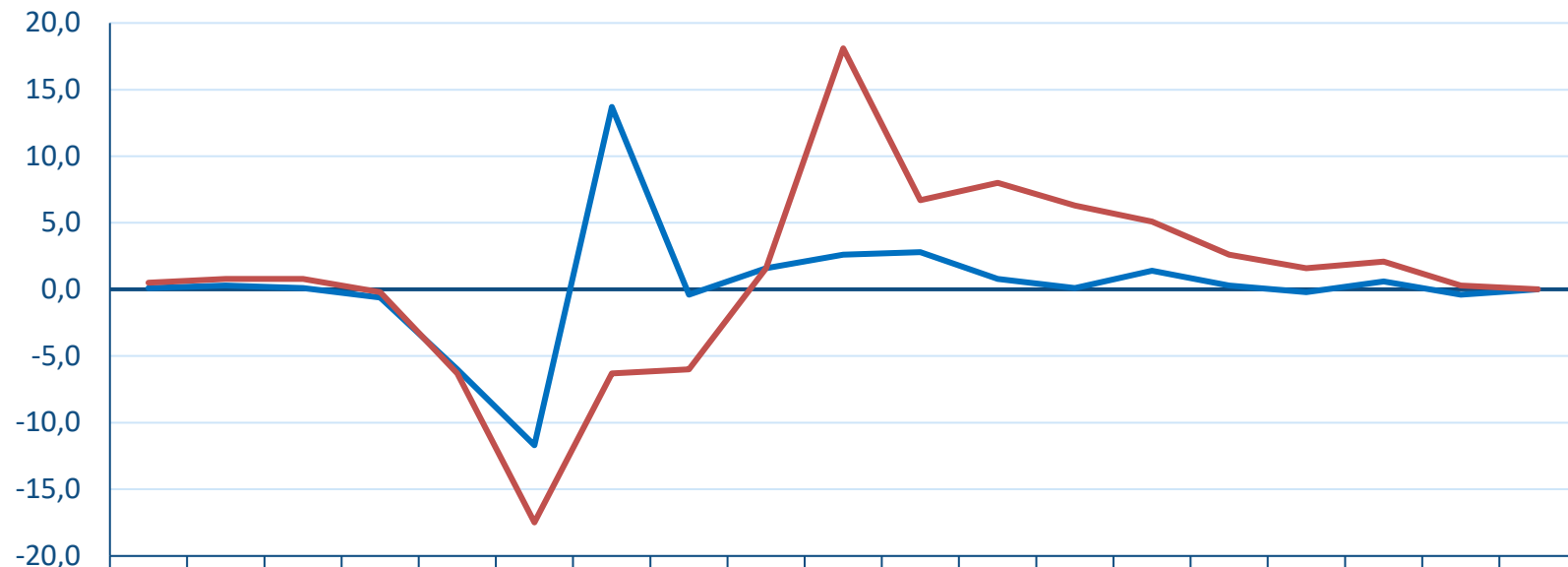


Assemblea Pubblica 2023
Relazione del Presidente
CARLO DE RUVO



Andamento trimestrale del PIL - Variazioni congiunturali e tendenziali



	2019 - I	2019 - II	2019 - III	2019 - IV	2020 - I	2020 - II	2020 - III	2020 - IV	2021 - I	2021 - II	2021 - III	2021 - IV	2022 - I	2022 - II	2022 - III	2022 - IV	2023 - I	2023 - II	2023 - III
— Congiunturali	0,1	0,3	0,1	-0,6	-6,0	-11,7	13,7	-0,4	1,6	2,6	2,8	0,8	0,1	1,4	0,3	-0,2	0,6	-0,4	0,0
— Tendenziali	0,5	0,8	0,8	-0,2	-6,3	-17,5	-6,3	-6,0	1,6	18,1	6,7	8,0	6,3	5,1	2,6	1,6	2,1	0,3	0,0

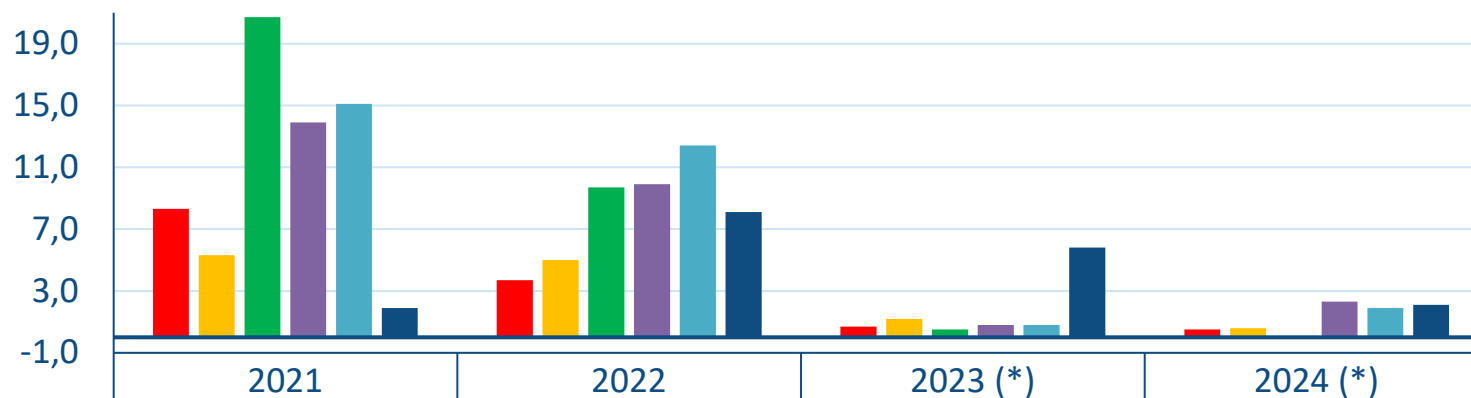
La spinta alla crescita del post-Covid si sta annullando

Crescita «zero» del PIL nel 3° trimestre 2023

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT



Variazioni e previsioni annuali del PIL e dei principali aggregati macro (%)



	2021	2022	2023 (*)	2024 (*)
■ PIL	8,3	3,7	0,7	0,5
■ Consumi famiglie	5,3	5,0	1,2	0,6
■ Investimenti	20,7	9,7	0,5	-0,1
■ Esportazioni	13,9	9,9	0,8	2,3
■ Importazioni	15,1	12,4	0,8	1,9
■ Prezzi al consumo	1,9	8,1	5,8	2,1

Previsioni 2023-2024

PIL dallo 0,7% allo 0,5%

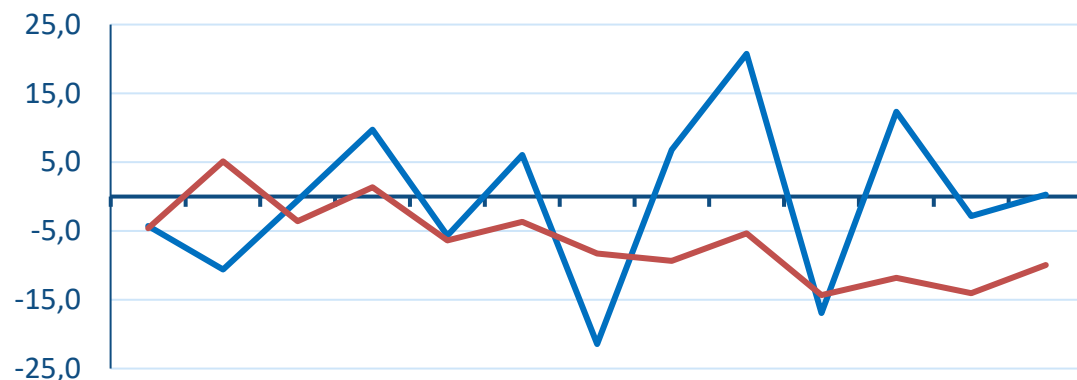
Al ribasso investimenti e consumi, nonostante il rientro dell'inflazione

Tiene il commercio estero nel 2023 e riprende nel 2024, ma su livelli più bassi

Fonte: Elaborazione su dati ISTAT e CSC



Variazioni movimento mensile container in export luglio 2023



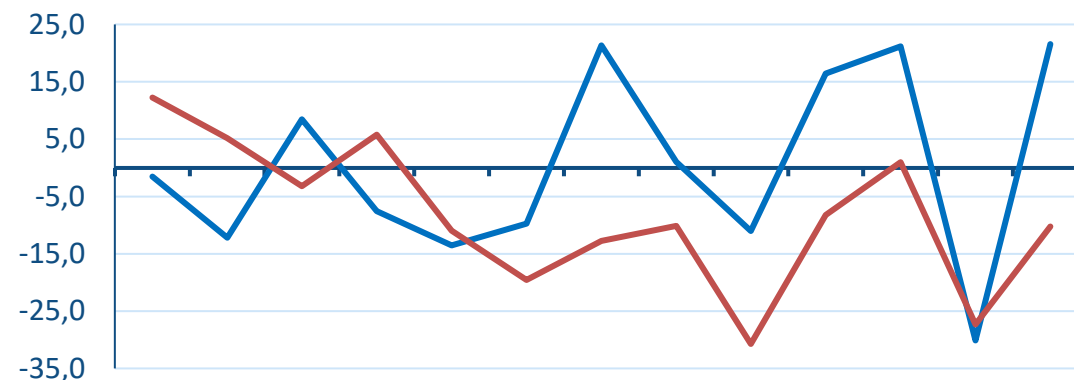
	lug-22	ago-22	set-22	ott-22	nov-22	dic-22	gen-23	feb-23	mar-23	apr-23	mag-23	giu-23	lug-23
— Congiunturali	-4,2	-10,6	-0,5	9,7	-5,6	6,1	-21,4	6,8	20,8	-16,9	12,3	-2,8	0,3
— Tendenziali	-4,6	5,2	-3,6	1,4	-6,4	-3,6	-8,3	-9,3	-5,3	-14,3	-11,8	-14,0	-9,9

In altalena nell'ultimo anno il movimento container in export e in import, ma tendenzialmente in discesa

Fonte: Elaborazione su dati Seabury

Si riducono gli scambi commerciali internazionali e i trasporti: in ribasso i noli e prezzi dei container

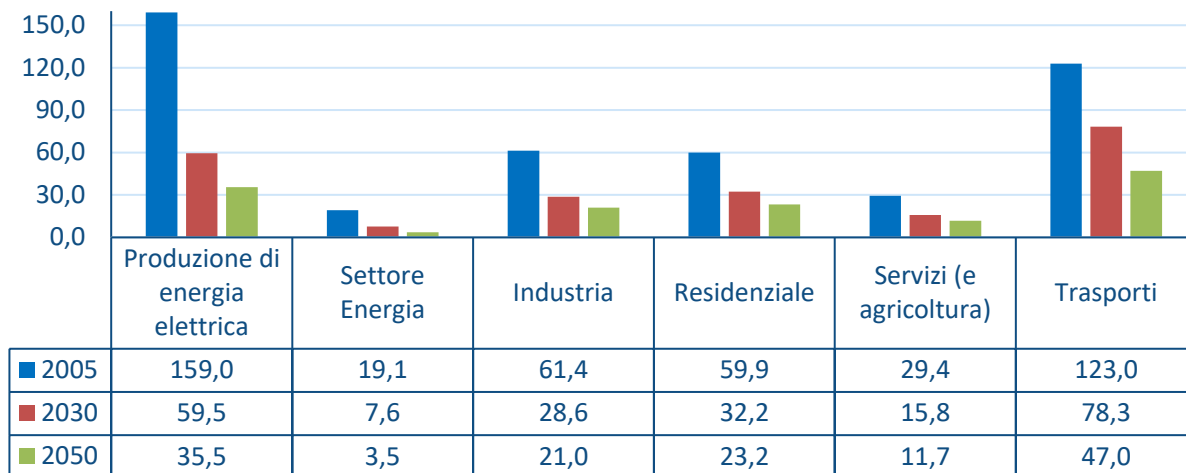
Variazioni movimento mensile container in import luglio 2023



	lug-22	ago-22	set-22	ott-22	nov-22	dic-22	gen-23	feb-23	mar-23	apr-23	mag-23	giu-23	lug-23
— Congiunturali	-1,5	-12,2	8,5	-7,6	-13,6	-9,8	21,3	1,0	-11,0	16,4	21,2	-30,1	21,6
— Tendenziali	12,3	5,2	-3,2	5,8	-11,0	-19,6	-12,7	-10,1	-30,7	-8,2	1,0	-27,3	-10,2



Riduzione emissioni di CO2 legate all'energia domestica (MtCO2)

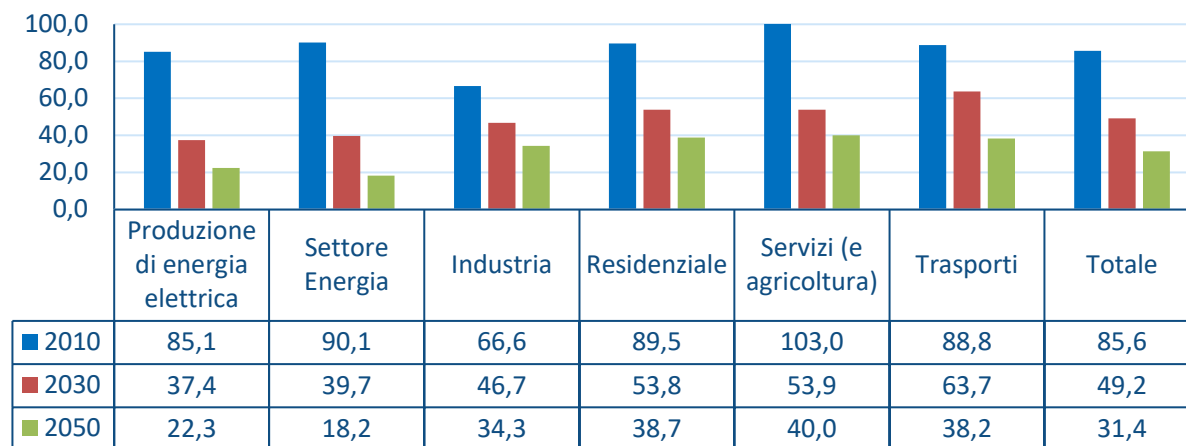


Obiettivi di decarbonizzazione 2030-2050 molto impegnativi per l'Italia, in tutti i settori emissivi, rispetto ai livelli del 2005

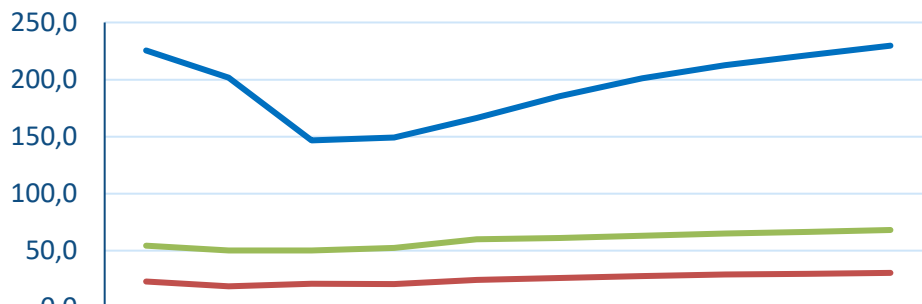
Fonte: Elaborazione su dati REF 2020 – Energy Transport GHG Scenario

Rispetto ai livelli del 2005 quello dei trasporti è in valore assoluto al secondo posto, dopo il comparto energetico, nelle emissioni di CO₂ e nella decarbonizzazione al 2030 e al 2050

Riduzione emissioni di CO2 legate all'energia domestica (Numeri indici 2005=100)



Attività di trasporto merci in Italia - Scenario al 2050 (Mld. t/km)



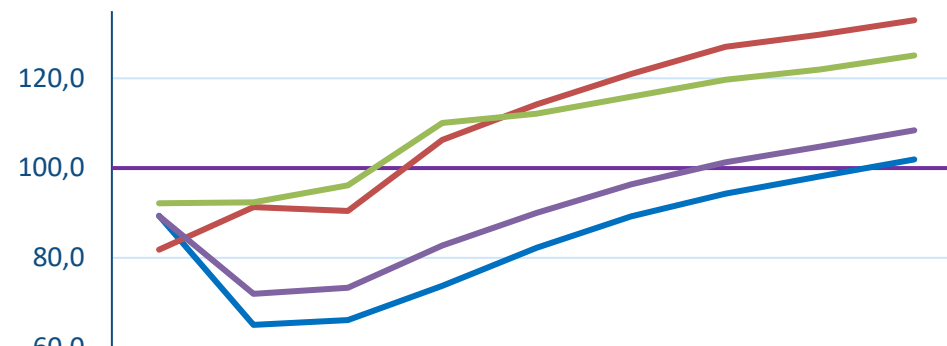
	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
— Strada	225,5	201,6	146,7	149,1	166,3	185,5	201,1	212,6	221,2	229,8
— Ferrovia	22,8	18,6	20,8	20,6	24,2	26,0	27,5	28,9	29,5	30,3
— Vie d'acqua e mare	54,3	50,0	50,2	52,2	59,8	60,9	63,0	65,0	66,3	67,9

Maggiore decarbonizzazione dei trasporti indotta anche scenari evolutivi di crescita nel lungo periodo della mobilità di merci

N.B.: Al netto del trasporto aereo e marittimo internazionale.
Fonte: Elaborazione su dati REF 2020 – Energy Transport GHG Scenario

Al 2050 il trasporto stradale tornerebbe sugli stessi livelli del 2005, quello ferroviario aumenterebbe di 1/3 e quello marittimo di 1/4

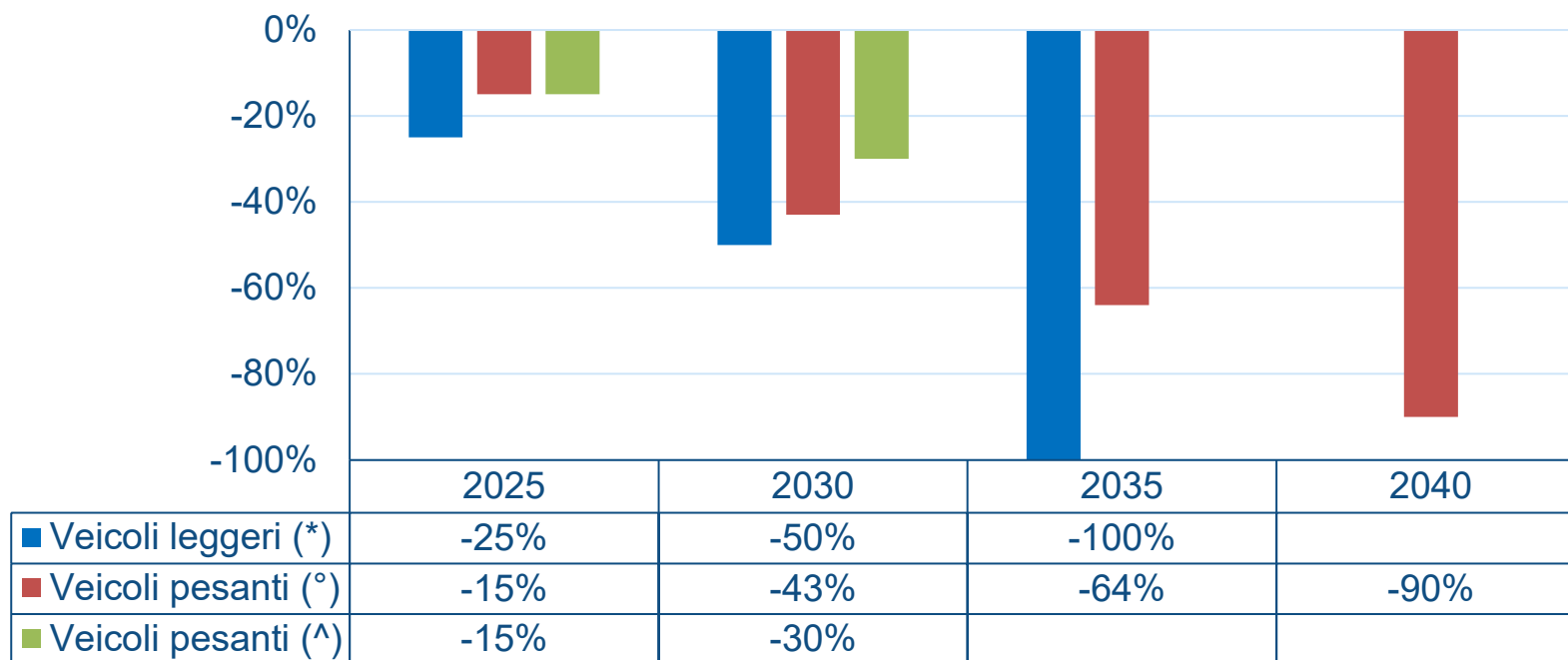
Attività di trasporto merci in Italia - Scenario al 2050 (2005=100)



	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
— Strada	89,4	65,1	66,1	73,7	82,2	89,2	94,3	98,1	101,9
— Ferrovia	81,8	91,3	90,4	106,2	114,2	121,0	127,0	129,7	132,9
— Vie d'acqua e mare	92,1	92,3	96,1	110,1	112,1	115,9	119,6	122,0	125,1
— Totale trasporto merci	89,3	71,9	73,3	82,7	90,0	96,4	101,3	104,8	108,4



Riduzione emissioni nuovi veicoli trasporto stradale di merci



LEGENDA

(*) Rispetto al 2021.

(^°) Rispetto al 2019. Disciplina ancora in corso di esame.

(^) Obiettivi veicoli pesanti ante 2020.

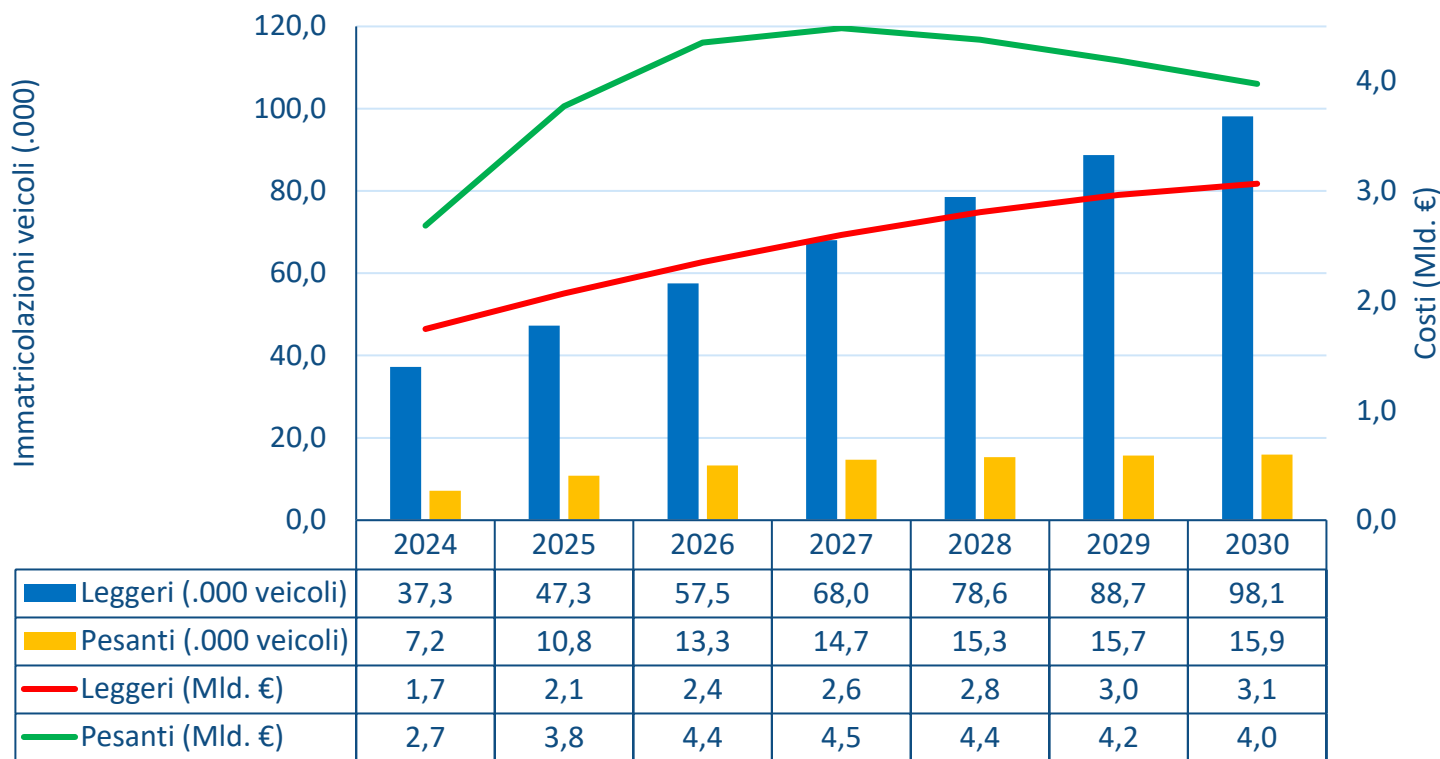
Fonte: Elaborazione su dati Commissione europea

Accelerazione FF-55 della decarbonizzazione dei nuovi veicoli leggeri e pesanti di trasporto stradale di merci

Poco chiara la coerenza con la transizione emissiva definita dal Regolamento Euro7, attualmente in discussione



Stima immatricolazioni e costi veicoli commerciali BEV 2024-2030



Fonte: Elaborazioni su dati Motus-E

Possibili obiettivi di elettrificazione dei veicoli di merci al 2030



CRITICITÀ

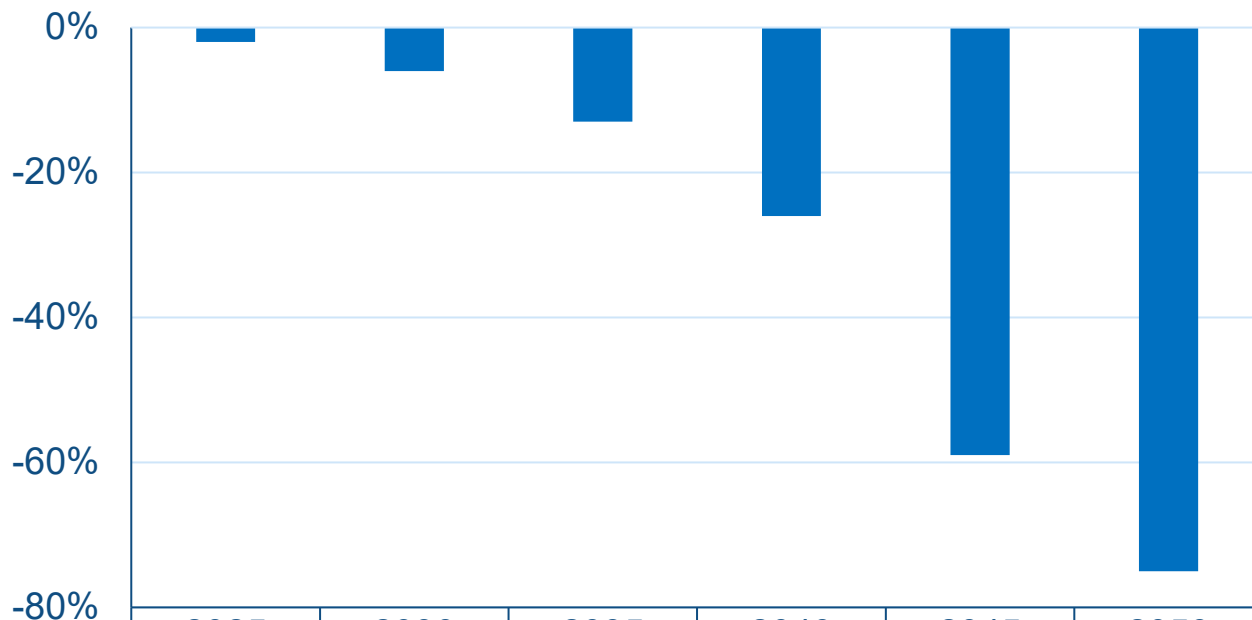
Costi rilevanti di investimento e di esercizio

Necessità di incentivi

Verifica degli impatti sui bilanci aziendali e su quello pubblico



Riduzione % intensità carbonica delle navi



	2025	2030	2035	2040	2045	2050
■ % di riduzione (*)	-2%	-6%	-13%	-26%	-59%	-75%

(*) Riduzione rispetto ai dati 2020. Nei porti -100% al 2030.

Fonte: Elaborazione su dati Commissione europea

Processo di riduzione dell'intensità carbonica delle navi lungo (oltre il 2050) e impegnativo per la navigazione

Previsto azzeramento (entro il 2030) delle emissioni di stazionamento in porto

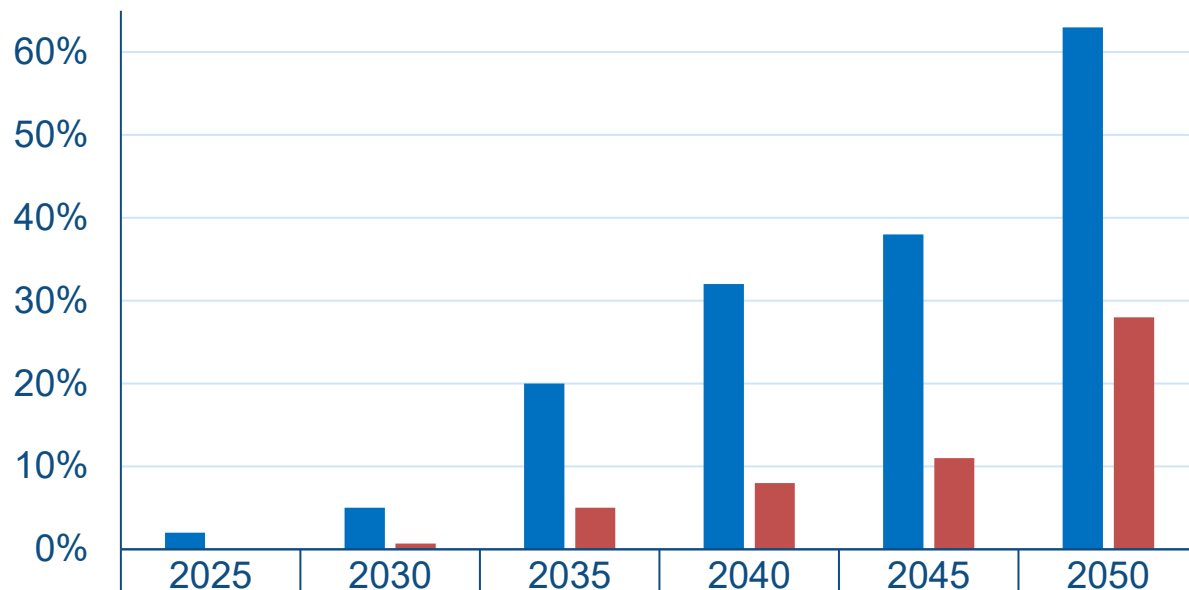


CRITICITÀ

Individuare carburanti alternativi di riferimento a zero emissioni



Quota carburanti sostenibili (SAF) per l'aviazione



■ Carburanti sostenibili	2%	5%	20%	32%	38%	63%
■ Sotto-vincolo e-fuel	0%	0,7%	5%	8%	11%	28%

Fonte: Elaborazione su dati Commissione europea

La decarbonizzazione del trasporto aereo ha tempi molto lunghi ed è incentrata sul *mix* tra carburanti tradizionali e SAF, con una sotto-quota progressiva di cherosene sintetico



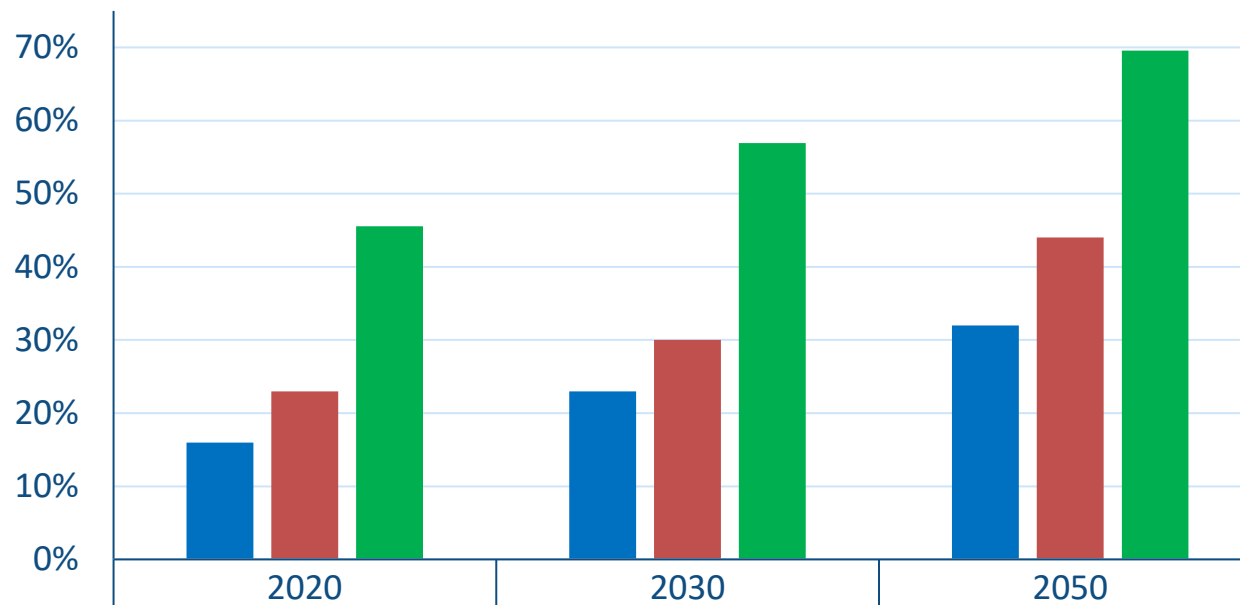
CRITICITÀ

Produzione e sviluppi dei carburanti alternativi

Sviluppo di innovazioni tecnologiche dei velivoli



Quota modale del trasporto ferroviario di merci (obiettivi)



■ Su totale trasporto merci	16%	23%	32%
■ Su trasporto terrestre lunga distanza	23%	30%	44%
■ Intermodale su totale ferrovia	46%	57%	70%

Ruolo significativo del ferroviario merci nella decarbonizzazione dei trasporti

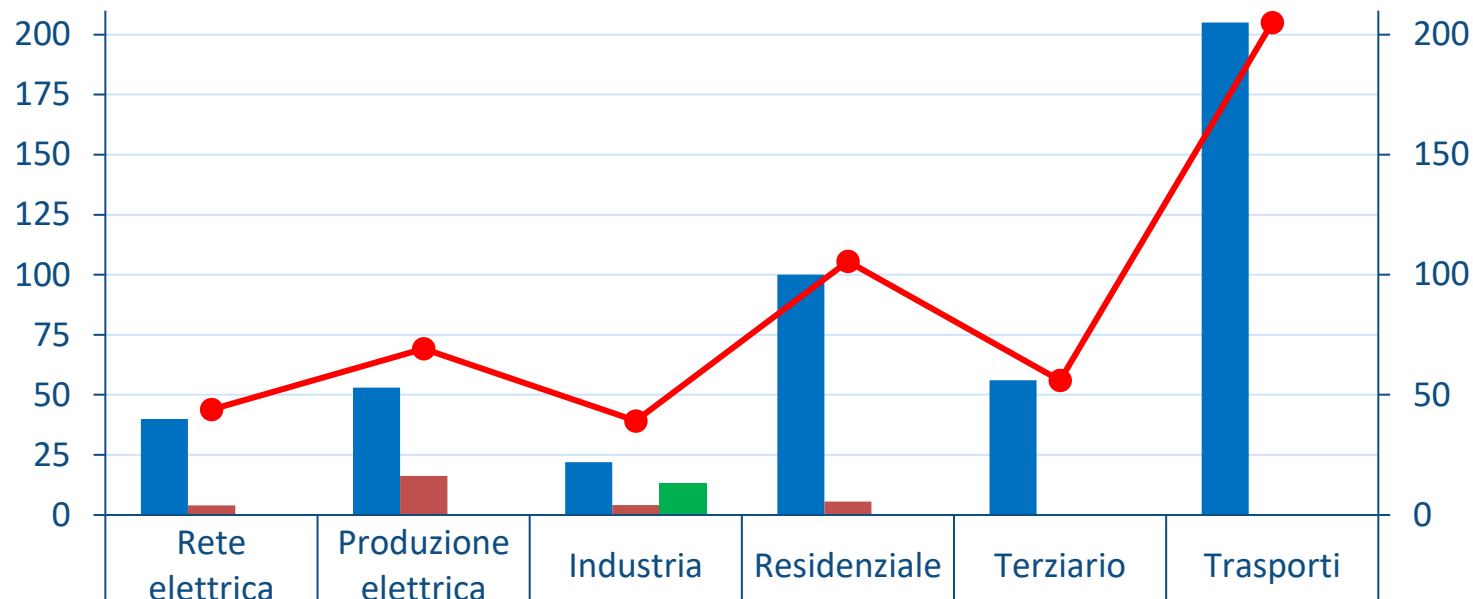
Focus su trasferimento modale e sviluppo del combinato

Costi rilevanti di investimento su reti, terminal e tecnologie

Fonte: Elaborazione su dati Union Internationale pour le transport combiné (UITC) rail-route



Fabbisogno investimenti medio annui *Net Zero Emission* UE 2021-2030 (Mld. €)



Decarbonizzazione complessiva: 519 Mld € di investimenti medi annui 2021-2030
Quota trasporti: 205 Mld € (40%)
 (fonte UE)

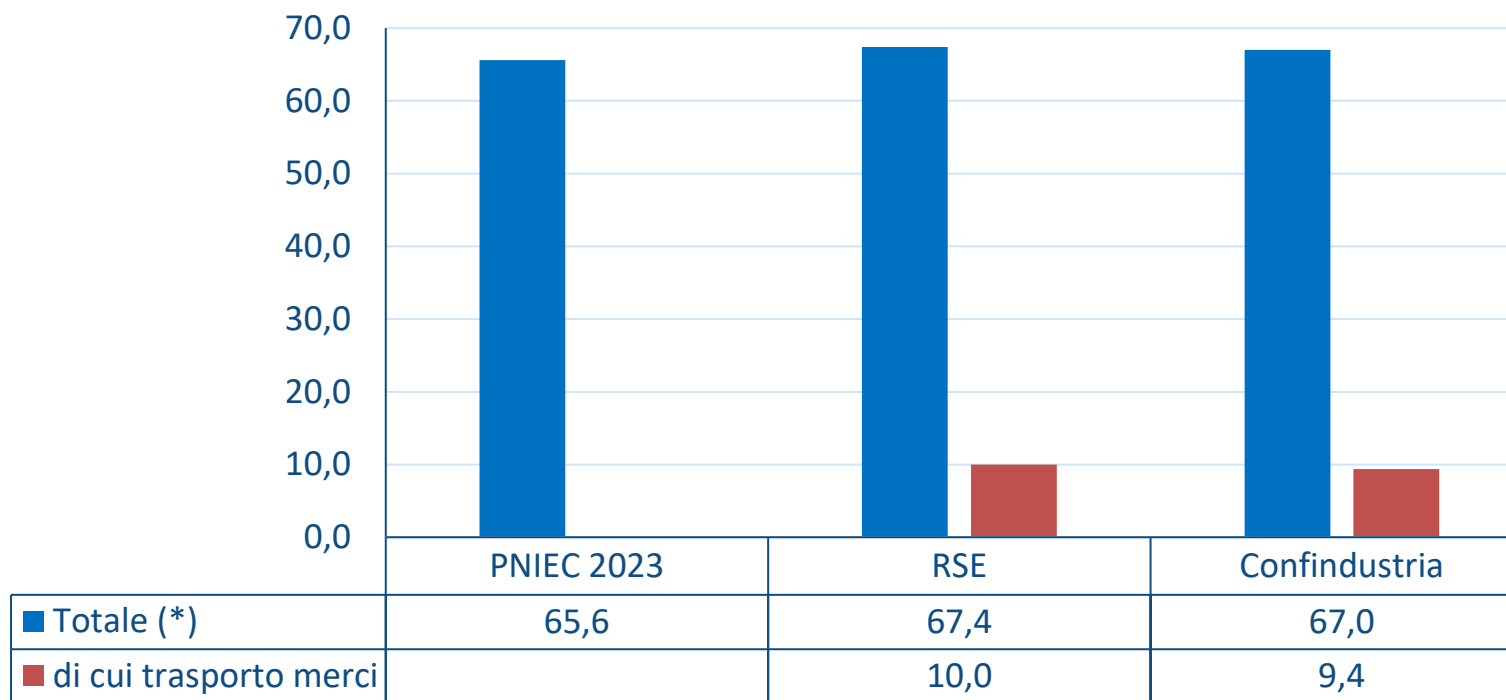
■ FF-55 2021-2030	40	53	22	100	56	205
■ RepowerEU 2021-2030	4	16	4	6		
■ NZIA 2023-2030 (*)			13			
● Totale	44	69	39	106	56	205

(*) Net-Zero Industry Act [COM(2023) 161]

Fonte: Elaborazione su dati Commissione Europea [SWD (2023)68 final, p. 42 (Investment needs assessment and funding availabilities to strengthen EU's Net-Zero technology manufacturing capacity)]



Investimenti annuali 2020-2030 per la decarbonizzazione dei trasporti in Italia (Mld. €)



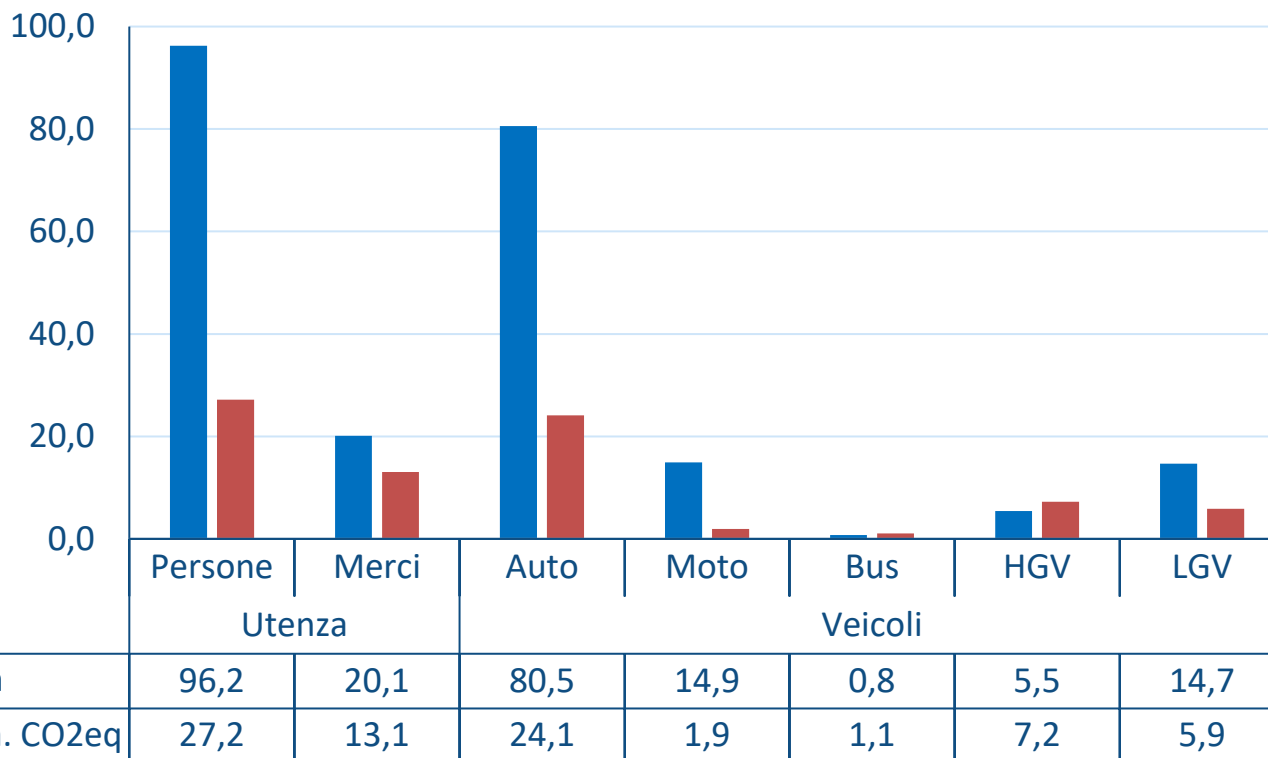
(*) Compresi auto e moto ad alimentazione tradizionale.

Fonte: Elaborazioni su dati PNIEC 2023, RSE e Confindustria

A differenza della base di calcolo UE, le stime italiane sugli investimenti annui nei trasporti al 2030 comprendono anche i costi per l'acquisto di veicoli ad alimentazione tradizionale e ibrida



Trasporto stradale di persone e merci ed emissioni a livello urbano in Italia - 2019



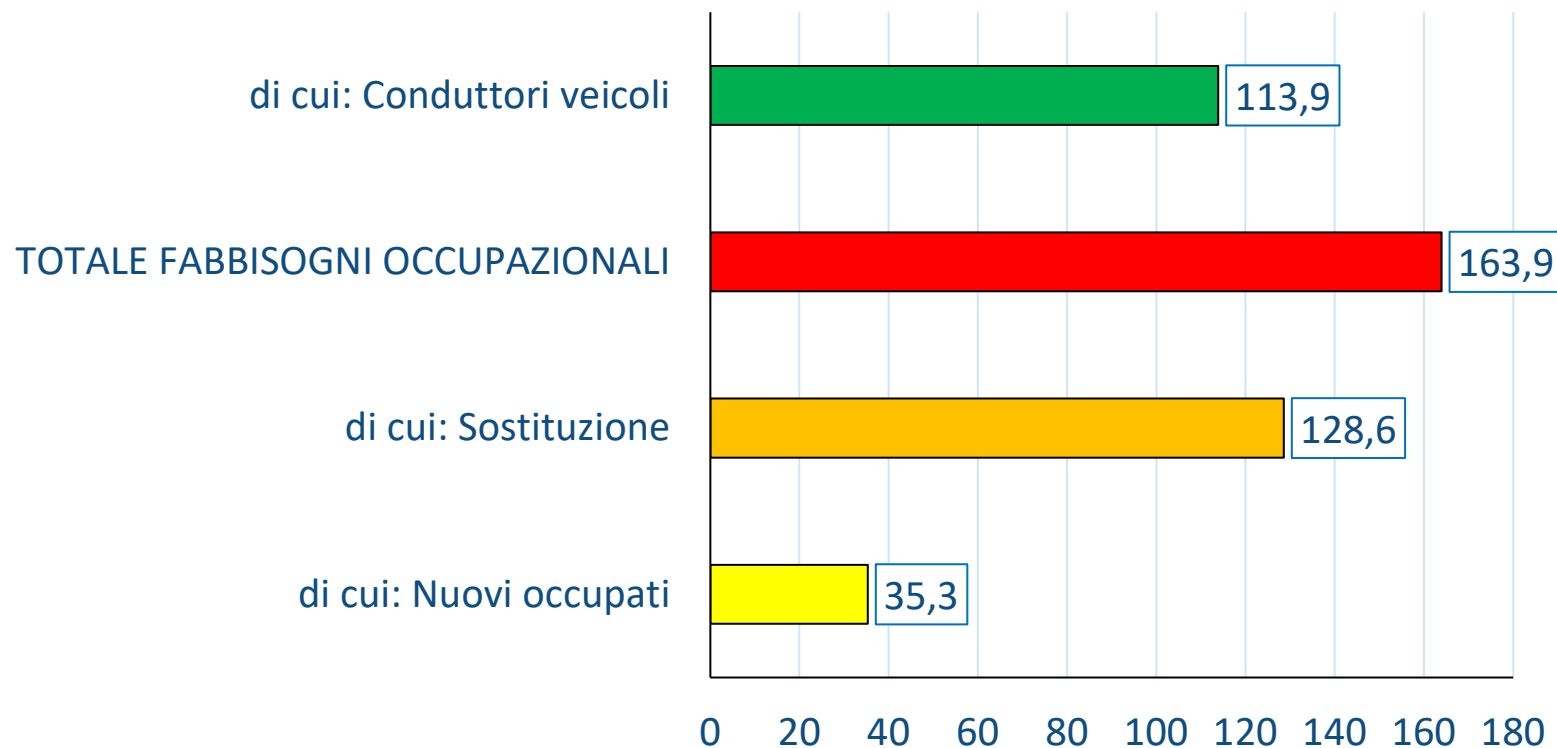
L'incidenza del trasporto stradale e delle relative emissioni a scala urbana è rilevante, ma potrebbe essere l'ambito più favorevole all'avvio della decarbonizzazione

La componente merci è nettamente inferiore a quella persone, ma potrebbe dare un contributo significativo

Fonte: Elaborazioni su dati Cluster Tecnologico Nazionale Trasporti Italia - 2022 - Path to 2030



Fabbisogni occupazionali trasporti e logistica 2022-2027 (.000)



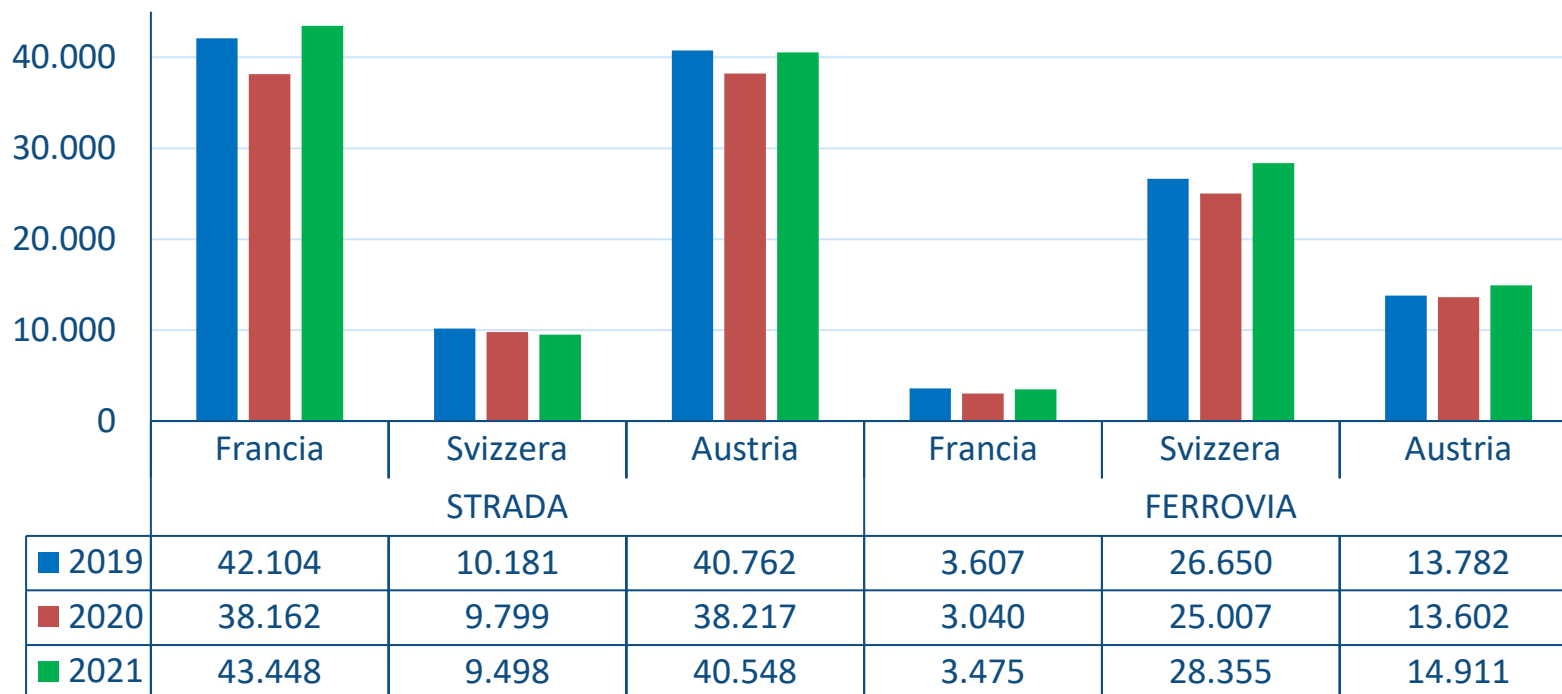
Le previsioni sui fabbisogni occupazionali di trasporto, logistica e spedizione 2022-2027 ammontano a **163,9 migliaia di addetti**, di cui **128,6 migliaia per sostituzione** e **35,3 migliaia per nuove assunzioni**

Il fabbisogno più rilevante di addetti riguarda la conduzione di veicoli e di mezzi di movimentazione e ammonta a **113,9 migliaia**

Fonte: Elaborazioni su dati Excelsior-Unioncamere



Traffico stradale e ferroviario di merci sui Valichi Alpini 2019-2021 (.000 tonn.)



Il traffico stradale di merci sull'Arco Alpino 2019-2021 è aumentato solo dello 0,5%, con una quota nel 2021 del 67% dei transiti totali di merci

Il traffico ferroviario di merci sull'Arco Alpino 2019-2021 è aumentato del 6,1%, con una quota nel 2021 del 33% dei transiti totali di merci

Fonte: Elaborazioni su dati UFT-Ufficio federale dei trasporti (CH)



Grazie della vostra attenzione!

