

Le Autostrade del Mare: *un contributo per la sostenibilità della logistica nazionale*

Prof. Ing. ENNIO CASCETTA
Amministratore Unico
RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa

SHIPPING FORWARDING & LOGISTICS meet INDUSTRY

Milano, 30 Gennaio 2020

1. Le Autostrade del Mare nel quadro macroeconomico nazionale
 2. Autostrade del Mare: economia e sostenibilità
 3. Incentivi per le Autostrade del Mare
 4. Autostrade del Mare: le sfide ed opportunità future
-

51.25%: 108.98

61.6%: 99.19

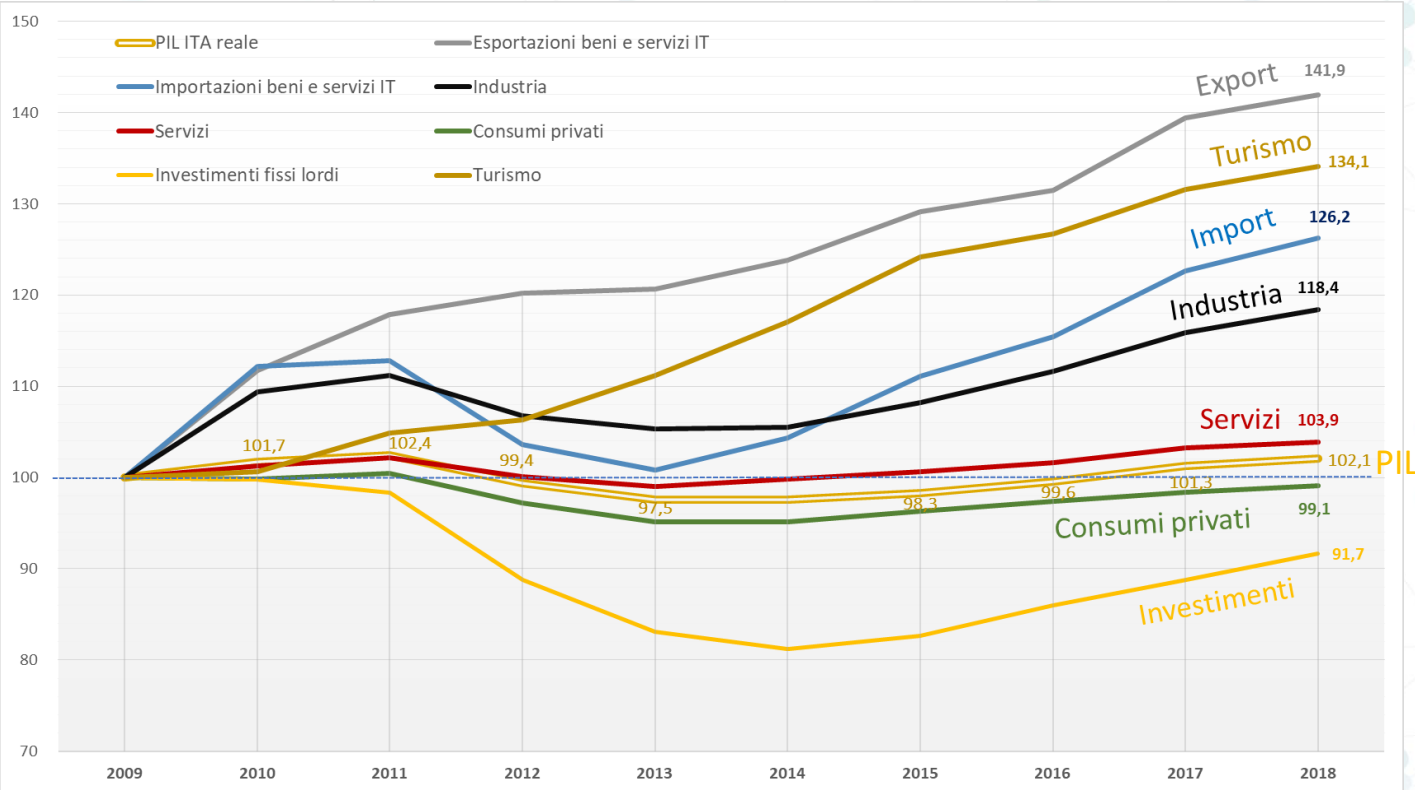
104.19

86.72

LE AUTOSTRADE DEL MARE NEL QUADRO MACROECONOMICO NAZIONALE

FONDAMENTALI MACROECONOMICI

ANDAMENTO ECONOMIA ITALIA



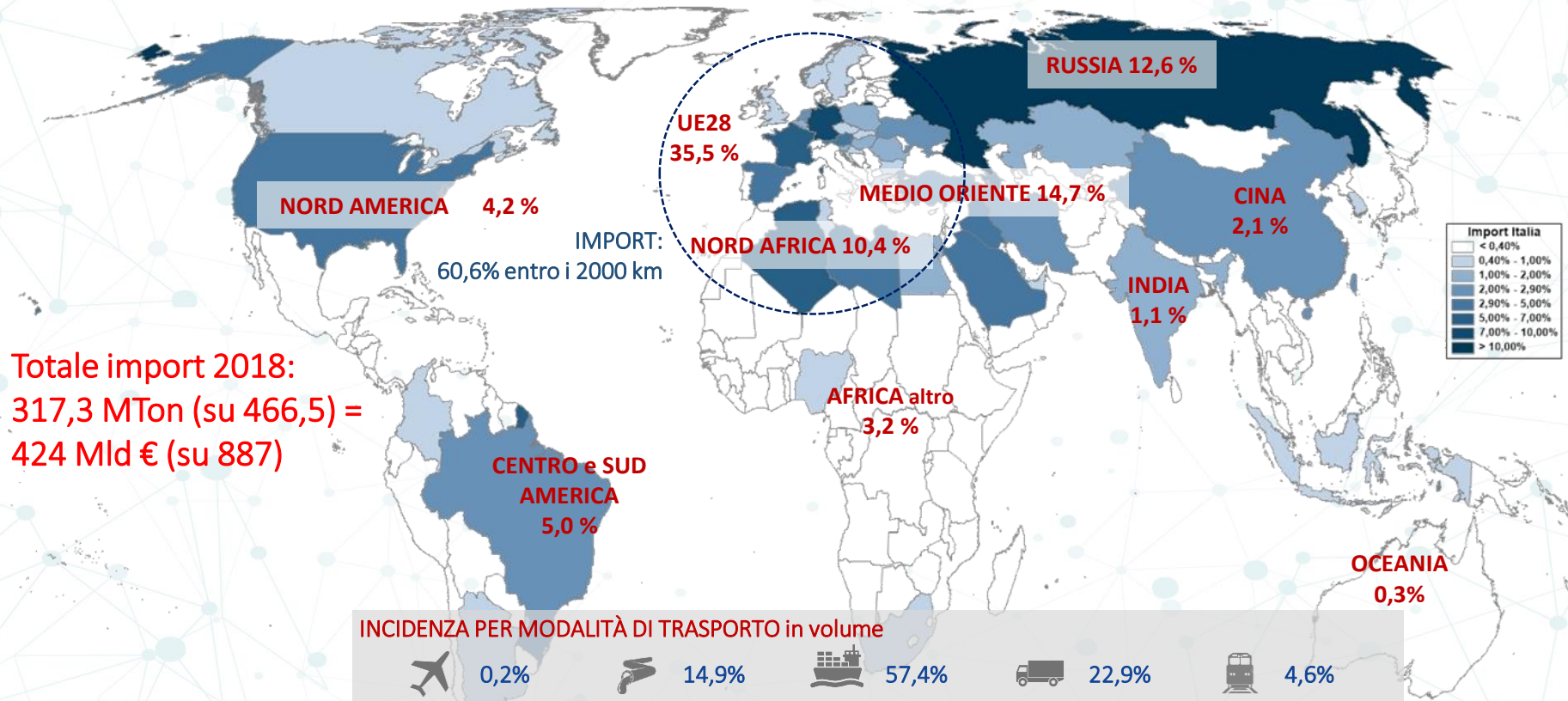
- Pesanti ripercussioni della crisi 2008/2012 su economia nazionale: PIL IT di poco superiore ai livelli del 2009;
- Attività industriale incide su PIL nel 2009 13,1% e nel 2018 15,2%, in termini di valore assoluto, var. 2009-2018 +18,4%;
- Settore dei Servizi influenza PIL 2009 65,4%, nel 2018 66,6%, predominante in Italia da molto tempo, ma dal 2009 al 2018 crescita del 3,9%;
- Dal 2014 ripresa graduale trainata dalla domanda estera ed importante contributo del settore turistico.

Fonte: Elaborazione RAM su dati ISTAT e WTCC

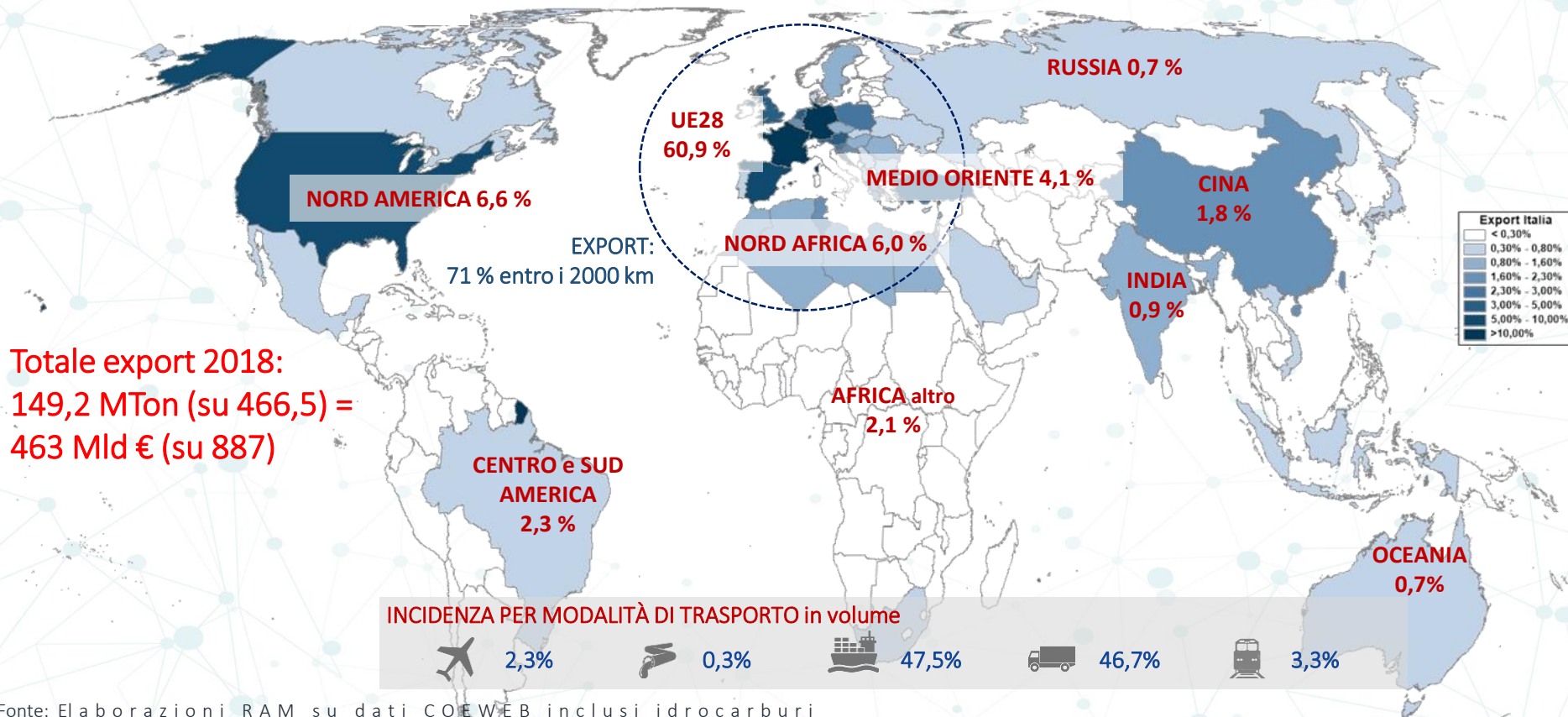
Valori concatenati con anno di riferimento 2015, dati grezzi, indicizzati al 2009=100

Dati su turismo corrispondenti a contributo diretto delle attività turistiche I GDP secondo metodologia WTCC riconosciuta da ISTAT nei Conti satellite, valori reali al 2017

IMPORT 2018: Volumi per paese in % su scambi IT-Mondo



EXPORT 2018: Volumi per paese in % su scambi IT-Mondo



FONDAMENTALI MACROECONOMICI

VARIAZIONE DELLA GEOGRAFIA DEGLI SCAMBI COMMERCIALI



MACRO AREA	Volumi [Mtonn e %] 2018							Valori [Mld €. e %] 2018								
	Import	Export	Totale	%Area/ Import	%Area/ Export	%Area/ Tot	Import+Export		Import	Export	Totale	%Area/ Import	%Area/ Export	%Area/ Tot	Import+Export	
							Var. 18/14	Var. 18/10							Var. 18/14	Var. 18/10
UE 28	112,7	90,9	203,7	35,5%	60,9%	43,7%	↑ 12,4%	↑ 5,83%	250,3	260,6	510,9	59,0%	56,3%	57,6%	↑ 20,9%	↑ 28,3%
Unione europea 28 (Nord)**	51,2	34,6	85,8	16,1%	23,2%	18,4%			131,3	103,8	235,1	31,0%	22,4%	26,5%		
Unione europea 28 (Est)**	30,6	22,6	53,1	9,6%	15,1%	11,4%			44,6	54,5	99,1	10,5%	11,8%	11,2%		
Unione europea 28 (Ovest)***	31,0	33,7	64,7	9,8%	22,6%	13,9%			74,3	102,4	176,7	17,5%	22,1%	19,9%		
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	55,6	11,6	67,1	17,5%	7,8%	14,4%	↔ 3,20%	↑ 7,92%	32,9	39,8	72,7	7,8%	8,6%	8,2%	↔ 0,4%	↑ 17,8%
Area MED****	41,1	15,5	56,6	12,9%	10,4%	12,1%	↑ 18,36%	↓ -30,54%	25,5	25,7	51,1	6,0%	5,5%	5,8%	↑ 6,3%	↓ -9,0%
Africa (escluso paesi MED)	10,2	3,1	13,3	3,2%	2,1%	2,8%	↓ -9,38%	↓ -12,48%	6,5	5,6	12,1	1,5%	1,2%	1,4%	↓ -12,8%	↑ 18,8%
America settentrionale	13,4	9,8	23,2	4,2%	6,6%	5,0%	↑ 5,12%	↑ 21,29%	17,5	46,6	64,1	4,1%	10,1%	7,2%	↑ 34,0%	↑ 81,2%
America centro-meridionale	15,9	3,5	19,3	5,0%	2,3%	4,1%	↓ -11,42%	↓ -16,89%	9,2	14,3	23,5	2,2%	3,1%	2,7%	↔ 0,4%	↑ 11,9%
Cina	6,8	3,0	9,8	2,1%	2,0%	2,1%	↑ 11,96%	↓ -10,09%	31,1	19,4	50,5	7,3%	4,2%	5,7%	↑ 21,9%	↑ 21,8%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	14,8	6,1	20,9	4,7%	4,1%	4,5%	↔ -3,83%	↓ -13,18%	28,2	27,9	56,1	6,6%	6,0%	6,3%	↑ 23,0%	↑ 37,3%
Medio Oriente (escluso paesi MED)	46,1	3,1	49,2	14,5%	2,1%	10,6%	↑ 51,26%	↔ 0,64%	21,0	13,7	34,7	4,9%	3,0%	3,9%	↑ 10,4%	↑ 6,6%
Oceania e altri	0,8	2,7	3,5	0,3%	1,8%	0,7%	↑ 7,38%	↓ -29,78%	2,0	9,3	11,3	0,5%	2,0%	1,3%	↑ 24,8%	↑ 57,9%
TOTALE	317,35	149,2	466,6	100%	100%	100%	↑ 11,38%	↔ -3,30%	424,0	462,9	886,9	100%	100%	100%	↑ 17,3%	↑ 25,8%

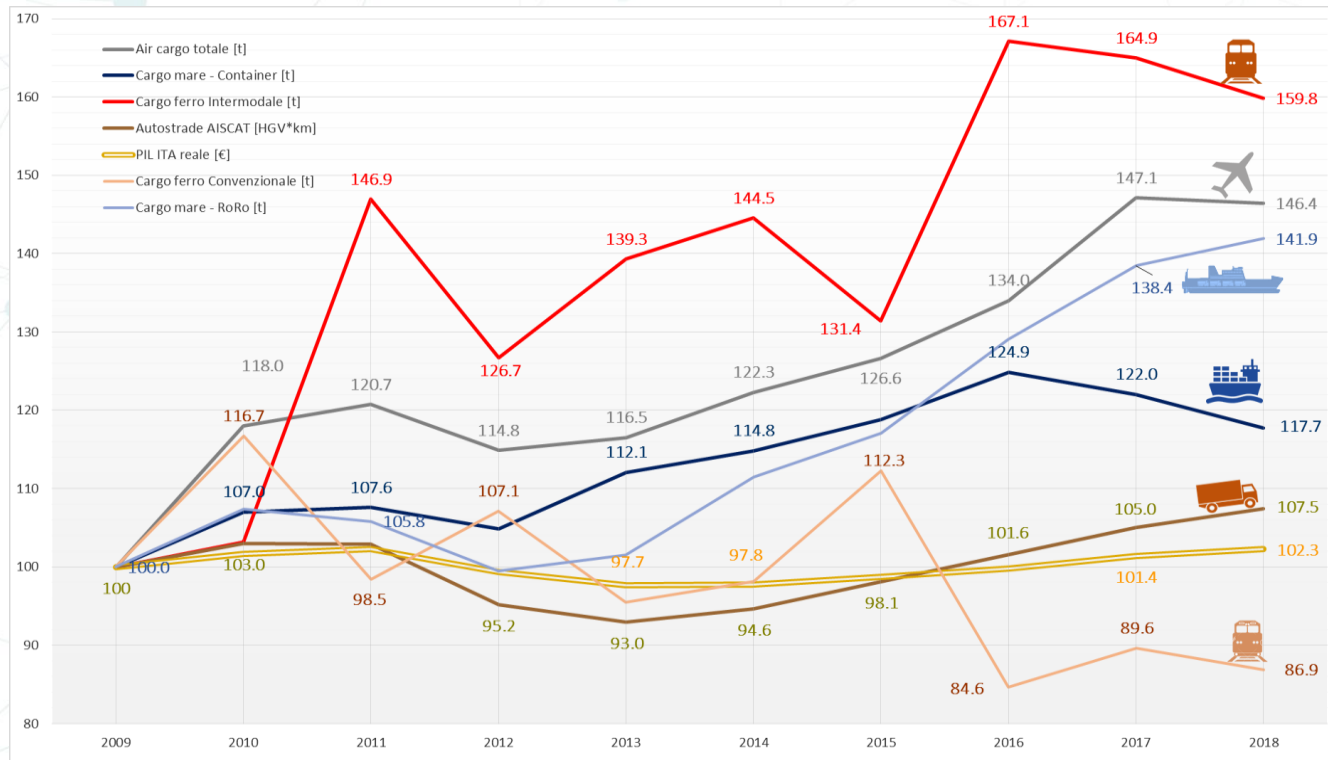
- Si rafforza, negli anni, l'interdipendenza Italia-EU 28, primo mercato per l'import-export nazionale;
- Gli scambi con la Cina crescono in valore, ma in linea con l'aumento generalizzato degli scambi commerciali dell'Italia mentre si registra sovraperformance degli scambi in valore tra Italia e America Settentrionale (attenzione agli impatti dei dazi!)

Fonte: Elaborazione RAM su dati Coeweb

*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).

ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCI 2009-2018

ELASTICITA' CON IL PIL

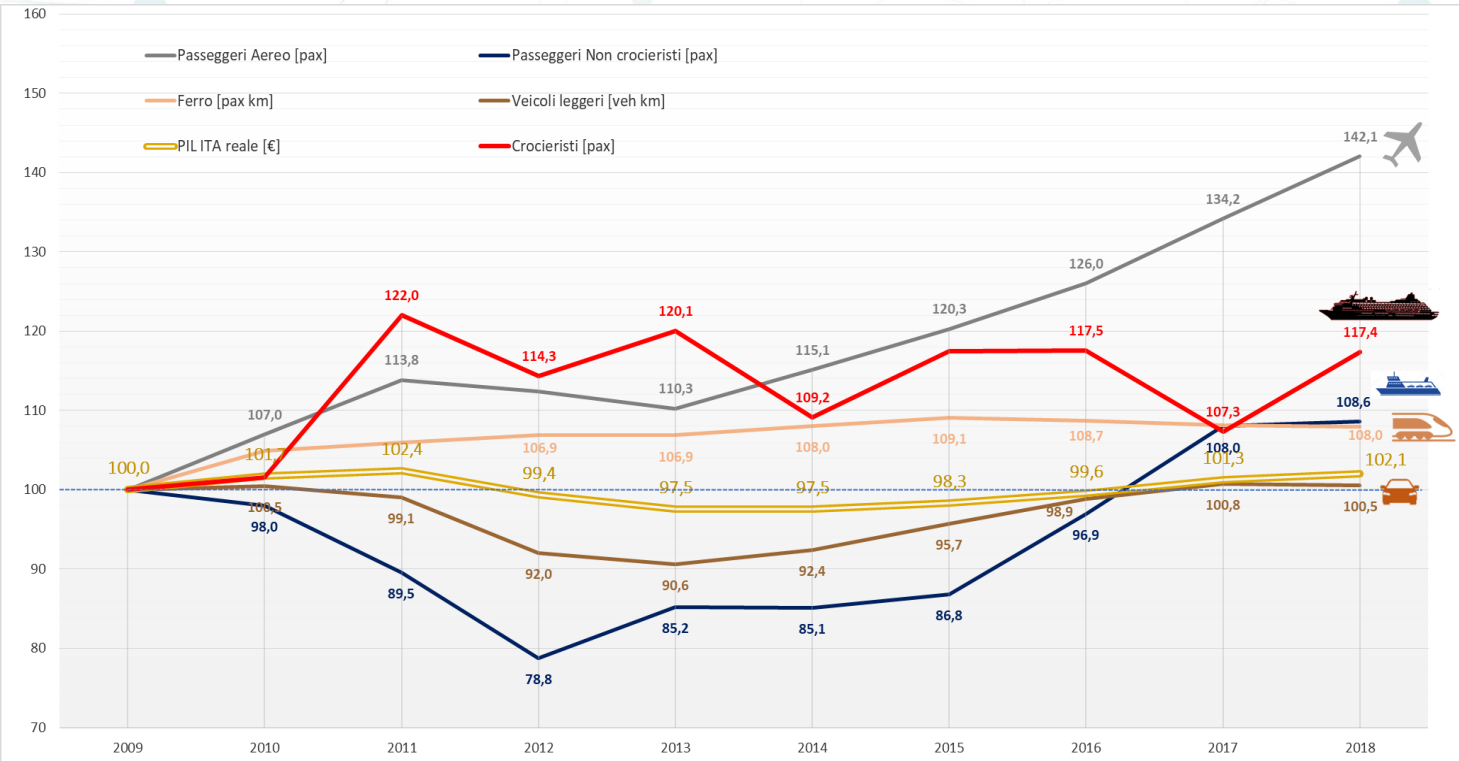


Possibili spiegazioni incremento elasticita' traffici/PIL:

- Incremento internazionalizzazione economia IT;
- Alta penetrazione di operatori esteri sul territorio nazionale, in particolare su autotrasporto;
- Allungamento catene logistiche internazionali gestite da grandi operatori c/t;
- Nuovi modelli di logistica distributiva conseguenti, i.e., dall'esplosione dell'e-commerce.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI 2009-2018

ELASTICITA' CON IL PIL



Possibili spiegazioni incremento elasticita' traffici/PIL:

- Evidente l'effetto TAV sul traffico ferroviario a partire dal 2012 e sovraperformance del traffico aereo;
- Aumento degli arrivi turistici, in particolar modo di matrice straniera, che determina il forte incremento della modalita' pax aerea.

DOMANDA DI AUTOSTRADE DEL MARE

TRAFFICI MARITTIMI NAZIONALI

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	2018	Variazione %		CAGR 2018 - 2014
						2018-2014	2018-2017	
Rinfuse liquide [Mln t]	170,66	183,26	182,27	187,82	184,01	7,8%	-2,0%	1,9%
Rinfuse solide [Mln t]	72,71	71,42	74,45	66,55	65,17	-10,4%	-2,1%	-2,7%
Merce in container [Mln t]	108,33	112,04	117,80	115,11	111,07	2,5%	-3,5%	0,6%
Merce Ro-Ro [Mln t]	85,7	90,0	99,2	106,4	109,09	27,3%	2,5%	6,2%
Altre merci [Mln t]	23,37	21,86	21,92	21,66	21,62	-7,5%	-0,2%	-1,9%
Totale traffici merci [Mln t]	460,7	478,6	495,7	497,6	491,0	6,6%	-1,3%	1,6%
Container [TEU*1000]	10.223	10.181	10.573	10.651	10.606	3,7%	-0,4%	0,9%
Passeggeri totali [Mln pax]	43,25	44,67	48,64	52,02	53,18	23,0%	2,2%	5,3%
Crocieristi [Mln pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	10,78	7,5%	9,4%	1,8%
Non crocieristi [Mln pax] di cui	33,23	33,89	37,85	42,17	42,40	27,6%	0,5%	6,3%
Locali ≤20 nm [Mln pax]	18,28	18,77	21,11	25,07	24,96	36,6%	-0,5%	8,1%
Ro-Pax [Mln pax]	14,95	15,12	16,75	17,10	17,45	16,7%	2,0%	3,9%

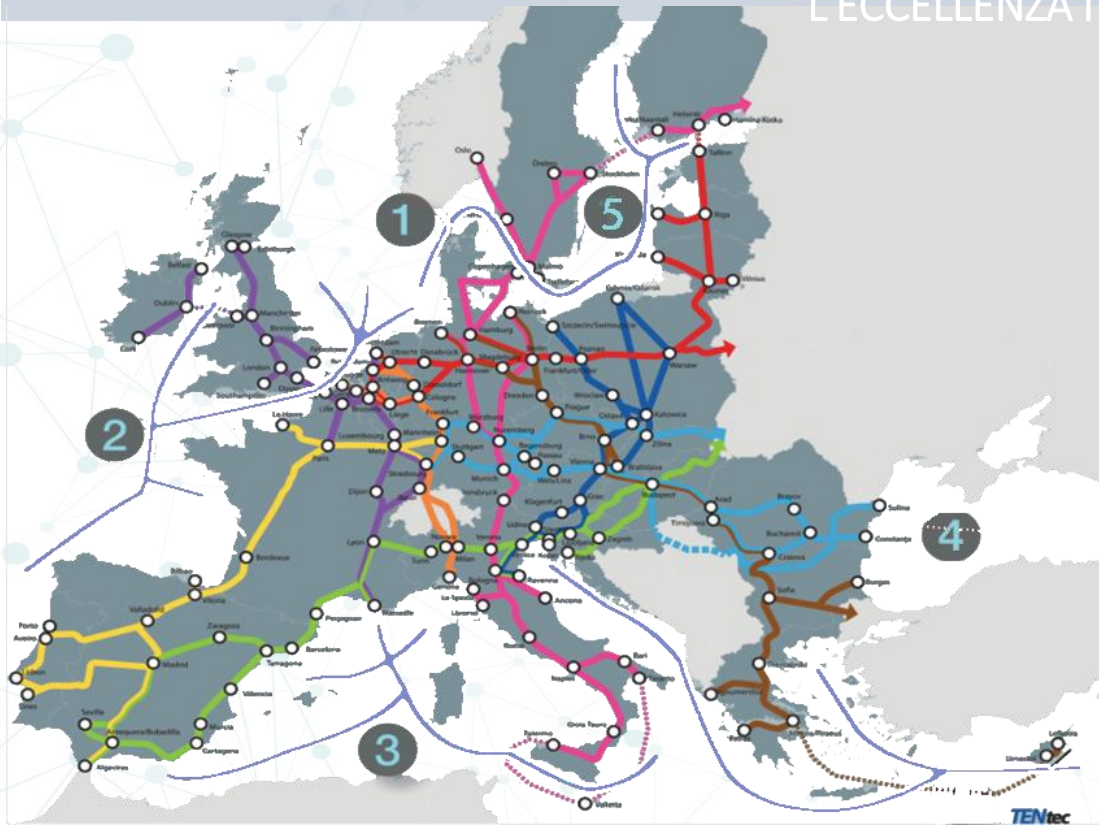
- Nel 2018 il traffico Ro-Ro vale circa il 21% del traffico marittimo merci italiano, avvicinandosi alla quota del traffico container;
- Traffico Ro-Ro cresciuto più di tutti gli altri segmenti nel 2018-2014 (+27,3%);
- Passeggeri Ro-Pax +16,7% 2018-2014;

The background features a collection of white icons on a light gray background, each enclosed in a hexagonal shape. The icons include: a battery, a sun, a pie chart, a globe, a recycling symbol, a cloud with a sun, a water drop, a lightbulb, a solar panel, and three gears. A semi-transparent horizontal band is positioned across the middle of the image, containing the main text.

AUTOSTRADE DEL MARE: ECONOMIA E SOSTENIBILITA'

LE ADM IN EUROPA E LA RILEVANZA DELL'ITALIA

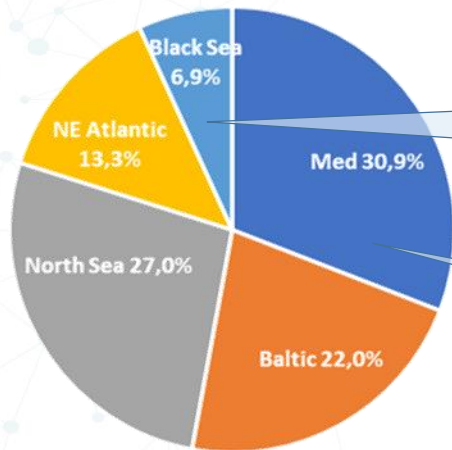
L'ECCELLENZA ITALIANA



- Le reti TEN-T prevedono un'articolazione “a doppio strato” caratterizzata da una rete centrale (core network) e una rete globale (comprehensive network)
- 9 Corridoi terrestri (4 su territorio nazionale)
- Le Autostrade del Mare (Motorways of the Sea) sono definite come «la dimensione marittima della Rete Trans-Europea dei Trasporti»
- Italia al centro delle rotte mediterranee

Le rotte a corto raggio (Short Sea Shipping, di cui le Adm fanno parte) valgono per il **60,7% del totale traffico merci marittimo**, il resto va su rotte a lungo raggio 39,3%

Il traffico SSS per bacino Europeo



Italia, leader tra i paesi europei per traffico all'interno del bacino del Mar Nero, rappresentando il **26%** della quota di mercato

Italia leader con il **34%** di quota di mercato

Traffico Ro-Ro:

2017: Italia detiene il **18,1%** della quota di mercato, seconda solo al Regno Unito.



Primi 5 Paesi per Traffico Ro-Ro in Europa (EU28) 2017	Quota di Mercato EU 28
Regno Unito	22,4%
Italia	18,1%
Svezia	10,1%
Germania	7,9%
Francia	7,7%

Passeggeri non crocieristi:

2017: Italia prima tra i paesi europei per passeggeri non crocieristi, nazionali e totali, con una quota di mercato del **18,3%**.

Primi 5 Paesi per Traffico Ro-Ro in Europa (EU28) 2017	Quota di Mercato EU 28
Italia	18,3%
Grecia	16,3%
Danimarca	14,4%
Svezia	13,9%
Regno Unito	10,5%

LA STRUTTURA DEI SERVIZI DI ADM IN ITALIA L'ECCELLENZA ITALIANA



- La struttura dei servizi ADM che toccano i porti nazionali vede **più di 130 rotte** da 25 porti nazionali
- 2018: L'offerta Ro-Ro e Ro-Pax offriva circa **570 partenze settimanali** per oltre **1,3 Mln di metri lineari di capacità**
- L'ampiezza della struttura dei servizi ne caratterizza **la rilevanza economica delle AdM**

LA RILEVANZA ECONOMICA DELLE ADM VETTORI DELL'ECONOMIA NAZIONALE



- AdM Italia-Spagna movimentano [anno 2018] 5,66 Mln t, circa 1/3 del totale degli scambi commerciali tra i due paesi;
- Il tunnel del Monte Bianco: 9,5 Mln t;
- Alcune AdM internazionali, quindi, possono essere equiparate in termini funzionali per l'economia nazionale ed il sistema dei trasporti, ai valichi transnazionali terrestri alpini [stradali e ferroviari], con costi di realizzazione tuttavia decisamente inferiori.

LA RILEVANZA AMBIENTALE DELLE ADM

LA SOLUZIONE SOSTENIBILE ED EFFICIENTE



SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Esternalità	Trasporto stradale €/1000 tkm*	Trasporto ferroviario €/1000 tkm**	Trasporto marittimo €/1000 tkm
Inquinamento atmosferico	4,91	1,111	1,81
Gas serra	5,32	-	1,5
Incidenti	1,23	0,001	-
Congestione	14,85	0,250	-
Inquinamento acustico	0,09	0,131	-
Totale	26,40	1,492	3,31

* Veicoli da 17,1 tons

** 100% trazione elettrica

❖ Traffico rotabili AdM in Italia nel 2018:

- 1,363 Mld veicoli·km pari a circa il 7% del traffico di veicoli pesanti sulle Autostrade nazionali.

❖ Contributo delle AdM alla sostenibilità del sistema trasportistico nazionale:

- Esternalità negative risparmiate per oltre € 625 Mln nel 2018*;
- Riduzione di circa 934.000 Tonn. di emissioni di CO2* equivalente (pari alle emission di GHG prodotte dal traffico urbano di una città di 1,3 Mln di abitanti in un anno)*.

L'EFFICIENZA DELLE ADM

LA SOLUZIONE ECONOMICAMENTE SOSTENIBILE

SOSTENIBILITA' ECONOMICA

Le AdM rappresentano la soluzione che riduce i costi generalizzati del trasporto su un determinato percorso che prevede un'alternativa al tutto strada, anche nel caso di "leg marittima" poco estesa.

Es. Milano-Palermo con effetti della normativa sulle tempistiche di sosta ed interruzione



MILANO - PALERMO		
TUTTO STRADA	TUTTO STRADA	STRADA - MARE
1 autista	2 autisti	1 autista
1500 km	1500 km	770 km fino a Napoli Servizio Ro-Pax Napoli-Palermo
19 ore di guida nette	19 ore di guida nette	9 ore di guida nette
Periodi : <ul style="list-style-type: none"> 4,5 h - 0,75 h (pausa) – 4,5 h 9 h di riposo 4,5 h - 0,75 h (pausa) – 4,5 h – 0,75 h – 1 h 	Periodi: <ul style="list-style-type: none"> 4,5 h – 4,5 h – 4,5 h – 4,5 h – 1 h 	Periodi: <ul style="list-style-type: none"> 4,5 h – 0,75 h (pausa) – 4,5 h 10 h (riposo se viaggio in AdM accompagnato)
+30 h di tempo totale di viaggio	<u>19 h di tempo totale di viaggio</u> MA 2 AUTISTI CON INCREMENTO COSTI	19,75 h di tempo totale di viaggio

An aerial view of a port terminal. A long, straight line of shipping containers stretches from the foreground towards the background. The containers are in various colors, including blue, white, and yellow. In the foreground, a white container has the 'DB SCHENKER' logo, and a blue container has the 'DFDS' logo. To the right of the containers is a wide, paved area with yellow and white lane markings. In the background, a large white cargo ship is docked at a pier. The sky is overcast and grey.

INCENTIVI PER LE AUTOSTRADE DEL MARE

INCENTIVI PER LE AUTOSTRADE DEL MARE

EVOLUZIONE DEGLI SCHEMI DI FINANZIAMENTO



ECOBONUS

Incentivo lato DOMANDA

Periodo: 2007-2010 (4 anni);

Meccanismo: le sovvenzioni sono state fornite a titolo di rimborso (fino al 30%) delle spese sostenute dai trasportatori che utilizzano servizi marittimi di trasporto;

Finanziamento: budget complessivo € 200 Mln;

Risultati: circa 2 milioni di viaggi, € 958,8 Mln di spese totali sostenute dai trasportatori, € 414 Mln risparmi complessivi sui costi esterni.

MAREBONUS

Incentivo lato OFFERTA

Periodo: 2017/18 – 2018/19 (estensione temporale in fase di valutazione);

Meccanismo: le sovvenzioni forniscono agli armatori (fino al 30% dei costi operativi) con l'impegno di trasferire almeno il 70% degli aiuti ai trasportatori;

Finanziamento: budget complessivo € 118 Mln;

Primi Risultati: 922 Mln Km di trasporto su strada evitato, risparmi sui costi esterni € 359 Mln (primo anno).

MEDATLANTIC ECOBONUS

Incentivo a doppia chiamata
DOMANDA E OFFERTA

Natura: CEF-T Action studio cofinanziato

Obiettivo: Studio di fattibilità su un regime europeo di incentivazione per le AdM

Partnership: Puertos del Estado, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e francese, IMT Portogallo

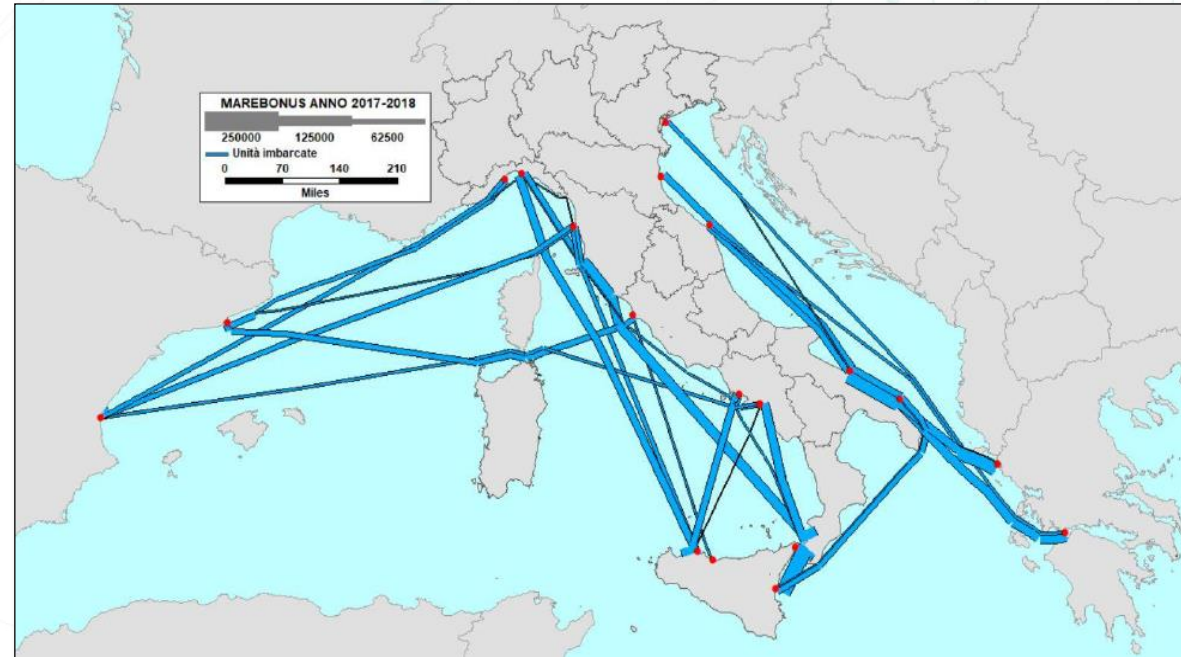
Finanziamento: CEF 2?

INCENTIVI PER LE AUTOSTRADE DEL MARE

MAREBONUS: PRIMI RISULTATI

Flussi di traffico [Unità imbarcate] lungo le tratte incentivate Marebonus per la prima annualità 2017-2018

- 5 compagnie armatoriali europee coinvolte;
- 50 progetti:
 - 10 nuovi servizi marittimi
 - 40 upgrading di servizi esistenti
- Circa il 35% delle tratte interessa servizi di natura internazionale;
- Più di 1,2 Mln di unità imbarcate* nel corso della prima annualità di implementazione dell'incentivo (2017-2018);
- Il valore medio di contributo per ciascuna unità imbarcata è stato pari a **34,3 euro*** (I annualità 2017-2018).



* Elaborazioni RAM. Dati consolidati in base alle rendicontazioni dei beneficiari

INCENTIVI PER LE AUTOSTRADE DEL MARE

MED ATLANTIC ECOBONUS: UNO STRUMENTO DI INCENTIVAZIONE



Partners del progetto: Puertos del Estado – Spagna (Capofila); Ministero dei trasporti di Francia, Italia e Portogallo

Durata: Luglio 2015 – Dicembre 2018

Obiettivo: progettare la fattibilità tecnica ed economica per un incentivo smart a carattere europeo per le ADM

MECCANISMO DI SELEZIONE PROPOSTO



Obiettivi attesi:

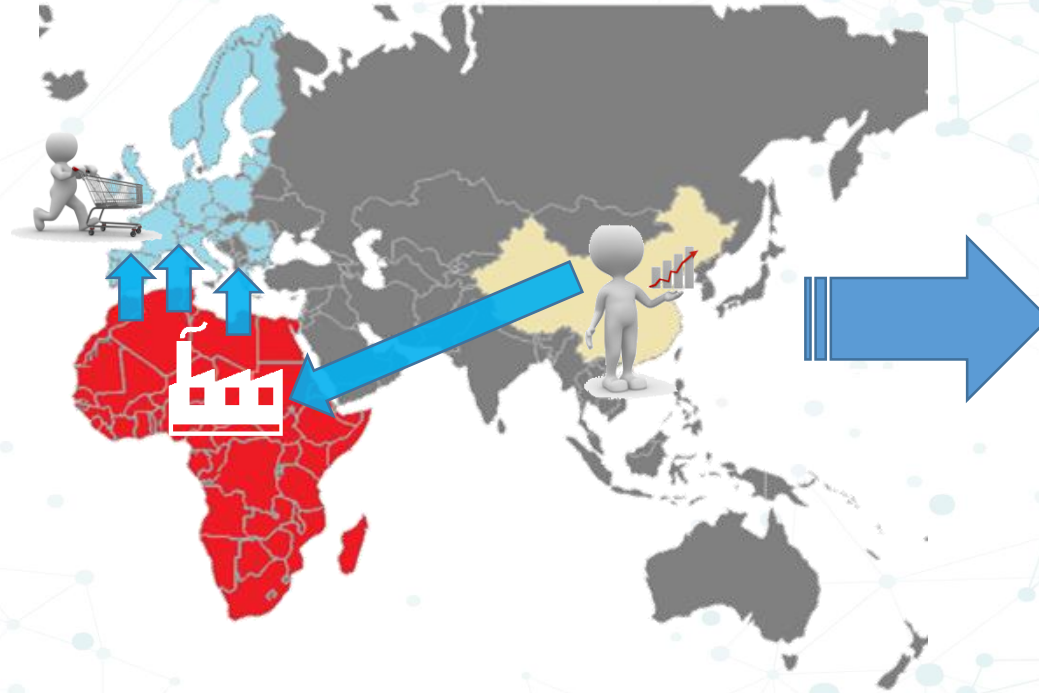
- Incentivare la domanda (trasferimenti diretti agli autotrasportatori) per finalità di modal shift
- Incentivo indiretto sull'offerta (aumento della domanda potenziale generata dall'incentivo alle rotte) per supportare investimenti green delle flotte Ro-Ro e Ro-Pax

A blurred background of a harbor at sunset. In the foreground on the left, a portion of a red lifebuoy with a blue rope is visible. The background shows a harbor with several boats and buildings under a warm, golden sky.

AUTOSTRADE DEL MARE: LE SFIDE ED OPPORTUNITA' FUTURE

ADM: LE SFIDE ED OPORTUNITA' FUTURE PROSPETTIVE DI MERCATO NELL'AREA MED

- Si analizzano gli investimenti cinesi solo nel quadro BRI, come esclusivo incremento di flussi commerciali e di investimenti tra Cina-Italia e quindi come fattore di impatto e di sviluppo unicamente nel segmento container Deep-Sea;
- Cina significa anche delocalizzazioni industriali e produttive in Africa per servire i mercati europei: è il primo partner commerciale dell'Africa e dal 2010-2018 53,4 Mld \$* di IDE «produttivi»** investiti in Africa di cui 5 Mld \$ in Nord Africa su automotive, agrifood e macchinari industriali per mercati EU



Possibilità di
posizionamento
dello SSS e dei
porti IT per
sfruttare i futuri
flussi merci
Africa-EU sulle
due sponde del
MED

*Fonte: American Enterprise Institute and Heritage Foundation; dati a Giugno 2018

**Al netto di investimenti in costruzioni residenziali ed infrastrutture di trasporto, settore materie prime ed investimenti in imprese di servizi

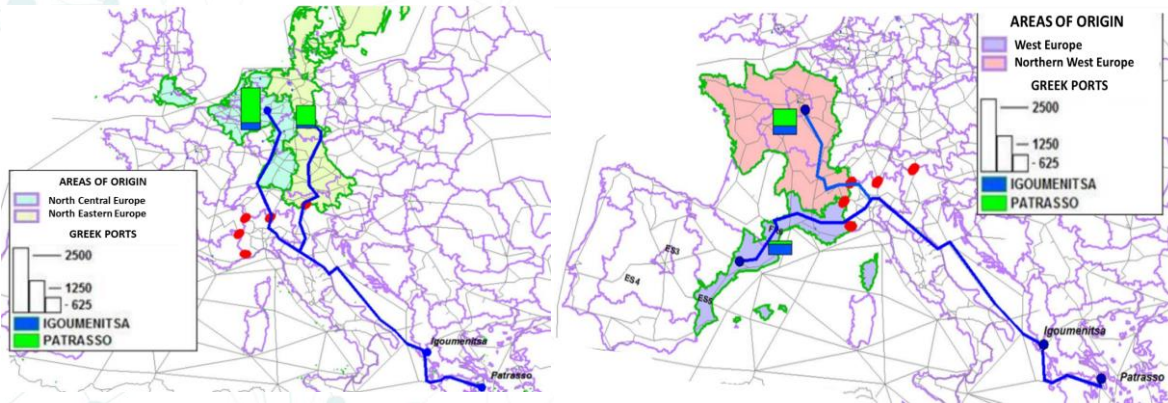
ADM: LE SFIDE ED OPPORTUNITA' FUTURE

INTERMODALITA' MARE-FERRO

Scenario di partenza:

Alcuni porti italiani hanno una catchment area sul segmento Ro-Ro molto più internazionale rispetto ai traffici containerizzati, esempio:

- Trieste: 94% del traffico Ro-Ro origina in Turchia ed il 90% di questo ha destinazione internazionale;
- Ancona: circa il 70% dei veicoli pesanti diretti in Grecia ha origine al di fuori dei confini nazionali (prevalentemente da Francia, Spagna, Germania e Belgio)



Fonte: Progetto IPA Intermodadria (ISFORT)

Opportunità:

- sostenere/allargare catchment area internazionale di molti porti italiani sul segmento Ro-Ro attraverso l'integrazione modale tra ADM e ferrovia;
- Possibilità di combinare incentivi Marebonus/Ferrobonus/Norma Merci e usufruire del miglioramento prestazionale della rete ferroviaria sulla base del Deployment Plan di RFI



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti

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

Grazie per la Vostra attenzione

Prof. Ing. ENNIO CASCETTA
Amministratore Unico
RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa

www.ramspa.it