

Programmazione e Attuazione FSC 2007/2013 - Mezzogiorno

Regione	PROGRAMMAZIONE			ATTUAZIONE					Costo Realizzato FSC su Assegnato FSC (B/A)
	Valore Programma	Assegnato FSC (A)	Assegnato FSC aggiornato con Del. CIPE 21/2014	Numero Progetti	Costo Totale Progetti in Monitoraggio	Costo Totale FSC Progetti in Monitoraggio	Costo Realizzato Progetti in Monitoraggio	Costo Realizzato FSC Progetti in Monitoraggio (B)	
Abruzzo	780.721.337	621.060.637	621.060.637	281	223.606.899	189.405.276	36.596.506	32.535.399	5,2%
Basilicata	2.614.308.296	989.466.878	831.509.629	359	991.278.520	770.871.022	71.601.358	63.891.873	6,5%
Calabria	4.774.888.874	1.819.466.975	1.811.940.975	281	694.616.620	386.416.620	2.133.023	1.725.860	0,1%
Campania	5.410.213.604	3.190.412.872	3.021.403.946	201	2.558.043.817	1.230.589.640	245.863.429	93.652.941	2,9%
Molise	2.286.984.000	994.569.475	792.959.620	2.599	652.938.904	625.417.790	245.473.813	236.854.885	23,8%
Puglia	3.289.607.573	3.014.647.573	2.813.078.865	202	1.720.160.997	962.248.106	133.961.197	84.609.636	2,8%
Sardegna	2.423.401.131	2.001.577.762	1.434.944.887	182	1.491.213.191	1.151.639.548	134.587.991	81.934.398	4,1%
Sicilia	10.953.977.675	2.979.333.060	2.937.911.140	121	1.967.382.518	5.950.407	61.642.147	998.596	0,0%
Totale Mezzogiorno	32.534.102.490	15.610.535.232	14.264.809.699	4.226	10.299.241.467	5.322.538.410	931.859.465	596.203.588	3,8%

Note

Programmazione:

Il "Valore del Programma" corrisponde all'ammontare complessivo delle risorse finanziarie del Programma. Fonte DPS: DGPRUN (dati al 02/07/14)

L'"Assegnato FSC (A)" corrisponde alla quota di risorse FSC destinate al Programma. Fonte DPS: DGPRUN (dati al 02/07/14)

L'"Assegnato FSC aggiornato con Del. CIPE 21/2014" corrisponde alla quota di risorse FSC destinate al Programma al netto dei tagli operati con la Del. CIPE 21/14, pari a €1.345.725.000. Fonte DPS: DGPRUN (dati al 16/12/14)

Regione Abruzzo: l'Assegnato FSC include € 42,732 mln (riassegnazione di riduzioni per copertura taglio PAR Abruzzo) e €8,65 mln (risorse 2000-2006 attratte nella 2007-2013), esclude €48,91 mln (Del CIPE 78/12: risorse non programmate)

Regione Calabria: l'Assegnato FSC include €257,968 mln (risorse 2000-2006 attratte nella 2007-2013)

Regione Campania: l'Assegnato FSC esclude €1,5 mln (Del CIPE 78/12: risorse non programmate), include €20 mln dell'OPCM 3829/2009 (Brucellosi)

Regione Molise: l'Assegnato FSC include €15,2 mln (risorse 2000-2006 attratte nella 2007-2013) e €55 mln (Del CIPE 12/12: risorse da trasferire al Programma utilizzi speciali), esclude €24,8 mln (Taglio 2013)

Regione Puglia: l'Assegnato FSC include €80,4 mln (risorse 2000-2006 attratte nella 2007-2013), esclude €274,96 mln (Taglio 2013 e 2014, Taglio aggiuntivo 2014 e Taglio 2015)

Regione Sardegna: l'Assegnato FSC include €36 mln (risorse 2000-2006 attratte nella 2007-2013)

Regione Sicilia: l'Assegnato FSC include €532 mln (risorse 2000-2006 attratte nella 2007-2013)

Attuazione: i dati sono riferiti al monitoraggio consolidato del 31/12/14 - Fonte DPS: ACFAS

PAGINA BIANCA

Allegato VI
Programma delle infrastrutture strategiche

PAGINA BIANCA

INDICE

SINTESI	935
I. LE ANALISI DI CONTESTO A RIFERIMENTO DELLA STRATEGIA.....	939
I.1 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOMANDA ATTUALE E POTENZIALE	939
I.2 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE.....	949
I.3 L'EVOLUZIONE DEL QUADRO PROGRAMMATICO EUROPEO DEI TRASPORTI NEL SEMESTRE DI PRESIDENZA ITALIANA	955
I.4 SINTESI DEL CONTESTO NORMATIVO E PROGRAMMATICO NAZIONALE.....	958
I.5 DIAGNOSI FINALE (ANALISI SWOT).....	963
II. LE LINEE STRATEGICHE.....	967
II.1 OBIETTIVI E LINEE DI INTERVENTO	967
II.2 GLI STRUMENTI ATTUATIVI E FINANZIARI	969
ALLEGATO 1	997
ALLEGATO 2	1000
ALLEGATO 3	1003

PAGINA BIANCA

SINTESI

L'Allegato Infrastrutture di quest'anno presenta alcune novità rilevanti che rispondono a esigenze da tempo emerse a livello europeo e nazionale.

L'Allegato Infrastrutture dà rilevanza al collegamento strategico tra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia.

In primo luogo, parte da un'attenta analisi del contesto trasportistico nazionale - in termini di dotazione e di domanda anche potenziale - e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale che mette in evidenza tre aspetti prioritari relativi alla sicurezza, alla trasparenza e alla mobilità intelligente nell'ambito delle politiche per l'innovazione. In tale contesto, l'Italia è un partner attivo nella costruzione dello spazio unico europeo.

In secondo luogo, identifica conseguentemente le linee strategiche nazionali nel campo dei trasporti che saranno di riferimento per le varie politiche del settore trasporti nella consapevolezza del contributo che gli investimenti nelle infrastrutture di trasporto possono dare alla crescita, all'occupazione e alla coesione dell'intera Europa. In tal senso, l'Allegato Infrastrutture indica la scelta del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di individuare in un unico Documento pluriennale di pianificazione (DPP), introdotto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, lo strumento di programmazione che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento per opere pubbliche di propria competenza. In vista della definizione entro settembre 2015 del DPP, sempre sulla base delle linee strategiche definite nel presente Allegato e delle disponibilità finanziarie, saranno valutate anche le opere portuali e logistiche necessarie al perseguimento della strategia che sarà definita per ogni sistema portuale incluso nelle reti TEN nonché le linee strategiche e le relative opere prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città e quelle nei settori idrico e dell'edilizia scolastica.

In terzo luogo, sulla base delle predette linee strategiche, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato, il Programma delle infrastrutture strategiche identifica 25 opere prioritarie, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro, rispondendo da un lato a una diffusa esigenza di razionalizzazione e, dall'altro, a un sano esercizio di realismo finanziario finalizzato a selezionare un ristretto numero di opere sulle quali convogliare le risorse pubbliche e private disponibili.

Con riferimento alle altre opere contenute nel PIS di cui all'XI Allegato infrastrutture si provvederà, a valle di un approfondito confronto con le Regioni, al previsto aggiornamento sullo stato di avanzamento in sede di definizione della nota di aggiornamento al DEF 2015.

PAGINA BIANCA

PARTE PRIMA

**IL QUADRO GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE
DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO**

PAGINA BIANCA

I. LE ANALISI DI CONTESTO A RIFERIMENTO DELLA STRATEGIA

I.1 SINTESI DELLE ANALISI SULLA DOMANDA ATTUALE E POTENZIALE

Il trasporto passeggeri in Italia

Se il 2012 è stato un anno difficile per tutti i comparti della mobilità passeggeri in Italia, il 2013 ha permesso nella maggior parte dei casi di cogliere un'attenuazione del trend negativo, confermata dai primi dati ISTAT relativi al 2014. L'auto resta il principale mezzo di trasporto (59,8%), distanziando di gran lunga l'aereo (17,7%), utilizzato soprattutto per le vacanze lunghe (22,9%) e per i viaggi di lavoro (29,4%), ed il treno (10,7%), mezzo di trasporto scelto per un quinto dei viaggi di lavoro (20,9%) anche per effetto della crescente offerta su linee AV. Il comparto del trasporto pubblico locale conta approssimativamente 1.150 aziende pubbliche e private (delle quali circa il 26% svolge servizio urbano, circa il 55% solo servizio extraurbano e circa il 19% entrambi i tipi di servizio) e la media annuale dei passeggeri trasportati è stimata in circa 7 miliardi.

TABELLA 1: RIPARTIZIONE PERCENTUALE PER TIPOLOGIA DI VIAGGIO E PER PRINCIPALE MEZZO UTILIZZATO: ANNI 2013 E 2014						
	2013			2014		
	Vacanza	Lavoro	Totale	Vacanza	Lavoro	Totale
Aereo	13,5	27,8	15,1	16,0	29,4	17,7
Treno	10,1	23,1	11,6	9,1	20,9	10,7
Nave, battello, motoscafo	2,5	-	2,2	3,2	1,6	3,0
Auto propria, ecc.	66,1	34,4	62,6	63,7	34,7	59,8
Pullman turistico, di linea	5,6	3,5	5,4	4,4	3,0	4,3
Camper/autocaravan	1,5	0,8	1,4	2,5	-	2,2
Altro	0,7	10,4	1,7	1,1	10,4	2,3
Totale	100	100	100	100	100	100

Fonte: ISTAT, 2015.

Il trasporto su autostrada, dopo tre anni in negativo, segna nel 2014 valori positivi sia sulla componente veicolare leggera (+1,0%) sia su quella pesante (+0,7%). Va tuttavia sottolineato che rispetto alla situazione precedente alla crisi, il livello di traffico del 2014 è ancora inferiore del 9,5%.

TABELLA 2: TRAFFICO VEICOLI LEGGERI SU RETE AUTOSTRADALE: ANNI 2012-14 (milioni di veicoli-km)					
Società	2014	Var. % 2013	2013	2012	Var. 2013-12 (%)
Autostrade per l'Italia	34.337,2	1,1	33.970,3	34.465,3	-1,4
Trafofo Monte Bianco	7,17	1,1	7,09	6,80	4,1
Trafofo S. Bernardo	7,79	4,4	7,46	7,19	3,8
R.A.V.	74,2	-2,2	76,2	79,3	-3,9
SITAF	213,3	-1,3	216,1	219,1	-1,6
SAV	257,4	-4,1	268,4	279,7	-4,0
ATIVA	391,5	-0,5	393,5	412,9	-4,2
Asti-Cuneo	99,5	3,3	96,3	86,0	12,0
SATAP A4	1.591,1	-2,3	1.628,3	1.663,1	-2,1
SATAP A21	1.291,3	1,6	1.270,7	1.308,5	-2,9
Torino-Savona	725,2	1,9	711,8	734,5	-3,1
Milano Serravalle-MI Tangenziali	1.208,5	2,1	1.183,9	1.206,1	-1,9
Centro Padane	639,8	1,7	629,4	640,2	-1,9
Brescia-Padova	3.644,7	2,1	3.568,1	3.596,6	-0,9
CAV	715,0	-10,0	794,3	806,8	-1,4
Brennero	3.230,7	1,1	3.194,9	3.200,6	-0,2
Autovie Venete	1.746,8	2,5	1.703,4	1.758,7	-3,1
Autostrada dei Fiori	956,9	2,5	933,3	954,8	-2,2
Aut.le della Cisa	596,5	2,1	584,3	602,4	-3,1
SALT	1.445,0	1,9	1.418,4	1.460,8	-3,0
SAT	215,5	2,4	210,5	200,9	4,8
Strada dei Parchi	1.785,3	-0,1	1.768,8	1.846,9	-3,3
Tangenziale di Napoli	835,4	-1,7	849,7	864,7	-1,7
Autostrade Meridionali	1.371,9	4,3	1.314,8	1.285,3	2,3
Consorzio Autostrade Siciliane	1.346,6	-0,7	1.356,2	1.390,7	-2,5
Totale	58.734,6	1,0	58.175,1	59.077,9	-1,5

Fonte: AISCAT, gennaio 2015.

Per il trasporto ferroviario sulla media e lunga percorrenza, i volumi di traffico realizzati nel 2013 dal Gruppo FS Italiane sembrano in ripresa: i viaggiatori-km sono stati circa 19 miliardi, il 3% in più rispetto all'anno precedente. A sostenere questo trend è soprattutto l'espansione della domanda dei servizi a mercato, che, dopo la lieve flessione del 2012, hanno registrato 15 miliardi di viaggiatori km (+5% in termini tendenziali). Positivo anche il bilancio dell'attività realizzata da Italo, con quasi 6,2 milioni di viaggiatori nel 2013, oltre tre volte il risultato raggiunto nel 2012.

TABELLA 3: PASSEGGERI TRASPORTATI E MOVIMENTI DI TRENI PASSEGGERI: ANNI 2007-13 (passeggeri in valore assoluto, passeggeri-km in migliaia)							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Numero di passeggeri	774.480.366	802.440.174	799.873.370	838.891.577	847.273.126	854.836.081	854.755.657
Passeggeri-km	49.780.147	49.523.599	48.124.031	47.172.074	46.844.623	46.759.422	48.738.612
Percorso medio passeggero	64,3	61,7	60,2	56,2	55,3	54,7	57,02
Movimenti treni passeggeri	315.204	313.965	314.091	315.188	320.559	303.259	317.906

Fonte: ISTAT, 2015.

Per quanto attiene al trasporto marittimo - che con riferimento ai passeggeri si caratterizza per una prevalenza del Tirreno legata all'importanza degli scambi con

le isole maggiori e dei servizi di continuità territoriale - a livello nazionale si evidenziano marcate contrazioni (in controtendenza rispetto ai trend europei e mondiali), in parte recuperate nel 2013 (11,3 milioni di passeggeri), con il porto di Civitavecchia al primo posto in Italia (oltre 2,5 milioni di crocieristi movimentati, +5,8%).

Per quanto riguarda il traffico crocieristico, i poli principali sono facilmente riconoscibili in Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova, legati all'attrattività turistica ed alla capacità di fornire servizi a terra alle navi e ai passeggeri. Tuttavia emerge domanda diffusa su altri porti, con rilevanza in crescita in tutti gli scali (porti siculi, porti toscani, porti pugliesi, ecc.).

TABELLA 4: TRAFFICO MARITTIMO ITALIANO PASSEGGERI (UNITÀ, 2013)					
PORTI	Traffico Passeggeri	Crociere Imbarchi-sbarchi	Crociere Transiti	Crociere Totale	Totale
Savona-Vado	1.286.371	670.031	269.007	939.038	2.225.409
Genova	2.899.193	649.282	400.803	1.050.085	3.949.278
La Spezia	213.858	1.507	204.133	205.640	419.498
Marina di Carrara	1.237	-	-	-	1.237
Livorno	2.557.826	4.991	731.525	736.516	3.294.342
Piombino	3.079.480	-	-	-	3.079.480
Civitavecchia	4.033.783	989.999	1.548.259	2.538.258	6.572.041
Napoli	6.931.856	110.689	1.064.329	1.175.018	8.106.874
Salerno	601.175	12.997	108.922	121.919	723.094
Gioia Tauro	-	-	-	-	-
Taranto	-	-	-	-	-
Brindisi	474.600	-	-	-	474.600
Bari	1.700.591	165.031	439.750	604.781	2.305.372
Ancona	1.174.054	42.128	67.364	109.492	1.283.546
Ravenna	101.819	16.827	80.214	97.041	198.860
Venezia	2.072.642	1.512.596	303.227	1.815.823	3.888.465
Monfalcone	-	-	-	-	-
Trieste	147.414	52.297	17.947	70.244	217.658
Messina-Milazzo	8.175.725	36.190	465.126	501.316	8.677.041
Catania	390.457	35.313	196.452	231.765	622.222
Augusta	20.232	-	-	-	20.232
Palermo	1.632.320	42.869	368.130	410.999	2.043.319
Cagliari-Sarroch	343.418	5.731	140.272	146.003	489.421
Olbia-Golfo Aranci	3.660.136	-	189.702	189.702	3.849.838
TOTALE	41.498.187	4.348.478	6.595.162	10.943.640	52.441.827

In attesa dei dati definitivi per il 2014, si stima una contrazione sia del numero di crocieristi movimentati dai porti italiani (-8,97% per un totale di 10,32 milioni), sia del numero di toccate nave (-9,36%), valore che sarebbe il minimo dal 2010. Le previsioni per il 2015 segnalano, invece, un incremento del 6,37%, a riprova di un andamento del settore molto altalenante per effetto delle opzioni di scalo delle compagnie.

Il trasporto aereo in Italia nel 2014 è tornato a crescere dopo due anni di contrazione. Il sistema aeroportuale italiano ha registrato, rispetto al 2013, un incremento del traffico passeggeri pari al 4,5%.

I passeggeri transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono stati 150.505.471 (+6,4 milioni più rispetto al 2013), con

incrementi per la quasi totalità degli scali italiani, attestando una capacità di crescita del traffico aereo in tutto il territorio. La significatività del 2014 è che finalmente il dato è superiore di 1,7 milioni di passeggeri rispetto al 2011 (ultimo anno in positivo per l'Italia) per effetto congiunto di una ripresa sia del traffico nazionale (+2,5%) sia di quello internazionale (+5,9%). Di recente l'ENAC ha rivisto le previsioni di crescita, stimando un incremento annuo fino al 2030 del 3,2%, inferiore rispetto a quanto prospettato in passato per via del rallentamento atteso nel breve periodo e delle basse potenzialità che riscontra nell'area Europa, ove l'Italia ha una quota di mercato pari al 9,6%.

TABELLA 5: TOTALI PASSEGGERI PER AEROPORTO E ORIGINE/DESTINAZIONE AL 2014						
Aeroporto	Nazionali	Internazionali	Internazionali di cui C.E.	Transito	Totale commerciale	Var. % sul 2013
Alghero	1.037.836	597.231	575.653	2.745	1.637.812	4,83
Ancona	165.657	306.518	261.305	1.679	473.854	-4,51
Bari	2.542.393	1.122.588	1.039.846	9.047	3.674.028	2,15
Bergamo	2.771.505	5.994.830	5.244.803	6.195	8.772.530	-2,12
Bologna	1.732.406	4.801.219	0	38.859	6.572.484	6,24
Bolzano	57.868	471	134	0	58.339	96,37
Brescia	2.509	7.431	2.897	233	10.173	31,19
Brindisi	1.775.663	380.937	254.621	4.227	2.160.827	8,58
Cagliari	2.881.477	747.807	643.803	4.466	3.633.750	1,44
Catania	5.209.460	2.073.838	1.728.742	16.948	7.300.246	14,12
Cuneo	110.513	122.809	79.679	2.156	235.478	-18,30
Firenze	401.919	1.838.080	1.652.439	50	2.240.049	13,55
Foggia	4.959	256	0	0	5.215	-3,30
Genova	686.397	572.680	457.212	2.674	1.261.751	-2,68
Grosseto	315	3.593	1.590	0	3.908	-11,85
Lamezia T.	2.014.831	390.221	299.584	6.041	2.411.093	10,41
Milano LIN	5.129.709	3.854.576	3.853.513	2.609	8.986.894	-0,03
Milano MXP	2.867.694	15.802.046	9.372.870	168.921	18.838.661	4,99
Napoli	2.516.451	3.400.805	2.957.811	31.714	5.948.970	9,47
Olbia	1.192.796	903.032	884.813	10.897	2.106.725	7,88
Palermo	3.619.832	933.799	889.215	13.099	4.566.730	5,06
Parma	139.952	63.638	62.950	118	203.708	4,42
Perugia	45.630	158.364	158.213	453	204.447	-2,87
Pescara	233.592	319.572	290.001	375	553.539	1,54
Pisa	1.367.799	3.303.137	0	5.077	4.676.013	4,56
Reggio Calabria	517.417	0	0	169	517.586	-7,09
Rimini	383	467.970	40.099	1.502	469.855	-15,94
Roma CIA	990.017	3.999.371	3.864.575	0	4.989.388	5,66
Roma FCO	11.447.610	26.840.909	17.300.703	217.948	38.506.467	6,47
Torino	1.830.609	1.588.493	1.433.756	5.093	3.424.195	8,60
Trapani	1.159.837	436.705	436.420	558	1.597.100	-14,90
Treviso	694.829	1.548.533	1.364.814	231	2.243.593	3,35
Trieste	458.809	277.361	271.028	1.847	738.017	-13,26
Venezia	1.353.417	7.099.596	5.334.548	8.636	8.461.649	0,85
Verona	786.343	1.968.830	1.227.027	13.955	2.769.128	2,05
TOTALI	57.748.434	91.927.246	61.984.664	578.522	150.254.202	4,48

Fonte: Assaeroporti, 2015.

Il trasporto delle merci e il sistema logistico nazionale

Nel 2013 l'interscambio di merci con l'estero è stato complessivamente di oltre 432 milioni di tonnellate. I primi dati del 2014 evidenziano un andamento moderatamente positivo del traffico delle merci rispetto al 2013, ma i volumi del periodo pre-crisi sono ancora lontani. Il principale sostegno al miglioramento è ancora da addebitarsi all'interscambio con l'estero, anche se emergono prime indicazioni positive sul fronte della domanda interna.

La struttura geografica delle esportazioni italiane prosegue il percorso di riorientamento intrapreso negli ultimi anni. Se decisamente positivi e incoraggianti sono i trend dei rapporti con i Paesi del Nord Africa, del Far East (+7,7%) e del Medio Oriente (+7,4%), va considerato che anche le esportazioni hanno patito le incertezze del quadro economico internazionale, ove alla debolezza dei Paesi dell'area euro (che assorbono il 54% dei prodotti italiani in valore) si sommano segnali di difficoltà provenienti dai Paesi emergenti (come Brasile, India e Russia).

Per la movimentazione delle merci la modalità principale rimane l'autotrasporto (55% circa del totale), elemento che poi incide pesantemente (oltre il 63%, contro il 50% medio europeo) sul totale del costo logistico in Italia.

TABELLA 6: TRAFFICO INTERNO DELLE MERCI PER MODALITÀ DI TRASPORTO, ANNI 2007-12 (mil. di tonnellate-km)

Modalità di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trasporti ferroviari	25.285	23.831	17.791	18.616	19.787	19.447
- di cui grandi imprese	21.197	19.918	16.232	15.139	17.279	16.982
- di cui piccole/medie imprese	4.088	3.914	1.559	3.477	2.508	2.465
Navigazione marittima di cabotaggio	52.211	47.017	49.173	53.156	53.708	51.983
Navigazione interna	93	64	76	135	144	106
Navigazione aerea	1.108	999	864	1.013	1.026	991
Autostrasperto (>50 km)	137.296	136.952	130.847	134.261	114.736	102.368
Oleodotti (>50 km)	10.923	10.455	9.714	9.606	9.476	9.662
Totale	226.916	219.318	208.465	216.787	198.877	184.557

Fonte: MIT, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2011-2012.

I dati di traffico su strada sono positivi per il 2014 (+0,7% secondo i dati sulla rete autostradale di AISCAT) ed arrivano dopo un 2013 negativo. Si rileva, inoltre, che ben il 98% delle tonnellate trasportate ed il 90% delle tonnellate/km è generato dal traffico interno e che nel periodo 2007-2012 i trasporti interni su gomma effettuati sul territorio nazionale dalle imprese italiane sono diminuiti del 27%, mentre quelli fatti da imprese estere sono cresciuti del 18%. Notevoli, dunque, sono le difficoltà nel settore degli ultimi anni, con una riarticolazione anche profonda del range kilometrico degli spostamenti (circa il 68% del trasporto su strada si realizza entro i 100 chilometri). In linea con la tendenza europea, sembra lentamente affermarsi anche in Italia la riduzione degli spostamenti di lunga percorrenza.

TABELLA 7: TRAFFICO VEICOLI PESANTI SU RETE AUTOSTRADALE: ANNI 2012-14 (milioni di veicoli-km)					
Società	2014	Var. % 2014-13	2013	2012	Var. % 2013-12
Autostrade per l'Italia	9.801,1	0,6	9.744,5	10.004,8	-2,6
Traforo Monte Bianco	3,30	0,9	3,27	3,46	-5,5
Traforo S. Bernardo	0,68	-2,9	0,70	0,75	-6,7
R.A.V.	27,4	0,0	27,4	29,4	-5,8
SITAF	83,8	0,1	83,7	85,4	-2,6
SAV	72,4	-1,9	73,8	78,6	-6,1
ATIVA	81,5	-0,5	81,9	86,6	-5,1
Asti-Cuneo	29,9	2,7	29,1	26,7	8,6
SATAP A4	518,7	-1,9	528,6	537,1	-1,6
SATAP A21	605,4	2,3	591,9	607,0	-2,5
Torino-Savona	149,4	2,6	145,6	151,7	-3,1
Milano Serravalle-MI Tangenziali	276,4	1,9	271,3	275,7	-1,6
Centro Padane	309,0	2,2	302,3	309,9	-2,4
Brescia-Padova	1.327,6	1,2	1.311,4	1.329,5	-1,3
CAV	271,5	-5,1	286,1	290,7	-1,0
Brennero	1.235,7	2,4	1.206,8	1.229,5	-1,9
Autovie Venete	722,1	2,5	704,8	714,9	-1,3
Autostrada dei Fiori	261,1	2,0	255,9	257,9	-0,9
Aut.le della Cisa	182,6	1,1	180,7	191,4	-5,7
SALT	351,1	-0,8	353,8	367,3	-3,8
SAT	44,2	-0,3	44,3	43,1	2,8
Strada dei Parchi	273,1	-2,5	280,1	290,6	-3,6
Tangenziale di Napoli	75,6	-1,7	77,0	78,3	-1,7
Autostrade Meridionali	143,3	6,2	134,9	132,9	1,6
Consorzio Autostrade Siciliane	220,5	-0,6	222,0	223,8	-0,8
Totale	17.067,4	0,7	16.941,7	17.347,0	-2,3

Fonte: AISCAT, gennaio 2015.

Il trasporto ferroviario delle merci rappresenta una quota di traffico minoritaria (circa il 6%, mentre in altri Paesi si attesta tra il 12 ed il 18%), peraltro in calo deciso (dai 70,7 milioni di treni/km del 2008 ad appena 43,2 del 2013), ma con le imprese ferroviarie non riconducibili al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane cresciute con forza (13,5 milioni di treni/km, + 5% su base annua, erodendo però solo le quote del vettore nazionale). Come segnalato dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti (luglio 2014), oltre alla difficile congiuntura economica, va rilevato che il settore serve un bacino essenzialmente locale con una quota esigua delle merci in transito sul territorio nazionale. In una situazione complessivamente debole, si possono tuttavia cogliere interessanti segnali in controtendenza, in termini di progetti di potenziamento, ma soprattutto nel campo dell'intermodalità e della collaborazione col trasporto su strada, al fine di vincere quelle rigidità connaturate nel settore ferroviario e che rendono complesso perseguire i tradizionali due obiettivi della domanda delle imprese (contenimento dei costi e