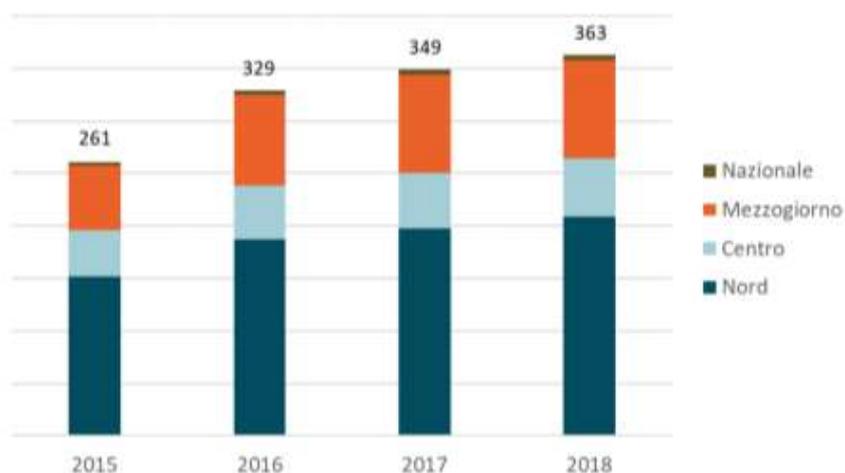


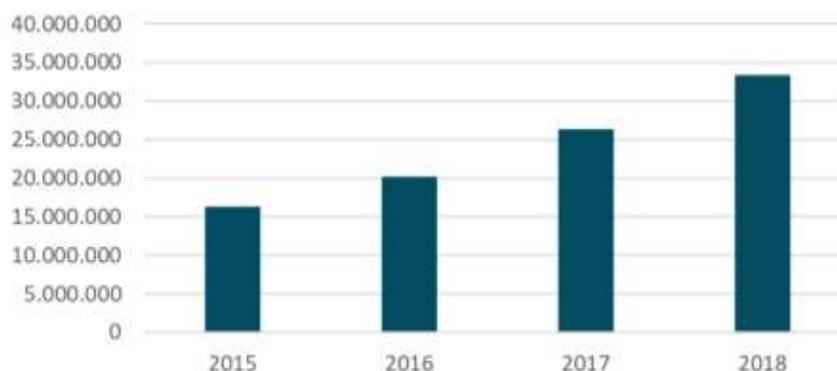
FIGURA II.4.1.1.13: NUMERO DEI SERVIZI IN ITALIA PER AREA GEOGRAFICA (2018)



Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility - 3° Rapporto Nazionale Sulla Sharing Mobility (2018).

A fronte di questa crescita, si deve tuttavia evidenziare una diminuzione del parco veicolare avvenuta nel 2018, dovuta soprattutto ad alcuni servizi di bike-sharing free-floating che hanno cessato l'attività, a dimostrazione pertanto di una fase di efficientamento dei servizi. I veicoli in sharing diventano sempre più snelli ed elettrici; fra il 2015 ed il 2018 si è infatti avuto un calo del peso del veicolo medio utilizzato del 17%, con una crescita di iscritti ai servizi di scooter-sharing elettrici nell'ultimo anno del 230%, con una quota relativa, rispetto alle auto, che passa dal 6% all'attuale 22%.

FIGURA II.4.1.1.14: NUMERO DEI SERVIZI IN ITALIA PER AREA GEOGRAFICA (2018)



Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility - 3° Rapporto Nazionale Sulla Sharing Mobility (2018).

Passando all'analisi dei singoli servizi di Sharing Mobility, il **Car-Sharing Free-Floating** sta dimostrando, rispetto al classico servizio *Station-Based* (S-B), una maggior efficienza sia lato utente che lato operatore/logistica ed una maggiore efficacia, superandolo quantitativamente sia dal lato dell'offerta, con un parco veicolare di circa 7 mila unità rispetto alle 1.200 del classico servizio S-B, che da quello della domanda, con una crescita del 40% dal 2015 rispetto al 22% del servizio S-B nello

stesso periodo, ed un totale di 11,8 milioni di noleggi rispetto ai 270 mila del servizio classico. Da sottolineare la copertura territoriale dei due servizi a livello nazionale: mentre il servizio classico S-B risulta distribuito più omogeneamente sul territorio nazionale, il servizio *Free-Floating* risulta concentrato per lo più nel centro-nord del Paese.

In relazione allo **Scooter-Sharing**, anche se limitato a sole tre città (Milano, Roma e Torino), esso denota i maggiori indici di crescita all'interno dell'intero panorama della Sharing Mobility. Gli iscritti, nell'ultimo anno, sono aumentati del 235% (circa 171 mila nel 2018 a fronte dei 51 mila del 2017) con una percentuale di crescita media del 350% negli ultimi quattro anni.

Il **Bike-Sharing** denota un maggior equilibrio fra le due tipologie di servizio, con una leggera prevalenza nell'offerta da parte del *Free-Floating* (circa 20 mila bici) rispetto al classico servizio S-B (circa 17 mila unità), che vede invece una contrazione, lato domanda, del 15% nell'ultimo anno.

Infine, il **Car-pooling** cresce sia a livello di utilizzo aziendale che a livello extraurbano non aziendale. Il Car-pooling aziendale vede i propri utenti raggiungere la quota di 277 mila, con una crescita del 75% dal 2015 ed un numero di viaggi che cresce del 390% solo nell'ultimo anno, mentre il Car-pooling extraurbano supera i 2,8 milioni di utenti, con una crescita nell'ultimo anno del 15%

II.4.1.2 IL TRAFFICO MERCI

Trasporto Stradale

Considerando che le rilevazioni ufficiali sul trasporto stradale delle merci sono parziali e non coprono la totalità del fenomeno a livello nazionale, è necessario integrarle con sistemi di modelli matematici per ottenere uno sguardo d'insieme dei traffici merci in tonnellate/anno lungo le strade italiane. A tal proposito, la Figura II.3.1.2.1 illustra il traffico totale con veicoli industriali (portata > 3.5 t) al 2019, che complessivamente supera gli 1,05 miliardi di tonnellate, indicando sia il volume assoluto dei traffici in tonnellate (spessore) sia la percentuale di traffico internazionale sul totale (in scala di colori): la maggior parte dei traffici si concentra lungo le direttrici autostradali del Nord, con una incidenza rilevante del trasporto internazionale nel Nord-Est.

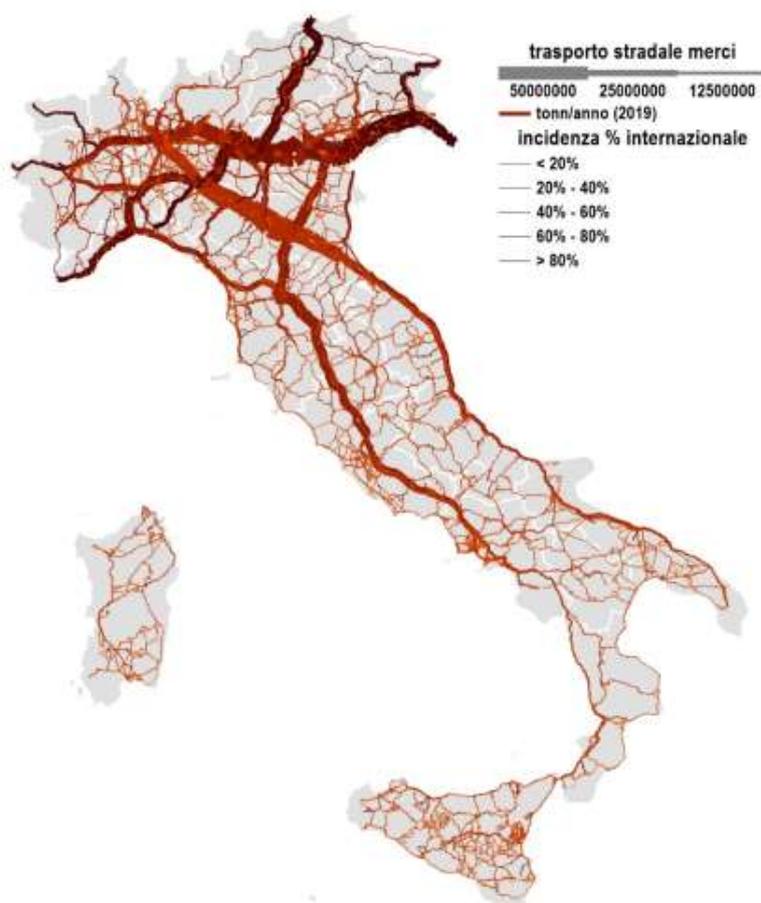
La regione italiana che ha generato (emesso) più tonnellate su strada è la Lombardia (Figura II.3.1.2.2), con oltre 200 milioni di tonnellate, pari a circa un quinto del totale nazionale, seguita da Emilia-Romagna e Veneto; complessivamente, oltre il 65% del totale del traffico stradale merci in tonnellate è generato nel Nord Italia.

Guardando più in dettaglio alla sola rete autostradale gestita dai concessionari AISCAT, il traffico di veicoli pesanti³ nel 2018 è stato di 19,59 miliardi di veicoli-km, contro i 19,13 miliardi di veicoli-km del 2017 (+2,4%), nonostante le rilevanti ripercussioni sulla rete per effetto del crollo del ponte Morandi a Genova. Nel primo

³ Sono classificati come tali sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m., sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

semestre 2019 il circolato complessivo pesante assomma a 9,95 miliardi di veicoli-km, contro i 9,75 miliardi di veicoli-km del primo semestre 2018, confermando quindi la tendenza positiva in atto, con una crescita del +2,1%. La rappresentazione per tratta dei veicoli pesanti effettivi giornalieri medi⁴, riportata in Figura II.3.1.2.3, conferma in sostanza la struttura della domanda illustrata in Figura II.3.1.2.1, e mostra inoltre che in numerose tratte, soprattutto nel Nord Italia, l'incidenza percentuale del traffico pesante sul totale supera il 30% del totale dei veicoli circolanti.

FIGURA II.4.1.2.1: TRAFFICO STRADALE MERCI IN ITALIA (2019)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su modello matematico dell'Università degli studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale.

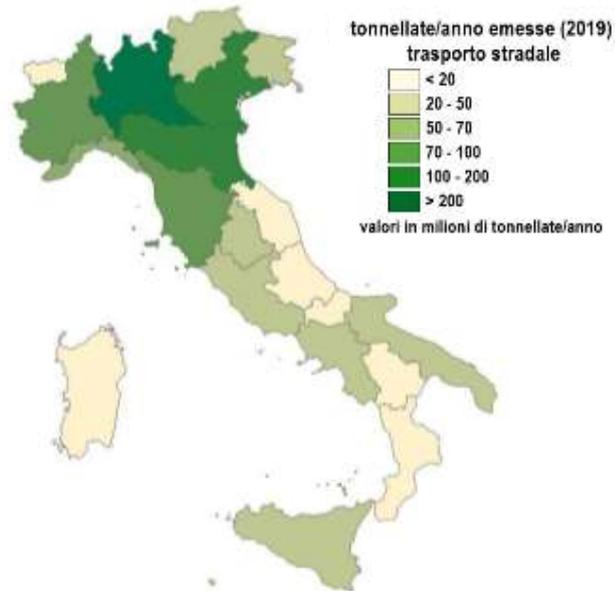
Nota: trasporti con veicoli di portata superiore a 3.5 tonnellate.

Infine, con riferimento alla rete di competenza ANAS, il traffico giornaliero medio è aumentato nel 2019, rispetto al 2018, dello 0,11% per quanto riguarda i

⁴ Si tratta del numero di tutti i veicoli pesanti entrati in autostrada, a prescindere dai chilometri percorsi.

veicoli merci con portata superiore a 7,5 tonnellate e del 2,25% per quanto riguarda i veicoli merci con portata inferiore a 7,5 tonnellate, inclusi furgoni e veicoli commerciali.

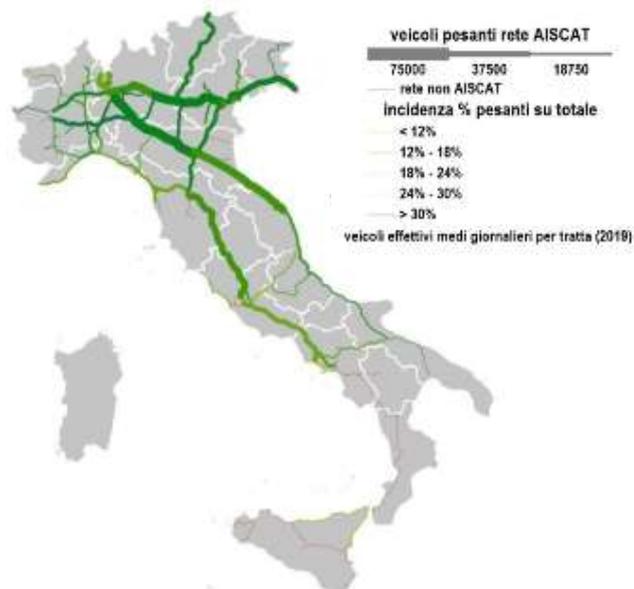
FIGURA II.4.1.2.2: TRAFFICO STRADALE MERCI IN ITALIA (2019): EMESSI A LIVELLO REGIONALE



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su modello matematico dell'Università degli studi di Napoli Federico II - Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale.

Nota: trasporti con veicoli di portata superiore a 3.5 tonnellate.

FIGURA II.4.1.2.3: VEICOLI PESANTI EFFETTIVI GIORNALIERI MEDI SU RETE AISCAT (2019)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati AISCAT (proiezione annuale di dati 1° semestre 2019).

Nota: Il flussogramma non è rappresentativo del flusso su ciascuna tratta autostradale tra due caselli, ma va interpretato come rappresentazione della distribuzione del traffico merci pesante sulla rete.

Trasporto Ferroviario

Il trasporto ferroviario merci ha visto una ulteriore crescita nel 2019 rispetto al 2018, confermando la tendenza positiva iniziata nel 2015. Il volume complessivo di treni-km sulla rete nazionale nel 2019 è stato di circa 49 milioni, con una crescita del 3% rispetto al dato del 2018. La quota di mercato degli operatori privati è ulteriormente cresciuta, con 24,0 milioni di treni-km prodotti nel 2019 contro i 22,2 del 2018 (+8,1%), raggiungendo quindi il 49% del totale.

Come si evince dalla tabella seguente, con la crescita registrata nel 2019, l'incremento complessivo del traffico ferroviario merci registrato nel periodo 2014-2019 si attesta a quasi il 12%.

TABELLA II.4.1.2.1: SERVIZI FERROVIARI MERCI: MILIONI DI TRENI*KM PERCORSI SULLA IFN PER REGIONE D'ITALIA 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Variazione %	
							2019-'14	2019-'18
Isole*	3,32	2,84	2,67	2,34	2,13	2,24	-32,5%	5,0%
Sud*	12,06	13,72	14,65	15,13	15,33	15,77	30,8%	2,9%
Sub Tot Sud+Isole	15,37	16,55	17,32	17,47	17,47	18,01	17,2%	3,1%
Altre regioni**	28,39	28,97	29,39	29,86	30,08	30,95	9,0%	2,9%
TOTALE ITALIA	43,76	45,52	46,7	47,33	47,55	48,96	11,9%	3,0%

+ treni con origine o destinazione Sicilia.

* treni con orig. o dest. in Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria (esclusi quelli da/per la Sicilia).

** treni aventi origine e destinazione nelle rimanenti regioni italiane o all'estero.

Fonte: elaborazioni RAM su dati RFI.

Appare rilevante anche segnalare il fatto che le relazioni con il sud e le isole hanno registrato un tasso di crescita uguale se non maggiore a quello registrato sulle altre relazioni nazionali ed internazionali. In particolare, si registra per la prima volta dal 2014 un incremento dei traffici sulle relazioni con la Sicilia (+5%), mentre per il resto la crescita del 2019 è stata omogenea e pari a circa il 2,9% sia nel sud peninsulare, sia nel resto d'Italia. Estendendo l'analisi all'intero periodo 2014-2019, sulle relazioni con la Sicilia il saldo rimane ampiamente negativo (-32,5%), mentre quelle con i maggiori incrementi risultano le relazioni con le regioni continentali del sud (+30,8%). Con un +9%, il dato 2014-2019 relativo alle altre regioni risulta più prossimo al dato nazionale.

Per quanto riguarda i dati in tonnellate non sono ancora consolidati quelli del 2018 e 2019, tuttavia è importante segnalare il trend registrato negli ultimi anni che ha visto incrementare il tonnellaggio medio per treno dalle circa 486 tonnellate del 2014 alle circa 496 del 2017, dato per altro atteso e coerente con il procedere dei lavori di *up-grade* funzionale della rete e del relativo incremento prestazionale in termini di modulo (lunghezza) treno, sagoma e peso trainato. Sarebbe dunque verosimile attendersi un incremento del tonnellaggio medio anche per il 2018 e 2019, tuttavia un ruolo al riguardo lo gioca anche la composizione del traffico ed in tal senso, la crescita della quota del traffico intermodale rispetto al traffico industriale o convenzionale, ossia la crescita di un traffico "più leggero", potrebbe controbilanciare questa tendenza.

Trasporto Marittimo

Le stime di movimentazioni portuali merci per il 2019 vedono il proseguimento della leggera flessione che ha caratterizzato il settore già dall'anno precedente.

Nel 2019 infatti, l'intero comparto di movimentazione merci, espresso in tonnellate, perde uno -0,2%, attestandosi a 489,1 milioni di tonnellate (dato da consolidare), dai 491,4 milioni di tonnellate dell'anno precedente e dai 497,6 milioni di tonnellate del 2017.

Il dato va però inserito in una prospettiva di medio termine, sulla quale si riscontra un CAGR, tasso di crescita annuale composto, riferito al periodo 2019-2014 positivo dell'1,2% ed una variazione, sempre sullo stesso arco temporale del +6,1%. Il calo degli ultimi anni non ha dunque inficiato il generale andamento positivo dell'intero settore merci marittimo nazionale.

Lato passeggeri prosegue la parabola positiva degli ultimi anni. Si stima che i principali porti italiani arrivino a movimentare 54,83 milioni di passeggeri nel 2019, il 3,1% in più del 2018.

Il dato risulta ancora più determinante se confrontato nel medio periodo dove si rileva un CAGR 2019-2014 del 4,9% per una variazione complessiva nei 6 anni che si attesta al +26,8%. Si conferma dunque l'importante ruolo che il trasporto passeggeri marittimo ha nel sistema trasportistico nazionale.

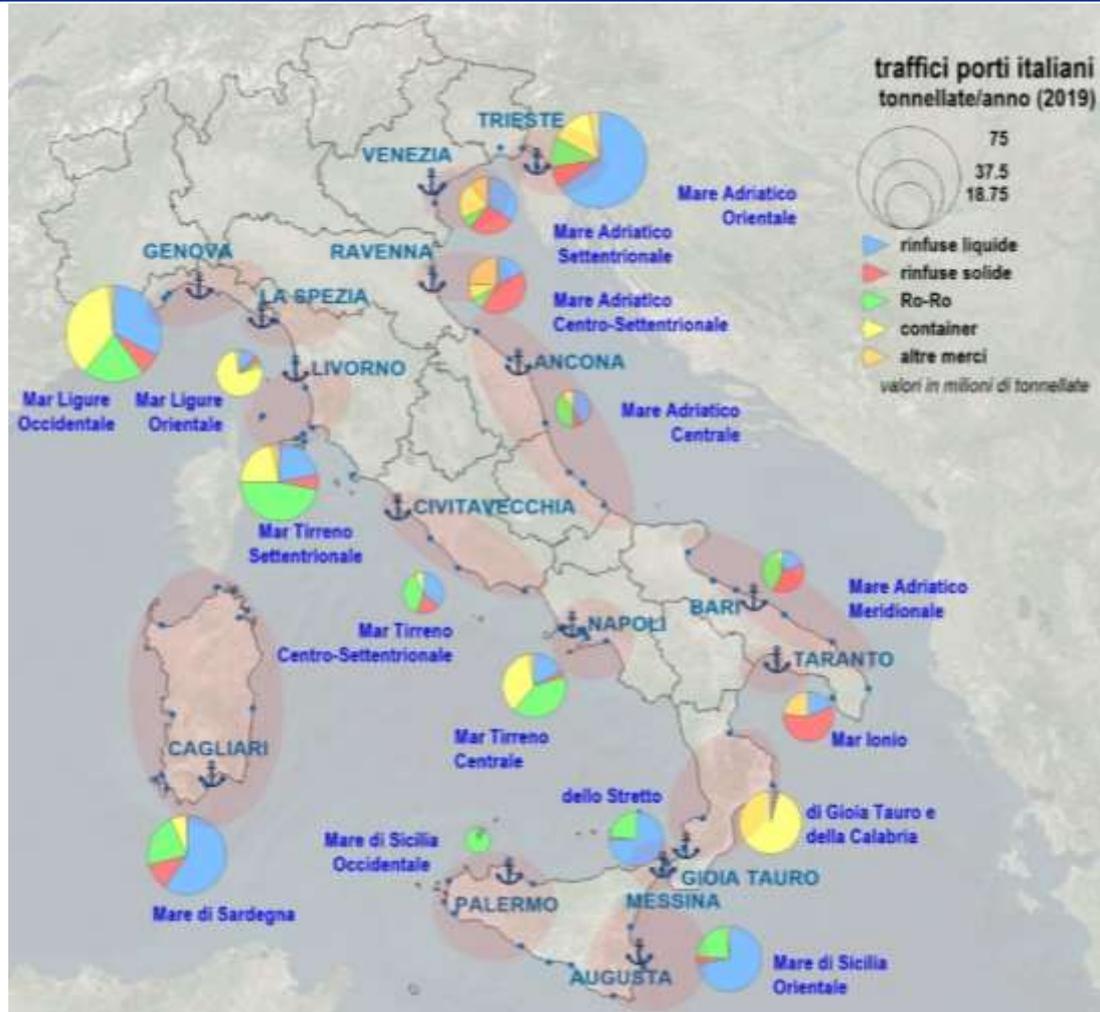
Il dettaglio della ripartizione dei traffici portuali per Autorità di Sistema Portuale è riportato rispettivamente in Figura II.3.1.2.4 per le merci e in Figura II.3.1.2.5 per i passeggeri.

TABELLA II.4.1.2.2: MOVIMENTAZIONI PORTUALI MERCI E PASSEGGERI 2014-2019

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (stima)	Variazione %		CAGR 2019 - 2014
							2019-2014	2019-2018	
Rinfuse liquide [Mln t]	170,66	183,26	182,27	187,82	184,01	184,98	8,4%	0,5%	1,6%
Rinfuse solide [Mln t]	72,71	71,42	74,45	66,62	65,59	61,73	-15,1%	-5,9%	-3,2%
Merce in container [Mln t]	108,33	112,04	117,80	115,11	111,07	113,32	4,6%	2,0%	0,9%
Merce Ro-Ro [Mln t]	85,94	90,27	99,24	106,43	109,10	105,46	22,7%	-3,3%	4,2%
Altre merci [Mln t]	23,37	21,86	21,92	21,66	21,62	23,60	1,0%	9,1%	0,2%
Totale traffici merci [Mln t]	461,0	478,9	495,7	497,6	491,4	489,1	6,1%	-0,5%	1,2%
Container [TEU*1000]	10.223	10.181	10.573	10.651	10.606	10.813	5,8%	1,9%	1,1%
Passeggeri totali [Mln pax]	43,25	44,67	48,64	52,02	53,18	54,83	26,8%	3,1%	4,9%
Crocieristi [Mln pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	10,78	11,68	16,5%	8,4%	3,1%
Non crocieristi [Mln pax]	33,23	33,89	37,85	42,17	42,41	43,16	29,9%	1,8%	5,4%
Locali (< 20 nm) [Mln pax]	18,28	18,77	21,11	25,07	24,98	25,36	38,8%	1,5%	6,8%
Ro-Pax [Mln pax]	14,95	15,12	16,75	17,10	17,43	17,79	19,0%	2,1%	3,5%

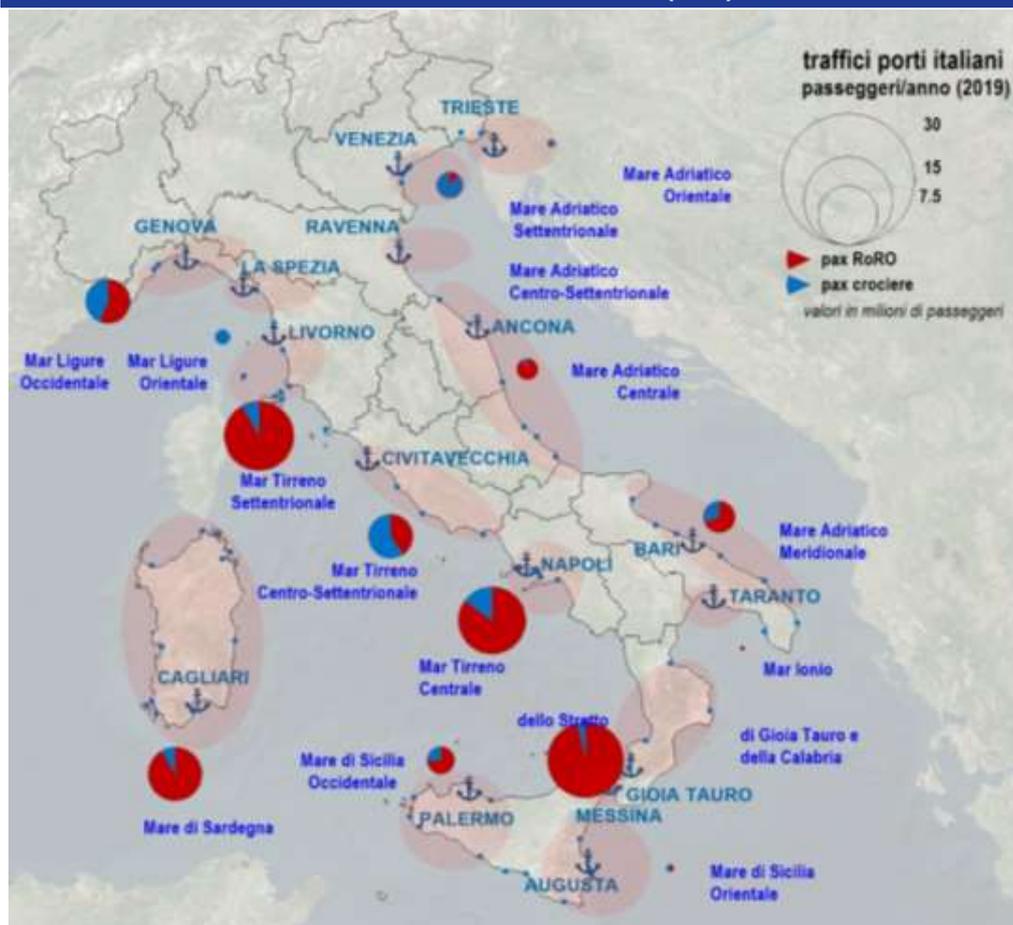
Fonte: elaborazioni RAM su dati AdSP ed ESPO. Stima per il 2019.

FIGURA II.4.1.2.4: TRAFFICO MERCI PORTUALE PER ADSP (2019)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati AdSP ed ESPO.

FIGURA II.4.1.2.5: TRAFFICO PASSEGGERI PORTUALE PER ADSP (2019)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati AdSP ed ESPO.

Container, analisi per macroarea

La movimentazione container nazionale nel 2019 si attesta a 10,8 milioni di TEU, +1,9% sul 2018.

La crescita del settore, che lo scorso anno aveva conosciuto una leggera flessione, è dunque confermata quest'anno e distribuita su tutti i cluster nazionali⁵ prese in esame, con particolare riferimento all'area del Centro-Tirreno (+5,5%) e quella del Centro-Sud Adriatico (+13,9%) che in termini assoluti, però, ha un'incidenza sul totale movimentato nazionale di solo il 2%.

⁵ I cluster portuali sono stati articolati come segue nel corso del paragrafo: Nord Tirreno: AdSP del Mar Ligure Occidentale, AdSP del Mar Ligure Orientale, AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Nord Adriatico: AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, AdSP del Mar Adriatico Orientale. Centro Tirreno: AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, AdSP del Mar Tirreno Centrale. Centro-Sud Adriatico: AdSP del Mar Adriatico Meridionale, AdSP del Mar Adriatico Centrale. Sud ed Isole: AdSP del Mar di Sicilia Occidentale, AdSP del Mar di Sicilia Orientale, AdSP del Mar Tirreno Meridionale, AdSP del Mare di Sardegna, AdSP del Mar Ionio ed AdSP dello Stretto.

ALLEGATO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020

TABELLA II.4.1.2.3: MOVIMENTAZIONI CONTAINER, MACROAREE, 2014-2019

Macroarea (Container KTEU)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019- 2014	2019- 2014	2019- 2018
Nord Tirreno	4.138,7	4.414,7	4.458,2	4.926,4	4.966,1	4.996,2	3,8%	20,7%	0,6%
Nord Adriatico	1.184,6	1.306,3	1.327,8	1.451,8	1.575,1	1.601,9	6,2%	35,2%	1,7%
Centro Tirreno	816,1	864,3	946,3	1.059,0	1.145,0	1.207,4	8,1%	47,9%	5,5%
Centro-sud Adriatico	200,8	238,5	259,3	238,2	227,3	258,9	5,2%	28,9%	13,9%
Sud + Isole	3.882,8	3.357,0	3.581,8	2.975,9	2.692,7	2.748,2	-6,7%	-29,2%	2,1%
Totale Italia	10.223,1	10.180,8	10.573,4	10.651,2	10.606,2	10.812,6	1,1%	5,8%	1,9%

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

In una ottica di medio termine, le aree del Nord Tirreno e Nord Adriatico, assieme a quella del Centro Tirreno risultano acquisire rilevanti quote di mercato.

Il Nord Tirreno, caratterizzato da una variazione 2019-2014 del +20,7%, acquista, infatti, 6 punti, arrivando al 46% dell'intero settore nazionale; in termini assoluti le due AdSP del Mar Ligure e la AdSP del Mar Tirreno Settentrionale cubano quasi 5 milioni di TEU, confermando l'importanza strategica dell'area per il settore container in Italia.

Ancora più rapidamente crescono le aree del Nord Adriatico (+35,2% dal 2014) e quella del Centro-Tirreno (addirittura +47,9% dal 2014) ma con valori assoluti inferiori, rispettivamente di 1,6 e 1,2 milioni di TEU.

La nota crisi del transhipment, che oltre a soffrire della competizione degli altri scali mediterranei europei ed extra europei si trova a dover fronteggiare un incremento delle quote di transhipment anche nei porti tradizionalmente a vocazione gateway, ha portato negli ultimi anni ad un crollo dei porti Gioia Tauro e di Taranto, facendo scendere il movimentato dell'area Sud ed Isole da 3,8 milioni di TEU del 2014 ai 2,7 milioni di TEU del 2019; in termini di quota di mercato l'area ha perso 13 punti attestandosi nel 2019 al 25% del movimentato nazionale. Nonostante ciò, gli ultimi mesi del 2019 hanno permesso al porto di Gioia Tauro un risultato del +8,4%, che ha consentito all'intera area di concludere il 2019 con un +0,7%, in controtendenza rispetto agli ultimi anni.

TABELLA II.4.1.2.4: INCIDENZA MACROAREE SUL TOTALE MOVIMENTATO CONTAINER NAZIONALE, 2014-2019

Macroarea	CONTAINER Incidenza percentuale					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nord Tirreno	40%	43%	42%	46%	47%	46%
Nord Adriatico	12%	13%	13%	14%	15%	15%
Centro Tirreno	8%	8%	9%	10%	11%	11%
Centro-sud Adriatico	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Sud + Isole	38%	33%	34%	28%	25%	25%
Totale Italia	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

Rinfuse liquide, analisi per macroarea

Nel 2019 il traffico di rinfuse liquide si confermano il settore di trasporto marittimo che movimentata più merci con 185,0 milioni di tonnellate, in crescita, +0,5%, rispetto al dato 2018.

La variazione del 2019 è dovuta all'andamento dei cluster portuale del Nord e Centro Tirreno e del Sud e Isole, tutti guadagnano circa 2 punti percentuali, mentre perde terreno l'area dell'Adriatico, sia Nord che Centro-Sud.

In un'ottica a medio termine (2019-2014), fatta salva l'area del Centro-Sud Adriatico che presenta una variazione pressoché nulla, tutte le aree analizzate aumentano il proprio movimentato di rinfuse liquide; in maniera particolare si distinguono le aree del Centro Tirreno e del Sud che nei sei anni presi in esame rilevano una variazione rispettivamente del +11,3% e del +11,6%.

TABELLA II.4.1.2.5: MOVIMENTAZIONI RINFUSE LIQUIDE, MACROAREE, 2014-2019

Macroarea	RINFUSE LIQUIDE (Mln T)						CAGR	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2014	2019-2014	2019-2018
Nord Tirreno	31,7	32,3	30,9	31,8	33,1	33,7	1,3%	6,6%	1,9%
Nord Adriatico	53,7	54,5	56,1	57,1	57,2	57,0	1,2%	6,2%	-0,4%
Centro Tirreno	9,6	10,1	10,5	10,3	10,6	10,7	2,2%	11,3%	1,7%
Centro-sud Adriatico	7,9	7,6	8,8	7,7	8,0	7,9	0,0%	-0,1%	-1,9%
Sud + Isole	67,8	78,7	76,0	80,9	75,1	75,6	2,2%	11,6%	0,7%
Totale Italia	170,7	183,3	182,3	187,8	184,0	185,0	1,6%	8,4%	0,5%

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

Valutando l'incidenza del movimentato dei cluster presi in esame rispetto al movimentato nazionale, il settore delle rinfuse liquide si conferma un mercato sostanzialmente maturo, nell'arco degli ultimi 5 anni infatti si riscontrano solo leggere variazioni che non comportano particolari fluttuazioni delle quote di mercato.

Il Sud, comprensivo delle isole, si conferma area di principale movimentazione di rinfuse liquide, oltre il 40% dell'intero movimentato nazionale, largamente dovuto alle grandi importazioni di risorse energetiche che interessano le AdSP del Sud.

TABELLA II.4.1.2.6: INCIDENZA MACROAREE SUL TOTALE MOVIMENTATO RINFUSE LIQUIDE NAZIONALE, 2014-2019

Macroarea	RINFUSE LIQUIDE Incidenza percentuale					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nord Tirreno	19%	18%	17%	17%	18%	18%
Nord Adriatico	31%	30%	31%	30%	31%	31%
Centro Tirreno	6%	6%	6%	5%	6%	6%
Centro-sud Adriatico	5%	4%	5%	4%	4%	4%
Sud + Isole	40%	43%	42%	43%	41%	41%
Totale Italia	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

Rinfuse solide, analisi per macroarea

Il 2019 accentua la parabola discendente del settore merci delle rinfuse solide, il totale movimentato nazionale viene stimato a circa 61,7 milioni di tonnellate, dato più basso del periodo preso in esame, in flessione del -5,9 % sul 2018.

Il calo interessa le aree del Nord Tirreno e Nord Adriatico e, in maniera particolare, l'area del Centro Tirreno che perde oltre due milioni di tonnellate, prevalentemente causato dal crollo del settore nel porto di Civitavecchia.

TABELLA II.4.1.2.7: MOVIMENTAZIONI RINFUSE SOLIDE, MACROAREE, 2014-2019

Macroarea	RINFUSE SOLIDE (Mln T)						CAGR		Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019-2014	2019-2014	2019-2018	
Nord Tirreno	10,8	9,7	9,4	9,5	9,4	9,0	-3,5%	-16,5%	-4,2%	
Nord Adriatico	21,3	23,7	25,0	24,6	24,2	23,1	1,6%	8,3%	-4,9%	
Centro Tirreno	11,4	12,1	12,2	6,7	6,1	4,0	-18,8%	-64,8%	-33,6%	
Centro-sud Adriatico	8,9	9,8	8,0	6,9	6,5	7,0	-4,8%	-21,8%	8,1%	
Sud + Isole	20,3	16,1	19,9	19,0	19,4	18,7	-1,7%	-8,1%	-4,1%	
Totale Italia	72,7	71,4	74,4	66,6	65,6	61,7	-3,2%	-15,1%	-5,9%	

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

Nell'arco dei sei anni che vanno dal 2014 al 2019 il settore ha perso ben 15 punti percentuali, movimentando 11 milioni di tonnellate di rinfuse solide in meno.

Si conferma, anche sul medio periodo, la performance negativa del cluster del Centro Tirreno che in termini assoluti ha perso 7,4 milioni di tonnellate di merce movimentata, distinguendosi per un CAGR negativo di 18,8 punti percentuali.

Calo che si riscontra anche in termini di quote di mercato, l'area passa infatti dal 16% al 7% del movimentato nazionale, guadagna altresì 8 punti l'area del Nord Adriatico, unica che nei sei anni acquista traffici +8,3%.

TABELLA II.4.1.2.8: INCIDENZA MACROAREE SUL TOTALE MOVIMENTATO RINFUSE SOLIDE NAZIONALE, 2014-2019

Macroarea	RINFUSE SOLIDE Incidenza percentuale					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nord Tirreno	15%	14%	13%	14%	14%	15%
Nord Adriatico	29%	33%	34%	37%	37%	37%
Centro Tirreno	16%	17%	16%	10%	9%	7%
Centro-sud Adriatico	12%	14%	11%	10%	10%	11%
Sud + Isole	28%	23%	27%	29%	30%	30%
Totale Italia	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

RO-RO, analisi per macroarea

Il settore Ro-Ro nel 2019 ha movimentato 105,5 milioni di tonnellate di merce, in flessione del -3,3% rispetto al dato record del 2018.

Al netto dell'area del Centro-Tirreno, il calo ha caratterizzato nel 2019 tutte le aree prese in analisi, colpendo particolarmente l'area del Nord Adriatico che ha perso oltre due milioni di tonnellate di movimentato, in flessione del 18,2% sul 2018.

Il dato è imputabile al crollo del settore Ro-Ro nel porto di Trieste, in calo di quasi il 25% causato da fattori macroeconomici internazionali (nello specifico la crisi valutaria in Turchia con conseguente calo dell'attività economica).

TABELLA II.4.1.2.9: MOVIMENTAZIONI RO-RO, MACROAREE, 2014-2019 (MLN TONNELLATE)

Macroarea	Ro-Ro (Mln T)						CAGR 2019- 2014	Variazione %	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019		2019- 2014	2019- 2018
Nord Tirreno	24,8	27,0	30,7	34,0	36,6	36,0	7,8%	45,4%	-1,5%
Nord Adriatico	11,5	11,0	11,7	12,4	12,4	10,1	-2,5%	-11,8%	-18,2%
Centro Tirreno	16,4	17,2	17,6	18,7	18,8	18,9	2,9%	15,2%	0,5%
Centro-sud Adriatico	6,9	7,4	10,0	10,7	10,4	10,4	8,6%	50,9%	-0,5%
Sud + Isole	26,4	27,8	29,2	30,6	30,9	30,0	2,6%	13,8%	-2,8%
Totale Italia	85,9	90,3	99,2	106,4	109,1	105,5	4,2%	22,7%	-3,3%

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

Il calo dell'ultimo anno non ha però condizionato il generale andamento molto positivo che il settore ha avuto nel medio termine. Negli ultimi sei anni, il Movimentato Ro-Ro è infatti salito del 22,7% (variazione 2019-2014) e sullo stesso arco temporale il CAGR si attesta su di un solido +4,2%.

A parte l'area del Nord Adriatico di cui abbiamo già parlato, la crescita è sostanzialmente distribuita su tutte le macroaree nazionali, con particolare riferimento all'area del Nord-Tirreno (+45,4% variazione 2019-2014) e all'area del Centro Sud Adriatico, addirittura +50,9%.

In termini di incidenza percentuale si vede la conferma dell'area del Nord Tirreno che già dal 2016 ha superato l'area del Sud (comprese le isole) per quota di mercato, attestandosi nel 2019 a 34 punti. Scendono di 3 punti l'area del Nord Adriatico e quella del Sud ed Isole, quest'ultima, si specifica, in termini assoluti ha guadagnato però più di 3,5 milioni di tonnellate di merce; cresce dunque, ma più lentamente di altri cluster.

TABELLA II.4.1.2.10: MOVIMENTAZIONI RO-RO, MACROAREE, 2014-2019 (INCIDENZA %)

Macroarea	Ro-Ro Incidenza percentuale					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nord Tirreno	29%	30%	31%	32%	34%	34%
Nord Adriatico	13%	12%	12%	12%	11%	10%
Centro Tirreno	19%	19%	18%	18%	17%	18%
Centro-sud Adriatico	8%	8%	10%	10%	10%	10%
Sud + Isole	31%	31%	29%	29%	28%	28%
Totale Italia	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

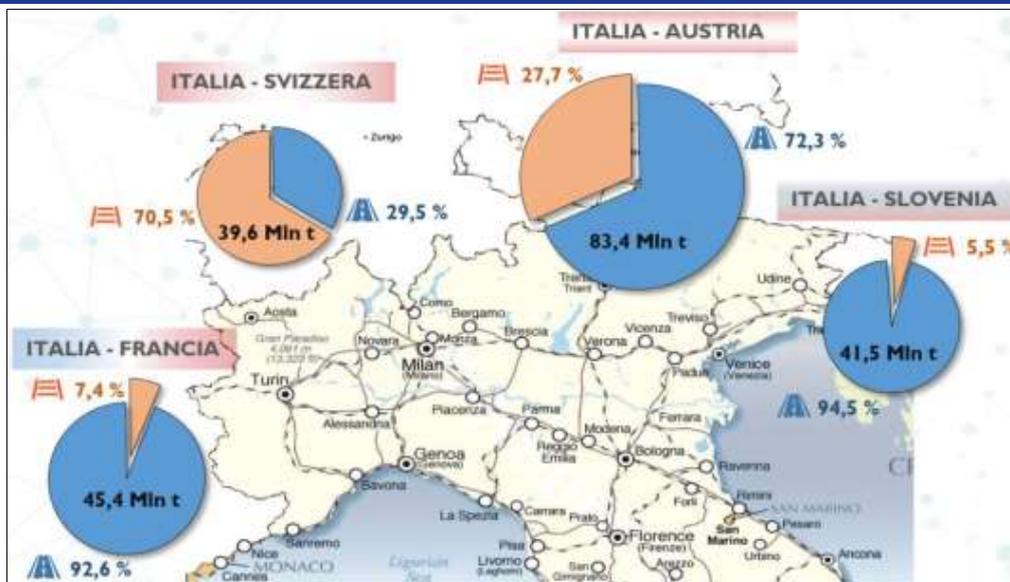
Traffico merci ai valichi alpini transfrontalieri

La rilevanza degli scambi commerciali e dei flussi merci intercorrenti tra l'Italia e l'Unione Europea, in prevalenza caratterizzata dalla modalità terrestre (ferro+strada) necessita di un'analisi dei transiti ai valichi alpini di confine italiani, vere e proprie porte di accesso e di uscita dell'economia nazionale, anche in considerazione dell'interdipendenza del traffico ivi transitante dalle policies ambientali, di tariffazione e contingentamenti eventualmente applicate dai paesi confinanti (si vedano i contingentamenti del Tirolo al valico del Brennero).

Il traffico merci ai valichi alpini nel 2018 ha raggiunto le 209,9 milioni di tonnellate, di cui 41,5 milioni di tonnellate sull'asse IT-Slovenia, 83,4 milioni di tonnellate sull'asse IT-Austria, 39,6 milioni di tonnellate sull'asse IT-Svizzera e 45,4 milioni di tonnellate sull'asse IT-Francia.

La variazione 2017-2018 del traffico merci ai valichi alpini transfrontalieri è +3,9% mentre il PIL reale, nello stesso periodo, ha registrato un +0,8% (dati Istat aggiornati a marzo 2020). Tale elasticità, nel caso in cui dovesse consolidarsi la crescita economica nazionale ed europea nel medio-lungo termine, necessita di un importante dibattito sul rischio di saturazione della capacità delle infrastrutture di trasporto ai valichi.

FIGURA II.4.1.2.6: TRAFFICO MERCI LUNGO I VALICHI ALPINI 2018



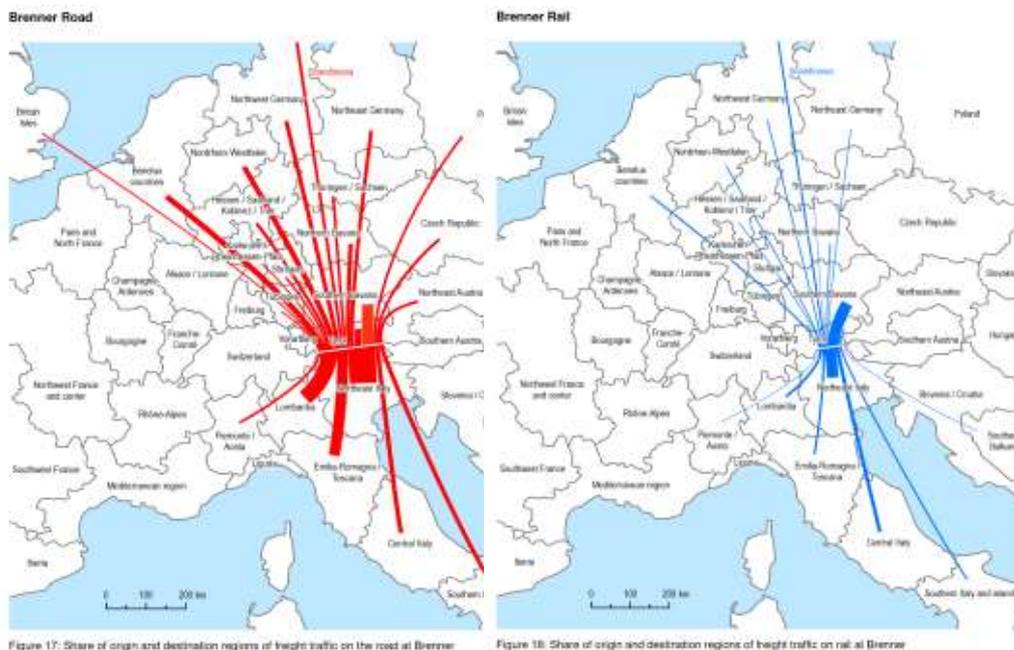
Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati Alpinfo e Ufficio Statistico Repubblica di Slovenia; stime 2018 su Tarvisio e Slovenia.

Rischio saturazione particolarmente sentito per quanto riguarda il valico del Brennero, primario nodo di flusso dei traffici nazionali da/verso l'Europa, rappresentando il primo valico alpino transfrontaliero con una quota maggiore di flussi rispetto a tutti i valichi IT-Francia e IT-Svizzera e su cui vi transita il 25,2% degli scambi commerciali italiani attraverso l'arco alpino e l'11,3% degli scambi commerciali nazionali totali, considerando cioè qualsiasi modalità di trasporto, infrastrutture fisse (idrocarburi e gas) comprese.

A riprova della funzione di direttrice di valenza europea e di sezione fondamentale del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, risulta interessante analizzare le “catchment areas” dei transiti autostradali e ferroviari al valico del Brennero come da figure che seguono, da cui emerge chiaramente l’estensione e la profondità delle aree servite dal traffico ivi transitante.

Asse del Brennero che si rileva dunque centrale per lo sviluppo dell’economia non solo del Nord-Est ma anche con importanti ricadute sull’intero territorio nazionale, come dimostrano i flussogrammi del traffico merci che seguono, con origini e destinazioni che toccano l’Italia Centrale ed il Mezzogiorno raggiungendo la penisola Scandinava ed il Nord della Germania.

FIGURA II.4.1.2.7: FLUSSOGRAMMA TRAFFICI AUTOSTRADALI E FERROVIARI AL VALICO DEL BRENNERO (2018)



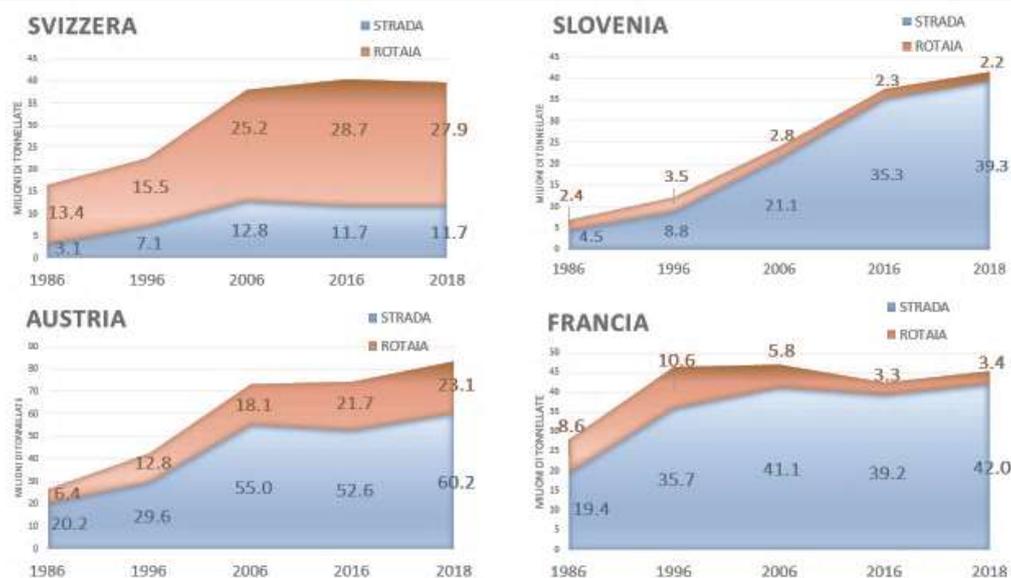
Fonte: CAFT Survey 2018.

Per quanto concerne il riparto modale della movimentazione merci lungo i valichi transfrontalieri italiani, risulta particolarmente evidente lo sbilanciamento del modal share transfrontaliero aggregato per il trasporto stradale, con un 73,0% dei traffici che viaggia su gomma (circa 153,3 milioni di tonnellate) mentre il 27,0% su ferro (circa 56,6 milioni di tonnellate), caratterizzato comunque da forti divergenze sui diversi assi commerciali come di seguito illustrato

Se è netta la prevalenza del trasporto stradale sull’asse IT-Slovenia ed IT-Francia, tale dato si inverte sull’asse IT-Svizzera, dove il ferro conta per il 70,5% anche grazie agli ingenti investimenti federali sostenuti per l’attuazione del progetto AlpTransit (circa 19 miliardi di euro).

Infine, sull’asse IT-Austria, nel quale insiste il valico del Brennero, vi è una prevalenza su strada del 72,3% contro un 27,7% di merci trasportate su ferro.

FIGURA II.4.1.2.8: TRAFFICO MERCI LUNGO I VALICHI ALPINI: EVOLUZIONE DEL RIPARTO MODALE (2018)



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati Alpinfo; stime 2018 su Tarvisio e Slovenia.

Trasporto aereo

Le merci movimentate mediante trasporto aereo nel 2019 sono state 1.082.397 tonnellate (ENAC, 2019)⁶ tonnellate, prevalentemente concentrate negli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo, Venezia, Bologna, Brescia, Roma Ciampino, Pisa, Napoli e Taranto-Grottaglie.

A fronte di una crescita generalizzata nel segmento passeggeri, il traffico cargo conferma una flessione del 3,2% rispetto al 2018 (fonte: Assaeroporti), ben più significativa di quanto già osservato nel 2018 (-0,5%) (fonte: Assaeroporti). Analizzando la crescita rispetto all'anno di riferimento 2014 si osserva un incremento percentuale del 15,9%, ma un CAGR del 3% che, a sua volta, è pari a circa la metà del valore osservato per il trasporto marittimo delle merci.

Per quanto concerne i mercati di riferimento, il 6,7% della merce si sposta su rotte nazionali, mentre il 93,3% si sposta su rotte internazionali di cui il 70% su direttrici extra-europee (ENAC, 2018).

Rispetto al mercato nazionale, le tonnellate in arrivo e partenza sono pressoché identiche; mentre rispetto al mercato internazionale le “partenze” (export) sono circa il 60% delle tonnellate totali movimentate, nettamente superiori al totale degli “arrivi” (import).

Per quanto concerne l'export è possibile osservare come il 62% delle merci abbia destinazione extra UE (43% Asia; 15% Nord America), circa il 29% è destinato in paese dell'Unione Europea a 28 stati e il 9% destinato nei restanti paesi europei (fonte ISTAT, 2018).

⁶ Circa lo 0.5% della merce movimentata dai porti italiani in container e Ro-Ro

Rispetto al mercato europeo cargo, il ruolo dell'Italia risulta essere marginale, con una quota pari al 6,4% rispetto all'Unione Europea a 28 paesi, e 7,5% rispetto all'Unione Europea post-Brexit (fonte: Eurostat, 2018).

In tale contesto, e rispetto ad un totale di 14.3 milioni di tonnellate movimentate in EU, l'Italia è il quinto paese per tonnellate di merce movimentata dopo Germania (34%), Francia (17%), Paesi Bassi (13%), Belgio (10%) e si posiziona subito prima di Lussemburgo (6.3%) e Spagna (5,7%).

Nell'ambito del sistema aeroportuale europeo, solamente due aeroporti italiani si inseriscono nella classifica dei primi venti aeroporti per merce movimentata: Milano-Malpensa al 10° posto con un totale di tonnellate movimentate pari a circa il 20% della merce movimentata dal primo aeroporto europeo (Francoforte/Main) e circa il 40% del quinto aeroporto europeo (Lipsia/Halle); Roma/Fiumicino al 17° posto con poco più di 1/3 delle tonnellate movimentate da Milano/Malpensa (fonte Eurostat, 2018).

Analisi per macro-area

Per quanto concerne il sistema aeroportuale italiano, il traffico cargo si concentra prevalentemente in due regioni che, a loro volta, movimentano circa l'84% del totale delle merci: la Lombardia con il 65% e il Lazio con il 19%.

Il traffico è sostanzialmente concentrato per il 77% in quattro aeroporti principali: Milano Malpensa (51%), Roma Fiumicino (18%), Bergamo Orio al Serio (11%) e Venezia (6%). Tutti gli altri scali sono interessati da quote inferiori al 4% del totale.

Come per il trasporto marittimo, è possibile identificare dei cluster/aree di traffico geografici⁷ (cfr. Piano Nazionale degli aeroporti, 2015).

Le analisi per macro-area evidenziano il ruolo dominante dell'area Nord-Ovest con circa il 65% della merce movimentata che, unito all'area Nord-Est (5,93%) e all'area Centro-Nord (6,25%), copre una quota di poco inferiore al 78%. Osservando che l'area Centro movimentata circa il 19% del totale, è immediato dedurre il ruolo assolutamente marginale delle regioni meridionali e insulari.

Andando ad analizzare i tassi di crescita per le aree più rilevanti, è utile evidenziare come la variazione percentuale 2019-2018 sia negativa per tutti le aree, con una punta del -5% per l'area Centro e del-10% per l'area Nord-Est. In termini di CAGR le aree Centro e Nord-Est evidenziano un tasso positivo superiore alla media e pari al 6%.

Per quanto riguarda le singole aree di traffico, come anche già riportato in precedenza, l'area Nord Ovest (Malpensa, Bergamo, Brescia, Cuneo, Milano Linate, Genova, e Torino) ha registrato i maggiori volumi di traffico di merci movimentate (circa 722 mila tonnellate), con Milano Malpensa che ha gestito la maggior parte del traffico (circa 558 mila tonnellate) prevalentemente su collegamenti internazionali. La quasi totalità⁸ del traffico cargo residuo è stata movimentata presso lo scalo di Bergamo (circa 120 mila tonnellate) e presso Brescia (31 mila tonnellate). Nel suo

⁷ Area Nord Ovest: Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo; Area Nord Est: Venezia, Verona, Treviso, Trieste; Area Centro Nord: Bologna, Pisa/Firenze (con gestione unica), Rimini, Parma, Ancona; Area Centro Italia: Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia, Pescara; Area Campania: Napoli, Salerno; Area Mediterraneo/Adriatico: Bari, Brindisi, Taranto; Area Calabria: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone; Area Sicilia orientale: Catania, Comiso; Area Sicilia occidentale: Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa; Area Sardegna: Cagliari, Olbia, Alghero.