

I canali di finanziamento sopra descritti hanno permesso, negli ultimi tre anni, anche il finanziamento di investimenti ulteriori in infrastrutture relative allo SNIT di secondo livello.

INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ	
Strumento legislativo	Mld (€)
Legge di Stabilità 2016	17,4
Legge di Bilancio 2017	25,1
Legge di Bilancio 2018	16,0
Altri fonti normative	0,5
P.O. MIT (FSC 2014-2020)	
Addendum P.O. MIT (FSC 2014-2020)	
Secondo Addendum P.O. MIT (FSC 2014-2020)	11,5
Patti territoriali (FSC 2014-2020) - infrastrutture	0,9
TOTALE	82,73

Complessivamente, come riportato nella tabella sottostante, i finanziamenti messi a disposizione negli ultimi tre anni per investimenti sia in infrastrutture legate al settore della mobilità, sia per il rinnovo del parco mezzi adibito al tpl, ammontano a circa 83 mld €.

In particolare:

- nella legge di Stabilità 2016 rientrano i rifinanziamenti dei **contratti di programma RFI** (8,6 mld €) e **ANAS** (6,8 mld €) e il finanziamento per rinnovo parco rotabile per il tpl (640 mln €);
- nella legge di Bilancio 2017 rientra il **Fondo investimenti** (articolo 1, comma 140) per un valore di 20,965 mld € per l'annualità 2017, con il quale si è anche rifinanziato il **contratto di programma RFI** e si è completato quello di ANAS, e il finanziamento per il Piano Nazionale della mobilità sostenibile, pari a 3,7 mld €;
- nella legge di Bilancio 2018 rientra il rifinanziamento del **Fondo investimenti** (articolo 1, comma 1072) per un valore di 13,8 mld €.

Gli interventi per il Mezzogiorno

Nel seguito sono descritti gli interventi previsti nell'allegato al DEF per il Mezzogiorno, sulle reti di trasporto ferroviarie, stradali, marittime, aeroportuali, del trasporto rapido di massa.

La **rete ferroviaria** è interessata dalla cosiddetta "cura del ferro", con circa 19 miliardi di Euro previsti per il Mezzogiorno (opere invariati), che prevedono la realizzazione dell'Alta Velocità di Rete (tratte Napoli - Bari, Bari - Bologna, Palermo - Catania e Catania - Messina) e l'adeguamento della rete esistente (raddoppio della tratta Messina - Siracusa, velocizzazione della tratta Catania - Siracusa, upgrading tecnologico ed infrastrutturale delle tratte Salerno - Reggio Calabria e Cagliari - Sassari / Olbia). Vi sono poi alcuni interventi, come il corridoio ferroviario Napoli - Palermo, per i quali è in corso una fase di progettazione di fattibilità (tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto, AVR Napoli-Reggio Calabria ed attraversamento dello Stretto, potenziamento Taranto-Metaponto-Sibari-Paola e Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria). Sono in corso, inoltre, lavori sulla linea ferroviaria Bari-Pescara per adeguarne le sagome di alcune gallerie al trasporto di semirimorchi su pianali ("autostrada viaggiante"). I programmi previsti per la rete ferroviaria nell'ambito territoriale del Mezzogiorno sono invece costituiti principalmente dagli investimenti per sistemi di segnalamento e tecnologie rivolte all'interoperabilità delle reti (ERTMS), per la sicurezza in galleria e la soppressione dei passaggi a livello. La "cura del ferro" ha contribuito ad una forte accelerazione degli investimenti, registrando nell'ultimo quadriennio un investimento nel Mezzogiorno pari a 16,4 Mld €, maggiore di quello già investito nel periodo di 13 anni (2001-2014), pari a circa 13,6 Mld €.

Con riferimento alla **rete stradale**, sono previsti nel Mezzogiorno investimenti per circa 11 Mld € per la realizzazione degli interventi e dei programmi invariati, riguardanti la messa in sicurezza, la riqualificazione ed il potenziamento di numerose direttrici. In particolare gli investimenti previsti si riferiscono agli interventi elencati: riqualificazione SS372 Telesina, RA5-5 e SS407 Basentana, SS658 Melfi-Potenza: messa in sicurezza, nuovo Itinerario (2°/3° stralcio) e riqualificazione SP Melfi-Innesto SS655, adeguamento collegamenti SS96 Matera Bari, miglioramento viabilità di adduzione A2, SS106 Jonica: completamento 3° Megalotto (da Roseto Capo Spulico all'innesto con la SS534), SS131 Carlo Felice e Diramazione Centrale Nuorese, adeguamento e completamento Sassari - Otranto, Riqualificazione A19 PA-CT, potenziamento collegamento SS640 Agrigento - Caltanissetta, Autostrada Ragusa - Catania (Project Financing). I programmi di investimento per la rete stradale riguardano le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, la digitalizzazione dell'Autostrada del Mediterraneo A2 - Smart Road ed il potenziamento delle tangenziali di Bari e Catania (invariati).

Per i **Porti** del Mezzogiorno sono previste opere invariati per un totale di 990 Milioni di Euro, riguardanti il nuovo Terminal Intermodale di Gioia Tauro, la Piastra Portuale Taranto, l'adeguamento della Darsena di Levante e la Stazione Marittima del Porto di Napoli. Inoltre, la filiera della logistica è stata semplificata attraverso diverse misure normative, tra cui quelle previste per la regolamentazione degli escavi e dei dragaggi (Art. 78 L 221/2015, DM Ambiente 172/2016 e 173/2016), lo Sportello unico doganale e dei controlli (Art. 20, c. 1-3 DL 169/2016), lo sdoganamento anticipato a mare (Pre-clearing), lo sdoganamento a destino (Fast corridors, corridoi doganali semplificati e controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale), la Digitalizzazione della Catena Logistica (DL 243/2016 e L 18/2017).

Per la **rete aeroportuale** che interessa le aree del Meridione, sono stati finanziati: la nuova pista dell'Aeroporto di Catania (77 Mln. €), il completamento dell'estensione Linea Metropolitana 1 con la nuova stazione Capodichino-Aeroporto (Napoli), la Nuova fermata Fontanarossa - Aeroporto di Catania su rete RFI (5 Mln €).

Per lo sviluppo del **trasporto rapido di massa**, per le città metropolitane del Mezzogiorno (Napoli, Bari, Reggio Calabria, Catania, Messina, Palermo, Cagliari) sono previsti investimenti per circa 11 mld €, riguardanti il rinnovo del parco veicolare, il completamento o l'estensione delle linee metropolitane esistenti, l'estensione complessiva della rete.

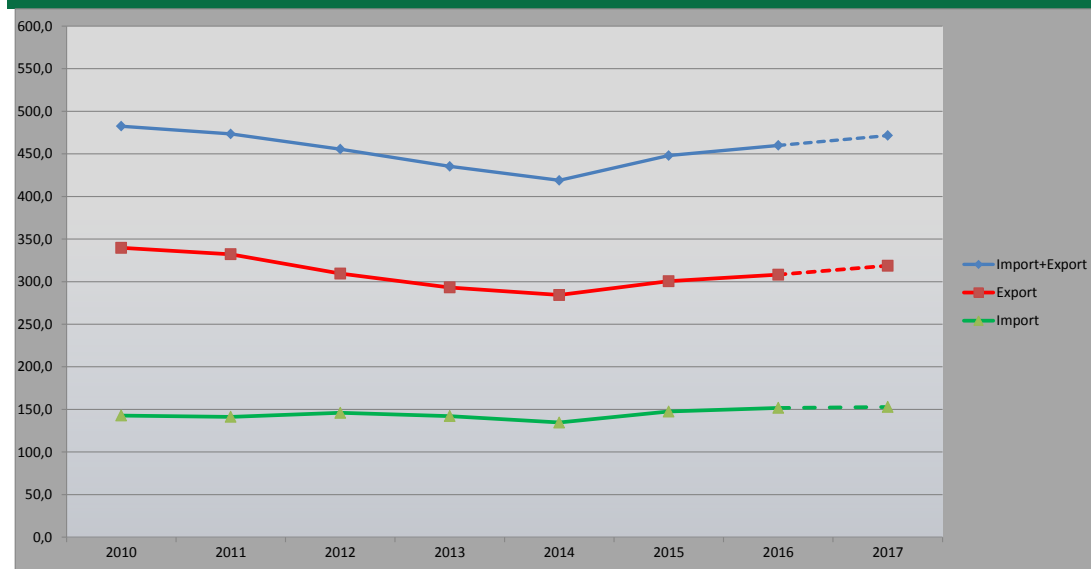
V. L'EVOLUZIONE DELLA DOMANDA E DEGLI INVESTIMENTI

V.1 LO SCENARIO INTERNAZIONALE

Trend generali import-export

L'analisi degli scambi internazionali (import+export espressi in Mln tonn) per il periodo 2010-2017 consente di evidenziare come i valori siano in lento, ma costante, aumento a partire dal 2014 (anno in cui hanno raggiunto il minimo del periodo considerato) con un incremento pari al 9,8% nel 2016. Se si estende l'analisi al 2017, ancorché il dato sia di recente pubblicazione ed ancora in fase di consolidamento, l'incremento percentuale rispetto al 2014 è pari al 12,6%. Analoga considerazione può essere fatta considerando separatamente import ed export, seppur caratterizzati da percentuali di crescita tra loro differenti (Figura V.1.1).

FIGURA V.1.1: DOMANDA DI TRASPORTO MERCI IN AMBITO INTERNAZIONALE (SCAMBI INTERNAZIONALI): ANDAMENTO 2010 -2017*



(*) Per il 2017 dato non consolidato.

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

Per quanto riguarda la ripartizione modale, è possibile evidenziare come il trasporto marittimo si confermi quello maggiormente utilizzato, con una percentuale costantemente al di sopra del 50%, anche se in decrescita nel periodo considerato (dal 59,1% del 2010 al 55,3% del 2016).

Rilevante è anche il peso del trasporto stradale, che ha visto aumentare la propria quota dal 25,5% al 29,8%, mentre il trasporto ferroviario, in leggera crescita (+0,3% nel periodo) si attesta mediamente sempre intorno al 4%. Non trascurabile, invece, risulta il dato relativo ad “altro mezzo di trasporto” (che comprende, ad esempio, gasdotti, oleodotti, etc) che si attesta al 10,4% (in diminuzione dal 11,2% del 2010) mentre si conferma trascurabile, in termini di quantità, il trasporto aereo (0,4%).

FIGURA V.1.2: DOMANDA DI TRASPORTO MERCI IN AMBITO INTERNAZIONALE (SCAMBI INTERNAZIONALI): RIPARTIZIONI MODALI DAL 2010 AL 2017*



(*) Per il 2017 dato non consolidato.

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

Principali partner commerciali. Analisi per macroaree

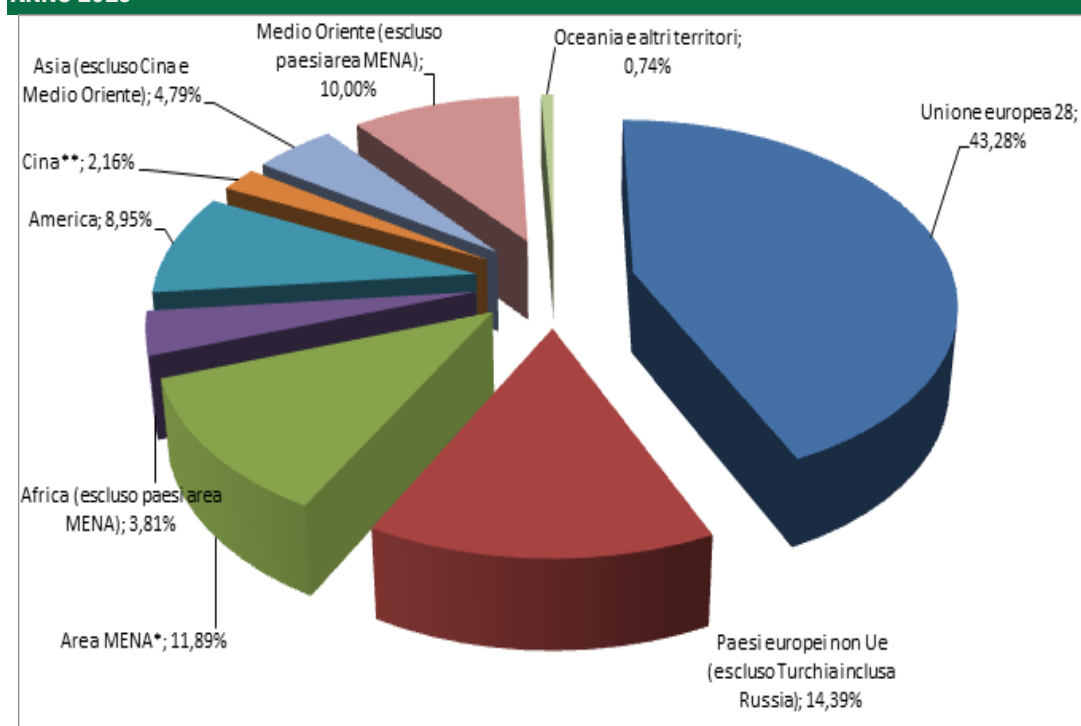
Focalizzando l'attenzione sull'ultimo anno consolidato (2016) è possibile effettuare alcune considerazioni di dettaglio riguardo i principali partner commerciali dell'Italia, aggregati per macroarea. Il maggiore flusso commerciale (import+export) internazionale avviene con l'area UE28, che da sola assorbe il 43,3% del totale degli scambi, seguita dagli altri paesi europei (ad eccezione della Turchia) con il 14,4%. Il dato che emerge, quindi, è che circa il 57,7% degli scambi internazionali dell'Italia avviene con gli altri paesi dell'Europa, mentre, per la restante parte, significative sono le percentuali fatte registrare dai paesi dell'area MENA (Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia) e del Medio Oriente, rispettivamente pari al 11,9% e 10%, fortemente influenzate dagli scambi di gas naturale e petrolio greggio nonché dei relativi prodotti di raffinazione.

Da evidenziare il dato relativo al territorio americano nel suo complesso, pari al 9%. Gli scambi commerciali con la Cina, invece, si attestano al 2,2%, dato che aumenta, complessivamente, al 7% se considerato per l'intero territorio asiatico (ad eccezione del Medio Oriente).

Di minore interesse risultano le quantità scambiate con l’Africa (decurtate di quelle relative ai paesi appartenenti all’area MENA) e con l’Oceania, pari, rispettivamente, al 3,8 e 0,7 per cento.

La separazione degli scambi complessivi per verso (ingresso/uscita) consente di evidenziare che l’export italiano trova i maggiori bacini di destinazione nei paesi europei (68,6% del totale), nell’area MENA (12,5%) e verso l’America (6,8%) mentre l’import, dal canto suo, proviene per il 52,3% dai paesi europei, per il 24,9% da Africa+Area MENA e per il 10% dal continente americano. In entrambi i casi, la percentuale della Cina non si allontana significativamente dalla media complessiva del 2 per cento.

FIGURA V.1.3: PRINCIPALI PARTNER COMMERCIALI (scambi internazionali PER MACROAREA): ANNO 2016



* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia.

** Dato Cina non comprende i flussi Italia-Hong Kong (import+ export 0,37 Mln. Tonn) e Italia-Macao (assolutamente non significativo) che sono ricompresi invece nella macro area Asia.

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

In generale, dal 2014 al 2016 è possibile registrare un forte incremento degli scambi con Medio Oriente ed Africa (in entrambi i casi escluso paesi area MENA) e Cina, rispettivamente pari al 41,3%, al 19,5% ed al 19,6% mentre è osservabile una leggera flessione degli scambi con l’America (- 6,3%).

TABELLA V.1.1: VARIAZIONE 2016-2014 IMPORT EXPORT ITALIANO VS. MACRO AREA

Macro Area	I+E [Mln. Tonn]
	Var 2016/2014
Unione Europea 28	9,8
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	1,8
Area MENA*	14,4
Africa (escluso paesi area MENA)	19,5
America	-6,3
Cina	19,6
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	-0,2
Medio Oriente (escluso paesi area MENA)	41,3
Oceania e altri territori	4,1
TOTALE	9,8

* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia.

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

L'analisi di dettaglio della quota di scambi commerciali che avviene fra l'Italia e gli altri paesi europei consente, inoltre, di evidenziare l'importanza dei collegamenti che attraversano l'arco alpino: tale direttrice, infatti, assorbe il 58,4% del flusso totale (modalità stradale e ferroviaria), mentre la quota mare pesa meno della metà, 25,9%.

Il focus condotto separatamente per import ed export 2016 per macroarea e modalità di trasporto consente di confermare tale dinamica. In particolare:

- per le esportazioni si evidenzia un'incidenza del 70,6% di transito (ferro+gomma) ai valichi alpini negli scambi intra-europei mentre per le altre macro-aree è netta la prevalenza della modalità marittima (oltre il 94%) ad eccezione dell'Oceania dove il cargo aereo ha una quota del 22,6%;
- per le importazioni si evidenzia una netta prevalenza del transito ai valichi alpini (ferro+gomma) per i flussi in import intra UE 28 mentre la modalità marittima supera il 98% per le altre macro aree, ad eccezione dell'Area MENA e dei paesi europei non EU, ove le condotte di idrocarburi determinano un calo della quota mare.

TABELLA V.1.2: EXPORT ITALIANO 2016 VS. MACRO AREE PER MODALITÀ DI TRASPORTO

Macro Area	Export 2016 per modalità di trasporto [%]		
	Mare	Valichi (strada+ferrovia)	Aereo+Altro
UE 28	27,4%	71,6%	1,0%
Paesi europei non UE (escluso Turchia)	37,1%	61,6%	1,2%
Area MENA*	97,2%	2,6%	0,2%
Africa (escluso paesi area MENA)	98,5%	1,0%	0,4%
America	94,8%	0,8%	4,4%
Cina	96,1%	1,3%	2,6%
Asia (escluso Cina)	94,8%	2,5%	2,7%
Medio Oriente (escluso paesi area MENA)	96,2%	2,7%	1,1%
Oceania e altri territori	77,1%	0,4%	22,6%

* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia.

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

TABELLA V.1.3: IMPORT ITALIANO 2016 VS. MACRO AREE PER MODALITÀ DI TRASPORTO

Macro Area	Import 2016 per modalità di trasporto [%]		
	Mare	Valichi (strada+ferrovia)	Aereo+Altro
UE 28	18,0%	72,9%	9,1%
Paesi europei non UE (escluso Turchia)	56,4%	6,6%	37,0%
Area MENA*	51,3%	0,5%	48,2%
Africa (escluso paesi area MENA)	99,8%	0,2%	0,0%
America	99,7%	0,1%	0,2%
Cina	97,7%	1,0%	1,3%
Asia (escluso Cina)	98,4%	0,6%	1,0%
Medio Oriente (escluso paesi area MENA)	99,8%	0,1%	0,0%
Oceania e altri territori	99,9%	0,0%	0,1%

* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia.

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

Principali partner commerciali. Analisi per macroaree e categorie merceologiche

Con riferimento alle categorie merceologiche, le analisi condotte consentono di evidenziare una forte prevalenza degli idrocarburi nelle importazioni (verso tutte le regioni ad eccezione delle importazioni dall'UE 28 e dalla Cina) mentre, per quanto riguarda le esportazioni, emerge una forte prevalenza dei prodotti agroalimentari e dei prodotti petroliferi raffinati.

TABELLA V.1.4: CATEGORIA MERCEOLOGICA PREVALENTE IN IMPORT EXPORT 2016 PER MACRO AREA IN %

Macro Area	Categoria Merceologica prevalente su Import	Categoria Merceologica prevalente su Export
Unione europea 28	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari – 17,1%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi – 20,1%
Paesi europei non Ue (escluso Turchia inclusa Russia)	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale – 59,6%	Coke e prodotti petroliferi raffinati - 72,6%
Area MENA*	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale 65,3%	Coke e prodotti petroliferi raffinati 21,6%
Africa (escluso paesi area MENA)	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale – 70,7%	Coke e prodotti petroliferi raffinati 24%
America	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale – 26,9%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi – 18,4%
Cina	Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici - 38,6%	Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti – 41,4%
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale – 41,4%	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi – 21,1%
Medio Oriente (escluso paesi area MENA)	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale – 88,8%	Coke e prodotti petroliferi raffinati – 38%
Oceania e altri territori	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale – 75%	Altre merci – 59,1%

* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

Per depurare le precedenti analisi dall'influenza del petrolio e suoi derivati, la ripartizione percentuale delle importazione e delle esportazione è stata condotta sulle sole sostanze solide: macroscopicamente, il principale partner dell'Italia restano gli altri paesi europei (64,2% per in import e 69,7% in export) mentre aumenta l'importanza delle importazioni dall'America e dalla Cina, rispettivamente al 15,2% ed al 3,9%, diversamente da quanto accade per le importazioni da Medio Oriente e paesi area MENA, che si riducono, rispettivamente, all'1,2 ed al 5 per cento.

TABELLA V.1.5: RIPARTIZIONE % IMPORT EXPORT MACRO CATEGORIA MERCI SOLIDE PER MACRO AREA

MACRO AREA	Sostanze Solide	
	Import	Export
Unione europea 28	52,1	63,8
Paesi europei non Ue (escluso Turchia)	12,1	5,9
Area MENA*	5,0	9,6
Africa (escluso paesi area MENA)	4,3	1,7
America	15,2	7,6
Cina	3,9	2,5
Asia (escluso Cina e Medio Oriente)	5,5	4,2
Medio Oriente (escluso paesi area MENA)	1,2	2,8
Oceania e altri territori	0,7	1,9
TOTALE	100	100

* Area MENA: Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia.

Fonte: Elaborazione RAM su dati COEWEB.

V.2 DOMANDA E OFFERTA DI TRASPORTO

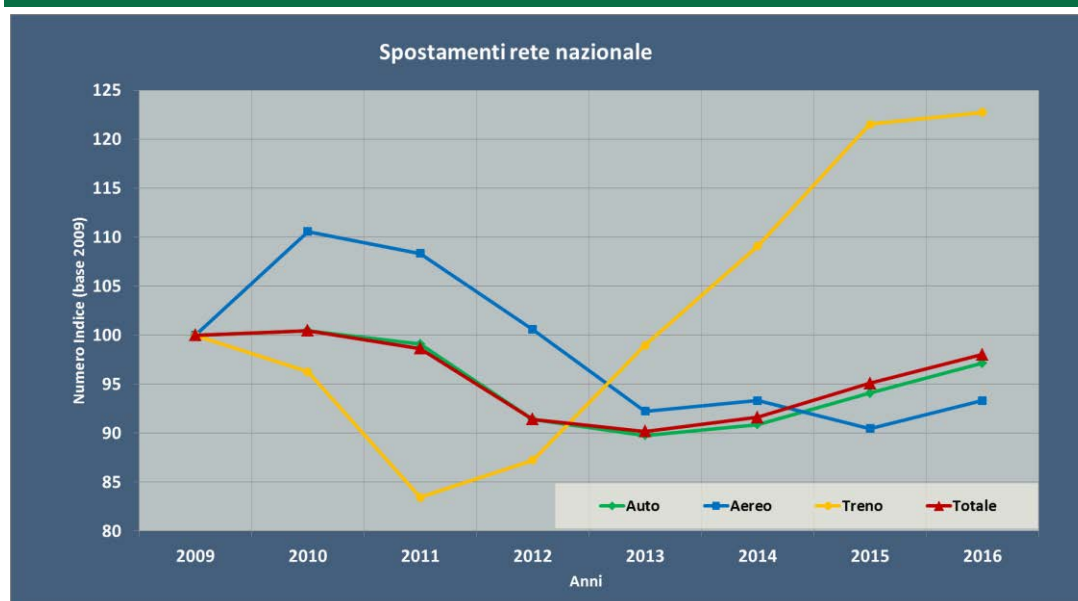
Trend generali della mobilità

Negli anni successivi alla crisi finanziaria del 2008 si sono registrate delle pesanti riduzioni della crescita economica e del PIL; ciò ha interessato anche il mercato della mobilità. Tra il 2009 e il 2013, infatti, il numero di **spostamenti passeggeri** sulle medie e lunghe percorrenze si è ridotto di circa il 10%; riduzione che ha interessato in misura differente le diverse modalità.

Si può osservare che una spinta rilevante alla ripresa della mobilità dei passeggeri è stata fornita dall'attivazione dei **servizi di Alta Velocità**, ed in maniera ancora più significativa dall'apertura alla concorrenza di tali servizi nel 2012. Nello specifico, limitando l'osservazione al periodo 2013-2016, si riscontra una crescita dell'utenza sui servizi AV prossima al 40%, a cui si affianca anche un incremento per gli altri **servizi ferroviari di media-lunga percorrenza** (Frecciabianca, IC, EC, etc.) (+6.5% dal 2013 al 2016). Questo andamento si differenzia notevolmente da quanto accaduto negli anni precedenti, in cui a fronte di una crescita degli utenti dei servizi AV si è registrata una significativa decrescita nell'utilizzo degli altri servizi ferroviari.

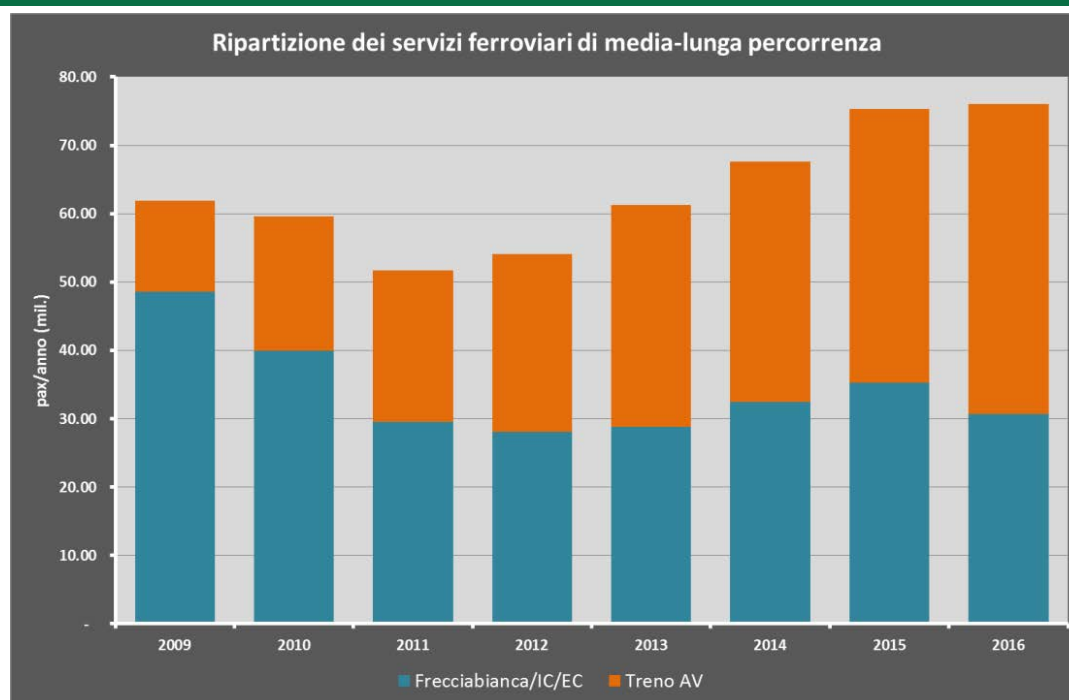
Le prime analisi, provvisorie, sui dati 2017 indicano, per i servizi ferroviari AV sulle direttrici storiche (TO-SA, NA-VE), una ulteriore crescita rispetto al 2016 di circa il 6 per cento.

FIGURA V.2.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA PASSEGGERI DOMESTICA PER MODO DI TRASPORTO DAL 2009 AL 2016 (base 2009=100)



Fonte: Elaborazione su dati Trenitalia, NTV, AISCAT e IATA.

FIGURA V.2.2: RIPARTIZIONE MODALE DEGLI UTENTI (PAX/ANNO) DEI SERVIZI FERROVIARI (DOMESTICI) DI MEDIA LUNGA PERCORRENZA DAL 2009 AL 2016



Fonte: Elaborazione su dati Trenitalia, NTV.

Anche per la mobilità su **autovettura** si registra una lieve ripresa a partire dal 2014, che si fa più significativa nel 2015 e nel 2016, per un incremento complessivo dal 2013 al 2016 di oltre l'8%. A questo riguardo i dati disponibili per

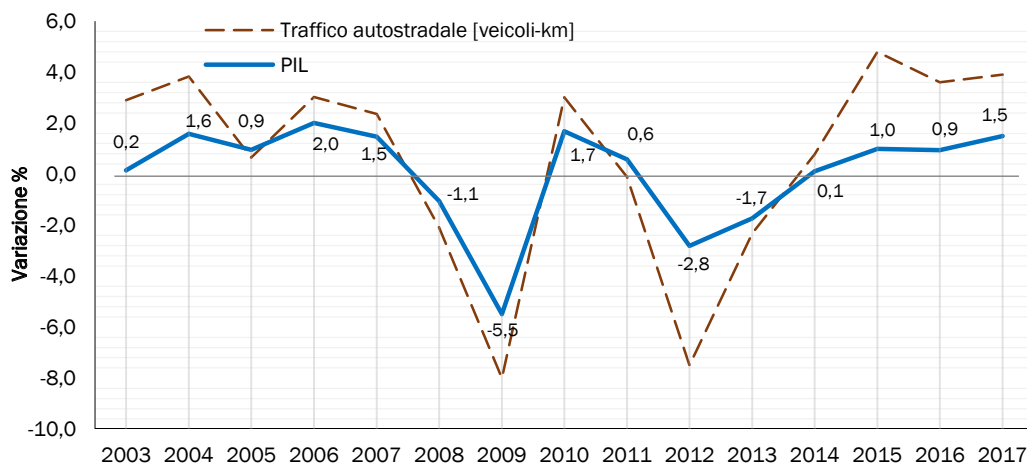
il primo semestre 2017 indicano un trend ancora positivo con un incremento, in termini di veic-km, che si attesta al 2.7% rispetto al 2016.

Per ciò che concerne la **modalità aerea** si rileva un andamento variabile (leggero incremento nel 2014, decremento nel 2015 e nuovo incremento nel 2016), complessivamente nel periodo 2013-2016 si registra un lieve incremento (+1.2%). E' opportuno specificare che questi valori si riferiscono ai soli viaggi sulle relazioni nazionali mentre nel complesso (nazionale + internazionale) anche il settore aereo fa registrare un aumento non trascurabile della mobilità (+14.5% nel periodo 2013-2016) (fonte ENAC).

Complessivamente nel periodo 2013-2016, il numero di spostamenti passeggeri è aumentato dell'8.7% a fronte di un incremento del PIL, nello stesso periodo, dell'1.77%.

La crescita della domanda di trasporto anche in misura maggiore del PIL, è stata una costante a livello europeo nel corso degli ultimi dieci anni tanto da far ritenere tale fenomeno (*decoupling*) uno dei principali elementi di cambiamento strutturale della politica dei trasporti europea. In Figura V.2.3 è mostrato l'andamento nel tempo della variazione percentuale del traffico autostradale e quella del PIL, e nella Figura V.2.4 è riportato l'analogo andamento con valori indicizzati su base 2006. Si osserva che il numero di spostamenti passeggeri è ha variazioni annue più marcate rispetto a quelle del PIL (in positivo e in negativo), a dimostrazione del fatto che la domanda di trasporto ha un'elasticità rispetto alla crescita macroeconomica maggiore di 1.

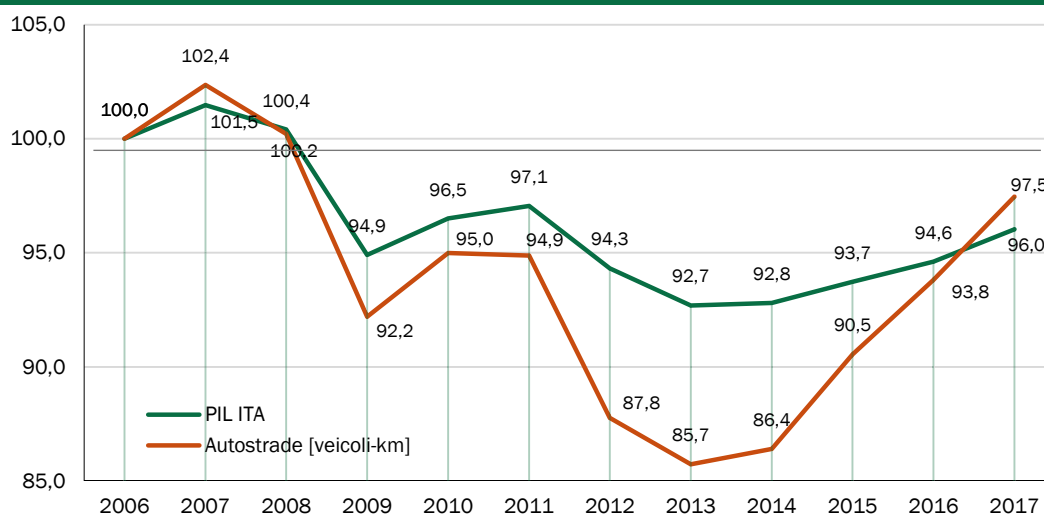
FIGURA V.2.3: VARIAZIONE % TRAFFICO AUTOSTRADALE (VEIC-KM) E VARIAZIONE % PIL ITALIANO.



Fonte: Elaborazioni su dati AISCAT.

Risultati analoghi si osservano all'analisi dell'andamento dei **traffici merci**, tendenzialmente in crescita su tutte le modalità (Tabella V.2.1) con percentuali molto superiori al PIL. L'analisi del grafico di Figura V.2.5 mostra, infatti, che i traffici marittimi e stradali presentano variazioni maggiori del PIL, con un moltiplicatore che resta costante per il mare (circa x2) e che tende a crescere per la strada (da x1,8 pre-crisi, a x3,7 del '15-17).E' possibile, invece, osservare moltiplicatori più elevati per trasporti ferroviari ed air cargo (rispettivamente x6,7 e x8,3).

FIGURA V.2.4: VARIAZIONE % TRAFFICO AUTOSTRADALE E VARIAZIONE % PIL ITALIANO (valore indicizzati all'anno di riferimento 2006=100)



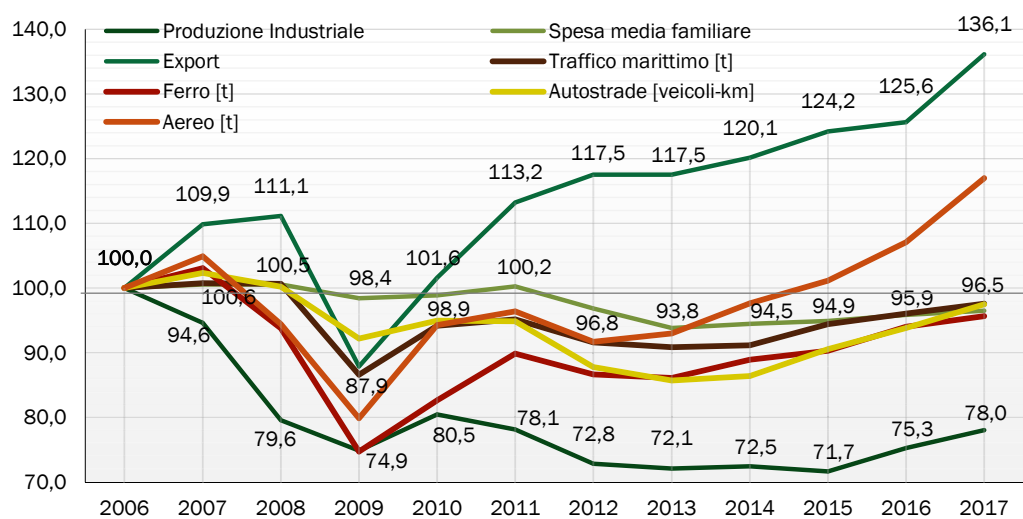
Fonte: Elaborazione su dati AISCAT.

TABELLA V.2.1: VARIAZIONE PERCENTUALE 2014-2017 TRAFFICO MERCI PER MODALITÀ

Modalità	
Cargo aereo (tonn)	+24,2
Mare (tonn)	+7,1
RO-RO	+20,7
Container	+8,9
Ferrovia (treni*km)	+11,0
Autostrade (veic*km)	+12,9
Strade statali (veicoli pesanti)	+10,3

Le differenze anche marcate tra le diverse modalità di trasporto che mostrano una forte crescita dei volumi di air-cargo e di RO-RO, si spiegano considerando il notevole incremento dell'export a fronte di una contrazione dei consumi interni e della produzione industriale nel complesso.

FIGURA V.2.5: PRINCIPALI INDICATORI MACROECONOMICI. VALORI INDICIZZATI CON ANNO DI RIFERIMENTO 2006=100



Fonte: Elaborazioni RAM.

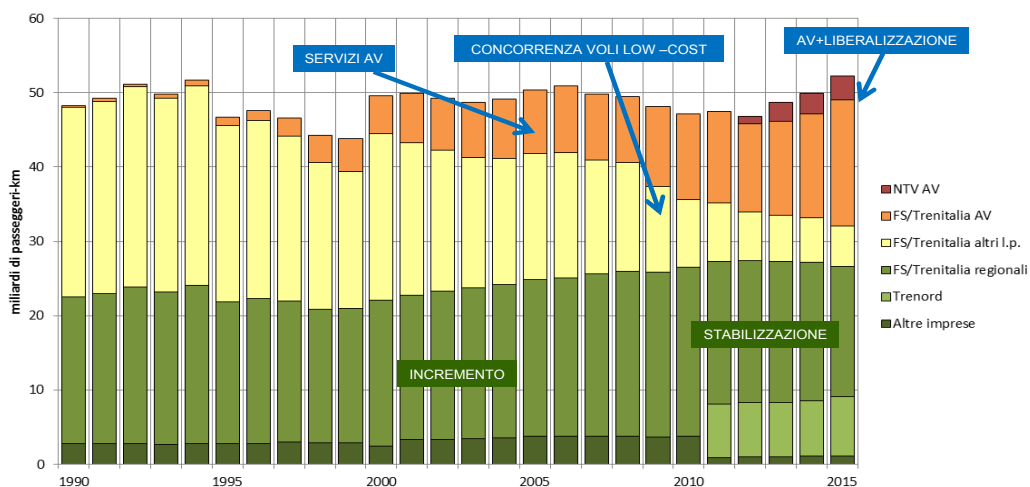
Complessivamente si osserva dunque una crescita della domanda che è frutto della ripresa economica e anche dell'implementazione delle semplificazioni legislative, regolamentari ed amministrative avviate negli ultimi anni, nonché degli schemi incentivanti messi in campo, in particolare, per il settore ferroviario, le politiche del Ferrobonus, dello Sconto Traccia e sconto terminalisti portuali. Ci si aspetta: per il traffico marittimo un'ulteriore crescita dall'applicazione del Marebonus, dalla creazione delle ZES, dallo sportello unico e dai Fast Corridors; per il settore air-cargo un'ulteriore crescita sulla base del miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e dall'applicazione dell'ICT per lo spazio aereo.

Ferrovie

Il traffico passeggeri

Nel corso del 2015, il sistema ferroviario nazionale ha trasportato **oltre 52 miliardi di passeggeri-km**, con un incremento del 5,3% rispetto al 1990, e dell'8,1% rispetto al 2000. Questo incremento, abbastanza limitato in valore assoluto, è però il frutto di dinamiche molto articolate. Per quanto riguarda le lunghe distanze, tra il 2000 ed il 2010 i servizi ad alta velocità, avvantaggiati dalla realizzazione delle nuove linee ad essi dedicate, hanno più che raddoppiato il loro traffico. Ciò tuttavia non è bastato a compensare la riduzione di altri segmenti di offerta, come gli *inter-city*, soggetti anche alla concorrenza dei vettori aerei *low cost*. Di conseguenza il traffico ferroviario di medio-lungo raggio è diminuito di oltre il 20%. Questa tendenza si è invertita soltanto nell'ultimo quinquennio, grazie soprattutto alla riduzione delle tariffe derivanti dalla liberalizzazione del settore, a fronte della quale la crescita del traffico AV (+57%), ottenuta in parte per deviazione da altri modi, ma in parte anche per induzione di nuova mobilità, è stata in grado di determinare un incremento del 16% sull'insieme del traffico ferroviario di lunga percorrenza.

FIGURA V.2.6: ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO PASSEGGERI (1990-2015)



Fonte: Elaborazioni su dati CNIT, ISTAT, NTV, Trenord.

Ne è conseguita 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 interpolo di medio e medio-lungo raggio.

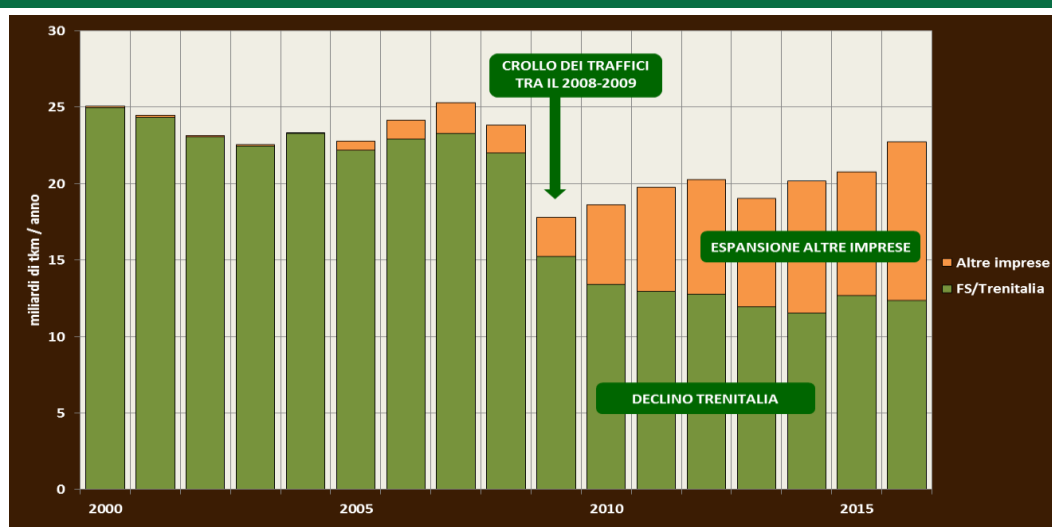
Per quanto attiene invece il traffico regionale, esso ha conosciuto un andamento in qualche misura complementare al precedente, caratterizzandosi tra il 2000 ed il 2010 per una crescita abbastanza consistente (+20%), seguita negli ultimi cinque anni da un certo rallentamento (+6%).

Il traffico merci

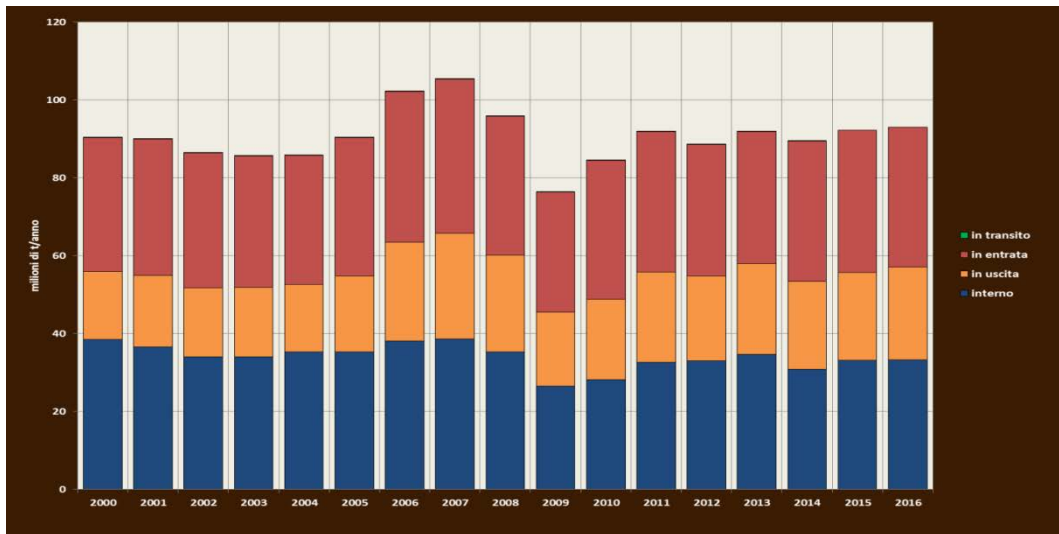
Una significativa inversione di tendenza nel 2016 si registra anche nel **trasporto merci**. Infatti, dai 20,8 miliardi di tonnellate-km trasportati nel 2015 dall'insieme delle imprese ferroviarie operanti sulla rete nazionale (corrispondenti ad un decremento del 17,1% rispetto al 2000), nel 2016 si è registrato un incremento prossimo al 10% con 22,7 miliardi di tonnellate-km trasportate. Tale inversione di tendenza riporta il settore a valori molto prossimi a quelli precedenti alla crisi verificatasi tra il 2008 ed il 2009, quando la ferrovia ha perso, in un solo anno, oltre il 25% dei suoi traffici.

Anche in questo caso, comunque, l'evoluzione totale del traffico è il frutto di importanti trasformazioni strutturali interne al settore, la più importante delle quali è certamente l'ingresso, a partire dal 2004-05, di nuove imprese ferroviarie, che detengono ormai quasi il 50% del mercato merci caratterizzandosi al momento per condizioni di produttività superiori alla media nazionale. In particolare, si evidenzia che la graduale ripresa verificatasi tra il 2009 ed oggi si deve principalmente alla crescita di queste ultime imprese (la cui quota di mercato è passata, tra il 2006 ed il 2016, dal 5% al 46%). Nell'ultimissimo periodo, comunque, anche le società del gruppo FSI stanno facendo registrare una certa inversione di tendenza.

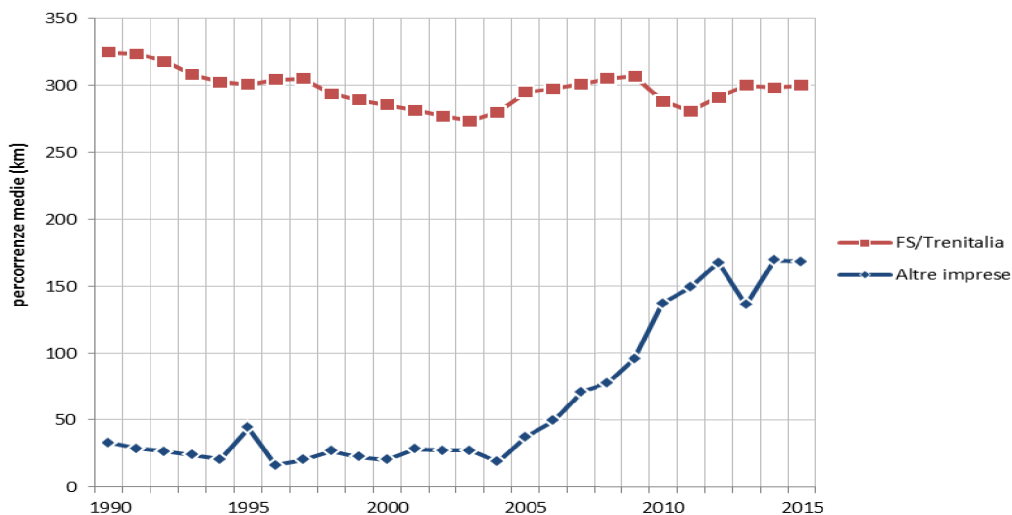
FIGURA V.2.7: ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO MERCI (1990-2016)



Fonte: Elaborazioni su dati CNIT, ISTAT, FS.

FIGURA V.2.8: ANDAMENTO DEL TRAFFICO FERROVIARIO MERCI PER COMPONENTE O/D (1990-2015)

Fonte: Elaborazioni su dati CNIT, ISTAT, FS.

FIGURA V.2.9: PERCORRENZE MEDIE DEI TRENI MERCI SULLA RETE NAZIONALE PER IMPRESA

Fonte: Elaborazioni su dati CNIT, ISTAT, FS.

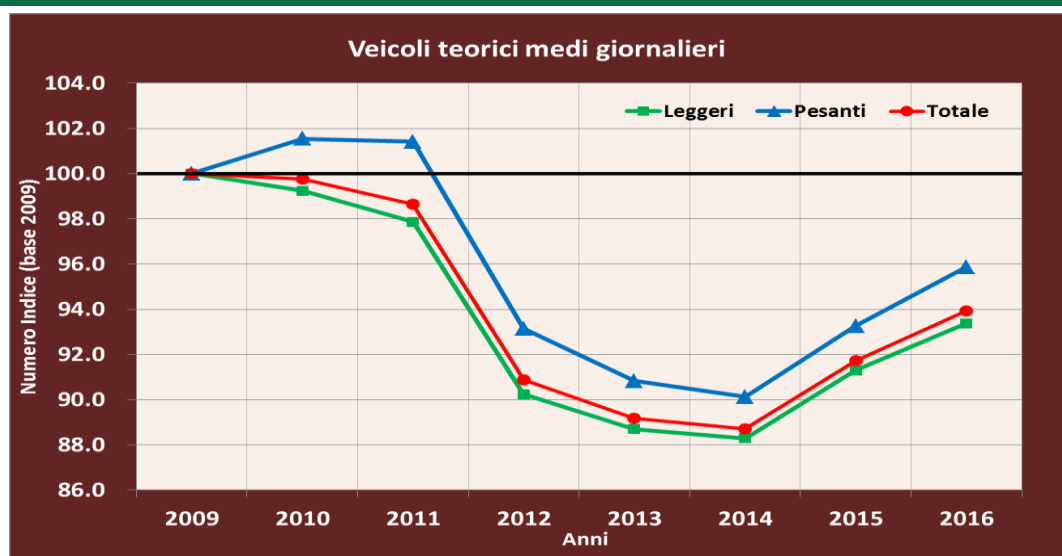
Le modificazioni del mercato ferroviario merci si rispecchiano in una profonda redistribuzione dei traffici sulla rete nazionale. Le nuove imprese infatti operano in prevalenza sulle direttrici internazionali e, dunque, la crescita delle loro quote di mercato si è tradotta in un incremento di quasi dieci punti percentuali dell'incidenza dell'import/export sul totale dei traffici.

Il maggior orientamento di Trenitalia verso il traffico interno traspare anche sulle 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.

Strade e autostrade

Anche per il settore della mobilità privata, negli anni 2015 e 2016, si rileva una significativa ripresa dal pesante impatto generato sia dalla crisi del 2008 sia, soprattutto, da quella del 2012.

FIGURA V.2.10: ANDAMENTO DEL TRAFFICO SULLA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA (2009-2016)



Fonte: Elaborazioni su dati AISCAT.

Nel periodo 2015-2016, infatti, si è registrato un incremento dei traffici autostradali per i veicoli leggeri e i veicoli pesanti rispettivamente del 5.8% e del 6.4%. Nei primi sei mesi del 2017 tale trend si conferma, con un incremento del 3% per i veicoli leggeri e del 4% per quelli pesanti; riportando, di fatto, i valori del traffico al livello pre-crisi.

Per quanto attiene la **sicurezza**, si evidenzia che le più recenti statistiche ufficiali sugli incidenti stradali (2016) in Italia mostrano, rispetto al 2015, a fronte di un leggero incremento di incidenti e feriti una significativa riduzione delle vittime (-4.2%). In particolare, emerge una riduzione di oltre il 10% delle vittime in autostrada (incluse le tangenziali e i raccordi autostradali) e del 4.6% sulle strade extraurbane. Interessante notare che, sempre sulla rete autostradale, si registra, di contro, anche il maggior incremento di incidenti (+2%).

Nel confronto fra il 2016 e il 2010 (anno di benchmark della strategia europea per la sicurezza stradale) i decessi si sono ridotti in Italia di oltre il 20%, a livello europeo la riduzione è stata del 18.7%. Nel 2016, per ogni milione di abitanti si contano **51 morti per incidente stradale nella UE28 e 54 nel nostro Paese (nel 2015 i rispettivi valori erano 52 e 56)**, che si colloca al 16° posto della graduatoria europea, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e allo stesso livello della Francia. 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).

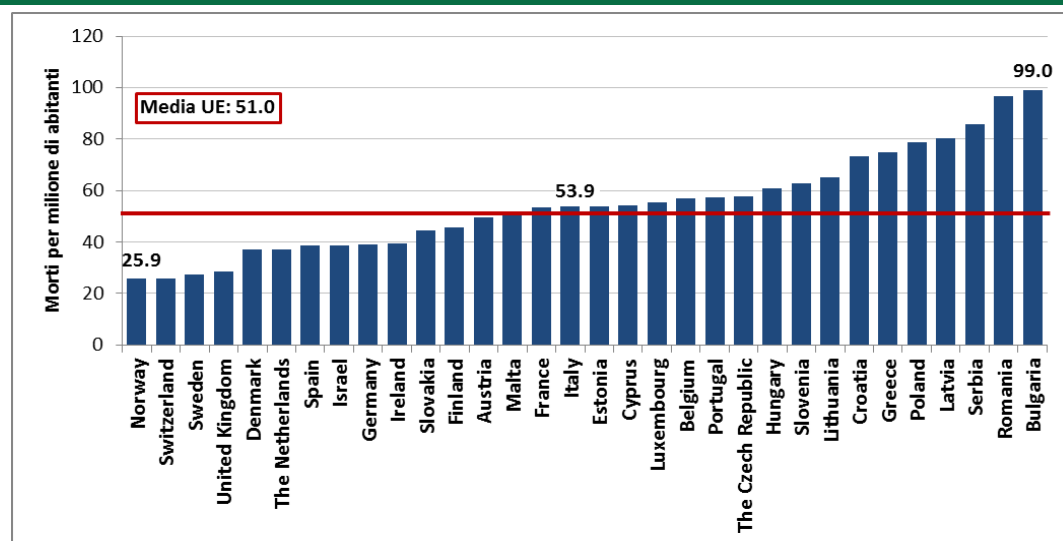
TABELLA V.2.2 : INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SECONDO LA CATEGORIA DI STRADA IN ITALIA NEGLI ULTIMI ANNI (valori assoluti e variazioni %)

CATEGORIA DELLA STRADA	INCIDENTI					FERITI					MORTI				
	2016	2015	2014	2013	2010	2016	2015	2014	2013	2010	2016	2015	2014	2013	2010
Strade Urbane (a)	131'107	130'457	133'598	136'631	161'616	176'423	175'156	180'474	184'962	220'332	1'463	1'502	1'505	1'428	1'782
Autostrade e raccordi	9'360	9'179	9'148	9'265	12'079	15'790	15'850	15'290	15'447	20'667	274	305	287	321	376
Altre strade (b)	35'324	34'903	34'285	35'764	39'302	56'962	55'914	55'383	57'684	63'721	1'546	1'621	1'589	1'652	1'956
TOTALE	175'791	174'539	177'031	181'660	212'997	249'175	246'920	251'147	258'093	304'720	3'283	3'428	3'381	3'401	4'114

CATEGORIA DELLA STRADA	VAR % INCIDENTI		VAR % FERITI		VAR % MORTI	
	2016 vs 2015	2016 vs 2010	2016 vs 2015	2016 vs 2010	2016 vs 2015	2016 vs 2010
Strade Urbane	0.50%	-18.88%	0.72%	-19.93%	-2.60%	-17.90%
Autostrade e raccordi	1.97%	-22.51%	-0.38%	-23.60%	-10.16%	-27.13%
Altre strade	1.21%	-10.12%	1.87%	-10.61%	-4.63%	-20.96%
TOTALE	0.72%	-17.47%	0.91%	-18.23%	-4.23%	-20.20%

- a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entri l'abitato.
b) Sono incluse nella categoria "Altre strade", le Strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e le strada Comunali extraurbane.

Alcuni itinerari della rete stradale SNIT di 1° livello presentano anche un'elevata incidentalità per unità di lunghezza.

FIGURA V.2.11: TASSO DI MORTALITÀ RIFERITO AL NUMERO DI ABITANTI NEI PAESI EUROPEI (UE28) ANNO 2016

Fonte: ETSC (European Transport Safety Council) Annual PIN report. Anno 2017.

Per quanto attiene il tema della **congestione stradale**, 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