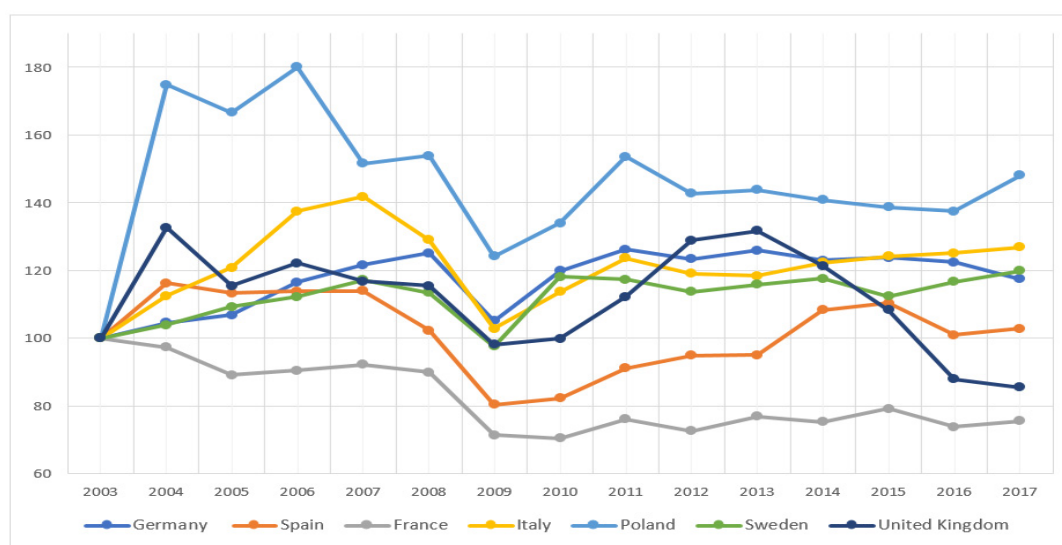


Nell'ultimissimo periodo, comunque, anche le società del gruppo FSI stanno facendo registrare una certa inversione di tendenza.

Le dinamiche del traffico merci ferroviario italiano continuano comunque a collocarsi notevolmente al di sotto di quelle dei principali paesi europei, ad eccezione della Francia. Infatti, nella maggior parte dei paesi dell'Europa Centro-settentrionale, la crisi del 2009 sembra aver avuto un carattere più strettamente congiunturale, ed i suoi effetti sono stati riassorbiti più velocemente, tanto da far registrare, in Germania, incrementi di traffico pari a quasi il 40% rispetto ai valori del 2000.

**FIGURA 0.8: ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCI IN ITALIA E IN ALTRE RETI EUROPEE**



Fonte: Elaborazioni STM su dati Eurostat (numeri indice calcolati sulle tonnellate)

Le modificazioni del mercato ferroviario merci si rispecchiano in una profonda redistribuzione dei traffici sulla rete nazionale. Le nuove imprese infatti operano in prevalenza sulle direttrici internazionali e, dunque, la crescita delle loro quote di mercato si è tradotta in un incremento di quasi dieci punti percentuali dell'incidenza dell'import/export sul totale dei traffici. Il maggior orientamento di Trenitalia verso il traffico interno traspare anche percorrenze medie dei treni merci, nettamente più elevate di quelle delle altre imprese ferroviarie, che operano sulla rete nazionale soltanto per porzioni relativamente brevi dei loro viaggi.

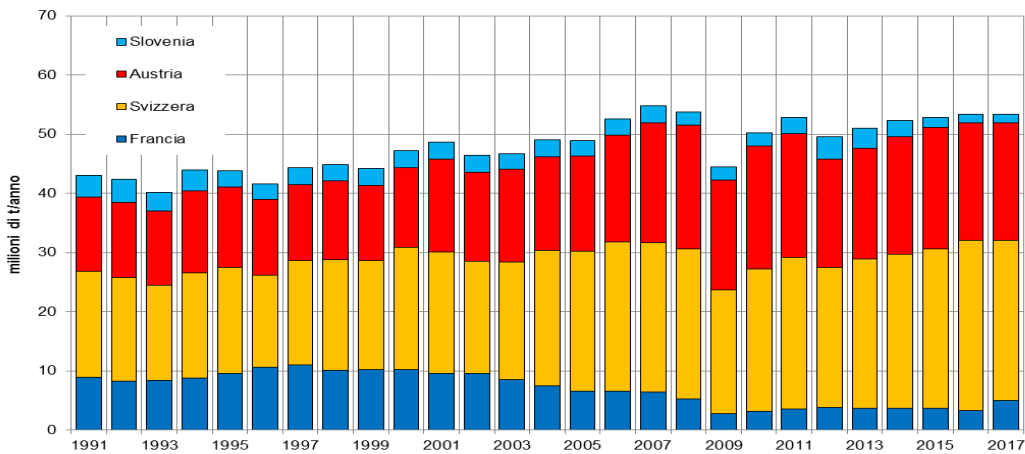
Uno studio in corso sui traffici merci internazionali, a cura della Struttura Tecnica di Missione del MIT, potrà costituire una base di riferimento completa e per quanto possibile coerente dei flussi che hanno interessato l'Italia nel corso degli ultimi due o tre decenni e consente da un lato, di analizzare in modo circostanziato le molte proiezioni di domanda effettuate, in anni e condizioni differenti, a supporto della valutazione di singoli progetti infrastrutturali; dall'altro, di sviluppare uno o più scenari di possibile evoluzione futura dei traffici, da utilizzarsi a supporto dell'esame comparato di più progetti infrastrutturali. Lo studio ricostruirà il flusso di merci al cordone nazionale, a partire dalle statistiche dei

trasporti articolate per singolo modo (navigazione marittima, condotte, ferrovia, strada, navigazione aerea) e incrociando tale dato con le statistiche del commercio estero sui flussi di import/export per categoria merceologica, modo, regione italiana ed aggregazione di stati esteri.

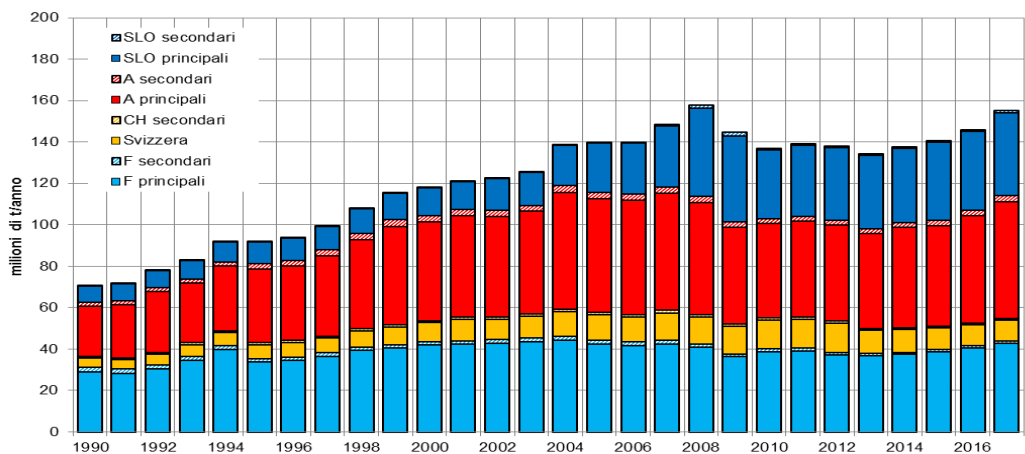
I primi risultati mostrano che a fronte di una sostanziale stabilità dei flussi di merce imbarcati e sbarcati nei porti Italiani e trasportati via condotte, i flussi ferroviari e stradali sono in ripresa, dopo la caduta dovuta alla crisi economica del 2008, attestandosi nel 2017 rispettivamente a circa 54 milioni di tonnellate (traffici ferroviari) e 143 milioni di tonnellate (traffici stradali).

È interessante notare il forte aumento dei traffici su strada con la Slovenia e l'Austria (in misura leggermente inferiore anche con la Francia), a fronte di una riduzione dei traffici stradali con la Svizzera.

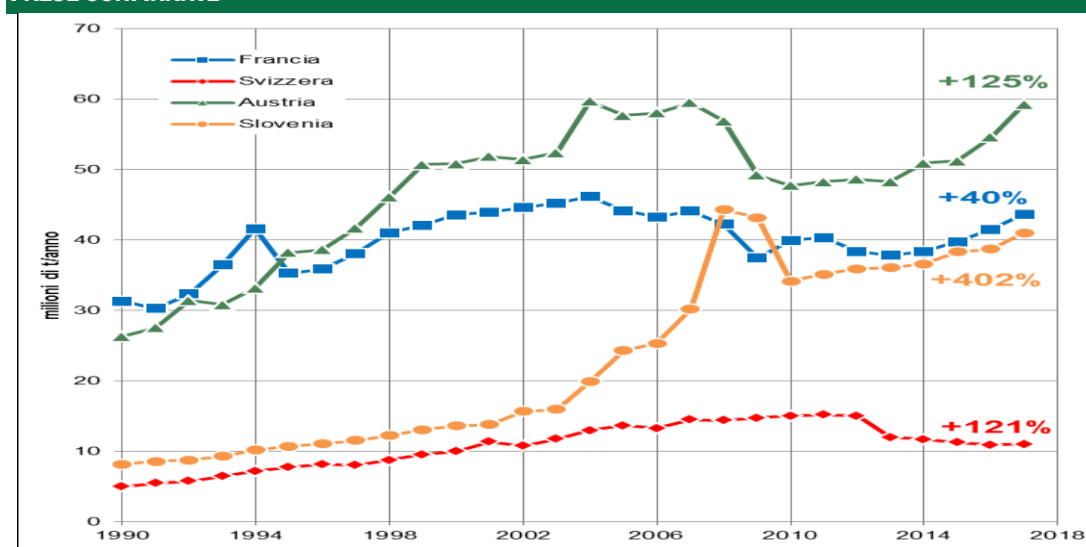
**FIGURA I.9: TRAFFICI FERROVIARI DI ATTRAVERSAMENTO DEI CONFINI NAZIONALI**



**FIGURA I.10: TRAFFICI STRADALI DI ATTRAVERSAMENTO DEI CONFINI NAZIONALI**



**FIGURA I.11: TRAFFICI STRADALI DI ATTRAVERSAMENTO DEI CONFINI NAZIONALI RIPARTIZIONE PER PAESE CONFINANTE**



## FOCUS

### Il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione

In attuazione del contratto di governo è stata effettuata una nuova Analisi Costi-Benefici nonché un'analisi degli aspetti giuridici per le conseguenti valutazioni politiche.

A valle della discussione degli esiti di tali analisi, la Camera dei Deputati e il Senato hanno approvato, rispettivamente in data 21 febbraio e 7 marzo 2019, una mozione di maggioranza che "impegna il Governo a ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia".

### Le stazioni ferroviarie

Il territorio Nazionale consta attualmente di 2.077<sup>7</sup> stazioni, che il Gruppo FS ha classificato in base ad alcuni parametri oggettivi di tipo prestazionale e funzionale. I parametri<sup>8</sup>, oggetto di definizione congiunta con l'*Union Internationale des Chemins de fer* (UIC) per il comune interesse di un sistema univoco trans-nazionale di classificazione delle stazioni ferroviarie aperte al pubblico, sono così definiti:

- **Frequenzazione giornaliera:** data dal numero di passeggeri che giornalmente transitano all'interno della stazione per salire o discendere da un treno e dal numero di persone che, pur non usufruendo del servizio di trasporto viaggiatori, frequentano comunque l'impianto (per acquisti, interscambio con altre tipologie di trasporto, turismo, semplice transito, etc.);
- **Livello del servizio viaggiatori:** considera l'importanza dell'impianto in termini esclusivamente legati al livello dell'offerta commerciale di trasporto

<sup>7</sup> [www.rfi.it](http://www.rfi.it) - Dati aggiornati al 22 marzo 2019

<sup>8</sup> [www.rfi.it](http://www.rfi.it) - Classificazione delle stazioni ferroviarie

ed al conto del numero e della tipologia di treni (treni AV, lunga/media percorrenza, regionale, metropolitano);

- **Aree aperte al pubblico:** tiene conto della superficie totale delle aree aperte al pubblico (aree commerciali quali negozi e aree espositive, aree di transito, sottopassaggi, gallerie di transito, aree cosiddette “operazionali”), ovvero quelle aree che dall’esterno della stazione conducono i passeggeri al treno (marciapiedi, ingressi principali, testata binari, biglietterie);
- **Intermodalità:** tiene conto della presenza contemporanea o meno, all’interno della stazione o nelle immediate vicinanze, di fermate della metropolitana, capolinea di autobus urbani/extra-urbani, fermate del tram, corsie dedicate ai taxi, collegamenti con aeroporti, parcheggi auto, moto e bici.

Di seguito si riporta la clusterizzazione<sup>9</sup> delle stazioni nelle 4 categorie così definite:

1. **Stazioni Platinum:** comprende impianti con altissima frequentazione (maggiore di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza. È generalmente sempre garantita la presenza di servizi per l’AV, di servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori;
2. **Stazioni Gold:** comprende impianti medio/grandi, con frequentazione alta (maggiore di 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. È generalmente sempre garantita la presenza di servizi per frequentatori non viaggiatori e più saltuariamente per la città;
3. **Stazioni Silver:** comprende due tipi di impianti:
  - a. Stazioni/fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (generalmente maggiore di 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza;
  - b. Stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche maggiore di 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani;
4. **Stazioni Bronze:** comprende piccole stazioni/fermate con bassa o bassissima frequentazione (generalmente maggiore di 500 frequentatori medi/giorno), prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.

<sup>9</sup> [www.rfi.it](http://www.rfi.it) - Classificazione delle stazioni ferroviarie

Le 2.077 stazioni, si suddividono nelle quattro categorie come segue:

**FIGURA 0.9: SUDDIVISIONE DELLE STAZIONI NAZIONALI NELLE QUATTRO CATEGORIE**

Categorie	Numero
Platinum	21
Gold	123
Silver	601
Bronze	1.332
<b>Totale</b>	<b>2.077</b>

Fonte: Elaborazione su dati Rete Ferroviaria Italiana al 22 marzo 2019

Si riporta nella seguente matrice la numerosità delle stazioni per tipologia di categoria suddivisa per Regione di appartenenza.

**FIGURA 0.10: MATRICE NUMEROSITÀ DELLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI CATEGORIA**

Regione	Platinum	Gold	Silver	Bronze	Totale
Abruzzo	0	1	10	67	78
Basilicata	0	0	3	30	33
Calabria	0	2	21	75	98
Campania	3	10	58	63	124
Emilia Romagna	1	12	30	100	143
Friuli Venezia Giulia	0	5	9	37	51
Lazio	3	11	86	65	165
Liguria	2	9	50	41	102
Lombardia	2	27	89	184	302
Marche	0	2	19	38	59
Molise	0	1	2	16	19
Piemonte	2	8	48	141	199
Puglia	1	5	20	40	66
Sardegna	0	1	13	27	41
Sicilia	1	3	36	120	160
Toscana	2	14	53	107	176
Trentino Alto Adige	0	3	18	40	61
Umbria	0	3	6	23	32
Valle D'Aosta	0	1	2	4	7
Veneto	4	5	38	114	161
<b>Totale</b>	<b>21</b>	<b>123</b>	<b>601</b>	<b>1.332</b>	<b>2.077</b>

Fonte: Elaborazione su dati Rete Ferroviaria Italiana al 22 marzo 2019

Il Gruppo FS, per valorizzare e rendere ancora più ottimale la gestione dei grandi nodi, ha istituito un network dedicato per le quattordici più grandi stazioni ferroviarie in Italia la cui estensione rappresenta ben oltre 2 mln di metri quadri di spazi complessivi, visitati da milioni di viaggiatori e cittadini ogni anno. A tal proposito, si riporta l'elenco delle quattordici Grandi Stazioni e la stima del numero di viaggiatori annuale associata.

**FIGURA 0.11: STIMA VIAGGIATORI/ANNO PER LE GRANDI STAZIONI**

Grande Stazione	Stima viaggiatori/anno
Bari Centrale	4.132.141
Bologna Centrale	15.012.152
Firenze Santa Maria Novella	16.284.531
Genova Brignole	6.143.565
Genova Piazza Principe	4.901.018
Milano Centrale	19.671.231
Napoli Centrale	9.280.475
Palermo Centrale	1.862.863
Roma Termini	31.757.488
Roma Tiburtina	5.329.758
Torino Porta Nuova	8.788.829
Venezia Mestre	7.031.129
Venezia Santa Lucia	8.876.273
Verona Porta Nuova	4.727.064
<b>Totale</b>	<b>143.798.517</b>

Fonte: Elaborazioni su dati RFI 2013

### I.2.3 Strade e autostrade

Le infrastrutture di trasporto viario sopportano la gran parte del traffico di merci e di passeggeri. Le stime relative al **traffico interno di merci** vedono la prevalenza del trasporto su strada, che nel 2016<sup>10</sup> assorbe circa il 51% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportate (pari a più di 182 miliardi di tonnellate-km).

**FIGURA 0.12: TRAFFICO INTERNO<sup>(1)</sup> DI MERCI (MILIONI DI TONNELLATE-KM)**

Modalità di trasporto	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017 <sup>(2)</sup>
<b>Autotrasporto (&gt;50km)</b>	155.872	134.261	101.380	102.320	93.709	95.513	92.296	95.548
<i>Variazione annua</i>		-14%	-24%	1%	-8%	2%	-3%	4%
<i>% su totale</i>	66%	62%	56%	56%	53%	54%	51%	51%
<b>Totale</b>	237.450	216.787	182.604	181.142	177.001	177.376	182.553	187.092
<i>Variazione annua</i>		-9%	-16%	-1%	-2%	0%	3%	2%

(1) Sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano

(2) Per il 2017 dati stimati

Fonte: Elaborazione su dati CNIT 2016-2017

<sup>10</sup> Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT), Anni 2016-2017

Ancor più che nel comparto merci, la modalità stradale prevale sulle altre in maniera netta con riferimento al **traffico interno passeggeri**, che per oltre il 90% si muove su strada. In particolare, la modalità stradale attrae il 91% dei circa 930 miliardi di passeggeri-km, percentuale che resta pressoché invariata rispetto al 2005. Ciò provoca fenomeni di congestione delle strade soprattutto su alcune direttrici, con alti costi esterni in termini di inquinamento ambientale e di tempi di viaggio, oltre che un maggiore livello di incidentalità.

**FIGURA 0.13: TRAFFICO INTERNO<sup>(1)</sup> DI PASSEGGERI (MILIONI DI PASSEGGERI-KM)**

Modalità di trasporto	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017 <sup>(2)</sup>
<b>Su Strada<sup>(3)</sup></b>	827.488	842.089	722.195	762.867	787.387	820.184	848.030	885.954
<i>Variazione annua</i>		2%	-14%	6%	3%	4%	3%	4%
<i>% su totale</i>	92%	92%	91%	91%	91%	91%	91%	91%
<b>Totale</b>	900.541	916.581	796.186	838.486	865.192	901.124	929.928	969.974
<i>Variazione annua</i>		2%	-13%	5%	3%	4%	3%	4%

(1) Sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano

(2) Per il 2017 dati stimati

(3) Comprende i trasporti collettivi extraurbani, i trasporti su filovie ed autobus, e i trasporti privati

Fonte: Elaborazione su dati CNIT 2016-2017

Con riferimento alle percorrenze autostradali, l'analisi dei dati AISCAT, che fornisce dati che si riferiscono ai volumi di traffico registrati sulla rete autostradale in concessione (5.978 km al 31 dicembre 2017), rivela incrementi costanti dei traffici di veicoli leggeri e pesanti nel periodo 2014-2017, con una crescita complessiva rispettivamente dell'11,1% e 13,1% rispetto agli stessi valori del 2013. Questi dati evidenziano una completa ripresa rispetto ai punti di picco della tendenza negativa che ha caratterizzato gli anni successivi alla crisi economica.

**FIGURA 0.14: TRAFFICO AUTOSTRADALE (MILIONI DI VEICOLI-KM)**

Traffico autostradale	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Veicoli leggeri</b>	60.221	64.498	59.078	58.177	58.806	61.510	63.484	64.656
<i>Variazione annua (%)</i>		7,1%	-8,4%	-1,5%	1,1%	4,6%	3,2%	1,8%
<i>% su Totale</i>	75,8%	77,5%	77,3%	77,4%	77,5%	77,5%	77,4%	77,1%
<b>Veicoli pesanti</b>	19.184	18.773	17.347	16.945	17.076	17.874	18.540	19.163
<i>Variazione annua (%)</i>		-2,1%	-7,6%	-2,3%	0,8%	4,7%	3,7%	3,4%
<i>% su Totale</i>	24,2%	22,5%	22,7%	22,6%	22,5%	22,5%	22,6%	22,9%
<b>Totale</b>	79.405	83.271	76.425	75.122	75.882	79.384	82.024	83.819
<i>Variazione annua (%)</i>		4,87%	-8,22%	-1,70%	1,01%	4,62%	3,33%	2,19%

Fonte: AISCAT

Il notevole incremento dei valori di traffico relativo ai veicoli pesanti registrato nel 2010 non trova conferma negli anni successivi ma il valore torna a crescere solo nell'ultimo triennio.

Per quanto riguarda il traffico leggero, dopo la ripresa che si era osservata nel 2015 e nel 2016, i valori sono diminuiti nuovamente nel 2017.

Nel periodo 1990-2017 si è registrato un aumento del volume del traffico sulle Autostrade concesse di oltre il 61% e, in particolare, del 61,4% per i veicoli leggeri e del 61,2% per quelli pesanti. I dati relativi agli ultimi anni (2014-2017), mettono in luce una netta ripresa rispetto ai minimi toccati dopo il 2010. Si sottolinea, comunque, che per l'anno 2014 e per il 2015 questi valori fotografano il notevole calo che si è registrato negli anni che hanno subito la crisi economica evidenziando il conseguente impatto anche nel settore autostradale, mentre il dato del 2016 si riallinea con i dati pre-crisi ed il 2017 mette in evidenza il ritorno alla crescita.

Al 31 dicembre 2016<sup>11</sup> l'estensione della **rete stradale primaria (autostrade, altre strade di interesse nazionale, strade regionali e provinciali)** è pari a 182.976 km, rappresentati per circa l'85% da strade regionali e provinciali (155.247 km) e per la restante parte da autostrade (6.943 km, incluse quelle in gestione ANAS S.p.A.) e altre strade di interesse nazionale (20.786 km).

Passando ad un'analisi per ripartizioni territoriali, dalla lettura dei dati CNIT al 2017 risulta che l'**Italia Settentrionale** ha la maggiore **dotazione di autostrade** sia rispetto ai residenti (1,30 km ogni 10.000 abitanti), sia rispetto alla superficie (3,01 km ogni 100 km<sup>2</sup>) e sia rispetto al circolante (2,07 km ogni 10.000 autovetture). Si può notare, altresì, come la **Ripartizione Geografica Meridionale ed Insulare** abbia una rete autostradale nettamente inferiore a quella del Settentrione: i valori dei tre indicatori si attestano rispettivamente a 1,03 km ogni 10.000 abitanti, 1,74 ogni 100 km<sup>2</sup> e 1,71 ogni 10.000 autovetture.

Al contrario, in rapporto alle autovetture circolanti, l'**Italia Meridionale**, con 59,68 km di strade Provinciali e Regionali e con 10,57 km di Altre Strade di interesse nazionale per 10.000 autovetture circolanti, prevale largamente sul Resto d'Italia, il che evidenzia, fra l'altro, una **minore congestione della circolazione**. Riguardo alla congestione della circolazione, evidenziano dati elevati soprattutto Regioni quali la Lombardia e il Lazio, che risultano avere la maggiore concentrazione di autovetture per chilometri di estesa stradale, mentre, per contro, le Regioni in cui si registra la minor concentrazione di autovetture per chilometro di strada, sono Basilicata e Molise.

Per quanto attiene la **sicurezza**, si evidenzia che le più recenti statistiche ufficiali sugli incidenti stradali (2017) in Italia mostrano una lieve diminuzione complessiva degli incidenti stradali con lesioni a persone rispetto all'anno precedente, ma un aumento delle vittime (+2,9%), in contrasto con la media dell'Unione Europea, che registra un calo, se pur contenuto (-1,6%), delle vittime di incidenti stradali. Tra le vittime si registra in particolare un aumento dei pedoni (+5,3) e dei motociclisti (+11,9%). Sul numero complessivo di incidenti fatali incide soprattutto quello registrato su autostrade (incluse tangenziali e raccordi autostradali) e strade extraurbane (rispettivamente +8% e +4,5%). Per gli stessi ambiti stradali, si registra un minimo incremento degli incidenti su autostrade

<sup>11</sup> Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT), Anni 2016-2017.



(+0,4%) ed una simile diminuzione per quelli su strade extraurbane (-0,7%), mentre il numero di feriti diminuisce su strade extraurbane (-1,2%) e resta pressoché invariato sulle autostrade (+0,3%). Unica tendenza positiva si rileva nei grandi Comuni, con una diminuzione del 5,8% del numero di vittime nell'abitato.

**FIGURA 0.15: INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SECONDO LA CATEGORIA DI STRADA IN ITALIA NEGLI ULTIMI ANNI.**

CATEGORIA DELLA STRADA	Incidenti 2017	Incidenti 2016	Incidenti 2015	Morti 2017	Morti 2016	Morti 2015	Feriti 2017	Feriti 2016	Feriti 2015	Var.% incidenti 2017/2016	Var.% morti 2017/2016	Var.% feriti 2017/2016
Strade urbane (a)	130.461	131.107	130.457	1.467	1.463	1.502	174.612	176.423	175.156	-0,5	+0,3	-1,0
Autostrade e raccordi	9.395	9.360	9.179	296	274	305	15.844	15.790	15.850	+0,4	+8,0	+0,3
Strade extraurbane (a)	35.077	35.324	34.903	1.615	1.546	1.621	56.294	56.962	55.914	-0,7	+4,5	-1,2
<b>Totale</b>	<b>174.933</b>	<b>175.791</b>	<b>174.539</b>	<b>3.378</b>	<b>3.283</b>	<b>3.428</b>	<b>246.750</b>	<b>249.175</b>	<b>246.920</b>	<b>-0,5</b>	<b>+2,9</b>	<b>-1,0</b>

(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato. Sono incluse nella categoria "Strade extraurbane", le strade Statali Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane.

Fonte: ISTAT

Nel confronto fra il 2017 e il 2010 (anno di benchmark della strategia europea per la sicurezza stradale) i decessi si sono ridotti in Italia (-17,9%) di una percentuale inferiore rispetto al complessivo dei paesi europei (-19,9%). Ogni milione di abitanti si contano **49,7 morti per incidente stradale nella UE28 e 55,8 nel nostro Paese**, che si colloca al 13° posto della graduatoria europea, dietro Germania e Francia (vedi Figura I-19). Nonostante il netto calo della mortalità, il livello resta elevato e non ancora corrispondente a quanto previsto dall'obiettivo europeo per il 2020 (dimezzamento del numero di vittime registrate nel 2010).

Per fronteggiare tale situazione occorre adottare misure urgenti a sostegno delle politiche per il miglioramento della **sicurezza stradale**. Gli interventi sulle infrastrutture, interventi sia di tipo fisico (es. manutenzione, adeguamento della geometria, incremento della visibilità) che tecnologico (es. info-mobilità, comunicazione veicolo-infrastruttura, videosorveglianza), rappresentano azioni prioritarie da intraprendere, come già evidenziato dal "*Piano Nazione della Sicurezza Stradale orizzonte 2020*". Le criticità inerenti la sicurezza sono affrontate con interventi a livello di rete (nei casi, ad esempio, di incoerenza geometrico-funzionale delle tratte) e di tipo puntuale, con specifiche azioni di messa in sicurezza, riqualifica e adeguamento normativo, gli uni e gli altri interventi inseriti nella presente programmazione.

Per quanto attiene il tema della **congestione**, va evidenziato innanzitutto che lo squilibrio modale che affligge il Paese, sia per i passeggeri che per le merci, ha determinato nel tempo situazioni particolarmente critiche, essenzialmente nelle maggiori aree metropolitane e per i principali corridoi. In proposito si constatano livelli di servizio insostenibili che, a causa del sensibile incremento dei tempi e dei costi del trasporto, generano forti condizioni di disagio per gli utenti, penalizzazioni per le attività produttive e forti ripercussioni anche dal punto di vista dell'impatto ambientale.

**FIGURA 0.16: MORTI PER INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA**

PAESI UE28	Valori assoluti			Variazione percentuale (b)		Tasso di mortalità stradale	
	2010	2016	2017*	2017/2016*	2017/2010*	2010	2017*
Austria	552	432	413	-4,4	-25,2	65,9	47,1
Belgio	841	637	620	-2,7	-26,3	77,6	54,8
Bulgaria	776	708	682	-3,7	-12,1	104,6	96,0
Cipro	60	46	53	+15,2	-11,7	73,2	62,0
Croazia	426	307	331	+ 7,8	-22,3	99,0	79,7
Danimarca	255	211	183	-13,3	-28,2	46,1	31,8
Estonia	79	71	48	-32,4	-39,2	59,3	36,5
Finlandia	272	250	223	-10,8	-18,0	50,8	40,5
Francia	3.992	3.477	3.456	-0,6	-13,4	61,7	53,2
Germania	3.651	3.206	3.177	-0,9	-13,0	44,6	38,4
Grecia	1.258	824	739	-10,3	-41,3	112,5	68,6
Irlanda	212	186	158	-15,1	-25,5	46,6	33,0
<b>Italia</b>	<b>4.114</b>	<b>3.283</b>	<b>3.378</b>	<b>+ 2,9</b>	<b>-17,9</b>	<b>69,4</b>	<b>55,8</b>
Lettonia	218	158	136	-13,9	-37,6	102,8	69,7
Lituania	299	192	192	-	-35,8	95,2	67,4
Lussemburgo	32	32	25	-21,9	-21,9	63,7	42,3
Malta	15	22	19	-13,6	26,7	36,2	41,3
Paesi Bassi	640	629	613	-2,5	-4,2	38,6	35,9
Polonia	3.907	3.026	2.831	-6,4	-27,5	102,4	73,7
Portogallo	937	563	624	+10,8	-33,4	88,6	63,6
Regno Unito	1.905	1.860	1.783	-4,1	-6,4	30,5	27,1
Repubblica Ceca	802	611	577	-5,6	-28,1	76,7	54,5
Romania	2.377	1.913	1.951	+ 2,0	-17,9	117,1	99,3
Slovacchia	353	275	276	+ 0,4	-21,8	65,5	50,7
Slovenia	138	130	104	-20,0	-24,6	67,4	50,3
Spagna	2.478	1.810	1.846	+ 2,0	-25,5	53,3	39,3
Svezia	266	270	253	-6,3	-4,9	28,5	25,3
Ungheria	740	597	624	+ 4,5	-15,7	73,9	63,7
<b>Ue28</b>	<b>31.595</b>	<b>25.726</b>	<b>25.315</b>	<b>-1,6</b>	<b>-19,9</b>	<b>62,8</b>	<b>49,7</b>

\* Stime preliminari nel 2017 per Belgio, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lituania, Portogallo, Regno Unito, Slovacchia, Spagna e Ungheria

(a) Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2018 - <https://etsc.eu/12th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/> European Commission CARE (Community Data Base on Road Accidents) - Brussels 10/4/2018 [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-2761\\_it.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-2761_it.htm)

(b) Le variazioni percentuali rispetto al 2010 e al 2016 sono state calcolate come segue:  $(M^{2016}/M^{2010} - 1) \cdot 100$

Fonte: ISTAT

Nelle aree metropolitane le infrastrutture non sono in grado di svolgere contemporaneamente le funzioni di by-pass e di penetrazione alle aree urbane ed emerge, quindi, il fabbisogno di interventi di potenziamento (es. ampliamento del numero di corsie, raddoppio delle carreggiate), nonché di completamento della rete con nuovi assi per decongestionare la rete attuale ottenendo una più coerente e razionale distribuzione del traffico.

Per quanto attiene le criticità in termini di **accessibilità**, esse si sostanziano nelle problematiche, diffuse quanto certamente significative, derivanti da inadeguatezza o mancanza di collegamenti, inclusi quelli di “ultimo miglio”, con i principali nodi del sistema Paese, con le aree di valenza turistica e culturale, con le aree da recuperare e da rilanciare (esempio: le aree colpite dal sisma), con le aree metropolitane. L’adeguatezza dei collegamenti va intesa, principalmente, in termini di tempi di percorrenza sostenibili per raggiungere i nodi del sistema prima indicati, oltre che di confort di viaggio, e di sicurezza.

Al contempo, è cruciale assicurare il collegamento del sistema di infrastrutture stradali nazionale con l’Europa e con il Mediterraneo, di qui la necessità di connettere la rete stradale ai principali porti ed aeroporti di valenza internazionale, ai valichi frontalieri ed alle reti TEN.

In questo contesto, emergono criticità generalizzate ma anche puntuali dell'attuale rete. Qui di seguito alcuni esempi.

Per quanto riguarda le reti europee TEN-T, l'obiettivo di completare la rete Core entro il 2030 determina la necessità di effettuare alcuni interventi di riqualifica di tronchi esistenti della rete SNIT e altri di completamento dei collegamenti di ultimo miglio a porti e aeroporti della rete Core.

A solo titolo di esempio si evidenzia l'esigenza di migliorare l'accessibilità ai corridoi dorsali, alle aree costiere, alle aree del centro Italia (area Umbria-Marche-Lazio-Abruzzo), ai territori della Basilicata, nonché di migliorare gli itinerari di collegamento interni alla Sicilia, alla Calabria ed alla Sardegna.

Si ravvisa, inoltre, il fabbisogno di interventi di completamento degli itinerari e delle maglie della rete, di nuova viabilità di adduzione, di collegamenti di ultimo miglio, di adeguamento e riqualifica dei tronchi esistenti.

Per quanto attiene **le criticità inerenti lo stato delle infrastrutture**, in tale ambito ricadono le problematiche di **inadeguata conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali e di sicurezza del patrimonio di infrastrutture** esistenti.

La rete autostradale risale prevalentemente agli anni '60 - '70, mentre quella stradale extraurbana di interesse nazionale è per la maggior parte ancora più vetusta, il che vuol dire che la rete stradale italiana è in una fase in cui può essere soggetta ad un rapido incremento dei tassi di malfunzionamento e guasto e come tale necessita di una costante ed efficace attività di manutenzione e riqualifica.

Inoltre la sola attività di manutenzione ordinaria non è sufficiente in quanto l'evoluzione degli standard funzionali e di sicurezza nazionali e comunitari comporta la necessità di un riallineamento, per cui anche l'adeguamento alle normative deve rientrare nella programmazione degli interventi.

Altro aspetto di fondamentale importanza che impatta sia sulla manutenzione che sull'adeguamento alle normative è la necessità di assicurare che la rete stradale primaria abbia caratteristiche tali da potersi considerare adeguata in caso di eventi sismici.

La necessità di una visione sinottica dei problemi relativi a manutenzione, adeguamento normativo ed aumento della resilienza delle infrastrutture in caso di eventi sismici, pone in risalto un'ulteriore criticità del sistema, che risiede in una generale ridotta capacità di analisi ed ottimizzazione complessiva delle priorità degli interventi di manutenzione, adeguamento e valorizzazione sull'intera rete. A tal fine appaiono di fondamentale importanza le attività di ricognizione e monitoraggio, le quali stanno recentemente acquisendo l'attenzione dovuta, anche in conseguenza degli obblighi normativi (vedi art.6 DLgs. N. 285/92 e D.M. 1/06/2001), ma molto rimane ancora da fare per ottenere una **rappresentazione esaustiva e dinamicamente aggiornata dello stato di salute delle infrastrutture della rete nazionale**. Quest'ultimo dato, infatti, rappresenta il presupposto fondamentale per una corretta definizione delle priorità di intervento ed un utilizzo ottimale delle limitate risorse disponibili, anche in considerazione dell'impatto che la pianificazione degli investimenti pubblici può lasciare alle generazioni future.

**FIGURA I.20: EVOLUZIONE DELLA RETE STRADALE IN ITALIA DAL 1990**

	Chilometri							
	1990	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Autostrade	6.185	6.478	6.542	6.668	6.751	6.844	6.943	6.943
Altre Strade di interesse nazionale	44.742	46.556	21.524	20.856	19.920	19.894	21.686	20.786
Regionali e provinciali	111.011	114.691	147.364	158.895	154.948	155.662	155.668	155.247
<b>Totale</b>	<b>161.938</b>	<b>167.725</b>	<b>175.430</b>	<b>186.419</b>	<b>181.619</b>	<b>182.400</b>	<b>184.297</b>	<b>182.976</b>

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati Aiscat, Anas ed indagine diretta presso le Regioni e le Province.

In molti casi, l'insufficiente ricorso all'uso delle nuove tecnologie ed alla digitalizzazione rappresenta una consistente criticità delle infrastrutture stradali italiane, in contrasto con il processo di *digital transformation* che si sta registrando in tutti i settori a livello globale e che rappresenta un fattore determinante per la crescita sostenibile, intelligente ed inclusiva, in grado di abilitare il perseguimento di infrastrutture di maggiore qualità, più sicure, più economiche, meglio utilizzate e fruite, che generino dati e servizi per una più sicura e migliore esperienza di viaggio, per facilitare il trasporto delle merci, contribuire a determinare un ecosistema tecnologico favorevole per le imprese. Come gli interventi di valorizzazione agiscono sulle infrastrutture fisiche così la digitalizzazione agisce sulle modalità di utilizzo e di gestione delle stesse. Non va peraltro trascurato il beneficio che anche le attività di manutenzione possono ricevere dalla digitalizzazione: basti pensare all'impatto di un'attività di monitoraggio costante delle infrastrutture - attraverso sensoristica di ultima generazione per la trasmissione/elaborazione dei dati - sulle analisi predittive sullo stato di usura delle infrastrutture fisiche.

Gli interventi di *digital transformation* sono di tipo diffuso, e come tali sono stati inquadrati nell'ambito di un programma di interventi generalizzati sulla rete. Importanti applicazioni sono comunque già in programma (da segnalare, ad esempio, le applicazioni in fase di sperimentazione sulla Salerno - Reggio Calabria).

È necessario cogliere l'occasione che offrono le nuove tecnologie di valorizzare il patrimonio infrastrutturale esistente con costi e tempi di realizzazione più convenienti rispetto agli interventi di tipo fisico.

#### **I.2.4 Porti e interporti**

Il sistema portuale italiano ha movimentato nel 2017 circa 502 milioni di tonnellate, con un tasso di crescita composto dal 2015 del 2.5%. Il traffico merci che hanno registrato il maggior tasso di crescita è il segmento Ro-Ro (+19.3% nel 2017 rispetto al 2015, pari a 17,3 milioni di tonnellate aggiuntive); anche il traffico passeggeri è aumentato nel complesso del 14%, registrando però un forte calo del settore crocieristico, pari all'11.2%.

**FIGURA 0.17: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PASSEGGERI E MERCI – PERIODO 2015-2017**

	2015	2016	2017	Var % 2017-2015	CAGR 2017-2015
Rinfuse liquide [Mt/anno]	183,49	181,71	187,77	2,3%	1,2%
Rinfuse solide [Mt/anno]	69,88	72,95	70,49	0,9%	0,4%
Merce in container [Mt/anno]	112,48	117,51	115,1	2,3%	1,2%
Merce Ro-Ro [Mt/anno]	89,74	98,68	107,07	19,3%	9,2%
Altre merci [Mt/anno]	22,24	22,59	21,67	-2,6%	-1,3%
<b>Totale traffici merci [Mt/anno]</b>	<b>477,83</b>	<b>493,44</b>	<b>502,1</b>	<b>5,1%</b>	<b>2,5%</b>
Container [MTEU/anno]	10,18	10,57	10,65	4,6%	2,3%
<b>Passeggeri totali [Mpax/anno]</b>	<b>45,46</b>	<b>48,65</b>	<b>52,01</b>	<b>14,4%</b>	<b>7,0%</b>
Di cui crocieristi [Mpax/anno]	11,09	10,79	9,85	-11,2%	-5,8%

Fonte: elaborazione STM su dati Assoporti, Autorità di Sistema Portuale

**FIGURA 0.18: TRAFFICO MERCI NEI PORTI ITALIANI – 2017 (MT/ANNO)**

Autorità di Sistema Portuale	Rinfuse Solide	Rinfuse Liquide	Container	Ro-Ro	Altre merci	Totale tonn
<i>Mar Ligure Occidentale</i>	5,84	21,84	26,02	13,09	1,26	<b>68,05</b>
<i>Mar Ligure Orientale</i>	1,61	1,09	14,43	0,48	0,65	<b>18,26</b>
<i>Mar Tirreno Settentrionale</i>	2,03	8,89	8,03	20,41	1,71	<b>41,07</b>
<i>Mar Tirreno Centro Settentrionale</i>	5,60	5,21	0,89	4,93	0,06	<b>16,69</b>
<i>Mar Tirreno Centrale</i>	6,33	5,07	11,17	13,81	1,02	<b>37,40</b>
<i>Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto</i>	0,93	20,92	31,18	6,67	0,00	<b>59,70</b>
<i>Mar Ionio</i>	11,35	4,59	0,00	0,00	5,71	<b>21,65</b>
<i>Mare Adriatico Meridionale</i>	6,22	3,05	1,34	5,98	0,33	<b>16,92</b>
<i>Mare Adriatico Centrale</i>	0,58	4,64	1,11	4,69	0,00	<b>11,02</b>
<i>Mare Adriatico Centro Settentrionale</i>	11,41	4,55	2,46	1,76	6,34	<b>26,51</b>
<i>Mare Adriatico Settentrionale</i>	7,39	8,79	5,68	1,52	2,93	<b>26,30</b>
<i>Mare Adriatico Orientale</i>	5,10	43,75	6,97	9,12	1,65	<b>66,59</b>
<i>Mare di Sicilia Occidentale</i>	0,19	0,35	0,16	6,28	0,00	<b>6,98</b>
<i>Mare di Sicilia Orientale</i>	1,61	26,24	0,49	7,76	0,00	<b>36,10</b>
<i>Mare di Sardegna</i>	4,30	28,78	5,17	10,58	0,01	<b>48,84</b>

Fonte: Assoporti, Autorità di Sistema Portuale.

**FIGURA 0.19: TRAFFICO PASSEGGERI NEI PORTI ITALIANI – 2017 (NUMERO/ANNO)**

Autorità di Sistema Portuale	Locali	Traghetti	Crociere	Totale
<i>Mar Ligure Occidentale</i>	-	2.444.687	1.779.631	<b>4.224.318</b>
<i>Mar Ligure Orientale</i>	-	-	472.764	<b>472.764</b>
<i>Mar Tirreno Settentrionale</i>	6.243.838	2.745.514	734.499	<b>9.723.851</b>
<i>Mar Tirreno Centro Settentrionale</i>	-	1.853.869	2.208.836	<b>4.062.705</b>
<i>Mar Tirreno Centrale</i>	6.385.558	979.886	993.073	<b>8.358.517</b>
<i>Mare Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto</i>	11.244.343	67.145	399.894	<b>11.711.382</b>
<i>Mar Ionio</i>	-	-	8.546	<b>8.546</b>
<i>Mare Adriatico Meridionale</i>	-	1.715.053	507.386	<b>2.222.439</b>
<i>Mare Adriatico Centrale</i>	-	1.033.881	52.086	<b>1.085.967</b>
<i>Mare Adriatico Centro Settentrionale</i>	-	1.451	50.133	<b>51.584</b>
<i>Mare Adriatico Settentrionale</i>	99.702	104.294	1.446.635	<b>1.650.631</b>
<i>Mare Adriatico Orientale</i>	-	28.175	106.018	<b>134.193</b>
<i>Mare di Sicilia Occidentale</i>	115.453	1.313.530	459.229	<b>1.888.212</b>
<i>Mare di Sicilia Orientale</i>	-	136.480	67.235	<b>203.715</b>
<i>Mare di Sardegna</i>	975.978	4.670.320	564.169	<b>6.210.467</b>

Fonte: Assoporti, Autorità di Sistema Portuale.

Rispetto alle previsioni contenute nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) del 2015, il segmento Ro-Ro ha già raggiunto nel 2016 la stima di traffico prevista per il 2020, mentre il segmento container è in linea con le previsioni di domanda del PSNPL, che indicano al 2020 un traffico complessivo (*gateway* + *transshipment*) compreso tra 11.2 e 12.5 MTEU/anno. In contrazione, invece, il segmento crocieristico, con una diminuzione dei traffici del 11,2% nel periodo 2015 - 2017, in controtendenza con le stime del PSNPL, che stimavano un'espansione del 23% nel periodo 2015-2017. I traffici di rinfuse liquide hanno raggiunto e superato i livelli del 2013, ed anche il traffico di rinfuse solide mostra segni di espansione.

In dettaglio, il mercato dei traffici containerizzati dei porti italiani ha raggiunto i circa 10.65 MTEU/anno nel 2017, con una chiara ripartizione funzionale delle principali macroaree del Paese (Figura I-24): i due cluster Nord Tirrenico e Nord Adriatico raccolgono insieme quasi il 60% dei traffici complessivi, con il 46% per il Nord Tirreno e il 14% per il Nord Adriatico, il 27% circa è rappresentato dai traffici di *transshipment* dei terminal di Gioia Tauro e Cagliari, il restante 13% è traffico nazionale ripartito tra i cluster Centro Tirreno, Centro-Sud Adriatico, Sud e Isole. Il traffico dei cluster portuali italiani caratterizzati da prevalente traffico *gateway* è in crescita grazie alla debole ripresa economica, mentre continua ad essere incerto e con prospettive modeste l'andamento dei porti di puro *transshipment* del Sud. In particolare, il traffico *gateway* ha quasi raggiunto i 6.8 MTEU/anno, superando il valore di crisi di 6.1 MTEU/anno nel 2013 e dunque coerente, se la crescita economica dovesse effettivamente proseguire a tassi più sostenuti, con le previsioni del PSNPL comprese tra 7.2 e 8 MTEU/anno al 2020. Il segmento *transshipment* soffre invece del combinato disposto delle difficoltà di Gioia Tauro, dell'azzeramento dei traffici di Taranto e della contemporanea crescita della quota di *transshipment* di alcuni porti *gateway*.

**FIGURA 0.20: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO CONTAINER –2014-2017**

Macroarea	CONTAINER (TEU-1000)				CAGR		Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2016-2014	2017-2014	2017-2014	2017-2015
Nord Tirreno	4139	4415	4458	4926	3,8%	6,0%	19,0%	11,6%
Nord Adriatico	1185	1306	1327	1452	5,8%	7,0%	22,5%	11,2%
Centro Tirreno	816	864	946	1059	7,7%	9,1%	29,8%	22,6%
Centro-Sud Adriatico	201	239	259	238	13,5%	5,8%	18,6%	-0,3%
Sud + Isole	3883	3357	3582	2976	-4,0%	-8,5%	-23,4%	-11,4%
<b>Totale Italia</b>	<b>10224</b>	<b>10181</b>	<b>10572</b>	<b>10651,4</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,4%</b>	<b>4,2%</b>	<b>4,6%</b>

Fonte: elaborazione STM su dati Assoport, Autorità di Sistema Portuale

Nel corso del 2017 il traffico nei porti nazionali in termini di container ha registrato un lieve incremento, pari allo 0,7%. Tale valore si inserisce però in linea con la scarsa crescita che ha caratterizzato il settore nel resto dei paesi europei. Nei cinque principali porti europei, il traffico di container ha registrato una crescita

media del 2,5%<sup>12</sup>, percentuale fortemente trainata dalla crescita sostanziale del traffico nel porto di Rotterdam, con un aumento del 10,4%; differenti i tassi di crescita degli altri quattro grandi porti, con valori positivi per Anversa (+1,4%) e Valencia (+2,6%), e leggermente negativi per Amburgo (-0,8%) e Bremerhaven (-0,9%).

Un ruolo centrale per la crescita del settore è giocato dal Canale di Suez, la cui ampiezza è stata raddoppiata nel 2015, per permettere il passaggio di navi in entrambe le direzioni contemporaneamente e ridurre il tempo di attraversamento. Secondo i dati calcolati dallo Studio Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), il raddoppio di Suez ha generato una crescita record dei traffici: nel 2017 oltre 900 milioni di tonnellate transitate (+11% rispetto al 2016) e 17.550 navi.

I traffici Ro-Ro hanno registrato tassi di crescita maggiori, con aumento in tutte le macroaree italiane.

**FIGURA 0.21: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO RO-RO -2014-2017**

Macroarea	Ro-Ro (Mtonn)				CAGR		Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2016-2014	2017-2014	2017-2014	2017-2015
Nord Tirreno	24,8	27	28,2	34,0	6,6%	11,1%	37,0%	25,8%
Nord Adriatico	10,4	11	11,7	12,4	6,1%	6,0%	19,2%	12,7%
Centro Tirreno	16,4	17,2	17,6	18,7	3,6%	4,5%	14,2%	8,9%
Centro-Sud Adriatico	6,6	7,1	7,8	10,7	8,7%	17,4%	61,7%	50,3%
Sud + Isole	26	27,6	28,4	31,3	4,5%	6,4%	20,3%	13,4%
<b>Totale Italia</b>	<b>84,2</b>	<b>89,9</b>	<b>93,7</b>	<b>107,071</b>	<b>5,5%</b>	<b>8,3%</b>	<b>27,2%</b>	<b>19,1%</b>

Fonte: elaborazione STM su dati Assoport, Autorità di Sistema Portuale.

Il dato di dettaglio per Autorità di Sistema Portuale e per porto evidenzia in alcuni contesti una competizione tra porti vicini, che allo stato attuale appare però aver prodotto un effetto positivo di aumento complessivo dei traffici.

I traffici di rinfuse liquide vivono un periodo di lieve crescita, dopo la stagnazione verificatasi tra il 2015 ed il 2016 anche se si è ancora lontani dai valori pre-crisi.

<sup>12</sup> European Sea Ports Organization (ESPO), Annual Report 2017-2018

**FIGURA 0.22: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO RINFUSE LIQUIDE -2014-2017**

Macroarea	RINFUSE LIQUIDE (Mtonn)				CAGR		Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2016-2014	2017-2014	2017-2014	2017-2015
Nord Tirreno	31,6	32,6	30,9	31,8	-1,1%	0,2%	0,7%	-2,4%
Nord Adriatico	53,7	54,5	56,1	57,1	2,2%	2,1%	6,3%	4,7%
Centro Tirreno	9,6	10,1	10,6	10,3	5,1%	2,3%	7,0%	1,7%
Centro-Sud Adriatico	7,9	7,6	8,1	7,7	1,3%	-0,9%	-2,6%	1,3%
Sud + Isole	67,8	78,7	76,8	80,9	6,4%	6,1%	19,3%	2,8%
<b>Totale Italia</b>	<b>170,6</b>	<b>183,5</b>	<b>182,5</b>	<b>187,77</b>	<b>3,4%</b>	<b>3,2%</b>	<b>10,1%</b>	<b>2,3%</b>

Fonte: elaborazione STM su dati Assoporti, Autorità di Sistema Portuale.

Il mercato delle rinfuse solide mostra nel 2017 i primi segni di ripresa, dopo il trend negativo che ha caratterizzato il periodo 2013-2016. I risultati differiscono nelle diverse macroaree geografiche, con una diminuzione dei traffici concentrata nel Nord Tirreno e nel Centro-Sud Adriatico, una crescita stabile e costante nel Nord Adriatico, e risultati allettanti nelle restanti regioni.

**FIGURA 0.23: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO RINFUSE SOLIDE -2014-2017**

Macroarea	RINFUSE SOLIDE (Mtonn)				CAGR		Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2016-2014	2017-2014	2017-2014	2017-2015
Nord Tirreno	10,8	9,8	9,1	9,5	-8,2%	-4,3%	-12,2%	-3,3%
Nord Adriatico	21,5	22,1	23,2	23,9	3,9%	3,6%	11,1%	8,1%
Centro Tirreno	11,5	12,1	12,2	11,9	3,0%	1,2%	3,7%	-1,4%
Centro-Sud Adriatico	8,9	9,8	7,2	6,8	-10,1%	-8,6%	-23,5%	-30,6%
Sud + Isole	20,3	16,1	17,4	18,4	-7,4%	-3,3%	-9,5%	14,1%
<b>Totale Italia</b>	<b>73</b>	<b>69,9</b>	<b>69,1</b>	<b>70,5</b>	<b>-2,7%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>-3,4%</b>	<b>0,8%</b>

Fonte: elaborazione STM su dati Assoporti, Autorità di Sistema Portuale.

Il traffico crocieristico, dopo la rapida ripresa registrata nel 2015, ha visto una battuta d'arresto nel 2016, confermata dai risultati del 2017, che vedono il numero di passeggeri diminuire o rimanere stabile in tutte le macroaree regionali, a parte la lieve crescita che ha caratterizzato i porti del Centro-Sud Adriatico. La contrazione registratasi risulta superiore alle stime dello studio sui traffici crocieristici pubblicato da Risposte Turismo nel 2016, che stimava per il 2017 una riduzione del 7.1% dei passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti crocieristici italiani. I primi dati disponibili per il 2018 sembrano confermare un trend di crescita: l'ultimo studio pubblicato da Risposte Turismo (marzo 2019) rileva un incremento dei traffici crocieristici nei porti italiani, con un numero totale di