

Un secondo dato di evidenza è che la necessità di vivere isolati ha costretto la gran parte della popolazione ad apprendere l'utilizzo degli strumenti di comunicazione a distanza: mai si era vista una campagna di formazione così capillare e intensa, che ha coinvolto istituzioni, imprese e famiglie. Nella prospettiva di una uscita molto graduale dalla emergenza sanitaria, questa risorsa merita di essere consolidata e rafforzata, facendo compiere all'intero Paese un salto tecnologico importante. Questo passaggio avrà effetti importanti sulla domanda di trasporto:

- sul fronte passeggeri, si può prevedere che la diffusione della pratica del lavoro a distanza si consolidi, riducendo la domanda di trasporto soprattutto nei centri urbani, dove prevale lavoro impiegatizio, e sulle direttrici tipicamente frequentate da passeggeri business, grazie alla forte diffusione della pratica della teleconferenza;
- sul fronte merci, con una decisa accelerazione dei sistemi di acquisto a distanza e consegna a domicilio, come già si sta sperimentando nell'attuale fase di lockdown.

Le indicazioni che si possono trarre da questo secondo dato di trasformazione strutturale è l'importanza di garantire a tutte le aree del Paese una connessione dati di elevata capacità e di facile ed economico accesso e la diffusione capillare di soluzioni e dotazioni informatiche individuali. Per lo specifico aspetto del piano degli investimenti infrastrutturali nel campo dei trasporti, occorre compiere una verifica degli impatti che le trasformazioni della domanda avranno sulla necessità di adeguare le infrastrutture, rivedendo ove necessario la tipologia degli interventi: anche nell'ipotesi di importante riduzione della domanda di trasporto, l'esigenza di distanziamento sociale non consentirà una proporzionale riduzione dell'offerta.

Alla luce di queste considerazioni, appare particolarmente critico il settore del trasporto pubblico locale: si prospetta, di conseguenza, la necessità di elaborare uno specifico piano di ristrutturazione e rilancio del settore, da sviluppare nell'arco dei prossimi mesi, prevedendo una forte integrazione con le varie alternative di mobilità dolce o di micro mobilità elettrica.

A conclusione di questa primissima rassegna dei possibili elementi di trasformazione strutturale sembra necessario mettere in evidenza un terzo aspetto, determinante per la validazione degli investimenti previsti dal piano. La crisi ha tolto ogni illusione su prospettive di crescita stabile e quindi di elevata redditività dei capitali investiti: il costo del denaro è prossimo allo zero e questo abbassa le aspettative di redditività degli investimenti sia pubblici che privati; anzi, il principale strumento di contrasto alla probabile depressione socioeconomica è "pompate" liquidità e favorire investimenti. Occorre quindi introitare subito questo scenario all'interno degli strumenti di valutazione e regolazione, rivedendo i tassi di sconto e i valori di redditività pattuiti (WACC) per i regimi di concessione. L'emergenza non può dar la scusa per evitare procedure di valutazione degli investimenti, come le analisi costi benefici previste per l'approvazione dei progetti, ma queste non possono mantenere gli obiettivi di rendimento attualmente fissati, che sono assolutamente fuori scala rispetto alle attese dei mercati finanziari e alle attese di crescita dell'economia nazionale ed europea. È quindi urgente rivedere questi valori, inseriti in atti normativi e nelle linee guida comunitarie e ministeriali, per non deformare i processi decisionali e per non squilibrare gli equilibri nei rapporti concessori e nei contratti di servizio.

### **Gli effetti della crisi sul settore dei trasporti e della logistica**

Gli effetti dell'epidemia COVID-19 sulla logistica e sul trasporto merci sono molteplici e, pur in uno scenario complessivo di “*deep uncertainty*” in cui è prematura qualsiasi previsione, è doveroso interrogarsi su alcuni piani di lettura sovrapposti e interrelati.

Innanzitutto, logistica e trasporto merci sono settori dell'economia al pari di tutti gli altri. La galassia delle imprese che vi opera a vario titolo soffre delle medesime difficoltà sperimentate da quasi tutti gli altri settori: contrazione della domanda, carenza di liquidità, difficoltà di accesso al credito, complessa organizzazione del lavoro per le regole di distanziamento sociale. D'altra parte, la domanda di logistica e di trasporto merci è una domanda derivata: il crollo della produzione industriale causato dalla contrazione dei consumi finali e soprattutto dal crollo delle esportazioni che avevano sinora sostenuto parti dell'Italia in una seppur debole ripresa, ha effetti dirompenti sui flussi di trasporto merci.

Gli esperti e gli analisti di settore non concordano sulle traiettorie di evoluzione post COVID-19, contribuendo ad aumentare lo scenario complessivo di “*deep uncertainty*”. Le imprese di logistica e di trasporto merci già operavano spesso in condizioni di marginalità estremamente ridotta (il mantra della “logistica come costo”), con una frammentazione del mercato spesso a vantaggio dei caricatori e a detrimento delle condizioni di lavoro soprattutto nei magazzini, con spinte alla digitalizzazione ancora estemporanee e non sistemiche, e con tante inefficienze ben identificate e non ancora risolte. Questo nuovo contraccolpo modificherà ulteriormente il mercato dei servizi di trasporto merci e logistica, producendo dolorosi fallimenti ma, al tempo stesso, aprendo la possibilità a fusioni, razionalizzazioni e necessari efficientamenti di settore. Basti citare, a titolo di esempio, la sofferenza di molte realtà armatoriali nazionali, per non parlare delle ovvie ripercussioni sul trasporto merci della crisi dei vettori del trasporto passeggeri, soprattutto ferroviari ed aerei.

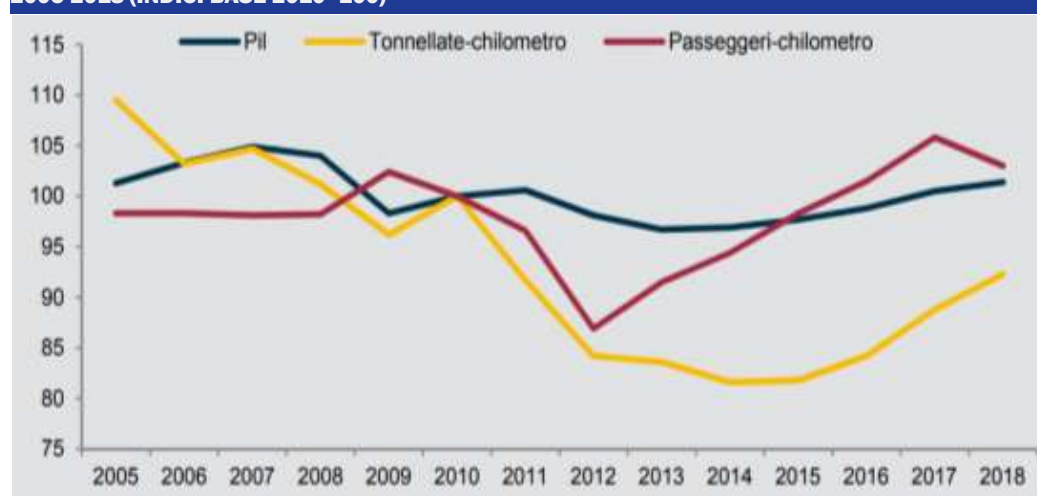
Governare la ripresa post COVID-19 significa, innanzitutto, programmare investimenti ed azioni che, pur in una perdurante incertezza di fondo, consentano di rimuovere colli di bottiglia e superare inefficienze che, se già di per sé problematiche in condizioni normali, divengono insostenibili in situazioni di emergenza.

## II.4 LA RETE DI TRASPORTO MULTIMODALE: L'ANALISI DELLO SCENARIO NAZIONALE IN MATERIA DI TRASPORTI E LOGISTICA

### II.4.1 L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

La crisi economica dello scorso decennio, non ancora appieno superata e aggravata dalle recenti vicende sanitarie globali, ha prodotto una profonda trasformazione sia nelle abitudini e necessità dei cittadini che nell'economia del Paese. Ad esempio, con riferimento al settore dei trasporti e della logistica si è assistito ad un "disaccoppiamento" (*decoupling*) tra andamento dell'economia (PIL) ed andamento del traffico passeggeri e merci, con quest'ultimo che decresce più dell'economia in fase di recessione (es. scetticismo e paura del futuro), ma che riprende a crescere con tassi molto maggiori di quelli del PIL in fase di ripresa economica (es. bisogno crescente di mobilità, ripresa dell'export della manifattura italiana).

**FIGURA II.4.1.1: L'EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO E DEL PRODOTTO INTERNO LORDO 2005-2018 (INDICI BASE 2010=100)**



Fonte: ISTAT, Annuario statistico italiano 2019 - Trasporti e Telecomunicazioni.

Con riferimento al traffico passeggeri e merci interno (ossia realizzato mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano - talvolta denominato "traffico domestico") gran parte di esso utilizza infrastrutture di trasporto stradale. Le stime relative al **traffico merci** vedono, anche per il 2018, così come accaduto negli anni precedenti, la prevalenza del trasporto su gomma (51,4%) della merce complessivamente trasportata, che per la prima volta post-crisi supera nuovamente la quota simbolica delle 200 miliardi di tonnellate-km, con un incremento del 3,9% rispetto all'anno precedente e del 12,8% rispetto al 2015.

Ancor più che nel comparto delle merci, la modalità stradale prevale in maniera netta sulle altre con riferimento al **traffico passeggeri**, che attrae circa il 91% degli oltre 944 miliardi di passeggeri-km nel 2018, in flessione rispetto agli anni precedenti (-2,6% in confronto al 2017) ma comunque tale da causare inevitabili 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 tasso di incidentalità.

**TABELLA II.4.1.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA INTERNA DI PASSEGGERI E MERCI PER MODO DI TRASPORTO 2015-2018**

SETTORE		PASSEGGERI (Mln pax-km)				MERCI (Mln tonnellate-km)			
		2018	2017	2016	2015	2018	2017	2016	2015
TRASPORTO FERROVIARIO (a)	valore assoluto	61.535	61.008	59.768	59.544	31.022	32.128	32.311	29.571
	%	6.5%	6.3%	6.4%	6.6%	15.5%	16.7%	17.7%	16.7%
TRASPORTO STRADALE (b)	valore assoluto	858.092	885.458	847.244	820.184	102.833	99.120	92.296	95.513
	%	90.9%	91.3%	91.2%	91.0%	51.4%	51.5%	50.6%	53.9%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	valore assoluto	3.825	3.780	3.554	3.590	64.925	60.066	56.780	51.206
	%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	32.5%	31.2%	31.1%	28.9%
TRASPORTO AEREO	valore assoluto	20.980	19.824	18.647	17.802	1.269	1.269	1.166	1.085
	%	2.2%	2.0%	2.0%	2.0%	0.6%	0.7%	0.6%	0.6%
TOTALE	valore assoluto	944.432	970.070	929.213	901.120	200.049	192.583	182.553	177.375
	var. %	-2.6%	4.4%	3.1%	4.2%	3.9%	5.5%	2.9%	0.2%

**Nota:** sono considerati gli spostamenti di passeggeri/merci realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale.

**Per il trasporto passeggeri:** (a) comprende i trasporti su ferrovia, tranvie, metropolitane, funicolari e funivie; (b) comprende i trasporti collettivi extraurbani, i trasporti su filovie ed autobus urbani, e i trasporti privati; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

**Per il trasporto merci:** (a) la merce trasportata non include il peso dei carri privati vuoti e gli spostamenti delle locomotive singole; (b) auto-transporto non inferiore a 50 km; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati CNIT.

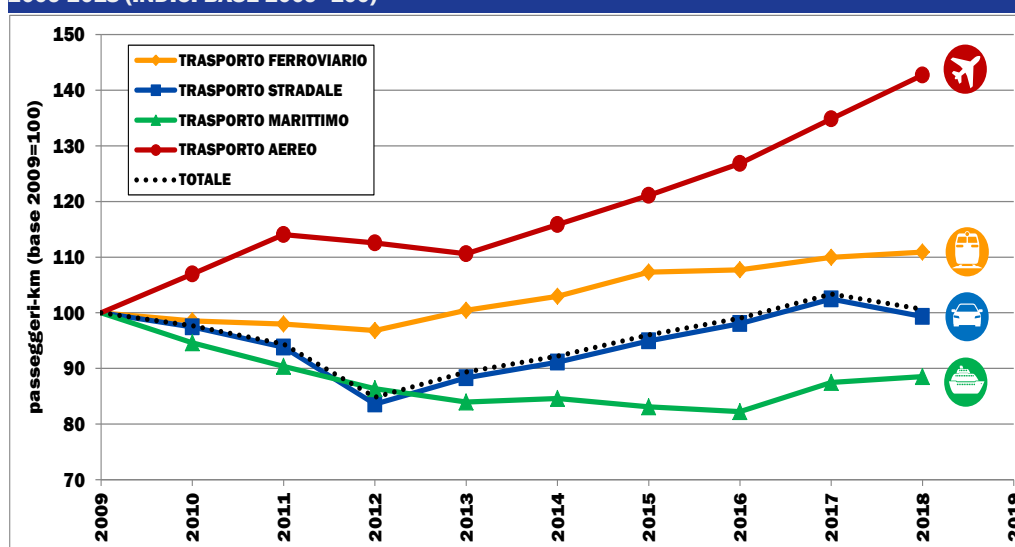
### II.4.1.1 IL TRAFFICO PASSEGGERI

Negli anni immediatamente successivi alla crisi economica dello scorso decennio si sono registrate significative riduzioni dei traffici passeggeri. Tra il 2009 e il 2012, infatti, il numero di spostamenti di persone è diminuito di circa il 15%, una riduzione che ha interessato in misura differente le diverse modalità, dal trasporto ferroviario (-3%) a quello stradale (-16%), con il solo trasporto aereo che ha retto all'urto facendo registrare nello stesso periodo una crescita del 13%. A partire dal 2012 si è avuta poi una risalita continua fino al 2017, con incrementi medi del 4% all'anno degli spostamenti totali, cui è seguita una lieve flessione l'anno successivo (-2,6%) che ha riportato il valore di domanda complessiva pressappoco a quello registrato nell'anno della crisi.

Una spinta rilevante alla ripresa della mobilità dei passeggeri è stata fornita dall'attivazione dei **servizi ferroviari** ad Alta Velocità, ed in maniera ancora più significativa dall'apertura alla concorrenza di tali servizi avvenuta nel 2012. Anche per la **mobilità stradale** si è registrata una ripresa a partire dallo stesso anno, con un incremento complessivo di quasi il 23% dal 2012 al 2017, cui è seguita però una

flessione del 3% circa nell'ultimo anno. Per ciò che concerne la **modalità aerea** e quella **marittima** si rileva che queste hanno avuto un andamento altalenante nel periodo post-crisi, ma nel complesso a saldo positivo la prima (+4,7% medio su base annua) e negativo la seconda (complessivamente -11,5% nel periodo 2009-2018).

**FIGURA II.4.1.1.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA PASSEGGERI INTERNA PER MODO DI TRASPORTO 2009-2018 (INDICI BASE 2009=100)**



Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati CNIT.

## Ferrovie

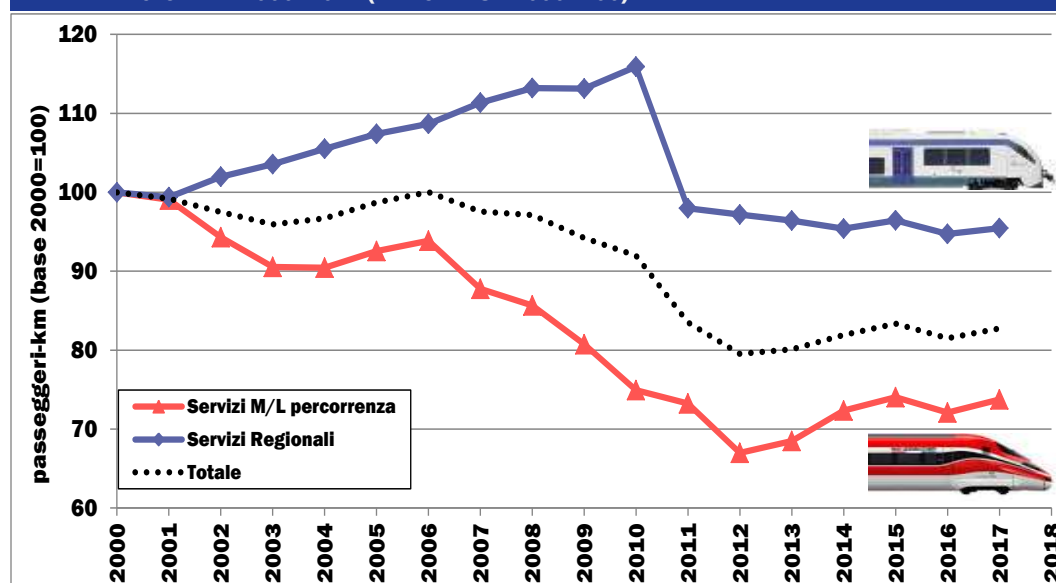
Nel corso del 2018, il sistema ferroviario nazionale (escludendo i sistemi di trasporto a impianti fissi urbani e metropolitani) ha trasportato quasi 54 miliardi di passeggeri-km, con un incremento del 3,1% rispetto al 2015 e del 7,5% rispetto al 2005, frutto però di dinamiche molto articolate.

Per quanto riguarda la **media e lunga percorrenza**, tra il 2000 ed il 2010 il traffico ferroviario è diminuito di oltre il 25%. Questa tendenza si è invertita soltanto nel 2012, grazie soprattutto ai servizi ad Alta Velocità (AV) e alla competizione nel mercato tra i due operatori ferroviari che ne è derivata, e che ha portato ad una significativa riduzione del prezzo del biglietto per i passeggeri a cui è seguita una significativa diversione modale oltre che ad una domanda generata. Complessivamente si è osservato un incremento del 10% sull'insieme del traffico ferroviario di media/lunga percorrenza in sei anni (2012-2017) e del 2,3% nel solo ultimo anno disponibile (2017). Ne è seguita una sostanziale trasformazione del ruolo dei servizi ferroviari nazionali che, da elemento-chiave per la connettività del Paese sulle lunghe e lunghissime distanze, si sono gradualmente trasformati nel sistema portante per le relazioni di medio-lungo raggio.

Per quanto attiene invece al traffico **regionale** (Figura II.3.1.1.2), esso ha conosciuto un andamento in qualche misura complementare al precedente, caratterizzandosi tra il 2000 ed il 2010 per una crescita piuttosto consistente (+16%), seguita nei successivi sette anni da una notevole flessione (-18%), con una timida ripresa registrata nell'ultimo anno disponibile (0,8% rispetto al 2016) che, unitamente

alle politiche di integrazione ferro/gomma e di investimento per il rinnovo della flotta rotabile e l'utilizzo di tecnologie di bordo, consente di guardare al futuro con un certo ottimismo.

**FIGURA II.4.1.1.2: ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO DI MEDIA E LUNGA (M/L) PERCORRENZA E REGIONALE 2000- 2017 (INDICI BASE 2000=100)**



Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati CNIT.

In relazione al trasporto urbano e metropolitano (Tabella II.3.1.1.1), nel 2018 le metropolitane (-1,8%) hanno visto perdere terreno in favore delle tranvie (+1,8%) mentre sostanzialmente stabili si mantengono funicolari/funivie (+0,3%).

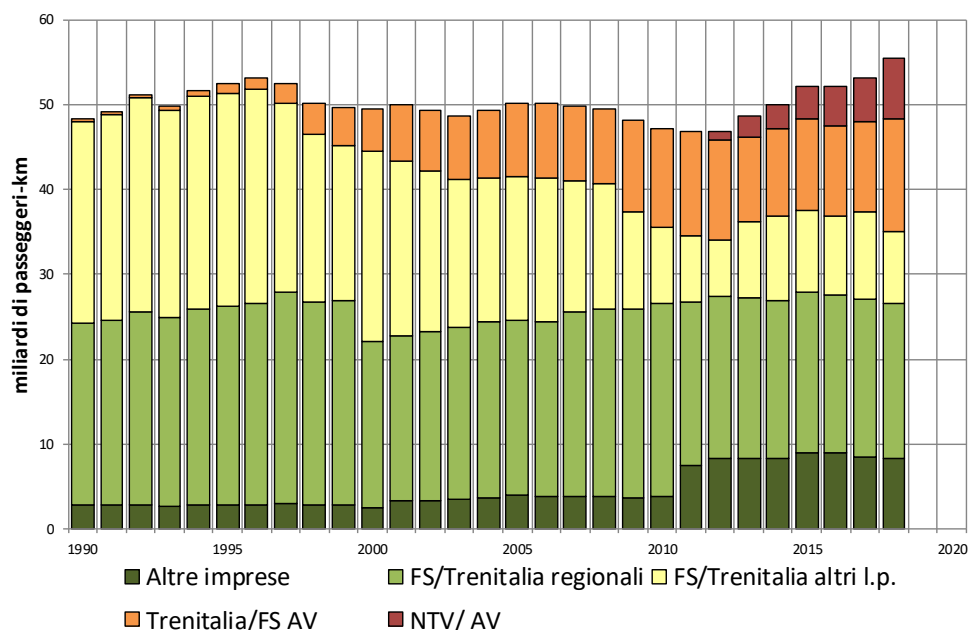
**TABELLA II.4.1.1.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA INTERNA DI PASSEGGERI NEL SETTORE DEL TRASPORTO FERROVIARIO 1990-2018**

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO	2018	2017	2016	2015	2010	2005	2000	1995	1990	
TRASPORTO FERROVIARIO	FERROVIA (piccole/medie e grandi imprese)	Mln pax-km	53.830	53.231	52.178	52.207	47.172	50.088	50.243	46.651	47.489
		%	87.5%	87.3%	87.3%	87.7%	86.3%	88.6%	89.4%	89.4%	91.4%
	METROPOLITANA	Mln pax-km	5.461	5.562	5.388	5.527	5.948	4.982	4.503	4.038	2.580
		%	8.9%	9.1%	9.0%	9.3%	10.9%	8.8%	8.0%	7.7%	5.0%
	TRANVIA (urbana ed extraurbana)	Mln pax-km	1.493	1.466	1.435	1.379	1.207	1.103	1.105	1.182	1.629
		%	2.4%	2.4%	2.4%	2.3%	2.2%	2.0%	2.0%	2.3%	3.1%
	FUNIVIA e FUNICOLARE	Mln pax-km	751	749	767	431	349	344	331	301	261
		%	1.2%	1.2%	1.3%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.5%
	TOTALE	Mln pax-km	61.535	61.008	59.768	59.544	54.676	56.517	56.182	52.172	51.959
		var. % su base annua	0.9%	2.1%	0.4%	1.8%	-0.7%	0.1%	1.5%	0.1%	-

Nota: sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano ed è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale.

Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati CNIT.

**FIGURA II.4.1.1.3: ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO DI MEDIA E LUNGA (M/L) PERCORRENZA E REGIONALE 2000-2018 (INDICI BASE 2000=100)**



Fonte: elaborazione su dati CNIT, ISTAT, FS, Trenord, NTV.

### Strade e autostrade

Come visto in precedenza, le infrastrutture di trasporto stradale coprono la maggior parte del traffico interno di passeggeri (oltre il 90%) generando complessivamente poco meno di 860 miliardi di passeggeri-km all'anno. Di questi, la maggioranza (88,0%) si sposta su veicoli di trasporto privato (autovetture, motocicli e ciclomotori) e per la restante parte su veicoli di trasporto collettivo urbano ed extraurbano, con quote percentuali, rapportate all'intera mobilità nazionale, che risultano pressoché invariate rispetto al 2017, dell'1,3% e 10,7% rispettivamente. Ovviamente queste percentuali sono superiori se riferite alla sola mobilità urbana e metropolitana.

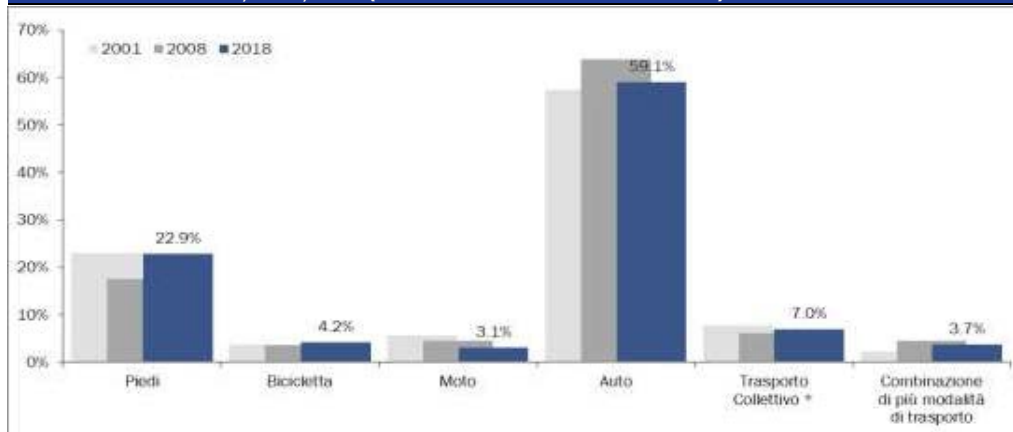
**TABELLA II.4.1.1.2: ANDAMENTO DELLA DOMANDA INTERNA DI PASSEGGERI NEL SETTORE DEL TRASPORTO STRADALE 1990-2018**

SETTORE	SISTEMA DI TRASPORTO		2018	2017	2016	2015	2010	2005	2000	1995	1990
TRASPORTO STRADALE	PRIVATO (autovetture, motocicli e ciclomotori)	Mln pax-km	755.127	782.780	744.931	717.675	739.870	726.534	755.911	674.595	582.717
		%	88.0%	88.4%	87.9%	87.5%	87.9%	87.8%	89.0%	88.6%	87.4%
	PUBBLICO URBANO (autolinee e metropolitane)	Mln pax-km	11.221	11.594	11.020	10.950	12.085	11.625	11.158	10.350	11.616
		%	1.3%	1.3%	1.3%	1.3%	1.4%	1.4%	1.3%	1.4%	1.7%
	PUBBLICO EXTRAURBANO (autolinee e metropolitane)	Mln pax-km	91.744	91.084	91.293	91.559	90.134	89.329	82.263	76.797	72.339
		%	10.7%	10.3%	10.8%	11.2%	10.7%	10.8%	9.7%	10.1%	10.9%
TOTALE		Mln pax-km	858.092	885.458	847.244	820.184	842.089	827.488	849.332	761.742	666.672
		var. % su base annua	-3.1%	4.5%	3.3%	-0.5%	0.4%	-0.5%	2.3%	2.9%	-

Nota: sono considerati gli spostamenti dei passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano.

Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati CNIT.

**FIGURA II.4.1.1.4: SPOSTAMENTI PER TIPOLOGIA DI VEICOLO DI TRASPORTO UTILIZZATO NELLE AREE URBANE IN ITALIA 2001, 2008, 2018 (% SUL TOTALE DEGLI SPOSTAMENTI)**



\* raggruppa tutti i veicoli di trasporto collettivo, urbani (autobus, urbano, metro, tram, ecc.) ed extraurbano (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, ecc.) nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme di car pooling). Gli spostamenti di riferimento si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (TPL in generale), sia a quello interamente a mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).

Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati ISFORT (2019).

Con riferimento alle percorrenze **autostradali**, l'analisi dei volumi di traffico registrati da AISCAT sulla parte di rete in concessione soggetta a rilevamento continuo (5.761 km, pari all'83% dell'estensione totale), mostra incrementi costanti dei traffici di veicoli leggeri e pesanti nel periodo 2013-2017, con una crescita complessiva rispettivamente dell'11,2% e 12,9%. Questi dati evidenziano una completa ripresa rispetto alla tendenza negativa che ha caratterizzato gli anni successivi alla crisi economica, durante i quali si è avuta una contrazione dei traffici autostradali tanto dei veicoli leggeri quanto dei veicoli pesanti (rispettivamente -9,8% e -9,7% nel triennio 2010-2013).

**TABELLA II.4.1.1.3: TRAFFICO AUTOSTRADALE (MILIONI DI VEICOLI-KM) 2011-2019**

VEICOLI	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
LEGGERI	Mln veicoli-km	65.976	64.544	64.696	63.514	61.510	59.327	58.177	59.078	63.605	64.498
	var. % su base annua	2,2%	-0,2%	1,9%	3,3%	3,7%	2,0%	-1,5%	-7,1%	-1,4%	-0,1%
	%	76,5%	76,7%	77,2%	77,4%	77,5%	77,5%	77,4%	77,3%	77,2%	77,5%
PESANTI	Mln veicoli-km	20.293	19.585	19.136	18.510	17.874	17.247	16.945	17.347	18.752	18.773
	var. % su base annua	3,6%	2,3%	3,4%	3,6%	3,6%	1,8%	-2,3%	-7,5%	-0,1%	2,2%
	%	23,5%	23,3%	22,8%	22,6%	22,5%	22,5%	22,6%	22,7%	22,8%	22,5%
TOTALI	Mln veicoli-km	86.269	84.129	83.833	82.025	79.384	76.574	75.122	76.425	82.357	83.271
	var. % su base annua	2,5%	0,4%	2,2%	3,3%	3,7%	1,9%	-1,7%	-7,2%	-1,1%	0,4%

Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati AISCAT.

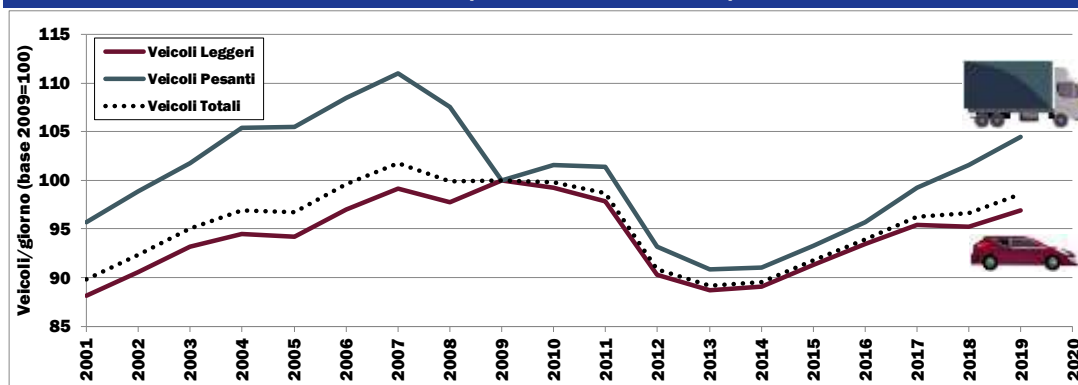
Nel 2018 si è assistito ad un generale rallentamento della crescita, con i pesanti che hanno fatto registrare comunque un aumento di circa il 2% (ma a fronte di tassi



anni ben oltre il 3% mantenuti nel triennio precedente), mentre per i leggeri è emersa un’inversione di tendenza (-0,2%) rispetto al 2017.

Per contro, nel 2019 si è registrato un incremento nella domanda di traffico pari al 3% su base annua ascrivibile al favorevole andamento del contesto macroeconomico. L’aumento della domanda è risultato pari al 2% per i mezzi leggeri ed al 3% per i veicoli pesanti. La variazione dei veicoli pesanti rappresenta il maggior aumento dall’anno 2015.

**FIGURA II.4.1.1.5: ANDAMENTO DEL TRAFFICO SULLA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA IN VEICOLI TEORICI <sup>(1)</sup> MEDI GIORNALIERI 2001-2019 (INDICI BASE 2009=100)**



<sup>(1)</sup> unità veicolari che idealmente, percorrendo l’intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (veicoli-km)

Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati AISCAT.

Con riferimento al traffico giornaliero medio (TGM) registrato sulle Autostrade concesse dal 2001 ad oggi, l’effetto della crisi economica emerge in tutta la sua evidenza, con i leggeri che hanno visto crescere il proprio TGM di oltre il 13% fino al 2009 salvo poi “riperderlo” nei successivi 4 anni. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, la riduzione dei traffici registrati tra il 2007 e il 2009 (-10%) sembra preannunciare la crisi economica, i cui effetti, oltre che ritardati nel tempo (crescita dell’1,4% negli anni 2009-2011 immediatamente successivi alla crisi), sono anche meno significativi rispetto a quelli dei veicoli leggeri, segni indiscutibili di una maggiore riluttanza al cambiamento delle merci rispetto ai passeggeri. Per contro, nel 2019 si è registrato sulle autostrade in concessione un incremento paragonabile a quello osservato per i veicoli\*km a conferma della ripresa del traffico (prevalentemente di natura commerciale) ed il pieno recupero dei dati antecedenti alla crisi economica del 2008.

Infine, come si può osservare dalla successiva tabella, la recente crisi sanitaria legata al COVID-19 ha provocato, anche in seguito ai provvedimenti restrittivi adottati, una drastica riduzione della domanda di passeggeri su strada, che nell’ultima settimana di marzo ha raggiunto una riduzione anche superiore al 90% su rete Anas extraurbana.

**FIGURA II.4.1.1.6: TRAFFICO STRADALE PASSEGGERI IN ITALIA (2019)**



Fonte: elaborazioni Struttura Tecnica di Missione MIT su modello matematico SIMPT.

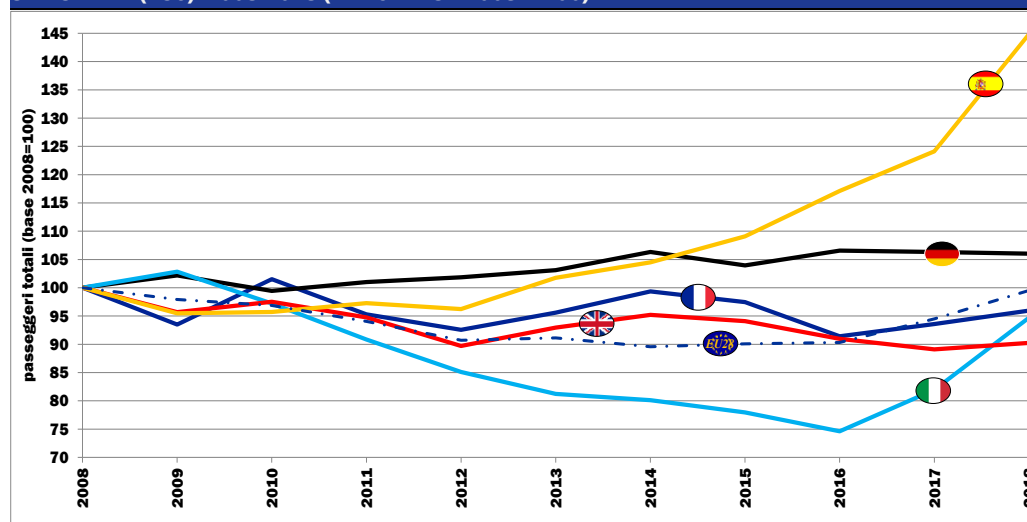
## Porti

Secondo i dati di Assoport, nel 2018 l'Italia ha trasportato via mare un totale di 53,1 milioni di passeggeri, confermandosi come il Paese con la maggior concentrazione di traffico in Europa (pari al 19,5% del totale passeggeri trasportato in EU28).

A livello internazionale, i dati pubblicati da Eurostat mostrano per l'Italia una crescita nei passeggeri movimentati nell'ultimo anno notevole (+15,6%) e seconda solo a quella della Spagna (+16,7%); un'inversione di tendenza quella degli ultimi due anni, che ha consentito di recuperare il terreno perduto negli anni post-crisi (-27% dal 2009 al 2016). I restanti Paesi più industrializzati denotano incrementi molto più contenuti (Francia +2,5%, Regno Unito +1,3%) o addirittura in leggera flessione nel caso della Germania (-0,3%); altri Paesi, come la Grecia, la Danimarca o la Croazia, che sviluppano elevati traffici in termini di passeggeri trasportati, fanno registrare crescita più moderate (comprese tra il 2% e il 4% circa) e comunque inferiori alla media EU28 (+5,3%).

Analizzando i dati di Assoport relativi alle singole tipologie di traffico presenti a livello nazionale, il trasporto crocieristico, dopo la battuta di arresto del 2017 (-8,7%), ha visto una ripresa nell'ultimo anno, che lo ha portato a toccare i 10,8 milioni di passeggeri, in linea col dato registrato nel 2016. Il traffico locale, proseguendo nel suo trend, nel 2018 cresce ancora, raggiungendo i 25 milioni di passeggeri, mezzo milione in più rispetto al precedente anno (+2,0%) e 4 milioni in più rispetto al 2016 (+18,5%). Anche i flussi sui traghetti crescono del 2,0% rispetto a un anno prima e di quasi il 4,0% rispetto al 2016, arrivando a 17,5 milioni di passeggeri nel 2018.

**FIGURA II.4.1.1.7: ANDAMENTO PASSEGGERI TOTALI NEI SISTEMI PORTUALI DEI PAESI EUROPEI PIÙ SVILUPPATI (EU5) 2008-2018 (INDICI BASE 2008 = 100)**

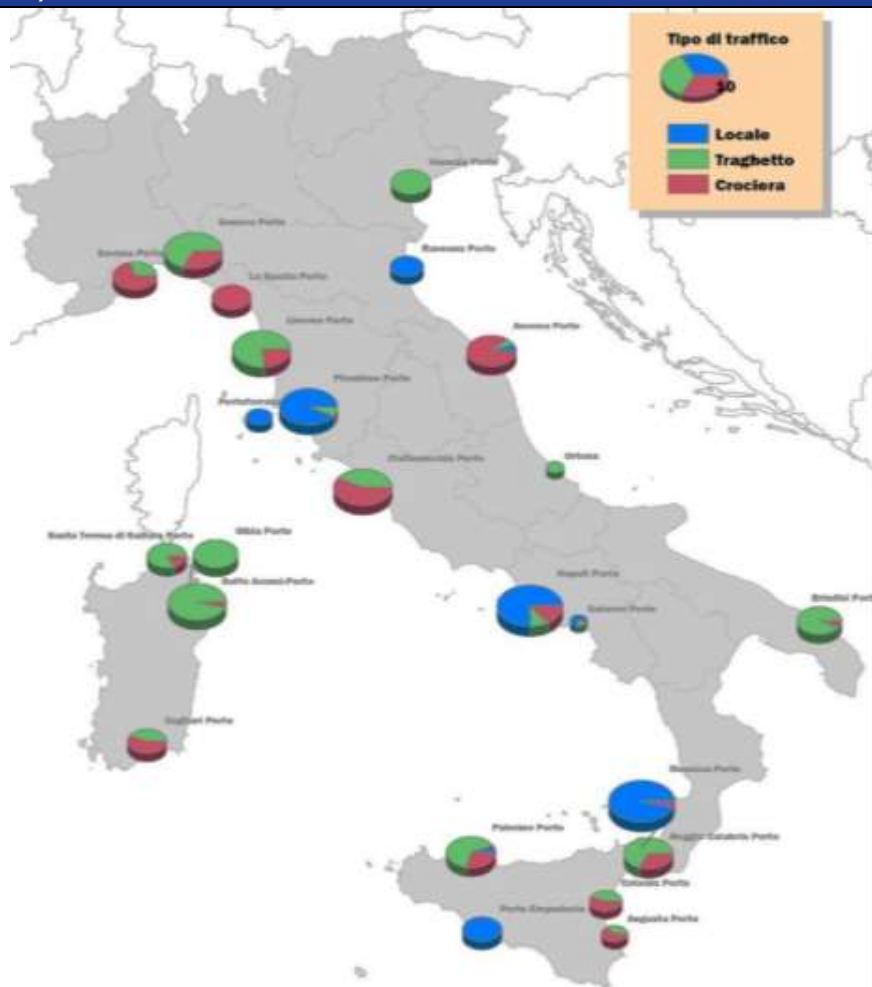


Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati Eurostat.

Esaminando nel dettaglio la distribuzione delle diverse tipologie di traffico, si evidenzia come i flussi locali siano concentrati prevalentemente in soli quattro porti, Messina, Napoli, Portoferraio e Piombino, che insieme coprono più del 92%

del volume complessivo; sono invece soltanto tre i porti che superano i 2 milioni di passeggeri sui traghetti (Olbia, Livorno e Genova), che diventano otto se si abbassa la soglia ad un milione di passeggeri (realizzando così l'80% del totale traffico Ro-Ro). Con 2,4 milioni di passeggeri il porto di Civitavecchia movimenta da solo quasi un quarto del complessivo flusso crocieristico del 2018; a seguire, i porti di Venezia, Napoli e Genova sono gli unici altri tre ad aver registrato nello stesso anno volumi di passeggeri in questo segmento superiori al milione.

**FIGURA II.4.1.1.8: DINAMICA TRAFFICO PASSEGGERI NEI SISTEMI PORTUALI ITALIANI (BASE 2008=100)**



Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati Assoporti.

### Aeroporti

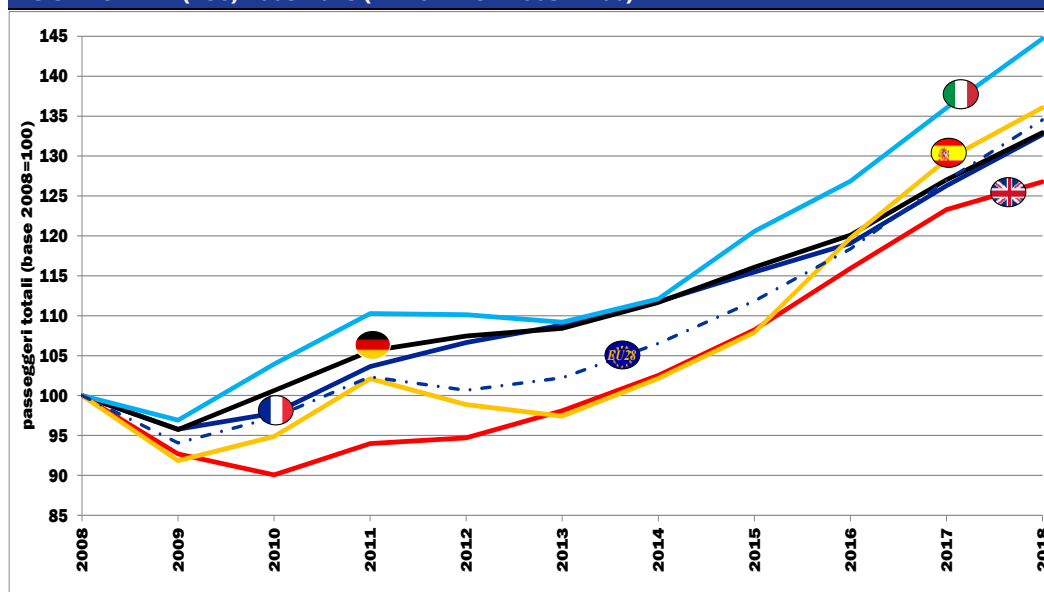
Secondo il recente rapporto pubblicato da Assaeroporti, i passeggeri movimentati negli aeroporti italiani nel 2019 sono stati 193,1 milioni, in crescita del 4% rispetto all'anno precedente, mentre i movimenti aerei (che rappresentano l'estensione dell'offerta di trasporto) sono stati 1,6 milioni, in crescita del 2,7% rispetto al 2018. Si conferma trainante il traffico internazionale che cresce del 5,8% rispetto

a un anno prima, con una punta del 9,9% per il traffico verso i Paesi extra UE, mentre i voli nazionali rallentano attestandosi sul +0,7% a fronte del +3,3% del precedente anno.

A livello internazionale l'incremento del traffico aereo registrato in Italia segue la tendenza dei maggiori *competitor* europei quali, in ordine decrescente di traffico totale, Regno Unito, Germania, Spagna e Francia, mentre alcuni Paesi emergenti registrano una crescita percentuale superiore a quella italiana, come la Polonia e il Portogallo, che dal 2008 ad oggi hanno più che raddoppiato i propri traffici, o la Turchia che nell'ultimo anno ha sopravanzato l'Italia al quinto posto del *ranking* dei Paesi EU28 per numero di passeggeri trasportati.

I dati pubblicati da Eurostat mostrano che il traffico passeggeri in Italia nel 2018 rappresenta il 13,9% del mercato europeo (EU28), in crescita del 6,0% rispetto all'anno precedente, contro un valore medio in Europa del 5,7%.

**FIGURA II.4.1.1.9: ANDAMENTO PASSEGGERI TOTALI DEL TRASPORTO AEREO NEI PAESI EUROPEI PIÙ SVILUPPATI (EU5) 2008-2018 (INDICI BASE 2008 = 100)**



Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati Eurostat.

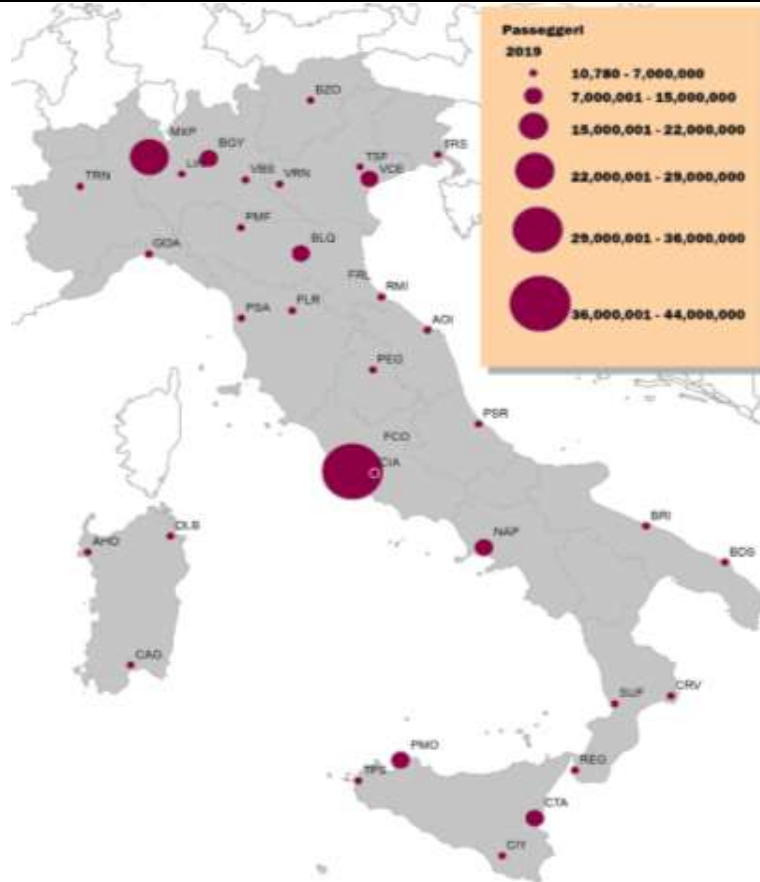
Tra i primi dieci Paesi europei per numero di passeggeri, la crescita registrata in Italia è superiore a quella del Regno Unito (+2,8%) e di Germania, Spagna e Francia (con incrementi compresi fra 4,5% e 4,8%), ma inferiore a quella di Portogallo, Grecia e Turchia che, partendo da valori assoluti più bassi, presentano aumenti del 6,9%, 7,5% e del 10,0% rispettivamente.

I dati di Assaeroporti relativi ai singoli scali nazionali mostrano che, nel 2019, gli aeroporti che hanno avuto il maggior incremento di traffico passeggeri sono stati Rimini (+28,3%), Milano Malpensa (+16,7%), Bologna (+10,6%) e Bari (+10,2%).

In termini assoluti si confermano i primi dieci scali nazionali per traffico passeggeri, con Roma Fiumicino saldamente al comando con oltre 43 milioni di passeggeri (+1,3% rispetto al 2018); a seguire Milano Malpensa, che nell'ultimo anno ha registrato un incremento di oltre 4 milioni di passeggeri, dovuto anche al trasferi-

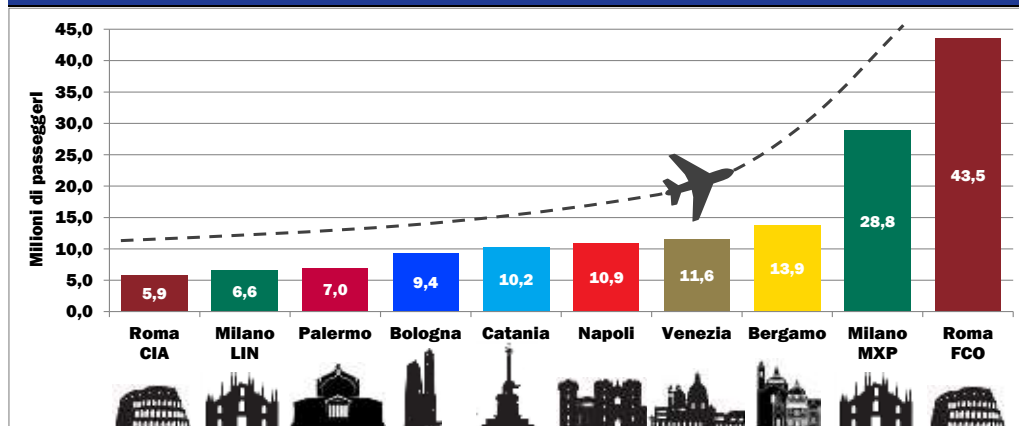
mento delle attività operative di Milano Linate, chiuso per tre mesi per il rifacimento della pista e che ha conseguentemente visto decrescere i propri traffici di quasi 29 punti percentuali.

**FIGURA II.4.1.1.10: TRAFFICO PASSEGGERI NEGLI AEROPORTI ITALIANI – ANNO 2019**



Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati Assaeroporti.

**FIGURA II.4.1.1.11: TRAFFICO PASSEGGERI NEI PRIMI 10 SCALI NAZIONALI – ANNO 2019**



Fonte: elaborazione Struttura Tecnica di Missione MIT su dati Assaeroporti.

### Crociere, analisi per macroarea

Nel 2019 il settore Crociere ha raggiunto gli 11,7 milioni di passeggeri, in forte rialzo, +8,4% sul 2018.

Al netto dell'area del Sud e Isole, la crescita del 2019 risulta sostanzialmente distribuita su tutto il territorio nazionale; particolarmente interessante il dato assoluto del Centro-Tirreno che nel 2019 guadagna 450mila di passeggeri con una variazione 2019 del +12,6%. Anche l'area del Centro Sud Adriatico cresce notevolmente, con numeri assoluti minori rispetto al bacino precedente, ma con una variazione maggiore +16,5%.

Il dato 2019, che vede una crescita in termini assoluti che si attesta sui 900 mila passeggeri, conferma l'importante ripresa che già si era registrata nel 2018, dopo un dato 2017 che aveva vanificato la crescita dei due anni precedenti. Rispetto, dunque, a sei anni fa (2014) tutte le aree prese in esame, ad eccezione dell'area del Nord-Adriatico, quasi ferma, crescono a doppia cifra, il Nord-Tirreno del +16,1%, il Centro Tirreno del +18,8%, il Centro Sud Adriatico fino al 39,5% e il Sud e Isole del 24,6%.

**TABELLA II.4.1.1.4: CROCIERISTI, MACROAREE, 2014-2019**

Macroarea	CROCIERISTI (Mln pax)						CAGR	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019		2019-2014	2019-2018
Nord Tirreno	2,98	3,25	3,30	2,99	3,18	3,46	3,0%	16,1%	8,8%
Nord Adriatico	1,83	1,78	1,81	1,61	1,66	1,83	-0,1%	-0,3%	9,7%
Centro Tirreno	3,40	3,73	3,76	3,20	3,59	4,04	3,5%	18,8%	12,6%
Centro-sud Adriatico	0,62	0,56	0,46	0,56	0,75	0,87	6,9%	39,5%	16,5%
Sud + Isole	1,19	1,46	1,46	1,50	1,60	1,48	4,5%	24,6%	-7,3%
Totale Italia	10,02	10,78	10,79	9,85	10,78	11,68	3,1%	16,5%	8,4%

Fonte: elaborazioni RAM su dati AdSP ed ESPO. Stima per il 2019.

L'andamento positivo abbastanza distribuito su tutto il territorio si riscontra anche analizzando la variazione delle quote di mercato lungo gli ultimi sei anni. Le due aree principali, il Nord Tirreno e il Centro Tirreno mantengono quasi inalterata la loro quota di rispettivamente di 30 e 35 punti; cede 2 punti, invece, il Nord Adriatico che vanno a confluire nelle aree del Centro Sud-Adriatico e del Sud e Isole.

**TABELLA II.4.1.1.5 INCIDENZA MACROAREE SUL TOTALE CROCIERISTI NAZIONALE, 2014-2019**

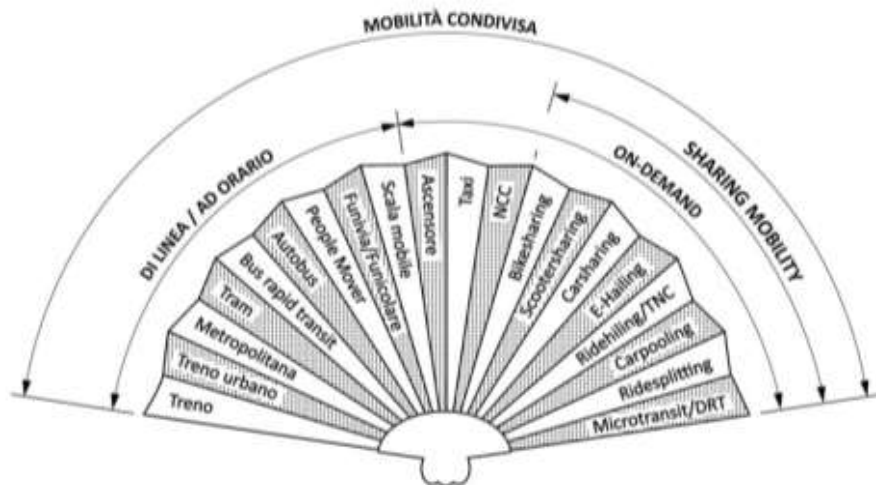
Macroarea	CROCIERISTI (Incidenza percentuale)					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nord Tirreno	30%	30%	31%	30%	30%	30%
Nord Adriatico	18%	17%	17%	16%	15%	16%
Centro Tirreno	34%	35%	35%	32%	33%	35%
Centro-sud Adriatico	6%	5%	4%	6%	7%	7%
Sud + Isole	12%	14%	14%	15%	15%	13%
Totale Italia	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: elaborazioni RAM su dati AdSP ed ESPO. Stima per il 2019.

## Sharing Mobility

La sharing mobility si riferisce all'utilizzo condiviso di un veicolo, sia esso un'automobile, un motorino o una bicicletta. Spesso questa forma di mobilità, coerentemente con la "sharing economy" (o economia della condivisione) è offerta attraverso servizi di mobilità dedicati quali ad esempio il car/bike/scooter sharing (nella versione classica *Station Based* oppure nella più recente versione *Free Floating*), ma anche car-pooling e analoghe forme modalità di condivisione.

**FIGURA II.4.1.1.12: IL VENTAGLIO DELLA MOBILITÀ CONDIVISA E LA SHARING MOBILITY**



Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility.

Secondo il "3° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility" dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, nel 2018 la sharing mobility in Italia è risultato uno dei settori in crescita ed in trasformazione. Secondo i dati raccolti dall'Osservatorio, a livello nazionale sono aumentati di 14 unità il numero di servizi di mobilità condivisa innovativi, arrivando a un totale di 363 nel 2018, con un tasso di crescita medio del 12% all'anno dal 2015. Tale crescita è da attribuirsi prevalentemente all'aumento di servizi di car-sharing e scooter-sharing, oltre che al numero maggiore di città in cui è stato attivato un servizio di sharing. Dal punto di vista territoriale, si conferma una prevalenza del nord sul centro-sud, dove sono presenti quasi il 60% dei servizi offerti, per un totale di 271 comuni italiani con almeno un servizio di sharing mobility. Sale anche il numero di utenti della sharing mobility che al 31 dicembre 2018 sono arrivati, secondo le stime dell'Osservatorio, a 5,2 milioni utenti/anno (+24% rispetto all'anno precedente) ed un totale di circa 33 milioni di spostamenti/anno, raddoppiati rispetto al 2015.

La mobilità condivisa, in tutte le sue forme (dai servizi convenzionali di trasporto su gomma o su rotaia, fino ai servizi non convenzionali *on-demand*), ha visto un incremento ed una rinnovata sensibilità verso le tematiche di mobilità sostenibile, con servizi di trasporto sempre più basati sull'utilizzo di veicoli elettrici, la cui percentuale, rispetto all'intero parco veicolare nei servizi di sharing, è passata dal 23% del 2017 al 43% del 2018 (dovuta principalmente al *boom* dello scooter-sharing elettrico).