendita/metodi di fornitura o consegna           | 3,9         | 4,4       | 3,9             | 13,7          |
| Aumento relazioni esistenti o creazione di partnership con imprese nazion           | 8,4         | 11,5      | 25,5            | 7             |

Fonte: elaborazioni su dati Istat della Rilevazione su Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria COVID-19 (novembre 2020)

Contestualmente, nei tre settori considerati l'incidenza di aziende con seri rischi operativi nel breve termine appare inferiore a quella degli altri settori (26% contro 33,5%), ma il loro peso occupazionale (21%, corrispondente a poco meno di 400 mila addetti) risulta identico a quello osservato per gli altri settori. L'incidenza di imprese a rischio è simile nei tre comparti qui considerati, con un livello lievemente superiore per il settore delle costruzioni. Incidenze elevate si riscontrano anche per i casi di seri rischi di liquidità, che coinvolgono circa il 30% delle imprese dei tre settori, con maggiore intensità per le costruzioni (33,4%).

All'interno del segmento di imprese che ritengono l'attività esposta a seri rischi operativi, una parte di esse segnala la **compresenza di rilevanti fattori di crisi**: diminuzione del fatturato osservata tra giugno e ottobre 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019; previsione di una riduzione di fatturato nel periodo dicembre 2020-febbraio 2021; previsione di una crisi seria di liquidità nella prima metà del 2021. Complessivamente, circa il 15% delle imprese (152 mila, con oltre 1,2 milioni di addetti) presenta questa caratterizzazione in forma particolarmente grave. Per le imprese che operano nei settori delle costruzioni, dei trasporti e delle attività connesse l'incidenza delle imprese fortemente vulnerabili è più bassa (11%, 17 mila imprese), ma il loro peso occupazionale è solo di poco inferiore a quello medio, coinvolgendo circa 165 mila addetti. Emergono tuttavia incidenze elevate di imprese con prospettive fortemente critiche nei settori dei trasporti marittimi e aerei.

Per quanto riguarda i livelli di attività, cali di fatturato superiori al 10% a dicembre 2020-febbraio 2021 rispetto ad un anno prima sono segnalati da oltre la metà del complesso delle imprese dei tre settori esaminati, con incidenze più elevate per i trasporti (56,9%), seguiti dalle costruzioni (54,2%) e dagli studi tecnici

(48,9%). Si tratta di cali che, seppure molto pesanti, interessano quote di imprese inferiori a quelle relative agli altri settori dell'economia (62,3% in media). Negli ultimi mesi del 2020 l'incidenza delle imprese con forti cali di fatturato si ridimensiona per costruzioni e trasporti, mentre aumenta per gli studi tecnici.

## LE STRATEGIE DI REAZIONE

Un primo aspetto, largamente maggioritario, riguarda la richiesta di prestiti assistiti da garanzia pubblica, che ha coinvolto le imprese delle costruzioni, trasporti e studi tecnici in misura superiore alle altre imprese, con incidenze particolarmente elevate (77,2%) per gli studi tecnici.

Un aspetto peculiare della reazione alla crisi è poi rappresentato dal **ricorso al lavoro a distanza, *smart working* o telelavoro**. Suddividendo il periodo settembre 2020-marzo 2021 in tre sottoperiodi è possibile valutare l'estensione e l'evoluzione dell'utilizzo del lavoro a distanza nel corso della crisi. Questo appare notevolmente diverso per i tre settori considerati, risentendo con tutta evidenza delle profonde diversità strutturali tra i comparti. Nelle tre fasi considerate il ricorso al lavoro a distanza ha coinvolto mediamente oltre il 4% dei lavoratori nelle costruzioni, poco meno del 15% nei trasporti e circa il 30% negli studi tecnici, senza particolari modifiche tra l'autunno del 2020 e i primi mesi del 2021.

Un aspetto critico è rilevabile nella **quota non trascurabile di imprese che prevedono sostanziali riduzioni del numero di dipendenti**: questa prospettiva coinvolge una quota di imprese inferiore, nel complesso dei tre settori, a quella che emerge per gli altri settori (10,5%), ma è pari al 9,1% per le imprese dei trasporti e all'8,1% di quelle delle costruzioni, mentre appare nettamente inferiore (3,9%) per gli studi tecnici, che mostrano una maggiore attenzione al mantenimento delle competenze interne all'azienda.

I dati mostrano, in generale, **una scarsa diffusione di comportamenti proattivi e orientati al cambiamento**, che nei tre settori considerati risultano mediamente meno frequenti rispetto al resto dei settori economici. In questo quadro, frequenze relative significative riguardano l'aumento delle relazioni esistenti o la creazione di partnership con altre imprese, nazionali o estere, che coinvolge oltre un quarto degli studi tecnici e l'11,5% delle imprese dei trasporti, e la riorganizzazione dei processi e degli spazi di lavoro (mediamente oltre il 7% delle imprese dei tre settori).

Infine, con riferimento ai **provvedimenti che le imprese considerano come molto o abbastanza importanti** per l'attuazione degli orientamenti strategici dell'impresa fino a giugno 2021, è evidente la predominanza della dilazione degli adempimenti fiscali (Tabella II.3.2), segnalata da oltre due terzi delle imprese dei tre settori, in particolare da quelle delle costruzioni.

**TABELLA II.3.2: GRADO DI IMPORTANZA DI ALCUNE RECENTI MISURE AI FINI DELL'ATTUAZIONE DELLE STRATEGIE D'IMPRESA NEL PRIMO SEMESTRE 2021. PERCENTUALE DI IMPRESE CHE HANNO VALUTATO IL PROVVEDIMENTO COME ABBASTANZA O MOLTO IMPORTANTE. IMPRESE CON ALMENO 3 ADDETTI.**

|   | Costruzioni | Trasporti | Servizi tecnici | Altri settori |
|---|-------------|-----------|-----------------|---------------|
| Dilazione degli adempimenti fiscali                                 | 69,8        | 66,8      | 57,1            | 67,5          |
| Rafforzamento dei corsi di aggiornamento della forza lavoro         | 33,3        | 28,5      | 42,5            | 27            |
| Rafforzamento dei collegamenti con gli istituti di formazione       | 32,7        | 26,9      | 33,1            | 25,5          |
| Consulenza ai fini della trasformazione tecnologica e digitale      | 13,1        | 23,7      | 36,2            | 23,6          |
| Potenziamento delle misure del Piano Transizione 4.0                | 14,5        | 17,3      | 24,6            | 15,4          |
| Proroga triennale delle misure del Piano Transizione 4.0            | 13,8        | 16,6      | 11,4            | 15,3          |
| Accesso a conoscenze, tecnologie, prototipi e servizi sviluppati    | 10,7        | 10,8      | 18,1            | 13            |
| Cessione del credito d'imposta sugli investimenti                   | 35,4        | 27,5      | 22,8            | 25            |
| Rafforzamento dell'accesso al credito (es. Fondo di garanzia per le | 60,3        | 58,2      | 58,1            | 55,1          |
| Rafforzamento della patrimonializzazione                            | 39          | 40,8      | 42,6            | 35,1          |
| Rafforzamento della presenza di strutture di consulenza esterne     | 26,9        | 22,3      | 18              | 21,3          |

Fonte: elaborazioni su dati Istat della Rilevazione su Situazione e prospettive delle imprese nell'emergenza sanitaria COVID-19 (novembre 2020)

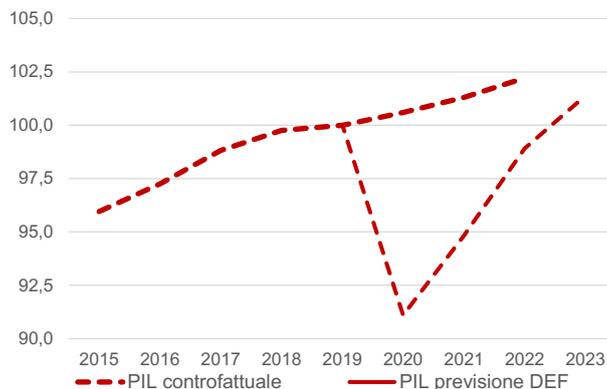
Segue il rafforzamento dell'accesso al credito, indicato da circa 6 imprese su 10, il rafforzamento della patrimonializzazione (circa il 40%) e la cessione del credito d'imposta sugli investimenti (circa il 30%).

Seguono tre temi legati alla qualità del capitale umano e delle competenze utilizzate (rafforzamento dei corsi di aggiornamento della forza lavoro, collegamenti con gli istituti di formazione, rafforzamento della presenza di strutture di consulenza esterna). Nell'ordine, si trovano poi tre aspetti legati alla transizione digitale: supporto alla trasformazione tecnologica e digitale, che coinvolge oltre un terzo delle imprese dei servizi tecnici, il potenziamento delle misure del Piano Transizione 4.0 e loro proroga triennale.

## GLI SCENARI PREVISIVI

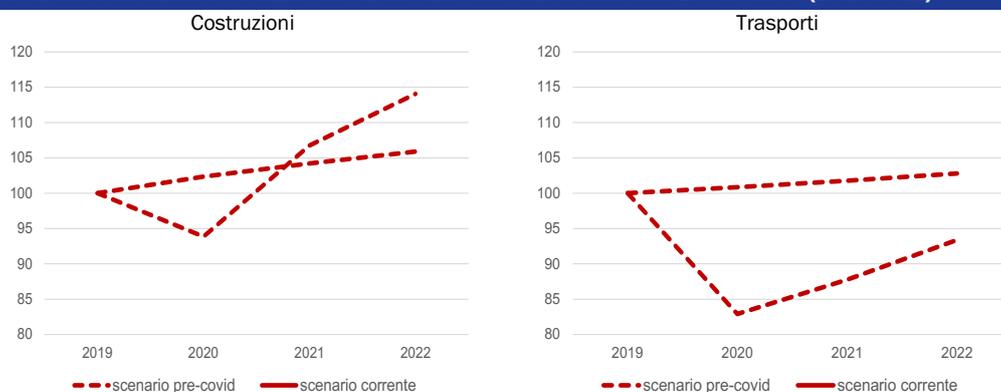
Gli scenari previsivi disponibili indicano una ripresa a "V" per il complesso dell'economia, con un forte rimbalzo del PIL nell'anno in corso e nel prossimo in grado di assorbire in tempi relativamente brevi la forte contrazione del prodotto registrata nel 2020 (Figura II.3.3). Secondo le stime contenute nel DEF, il PIL dovrebbe crescere del 4,1% e a tassi sostenuti anche negli anni successivi. Se tali scenari previsivi fossero confermati, nel 2023 il livello di attività economica sarebbe superiore a quello registrato nel 2019 e prossimo a quello che si sarebbe verosimilmente realizzato in assenza della pandemia<sup>13</sup>. Dati più recenti indicano prospettive di crescita ancora più favorevoli, specialmente nell'anno in corso.

<sup>13</sup> Le stime più recenti prodotte dall'Istat hanno rivisto al rialzo le previsioni sulla crescita del PIL (4,7% e del 4,4% nel 2021 e nel 2022 rispettivamente).

**FIGURA II.3.3: TENDENZE E PREVISIONI DEL PIL IN ITALIA (2015-2023)**

La figura mostra l'evoluzione del PIL confrontando lo scenario controfattuale (quello che si sarebbe realizzato se il PIL fosse cresciuto con i tassi previsti nel DEF prima della pandemia) e quello effettivamente realizzato nel 2020 e previsto nel DEF per il 2021-2023.

Anche gli scenari previsivi, tuttavia, mostrano significative eterogeneità a livello settoriale (Figura II.3.4). Confrontando le previsioni di Prometeia fatte a giugno 2021 sull'evoluzione dei fatturati deflazionati dei due comparti, emerge un forte rimbalzo dei livelli di attività nel settore delle costruzioni che raggiungerebbe livelli storicamente elevati e superiori a quelli stimati nello scenario controfattuale che si sarebbe verosimilmente realizzato in assenza della pandemia<sup>14</sup>. Per i trasporti, al contrario, nonostante il recupero dei livelli di attività nel 2021 e nel 2022, i fatturati rimarrebbero significativamente più bassi sia rispetto al 2019 sia (e in misura maggiore) rispetto allo scenario controfattuale.

**FIGURA II.3.4: PREVISIONI DEI FATTURATI PER SETTORE DI ATTIVITÀ ECONOMICA (2019-2022)**

Le figure mostrano l'evoluzione dei fatturati, deflazionati e fatto pari a 100 il dato del 2019, secondo le elaborazioni di Prometeia - Analisi dei Microsettori, fatte a novembre 2019 (scenario pre-COVID) e a giugno 2021 (scenario corrente).

<sup>14</sup> Il favorevole quadro economico del settore delle costruzioni è confermato anche dalle stime di Confindustria che indicano un aumento del valore aggiunto del 9,3% nel 2021 e del 5,4 nel 2022. Alla positiva espansione del comparto contribuisce la domanda pubblica. Secondo l'ANCE gli investimenti in costruzioni dovrebbero aumentare dell'8,6% nel 2021, del 7,7% nella componente non residenziale pubblica.

Al di là delle dinamiche congiunturali, **la pandemia potrebbe determinare effetti di carattere più strutturale**. In primo luogo, grazie al programma *Next Generation EU* (NGEU), l'Italia e gli altri Paesi dell'Unione Europea saranno coinvolti in significativi investimenti per il potenziamento del capitale infrastrutturale che nel breve termine rappresentano un forte stimolo di domanda per le imprese della filiera delle costruzioni e nel medio e lungo termine influenzeranno il potenziale di crescita dell'economia e la competitività dei territori. A livello più microeconomico, potrebbero prodursi effetti significativi sulla rilocalizzazione geografica delle imprese, la ridefinizione delle filiere produttive e dei mercati di sbocco.

In secondo luogo, la pandemia, come evidenziato nel Paragrafo II.1, potrebbe determinare effetti strutturali sui volumi, la ripartizione modale e la geografia degli spostamenti delle merci e delle persone. Ad esempio, con riferimento alle merci, l'economia post COVID-19 potrebbe essere caratterizzata da una riorganizzazione delle catene globali del valore. Alcune imprese potrebbero modificare le proprie reti di fornitori e acquirenti al fine di ridurre i rischi di interruzioni nell'approvvigionamento. In altri settori, anche alla luce delle tensioni geopolitiche e delle tendenze protezionistiche emerse negli ultimi anni, potrebbero essere perseguite politiche industriali volte a ridefinire le filiere produttive in alcuni comparti ritenuti strategici. Le modifiche potrebbero riguardare, infine, non solo il processo produttivo, ma anche quello distributivo delle merci. L'emergenza pandemica ha infatti accelerato fenomeni che, invero, erano già in atto come quello degli acquisti *online*.

Con riferimento alle persone, il cambiamento strutturale più importante è quello relativo allo *smart working*, il cui utilizzo è fortemente cresciuto durante la pandemia, ma che potrebbe rimanere significativo anche quando l'emergenza sanitaria sarà terminata, sia per preferenze in tal senso dal lato della domanda sia per una potenziale riorganizzazione dei luoghi e delle modalità di lavoro dal lato dell'offerta. Tale fenomeno riguarderebbe le professioni le cui attività sono svolgibili in remoto e che sono concentrate soprattutto nei servizi e nelle aree più densamente popolate. Un uso permanente dello *smart working*, quindi, produrrebbe una minore domanda di mobilità, con riflessi soprattutto sul trasporto pubblico locale. Variazioni significative, tuttavia, potrebbero riguardare anche la geografia della mobilità. Evidenze preliminari, infatti, indicano una maggiore preferenza nella domanda immobiliare verso soluzioni abitative di maggiori dimensioni, dotati di spazi esterni e localizzate in aree a minore densità abitativa.

A partire da queste considerazioni, la programmazione nazionale delle infrastrutture e della mobilità sostenibili dovrà gestire nei prossimi anni e in taluni casi scongiurare questi possibili effetti strutturali su mobilità, economia ed imprese. Primo esempio è certamente il PNRR recentemente approvato dalla Commissione europea, e descritto nel Capitolo IV, che prevede investimenti e soprattutto riforme finalizzate a rilanciare il welfare e l'economia del Paese secondo un approccio di sviluppo sostenibile.

PAGINA BIANCA

### **III. LA PIANIFICAZIONE EUROPEA E NAZIONALE PER LE INFRASTRUTTURE E LA RETE DI TRASPORTO MULTIMODALE**

#### **III.1 GLI SCENARI INTERNAZIONALI E LA POLITICA EUROPEA PER I TRASPORTI**

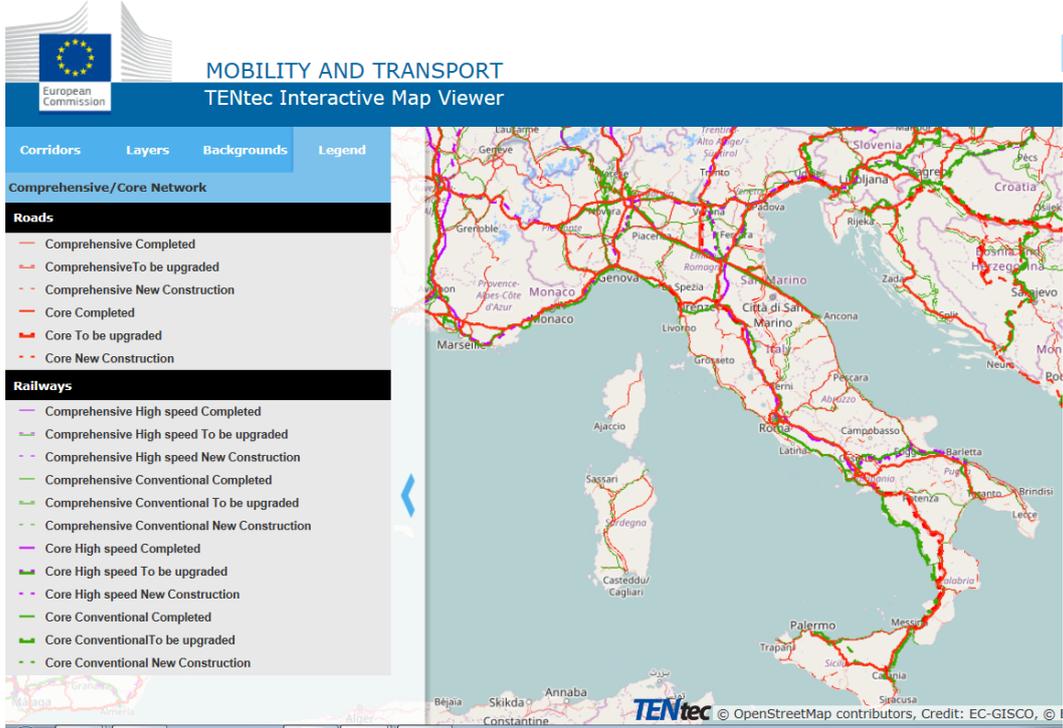
##### **LA DIMENSIONE EUROPEA DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO**

La politica europea delle infrastrutture di trasporto è incentrata su una pianificazione di lungo periodo per il perseguimento di uno Spazio Europeo Unico dei trasporti, all'interno del quale siano raggiunti target ambiziosi volti alla sicurezza, decarbonizzazione, digitalizzazione e sostenibilità. A tal fine la Commissione europea ha disegnato, in piena condivisione con gli Stati membri, una strategia volta a incentivare il trasferimento modale verso modalità di trasporto più sostenibili (trasporto marittimo e trasporto su ferro), anche attraverso l'impiego di tecnologie innovative (ITS e C-ITS) per la gestione dei flussi di traffico e persegue la riduzione dei gap infrastrutturali tra i Paesi membri, il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità nonché dei livelli di interoperabilità delle reti, la risoluzione delle interferenze tra traffici ferroviari urbani, regionali e di media/lunga percorrenza.

La politica TEN-T rappresenta, quindi, un tassello fondamentale nel promuovere la libera circolazione di merci, servizi e cittadini in tutta l'Unione Europea, rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale tra tutti gli Stati membri e le loro regioni, oltre che al di fuori dell'UE. In tale contesto, il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) dedica alla tematica tre articoli (artt. 170-172) nel titolo XVI (rubricato, appunto, "*Reti Transeuropee*"); in particolare, l'art. 171 rappresenta, assieme al successivo art. 172, la specifica base giuridica per l'adozione delle misure in materia TEN che fondano l'adozione, da parte del Parlamento europeo e del Consiglio, di due Regolamenti, il n. 1315 e il n. 1316 dell'11 dicembre 2013, che mirano a pianificare e a sviluppare le reti transeuropee dei trasporti articolate e sviluppate su una "*costruzione a doppio strato*", cioè su di una rete estesa che ricomprende le infrastrutture da realizzare con un orizzonte temporale 2050 (Comprehensive network) ed una rete centrale (Core network) che include tutte le sezioni strategiche in Italia e si propone di collegare il centro dell'Europa, la cui realizzazione è attesa per il 2030.

La rete è costituita da un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate "*rilevanti*" a livello comunitario. La definizione del disegno unitario delle reti infrastrutturali di trasporto e la loro attuazione hanno trovato nei Corridoi della rete centrale un ulteriore strumento per l'implementazione coordinata della rete TEN-T, focalizzandone l'attenzione sui seguenti aspetti: integrazione modale, interoperabilità e sviluppo coordinato delle infrastrutture transfrontaliere.

**FIGURA III.1.1: LE RETI TEN-T IN ITALIA**



**FIGURA III.1.2: I NODI ITALIANI DELLE RETI TEN-T**

