

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI DOPO IL CORONAVIRUS Piani e strategia per il rilancio italiano

VideoTalk

Martedì 21 aprile 2020, ore 17:00 – 18:30

La diffusione del coronavirus ha prodotto ampie conseguenze sulle infrastrutture del Paese, e non solo. In questo documento, si descrivono sinteticamente alcune delle ricadute più significative sulle reti di trasporto, tlc ed energetiche infrastrutture tlc ed energetiche nonché sul settore automotive e sulla mobilità alternativa.

### Le infrastrutture di trasporto

Il settore dei trasporti è uno di quelli che ha subito maggiormente l'impatto del lockdown imposto dalle autorità governative per contenere la diffusione del Covid-19. Le limitazioni imposte alla mobilità degli individui, sia a livello nazionale che globale, stanno mettendo a rischio la sopravvivenza di interi comparti. Particolarmente grave è la situazione del trasporto aereo che, secondo l'ultimo bollettino diffuso dalla International Air Transport Association (aggiornato al 14 aprile), dall'inizio dell'emergenza ha perso ricavi per 314 miliardi di dollari a livello globale facendo segnalare circa 2 milioni di prenotazioni cancellate. A fronte di un crollo delle prenotazioni tra l'80 e il 95% rispetto all'anno precedente le compagnie sono state costrette a mettere a terra tutta o gran parte della propria flotta. La tedesca Lufthansa, ad esempio, oltre ad aver fermato il 90% dei propri velivoli ha deciso di dismettere 40 aerei e di chiudere la propria affiliata low cost Germanwings. L'obiettivo della compagnia è quello di ridurre la capacità dei suoi principali hub, Monaco di Baviera e Francoforte, nel timore che gli effetti della dell'epidemia di Covid-19 sul trasporto aereo si protrarranno per un lungo periodo anche al termine della fase di emergenza.

A livello nazionale il Governo Italiano ha scelto di intervenire direttamente nel salvataggio della compagnia di bandiera Alitalia, che versava in condizioni difficili già prima della crisi, avviando, con il decreto Cura Italia, la costituzione di una newco a partecipazione pubblica per la quale sono stati stanziati 500 milioni di euro.

Le disposizioni delle autorità hanno avuto un impatto importante anche sulla mobilità interna. Secondo gli ultimi dati diffusi da Enel-X e Here, tramite la mappa di mobilità City Analytics, i movimenti della

popolazione tra i vari comuni italiani si sono ridotti in media del 56%. La regione che (alla data del 14 aprile 2020) ha fatto registrare il calo degli spostamenti più accentuato è stata la Valle D'Aosta (-66%) seguita da Campania (-65%), Piemonte (-62%) e Lombardia (-60%).

Il crollo della mobilità interna traspare anche dalla decisione dei vettori ferroviari di tagliare il 98% delle corse dell'alta velocità e il 70% delle tratte regionali. Il blocco delle attività produttive ha portato anche a una riduzione del 20% del traffico ferroviario delle merci, questo principalmente per riduzione delle corse da e per i porti a causa della flessione nei flussi di navi cargo dalla Cina.

Il settore del trasporto marittimo, analogamente a quello aereo e al ferroviario, è in una situazione di grave flessione soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri. Secondo le stime di Cemar Agency Network l'impatto dell'epidemia sul mercato delle crociere in Italia porterà alla cancellazione di 953 scali per un totale di 2,6 milioni di passeggeri in meno.

Gli effetti della pandemia potrebbero avere un forte impatto a lungo termine anche sulle abitudini di trasporto urbano degli individui. Secondo uno studio condotto dalla Ipsos Group sui cambiamenti nelle preferenze di trasporto dei cinesi nel post emergenza Covid-19 la quota di individui che sceglierà di utilizzare un'automobile privata per i propri spostamenti crescerà dal 34% al 66%. La quota di utilizzatori abituali di mezzi pubblici come autobus e metropolitane nella fase di riapertura sarà più che dimezzata passando dal 56% al 24%. Questa tendenza traspare anche dall'incremento delle intenzioni di acquisto, secondo lo studio infatti il 72% dei cinesi che non possedeva un'automobile sta valutando seriamente di acquistarla e di questi il 77% ha affermato che la volontà di acquistare un'auto è dettata dalla speranza di ridurre le possibilità di contagio. Allo stesso tempo, rischiano di essere fortemente penalizzati il car sharing e tutte le forme innovative di condivisione di mezzi di trasporto.

### Le infrastrutture di telecomunicazione

L'emergenza scaturita dall'epidemia di Covid-19 ha avuto effetti notevoli sul sistema nazionale di telecomunicazione, di segno completamente opposto rispetto a quanto visto per il settore dei trasporti e di quello che si evidenzia per il settore energetico. La permanenza forzata dei cittadini nelle proprie abitazioni e il ricorso massiccio da parte delle aziende allo smart working e alla formazione a distanza per gli studenti hanno portato ad un'impennata nell'utilizzo delle reti impossibile da prevedere. Fastweb, ad esempio, ha riscontrato un picco nell'utilizzo della rete fissa del 40% rispetto al periodo precedente, passando da 2,8 Terabit/s a circa 3,9 Terabit/s, mentre sia TIM che Vodafone hanno osservato un incremento dei flussi sulle reti mobili rispettivamente del 30% e del 20%. Il Milan Internet Exchange, principale snodo delle connessioni italiane da e verso l'estero e dal quale passa il 20% del traffico italiano ha registrato un aumento del traffico del 25% rispetto ai livelli pre-crisi. Si è osservato inoltre un aumento

di utilizzo dei Virtual Private Network (VPN) del 112% nella settimana tra il 9 e il 15 marzo quando molte aziende hanno deciso di far lavorare i propri dipendenti da casa.

Secondo gli ultimi dati diffusi da Infratel, aggiornati a dicembre 2019, in Italia, sono circa 11,5 milioni le persone che non hanno accesso alla banda ultra larga. Osservando la situazione dettaglio possiamo notare come la rete NGA (Next Generation Access – con una velocità di connessione in download di almeno 30 megabit per secondo) raggiunga circa il 74% della popolazione mentre la NGA-VHCN (Very High Capacity Networks – con una velocità di connessione notevolmente maggiore di 100 megabit per secondo in download che può raggiungere il gigabit) – sia disponibile solo per il 28% degli individui.

Il governo italiano, in vista del picco di connessioni generate sia da un aumento del telelavoro che del tempo speso dagli utenti privati su portali di streaming e piattaforme videoludiche, nel decreto Cura Italia (Art. 82 – Misure destinate agli operatori che forniscono reti e servizi di comunicazione elettroniche) ha chiesto alle aziende del settore di adoperarsi in urgenza per potenziare le infrastrutture e garantire la stabilità delle reti per far fronte all'emergenza. Dal punto di vista delle resilienza la rete nazionale è comunque riuscita a gestire il sovraccarico senza recare grandi disagi all'utenza. Secondo un'analisi effettuata da MedUX, nonostante sia stato osservato un peggioramento generale delle performance delle reti, la continuità del servizio è comunque stata rispettata. Osservando le informazioni contenute nello studio possiamo notare che la velocità di download nelle ore di punta (20h-21h) è calata in media del 10% a livello nazionale (8% per i servizi FTTH) e che la latenza, nei giorni di maggiore utilizzo, è aumentata del 50% nelle ore del mattino e del 150% nelle ore pomeridiane. L'attuale situazione di emergenza ha riaperto la discussione sulla tematica della "Rete Unica" ovvero la realizzazione di un'unica infrastruttura per la banda ultra larga in cui far confluire le reti già dispiegate dagli operatori. Le reti mobili, nonostante anche queste abbiano osservato un aumento del traffico dati oscillante tra il 20% e il 30% derivante principalmente dagli utenti "mobile only", hanno subito l'impatto del lockdown in misura inferiore alle reti fisse. Preoccupante è stata la disinformazione che è dilagata sul web riguardo possibili correlazioni tra la rete 5G e la diffusione del Covid-19, sfociata in numerosi atti vandalici che ad esempio nel Regno Unito hanno provocato seri danni alle antenne di telefonia mobile mettendo a rischio peraltro la connettività in un momento di estrema difficoltà. Con conseguenze anche sull'Italia, dove si stanno moltiplicando ordinanze anti-5G da parte di alcuni comuni.

### Le infrastrutture energetiche

La diffusione del Covid-19 ha avuto come immediata conseguenza un calo consistente dei consumi energetici, in particolare di quelli elettrici, termometro efficace del livello di attività economica. Tra l'11 marzo e il 10 aprile i consumi elettrici hanno segnato 21,8 TWh, con una flessione del 18,2% rispetto ai 26,7 TWh richiesti nello stesso periodo dello scorso anno. Nella settimana tra il 4 e il 10 aprile, inoltre, il

calo è stato del 22,8% rispetto allo stesso periodo del 2019. È in particolare il Nord Italia a subire il calo più consistente, superiore di 5 p.p. se comparato alla diminuzione media nazionale. Cambia altresì il mix energetico. La produzione termoelettrica risulta in calo del 32,4% anno su anno. La generazione da fonti rinnovabili, invece, si riduce soltanto del 2,1%, incrementando quindi la propria quota nel fabbisogno elettrico, con una crescita dal 33,4% dello scorso anno al 40%. Tuttavia, all'interno delle FER, si registrano dinamiche contrapposte. Se l'eolico mostra una riduzione del 37%, l'idroelettrico, il fotovoltaico e la geotermia crescono rispettivamente del 17,8%, dell'8,8% e del 3%.

Oltre a costituire un settore altamente strategico per il funzionamento dell'intero Paese, il settore energetico ha in programma un imponente programma di investimenti per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione (circa 1.200 miliardi cumulati al 2030, secondo le stime del Piano Integrato Nazionale per l'Energia e il Clima - PNIEC).

Nel settore elettrico, ad esempio, oltre a realizzare il *phase out* dal carbone entro il 2025, l'obiettivo fissato nel PNIEC al 2030 per le FER è che rappresentino più della metà dei consumi lordi di energia elettrica (55,4%), il che richiederà l'installazione di circa 40 GW di nuova capacità rinnovabile, fornita quasi esclusivamente da FER non programmabili come l'eolico e il fotovoltaico. Molto ingenti anche gli investimenti nella rete di trasmissione e di distribuzione, con importanti progressi nel campo degli accumuli e delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici. Anche il settore gas si troverà a realizzare importanti investimenti per dare il proprio contributo alla decarbonizzazione (es. sviluppo del biometano, ruolo dell'idrogeno).

Sarà inoltre interessante verificare l'impatto del COVID-19, che ha chiaramente mostrato la vulnerabilità dell'Occidente di fronte a una grave minaccia esterna, sui temi della sicurezza, inclusa quella dell'approvvigionamento energetico. Come già successo in altri settori, è possibile che il tema, evidentemente non correlato direttamente all'emergenza in atto, riacquisti una sua rilevanza, soprattutto nel dibattito europeo.

### Automotive e mobilità alternativa

Come si può evincere dalle criticità evidenziate a proposito dei trasporti, tra i comparti industriali principalmente colpiti nella fase di crisi si annovera senza dubbio l'automotive. La recessione globale interviene su un mercato già in difficoltà. Complici la guerra globale dei dazi e l'incertezza derivante dall'introduzione degli standard delle emissioni, dopo dieci anni di crescita consecutiva, la produzione mondiale di autoveicoli nel 2019 si è ridotta del 5%. Guardando all'Italia, a febbraio la produzione del comparto registrava una flessione dell'1%, in recupero rispetto a gennaio, ma mettendo in fila venti mesi consecutivi di calo. Gli ordinativi dell'industria nel 2019 hanno segnato una riduzione tendenziale dell'1,9%, mentre le esportazioni di autoveicoli hanno sofferto una diminuzione del 13,8%. Similmente

l'export della componentistica, in crescita per quattro anni, ha subito un calo del 2,3%. Anche la domanda presentava indici negativi. Nei primi due mesi dell'anno, il numero di veicoli immatricolati ammontava a 318.545 unità, il 7,3% in meno rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2019. A marzo, con il diffondersi dell'epidemia che ha coinvolto sia l'offerta sia la domanda, il mercato italiano dell'auto ha registrato 28.326 immatricolazioni, in calo dell'85,4% rispetto allo stesso mese del 2019. Per il mercato UE allargato al Regno Unito, ACEA, l'associazione europea dell'industria, ha stimato solo per 16 giorni di chiusura una perdita di oltre 1,2 milioni di veicoli, di cui 78.000 in Italia, senza contare i riflessi sulla filiera della componentistica e l'impatto occupazionale.

Rispetto a queste criticità, la mobilità alternativa, ed elettrica in particolare, offre segnali di dinamismo. Se il mercato globale dell'auto si è ridotto dell'85%, la vendita di veicoli elettrici è cresciuta del 47%, trainata dalla performance di Tesla. Quest'ultima, infatti, non disponendo di una rete di concessionari, ma consegnando l'immatricolato direttamente a domicilio, non ha risentito dell'interruzione della filiera. L'immatricolazione di auto elettriche nell'UE (allargata all'EFTA) è aumentata del 45,5% tra il 2018 e il 2019, superando le 540mila auto, di cui più di 365mila alimentata a batteria (le cosiddette BEV - Battery Electric Vehicle), in aumento dell'81% rispetto all'anno precedente. Quasi 200 mila sono, invece, le auto elettriche plug-in (le PHEV - Plug-in Hybrid Electric Vehicle), che hanno segnato un +7% rispetto al 2018. Oltre ai BEV e ai PHEV, si contano più di 930mila veicoli elettrici ibridi (HEV - Hybrid Electric Vehicle), in crescita del 49%, e 257mila veicoli a gas (+12%). In totale, pertanto, si raggiungono 1,7 milioni di auto ad alimentazione alternativa (+41% rispetto al 2018), una quota dell'11,2% sul mercato continentale. Se guardiamo agli Stati membri, si distinguono Germania e Italia, che rappresentano rispettivamente il 18% e il 17% del mercato europeo delle auto ad alimentazione alternativa, con valori superiori alle 300mila unità. Nel mese di marzo, i veicoli elettrici hanno rappresentato il 4,5% dell'immatricolato in Italia, con una crescita marcata rispetto allo 0,6% di marzo 2019. Permangono, tuttavia, evidenti criticità in relazione alla disponibilità dei servizi di ricarica. Si contano, infatti, in Italia 7.200 infrastrutture di ricarica per 13.700 punti complessivi. Questi si trovano concentrati perlopiù nel Nord Italia e in Toscana e nel Lazio, dove si riscontra una disponibilità regionale fino ai 2.000 punti di ricarica. Le regioni del Mezzogiorno presentano valori molto inferiori, compresi tra i 300 e i 700 punti (Abruzzo, Calabria, Puglia e le Isole) o inferiori ai 300 (Basilicata, Campania e Molise).

Naturalmente, in questo contesto sta già fervendo il dibattito tra quanti pensano che questi trend crescenti subiranno un'accelerazione (secondo la tesi che le crisi rappresentano dei momenti di discontinuità e il settore green può rappresentare un filone importante per la ripartenza) e quanti immaginano un rallentamento (per l'attenuazione degli obblighi ambientali o l'impoverimento della popolazione).

**Questioni chiave**

- *Le misure per contrastare il diffondersi del Covid-19 hanno avuto e stanno ancora avendo delle importanti ripercussioni sui principali settori a rete a livello nazionale, europeo e globale. Quali misure dovrebbero essere adottate nel breve termine per mitigare questi impatti?*
- *Nel medio/lungo periodo è ipotizzabile che alcuni degli impatti derivanti dalla crisi del coronavirus perdureranno ben oltre il periodo emergenziale. Quali i più rilevanti e strutturali? Che conseguenze si possono prevedere per lo sviluppo delle infrastrutture nazionali, principalmente nei settori analizzati?*
- *Gli investimenti in infrastrutture rappresentano un potenziale volano per la ripartenza nel periodo post emergenziale. Come massimizzare l'impatto di questi investimenti? Come andranno modificati i piani di investimento pubblici e privati per tenere in conto dei possibili cambiamenti strutturali nella domanda di beni e servizi nell'era post-Covid-19?*
- *Quali le specificità dei tre settori analizzati in dettaglio (trasporti, TLC ed energia) e come intervenire?*
- *Quali potrebbero essere le ricadute per gli importanti attori di filiera colpiti indirettamente (es. automotive, aerospaziale, armatori, autotrasporto, distribuzione carburanti, ecc.) e quali provvedimenti specifici potrebbero essere messi in campo, oltre alle misure generali in discussione?*
- *Le prospettive della mobilità sostenibile potrebbero subire un'accelerazione o un rallentamento dalla crisi in atto? Come dovrebbero comportarsi le istituzioni a livello europeo e italiano?*