

raccomanda l'UE, ma introducono ulteriori elementi di fragilità ed incertezza, sia sotto il profilo logistico che riguardo al reclutamento del personale. Auspichiamo che in sede di conversione Parlamento e Governo vogliano apportare a tali disposizioni le modifiche necessarie per favorire il consolidamento e assicurare la crescita dell'Autorità nella delicata fase di conclusione dei procedimenti di regolazione sopra illustrati.

In una prospettiva temporale più ampia si colloca l'azione dell'Autorità per affrontare i problemi di fondo della regolazione di sua competenza. A partire dal 2015, vi saranno interventi anche nei settori del trasporto marittimo e portuale oggetto, tra l'altro, di proposte di riforma del Governo e del Parlamento.

**Politiche di
regolazione**

Concludendo, ricadono nella definizione generale di trasporti un insieme eterogeneo di settori. Ciascuno di essi presenta problematiche e andamenti differenti. A fronte di questa eterogeneità vi è una domanda crescente di integrazione dei servizi e di modalità innovative e più semplici di fruizione.

L'evoluzione tecnologica, e la spinta alla riduzione dei costi diretti e delle esternalità negative hanno reso fungibili servizi di trasporto prima nettamente alternativi. I metodi del passato mal si prestano a favorire integrazione ed innovazione. La visione prospettica dell'Autorità è di regolare non solo i singoli settori ma le intermodalità ed interconnessioni nella ricerca di opportunità per *spill-over* di efficienza.

* * *

Scrivendo questa relazione ho ripercorso i dieci mesi decorsi dall'insediamento del Consiglio ed i sei mesi ed un giorno decorsi dalla entrata in operatività.

Nel farlo, ho rivissuto l'apprezzamento per la collaborazione assicurata dalle istituzioni che hanno favorito il rapido avvio delle attività dell'Autorità, ed in particolare, la Città ed il Politecnico di Torino e l'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, tuttora, in modi diversi, ci sostengono.

Ringrazio, inoltre, le amministrazioni centrali e territoriali con le quali l'Autorità correntemente collabora. Ringrazio, altresì, il Consiglio di Stato, il TAR del Lazio, l'Avvocatura dello Stato e la Guardia di Finanza, istituzioni con le quali sono, in modi diversi, avviate proficue interazioni.

Un sincero ringraziamento va ai colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci con i quali condivido la straordinaria esperienza di dare il primo impulso alle azioni dell'Autorità.

Da ultimo, ma solo per sottolinearne l'importanza, desidero ringraziare, senza formalità ma con autentica gratitudine, il personale dell'Autorità – il manipolo degli *stARTtuppers* – che con abnegazione ed entusiasmo ha reso possibile realizzare con le risorse disponibili i primi risultati che ho avuto qui l'onore di presentare.

Primo Rapporto Annuale al Parlamento

Camera dei Deputati

16 luglio 2014

PAGINA BIANCA

Premessa

La prima relazione annuale al Parlamento della Autorità di regolazione dei trasporti viene presentata a dieci mesi dalla sua costituzione ed a sei dalla entrata in operatività. La relazione riguarda, dunque, l'intero periodo decorso dalla data di insediamento del Consiglio presso la Prefettura della città di Torino, il 17 settembre 2013.

Nella relazione sono ripercorsi gli atti di natura organizzativa adottati e le iniziative di regolazione intraprese nelle due principali fasi che hanno caratterizzato tale periodo: la prima precedente e la seconda successiva alla data di entrata in operatività, avvenuta il 15 gennaio 2014.

Si è ritenuto di anteporre a tale disamina una ricognizione di tipo di quantitativo sul settore dei trasporti italiano rappresentato, dapprima, nel suo complesso e, successivamente, per comparti. I dati economici ed i problemi regolatori evidenziati offrono alcuni riscontri sui fenomeni che hanno sin qui ispirato la individuazione di specifiche aree di intervento.

Mancano, tuttavia, nella fase attuale, basi di dati costruite con la precipua finalità di supportare le attività di regolazione economica che competono all'Autorità. Pertanto, le elaborazioni proposte attingono a fonti che, pur di rilievo per le finalità per le quali sono state predisposte, non presentano i caratteri suindicati e non sono ugualmente disponibili per tutti i settori dei trasporti.

La costruzione di data-sets espressamente finalizzati allo svolgimento dei suoi compiti costituisce, dunque, uno degli obiettivi prioritari dell'Autorità.

In questa sezione si presenta, dapprima, una disamina generale del sistema di trasporti (merci e passeggeri) in Italia e della sua evoluzione negli ultimi anni.

Segue una analisi articolata per modalità di trasporto, la cui efficienza e sviluppo possono avere ricadute sull'intero settore. Per ciascuna di esse è fornito un inquadramento del comparto a livello europeo prima di concentrare l'analisi sul mercato italiano ed evidenziare i problemi regolatori da esse posti riconducendoli, ove i dati disponibili lo consentono, a quattro principali categorie: modalità di affidamento del servizio; analisi della capacità produttiva e del grado di utilizzazione delle infrastrutture; problematiche attinenti al finanziamento pubblico; evoluzione tariffaria e qualità.

Valgono qui le precisazioni enunciate in premessa in merito alle fonti utilizzate per estrarre dati economici, che sono di seguito puntualmente richiamate.

1 Ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto

L'esame del settore dei trasporti in Italia viene trattato analizzando, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci, la ripartizione del traffico tra le varie modalità di trasporto a confronto con i livelli europei e tracciando, successivamente, alcuni profili inerenti l'intermodalità a livello nazionale ed urbano.

Nel 2011, la domanda complessiva di trasporto passeggeri nell'area UE27 è stata pari a 6.569 miliardi di passeggeri km (pkm, ovvero il numero di passeggeri per km percorsi da ciascuno di essi), con una media di circa 13.060 km a persona¹.

Rispetto al totale, il trasporto di passeggeri via ferrovia costituisce solo il 6,3% (Figura 1), mentre l'automobile è attualmente il mezzo più utilizzato dagli europei, con una quota modale che va oltre il 73% del totale, seguita da bus e pullman con una quota pari al 7,9%.

La quota modale della ferrovia nel trasporto passeggeri ha in effetti subito nel tempo un progressivo declino per effetto della concorrenza esercitata dal trasporto su gomma per le brevi e medie distanze, e da quello aereo sulle lunghe distanze. Se nel 1970 gli spostamenti in treno rappresentavano nell'UE a 15 stati circa l'11% delle percorrenze complessive realizzate su modalità terrestri (escludendo viaggi aerei e in nave), a metà degli anni '90 il treno perdeva già circa 4 punti percentuali, scendendo a poco più del 6%.

A partire dalla metà degli anni '90 si è assistito a una stabilizzazione della quota modale tanto del trasporto pubblico locale quanto del trasporto ferroviario, mentre dopo gli anni 2000 il trasporto ferroviario ha registrato una leggera ripresa, che si è accentuata negli anni più recenti².

¹ Il dato comprende l'attività di trasporto aereo e via mare tra i paesi dell'UE, ma non con il resto del mondo. Fonte: *European Commission, EU Transport in figures, Statistical pocketbook 2013* disponibile all'indirizzo Internet <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>.

² Fonte: elaborazione da *Statistical pocketbook 2013*, cit.

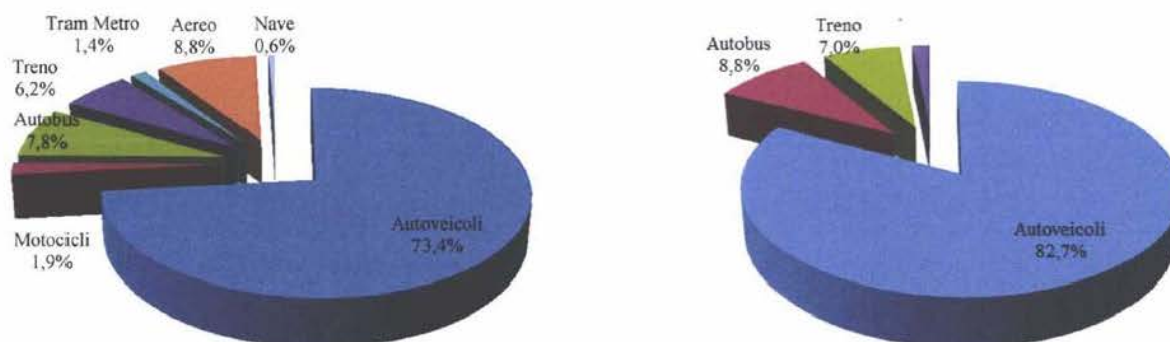


Figura 1. Quota modale di trasporto dei passeggeri complessiva (a sinistra) e sulle sole modalità terrestri (a destra), EU-27, 2011

Fonte: *Statistical Pocketbook 2013, cit.*

Rispetto alla media europea, l'Italia presenta un minor ricorso alla mobilità privata (con una quota modale dell'uso degli autoveicoli dell'81,2%) e un maggior impiego della mobilità pubblica urbana su gomma (12,6%), mentre inferiore alla media europea è l'uso di treni (5,3%) e metropolitane (0,9%)(Tabella 1).

	Autoveicoli	Autobus	Treno	Tram e metro
Austria	75,30%	9,60%	11%	4,10%
Belgio	78,90%	13,10%	7,20%	0,80%
Danimarca	79,30%	10,30%	10%	0,40%
Finlandia	84,60%	9,70%	5%	0,70%
Francia	84%	5,30%	9,20%	1,60%
Germania	84,70%	5,80%	8%	1,60%
Grecia	80,50%	17,30%	0,80%	1,40%
Irlanda	84%	12,80%	3%	0,30%
Italia	81,20%	12,60%	5,30%	0,90%
Lussemburgo	83,10%	12,50%	4,40%	-
Paesi Bassi	82,70%	7%	9,30%	0,90%
Portogallo	83,90%	10,70%	4,20%	1,20%
Regno Unito	85,40%	5,90%	7,40%	1,40%
Svezia	82,90%	6,60%	8,60%	1,80%
Spagna	79,70%	13,30%	5,40%	1,50%

Tabella 1. Quota modale delle modalità di trasporto terrestre di passeggeri in EU-15, 2011

Fonte: *Statistical Pocketbook, 2013, cit.*

Per quanto riguarda il settore delle merci, nell'Unione Europea a 27 stati il trasporto su gomma predomina su tutte le altre modalità di trasporto con una quota pari a circa il 45%, seguito dal trasporto via mare, con circa il 36%, e dal trasporto merci su ferro con una quota dell'11% (Figura 2). Il traffico merci rimanente è spartito tra il trasporto aereo e le vie navigabili interne. Secondo i dati forniti dall'Unione Europea nel 2011 sono state trasportate 3824 miliardi tonnellate kilometro (tkm). Questo dato include il trasporto aereo e marittimo tra gli Stati europei, ma non include il traffico tra l'Europa e il resto del mondo. Se si esclude la quota di

merci trasportata via mare, nel 2011 sono circolate in Europa 2414 tkm di merci e la modalità di trasporto prevalente è stata quella su gomma, con una quota del 72%, seguita da quello su ferro, con una quota del 17%.

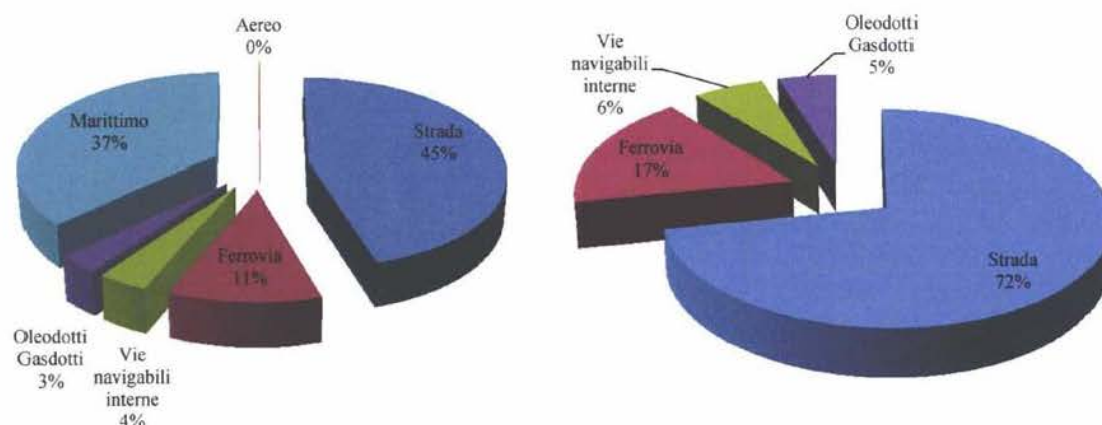


Figura 2. Quota modale trasporto merci complessiva (sinistra) e sulle sole modalità terrestri (destra), EU-27, 2011

Fonte: European Commission, *Transport in figures, statistical pocketbook 2013*

A differenza di quanto avviene per il trasporto passeggeri, nel comparto delle merci, l'Italia si caratterizza per un uso del trasporto su gomma superiore alla media europea (82,7%), a scapito di quello ferroviario, che in Italia riguarda solo l'11,7% del totale (Tabella 2).

	Strada	Ferrovia	Vie navigabili interne	Oleodotti
Austria	49,1%	34,9%	3,6%	12,4%
Belgio	64,3%	14,8%	18,1%	2,9%
Danimarca	73,2%	11,8%	0,0%	15,0%
Finlandia	73,9%	25,9%	0,3%	0,0%
Francia	75,2%	13,8%	3,6%	7,3%
Germania	63,8%	22,3%	10,8%	3,1%
Grecia	97,2%	1,9%	0,0%	0,9%
Irlanda	99,0%	1,0%	0,0%	0,0%
Italia	82,7%	11,5%	0,1%	5,8%
Lussemburgo	93,6%	3,2%	3,2%	0,0%
Paesi Bassi	55,8%	4,9%	35,2%	4,2%
Portogallo	93,1%	5,9%	0,0%	1,0%
Regno Unito	83,1%	11,4%	0,1%	5,5%
Svezia	61,7%	38,3%	0,0%	0,0%
Spagna	91,9%	4,3%	0,0%	3,8%

Tabella 2. Quota modale delle modalità di trasporto terrestre di merci in EU-15, 2011

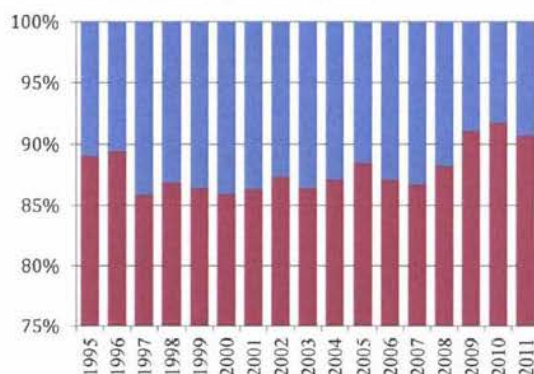
Fonte: European Commission, *Transport in figures, statistical pocketbook 2013*

A livello aggregato i diversi comparti dei trasporti mostrano di avere risentito significativamente della crisi e di aver, tuttavia, risposto in modo diverso da caso a caso negli anni successivi al 2009.

Dal punto di vista congiunturale, l'analisi aggregata del traffico merci e passeggeri in Italia su rotaia e strada (Figura 3), mostra come recentemente gran parte del traffico sia concentrata

sulla modalità *strada* (in media circa l'88% delle tonnellate-km) per quanto riguarda le merci, e circa il 94% in termini di passeggeri-km per quanto riguarda il traffico passeggeri.

Trasporto merci in milioni di tonnellate-km; confronto tra traffico su Rotaia (blu) e Strada (rosso)



Trasporto passeggeri in milioni di passeggeri-km; confronto tra traffico su Rotaia (blu) e Strada (rosso)

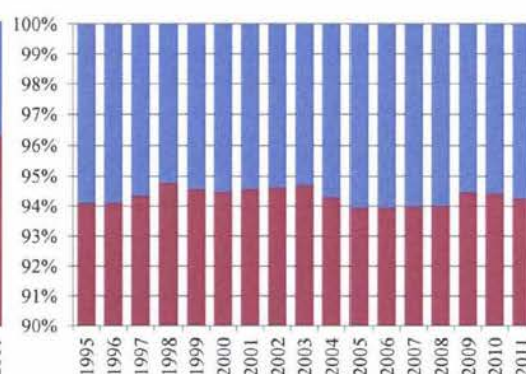


Figura 3. Trasporto merci e passeggeri su rotaia e strada in Italia

Fonte: OECD, 2014

In valori assoluti (Tabella 3), in Italia il comparto la cui domanda sembra in maggiore ripresa, per quanto concerne il trasporto merci, è quello ferroviario, che è cresciuto del 6,3% nel 2011 e 2,3% nel 2012 (per un totale di circa 20,2 Miliardi di tonnellate-km). Dal lato dell'offerta si è invece registrato un aumento dei treni merci movimentati, rispettivamente dell'1,8% e dello 0,7% (circa 41800 movimenti di treni merci nel 2012). Su un arco temporale più ampio, dal 2007 al 2012, la domanda di trasporto merci su rotaia si è ridotta di circa il 20%, mentre l'offerta in termini di movimenti di treni merci ha conosciuto una contrazione del 67%.

Modalità		D / O (*)	Descrizione indicatore	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Var. '10-'11	Var. '11-'12
Ferroviario	Merci	D	Milioni di tonnellate-km	25284	23831	17791	18616	19787	20244	6,3%	2,3%
		O	Numero di movimenti di treni merci	62514	58294	42713	40868	41602	41878	1,8%	0,7%
	Passeggeri	D	Milioni di passeggeri-km	49780	49524	48124	47172	46844	46759	-0,7%	-0,2%
			Percorrenza media in km dei passeggeri	80,9	76,5	74,5	68,7	55,7	55,4	-	-0,5%
		O	Numero di movimenti di treni passeggeri	315204	313965	314091	315188	320559	303259	1,7%	-5,4%
Stradale	Merci	D	Milioni di tonnellate-km (Totale automezzi)	152,4	151,8	145,6	149,3	127,7	111,8	-	-
			Milioni di tonnellate-km (da Italia a estero)		13,6	10,8	13,3	7,4	6,3	-	-
	Passeggeri	D	Milioni di passeggeri-km	779713	778797	821618	800615	769056		-3,9%	n.a.
Aeroporto uale	Merci	D	Merci e posta (milioni di tonnellate)	0,969	0,867	0,750	0,879	0,890	0,847	1,3%	-4,9%
		O	Numero di movimenti commerciali	1481904	1416365	1348887	1381291	1385978	1340392	0,3%	-3,3%
	Passeggeri	D	Passeggeri trasportati (milioni)	135,0	133,0	129,8	138,9	148,0	146,1	6,6%	-1,3%
Marittimo	Merci	D	Milioni di tonnellate	509,6	509,1	437,9	476,1	481,2	459,2	1,1%	-4,6%
		O	Totale navi merci (ton. di stazza lorda)								0,4%
	Passeggeri	D	Passeggeri (milioni)	47,8	49,8	48,2	47,2	46,1	41,3	-2,3%	-
		O	Totale navi passeggeri (ton. di stazza lorda)								6,7%

Tabella 3. Tavola riassuntiva dei principali indicatori per i vari comparti del settore trasporti in Italia

Fonte: Istat, Federtrasporti, OECD, Assoport

(*) Domanda (D) – Offerta (O)

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario delle persone, i valori dell'Italia appaiono leggermente in calo, sia in termini di domanda, sia di offerta, con una riduzione dal 2007 al 2012 del 6% in termini di passeggeri-km e del 3,7% in termini di movimenti di treni passeggeri.

L'indicazione che ne emerge è che, nonostante gli investimenti, il trasporto passeggeri non sembra crescere. Inoltre, dal 2009 si evidenzia una forte contrazione del traffico passeggeri come numero-km (da 48,1 a 46,7 miliardi di passeggeri-km) e come distanza media percorsa (da 74,5 a 55,4 km per passeggero).

Questo risultato in parte sorprende dato che negli ultimi anni il settore ferroviario ha visto maggiormente crescere la propria percentuale relativa di investimenti tra i vari comparti del trasporto, soprattutto in reti di Alta Velocità (AV) (Figura 4). Tale crescita, tuttavia, non sembra aver generato significativi effetti sulla domanda di trasporto.

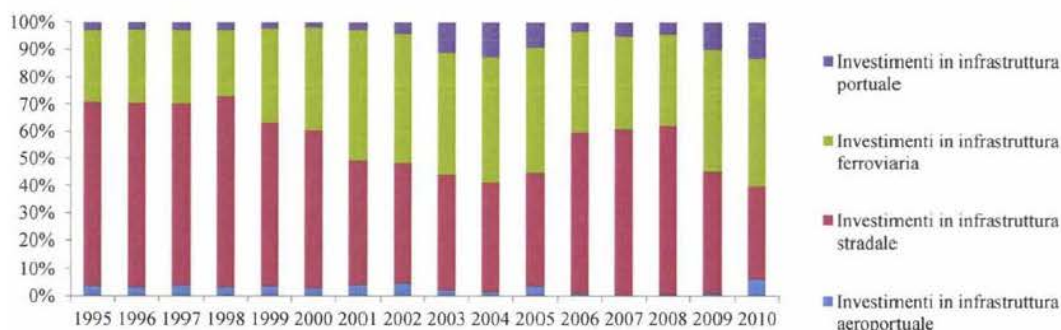


Figura 4. Quota degli investimenti in infrastrutture in Italia nei vari comparti del settore trasporti.

Fonte: OECD, 2014

Il comparto del trasporto su strada appare in forte contrazione soprattutto per quanto riguarda le merci (Tabella 3), settore in cui dal 2007 al 2012 ha perso il 26% in termini di tonnellate-km (Totale automezzi). In particolare, molto importante è stato il calo del commercio stradale da e verso l'estero, sia in termini di quota modale (nel 2008, le tonnellate-km trasportate da e verso l'estero erano quasi il 9% dei volumi totali trasportati su strada; nel 2012, tale quota si è ridotta al 5,6%), sia in termini di volumi, perdendo il 53,6% dal 2008 al 2012.

Il traffico delle persone su strada (auto, autobus, ecc) si attesta su livelli tra i più alti in Europa e - se non per lievi oscillazioni - sembra aver raggiunto il proprio apice (circa 800,000 milioni di passeggeri per km all'anno, nel 2009-2010), con una lieve riduzione negli anni a seguire.

Per quanto riguarda il settore aeroportuale, il traffico di merci appare in ripresa anche se, benché su livelli confrontabili col periodo pre-crisi, il 2012 abbia visto una nuova contrazione. Al contrario, l'offerta misurata dal numero di movimenti commerciali, crollato nel 2009, non sembra ripartire. Il numero di passeggeri trasportati è invece in costante crescita e ha meno risentito della crisi del 2009.

Il trasporto marittimo delle merci ha anch'esso risentito della crisi e, sebbene stia recuperando con fasi alterne i livelli pre-crisi, appare aver perso terreno rispetto a Germania e Francia, che a fine degli anni '90 erano allo stesso livello dell'Italia. Il numero di passeggeri trasportati del comparto marittimo è invece in costante calo dal 2009 ed ha segnato il minimo storico annuale dal 2005 nel 2012.

Passando da una analisi aggregata nazionale ad una analisi a livello urbano³, il settore della mobilità delle persone, sul complesso delle modalità di trasporto, è stato anch'esso colpito dalla crisi economica che si è ribaltata sulla domanda di trasporto e di mobilità dei cittadini. Il 2012 è

³ Fonte: Isfort, *Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani*, 2013.

stato il quarto anno consecutivo in cui si è verificata una contrazione degli spostamenti, scesi nel giorno medio feriale dai 128 milioni del 2008 ai 97,5 del 2012, con una riduzione pari a quasi un quarto del totale rispetto al 2008 (-20% se si calcolano i passeggeri*km) e -8,5% rispetto al 2011 (-4,6% se si considerano i passeggeri*km).

Il forte calo dei consumi di mobilità su trasporto privato dei cittadini negli ultimi anni è stato prodotto principalmente dalla componente urbana (-36,7% degli spostamenti dentro i confini comunali dal 2007), a causa anche della riduzione degli spostamenti per tempo libero (-7,3% dal 2007 al 2012), le cui attività si concentrano appunto entro i confini comunali. Se dunque l'ultimo decennio ha conosciuto un'erosione del predominio dei viaggi a breve raggio (che nel 2000 determinavano l'80% della domanda, mentre nel 2012 solo il 70%), crescono di peso i viaggi di media distanza (10-50km), passati nello stesso periodo dal 18,1% al 26,6% dei viaggi totali, anche per effetto della crescita delle rendite urbane (in termini di canoni di locazione e prezzi di vendita nel mercato immobiliare) che ha progressivamente costretto cospicue fasce di popolazione ad allontanarsi dai luoghi di lavoro in città.

In tempi di crisi, gli italiani si sono rivolti maggiormente al trasporto pubblico, che nel 2012 ha guadagnato 8,2 punti percentuali rispetto al 2007, a scapito dell'automobile (-19,3%) ma soprattutto dei motocicli (-43,6%). I mezzi pubblici hanno così potuto conquistare una quota di trasporto modale nel 2012 per la prima volta superiore al 15%, anche se tale crescita ha intaccato solo marginalmente la quota dell'automobile, che rimane il mezzo più utilizzato dal 79,7% degli italiani.

In realtà sono presenti notevoli differenze in funzione della dimensione dell'area urbana. Infatti, nelle grandi zone metropolitane la quota del trasporto collettivo raggiunge il 31,7%, con una crescita di quasi due punti rispetto al 2011. Un guadagno significativo del peso del mezzo pubblico si registra anche nelle medie città tra 100 e 250mila abitanti (15,4% contro l'11,9% del 2011). E' invece nei centri piccoli e medio-piccoli (meno di 100mila abitanti) che la già bassissima utilizzazione del mezzo pubblico scende ulteriormente fissandone lo share modale ad appena il 3,3% del totale degli spostamenti motorizzati.

Il dato sulla quasi totale marginalizzazione del trasporto pubblico fuori dalle aree urbane di media e grande dimensione pone la questione sulla compatibilità di un modello di organizzazione del servizio di tipo rigido e universale (cioè a orari fissi e con una copertura capillare del territorio) a fronte di un territorio urbano disperso e a bassa densità abitativa, che non si è in grado di servire a costi accettabili.

2 L'intermodalità

Un sistema dei trasporti si può considerare efficiente e funzionale se dotato di adeguate infrastrutture tra loro integrate tali da favorire lo sviluppo del trasporto passeggeri e soprattutto di quello merci. L'intermodalità, ossia l'insieme di infrastrutture e metodi di trasporto che coinvolgono una combinazione di mezzi diversi, assume un peso rilevante sia per la sua trasversalità a tutti i settori di trasporto classici sia per la capacità di migliorarne l'efficienza facendo leva sulle caratteristiche dei diversi sistemi di trasporto.

Le potenzialità date da un'efficiente capacità di gestione dei traffici intermodali sono ancor più rilevanti nel contesto attuale caratterizzato da una continua globalizzazione della produzione e dei consumi, la creazione di politiche comuni in ambito Europeo e l'impatto derivante dai miglioramenti nella gestione logistica, nell'uso dei container come unità di trasporto e nell'utilizzo di sistemi informatici di tracciatura e posizionamento.

Lo sviluppo di infrastrutture intermodali è uno dei pilastri della strategia della Commissione Europea finalizzata ad utilizzare i vari mezzi di trasporto in maniera ottimale attraverso un efficiente collegamento delle diverse modalità di trasporto. Su tale obiettivo si sviluppano le politiche relative ai cosiddetti Trans-European Networks – Transport (TEN-T), ossia le reti

Europee di Trasporto che collegano tra loro i principali nodi (porti, interporti e hub di smistamento) attraverso autostrade di asfalto, del mare, fluviali e ferrovie, e risultano funzionali alla riorganizzazione complessiva di un sistema di mobilità intermodale.

Per quanto riguarda il progetto TEN-T, l'Italia è attraversata da quattro percorsi essenziali (dei dieci individuati dalla Commissione) ed è dunque nella posizione di poter cogliere le opportunità derivanti dall'atteso incremento dei traffici da/per il continente europeo. I principali sviluppi nel TEN-T riguardano la realizzazione dei collegamenti mancanti, soprattutto nelle tratte transfrontaliere, la creazione di nuove infrastrutture ed il miglioramento qualitativo di quelle esistenti, nonché la significativa riduzione delle emissioni di CO₂ e l'armonizzazione delle norme e dei requisiti per i progetti transeuropei. In tale contesto numerosi saranno gli interventi sui principali nodi per l'integrazione tra le diverse modalità (ferroviaria, marittima, aerea, stradale, navigazione interna) a livello di terminal per le merci, di piattaforme logistiche e di relativi sistemi ITS⁴.

Nonostante la posizione strategica del nostro paese, una politica di orientamento del settore esplicitamente focalizzata e consolidata sull'integrazione dei diversi modalità di trasporto e, quindi, sull'intermodalità non ha ancora portato ad una completa integrazione del sistema dei trasporti. Permangono, ad esempio, criticità, soprattutto connesse ad aspetti organizzativi e logistici, che limitano l'attrazione di flussi di traffico internazionale⁵. In Italia, infatti, le spedizioni coinvolgono normalmente operatori di più categorie (autotrasportatori, gestori del servizio ferroviario e aereo, armatori, agenti, raccomandatori marittimi, spedizionieri, mediatori, brokers) sovente in reciproco conflitto di interesse e non coincidenti con le compagnie concessionarie dei terminal: questo si riflette in ritardi e difficoltà di tracciabilità del flusso delle merci e ostacola lo sviluppo di sistemi e procedure maggiormente integrati. Alla scarsa integrazione tra diverse categorie si associa la frammentazione all'interno di ciascuna di esse⁶, con operatori la cui ridotta dimensione ne condiziona il raggio di azione e ne limita la possibilità di conseguire economie di scala.

Il sistema dei trasporti italiano soffre anche per la carenza di connessioni tra ferrovie, porti, aeroporti e strade. In particolare, il limitato sviluppo dell'intermodalità strada-rotaia e mare-rotaia, a cui va ricondotto il ruolo marginale del trasporto merci all'interno del sistema ferroviario nazionale, colloca l'Italia al sesto posto in Europa, a motivo di:

- un deficit di capacità in alcuni nodi strategici ferroviari, in particolare lungo le direttrici internazionali di valico, che implicano strozzature che rischiano di tagliare fuori parte del mercato con transito europeo e lungo l'asse nord-sud del Paese;
- una scarsa infrastrutturazione ferroviaria dei porti, responsabile degli elevati costi delle attività di manovra all'interno degli spazi portuali (le operazioni negli scali incidono per circa il 30% del costo complessivo di un treno merci);
- problemi di ordine tecnico sulla rete ferroviaria, particolarmente accentuati nelle regioni meridionali; si cita in particolare l'impossibilità di far circolare treni di lunghezze superiori ai 550/600 m su gran parte della rete⁷, ma anche la presenza di tratte a binario unico,

⁴ *Intelligent Transportation System*, sistemi telematici applicati ai sistemi di trasporto finalizzati a migliorarne l'integrazione, l'efficienza e la sicurezza.

⁵ Fonte: Unicredit, *Rapporto Infrastrutture e Trasporti*, Milano, 2013.

⁶ Secondo dati Eurostat, nel 2007 le imprese di trasporto italiane disponevano in media di 8,2 addetti, a fronte di una media di 9,9 nella UE27 e di valori molto più elevati per alcuni primari paesi competitors (20,6 per la Germania, 16,9 per l'Olanda, 15,9 per la Francia).

⁷ I limiti della rete italiana rendono sostanzialmente impossibile far circolare con regolarità treni merci di lunghezza superiore ai 550/600 m. Analogamente gli interporti non accolgono treni oltre 750m. I limiti strutturali anche di natura geografica vanno tuttavia confrontati con la lunghezza dei convogli in transito in Europa, che potrebbe superare i 900 m.

raggi di curva ridotti, pendenze troppo elevate, gallerie non adatte al trasporto dei container e locomotori di potenza limitata⁸.

Le criticità riscontrate nel sistema ferroviario spingono a un utilizzo del trasporto su gomma superiore a quello che sarebbe desiderabile, anche tenuto conto delle criticità rappresentate da collegamenti incompleti, colli di bottiglia (a Nord di Venezia, sull'asse tirrenico e a Sud di Salerno) e nodi congestionati (Milano, Bologna e Genova)⁹. Benché il sistema ferroviario nazionale si caratterizzi dunque per un orientamento prevalente verso il trasporto passeggeri (l'Italia è al quarto posto in Europa per intensità di traffico) e per un ruolo più marginale nel trasporto merci, rispetto al quale sconta i problemi sopra evidenziati, è possibile evidenziare alcuni segnali positivi per il trasporto combinato italiano: una parte importante del traffico merci ferroviario è già rappresentato infatti dal trasporto intermodale. Il traffico gestito dalle grandi imprese del settore ha movimentato 35,4 mln di tonnellate nel 2010, con un aumento pari al 3% rispetto al 2009; i volumi di traffico erano suddivisi per il 67% da container, per il 20% da veicoli stradali accompagnati e per il restante 13% da rimorchi non accompagnati¹⁰. Questo segnala l'importanza del settore dell'intermodalità come volano per la ripresa del trasporto merci su rotaia.

Per quanto invece concerne le connessioni con i porti, affinché tutto il potenziale del settore marittimo possa essere esplicitato e il territorio possa vedere moltiplicate le proprie occasioni di crescita, andrebbe valutata la possibilità di far leva sullo sviluppo delle attività di logistica portuale attraverso una più stretta interrelazione tra porti e interporti in particolare per quanto riguarda gli scali gateway. La loro diversa natura implica esigenze specifiche nelle strutture lato terra e in particolare la possibilità di garantire rapidi collegamenti con centri logistici aretroportuali e con i mercati di terra. In tale contesto, molto rilevante è dunque l'accessibilità rapida ed efficiente a piattaforme logistiche, interporti, *distripark*¹¹ e *inland intermedi*¹² per il loro ruolo di collegamento tra i porti e gli operatori che spediscono e ricevono le merci.

Per quanto riguarda il ruolo degli aeroporti nell'intermodalità, le carenze sul piano della accessibilità ed intermodalità riscontrabili in Italia risultano comuni a molti terminali Europei. Il Parlamento Europeo ha invitato gli Stati membri ad investire sia nei collegamenti intermodali che consentono di raggiungere le strutture aeroportuali, sia nei collegamenti fra aeroporti, al fine di promuovere un maggiore e migliore uso degli scali regionali che potrebbero diventare la soluzione alle crisi di capacità di altri aeroporti. In questo modo, alcuni aeroporti di piccole dimensioni avrebbero anche il compito di soddisfare la domanda di traffico relativa ad aree congestionate. Visto in una prospettiva più generale, il miglioramento dei collegamenti accrescerebbe in termini quantitativi e qualitativi la dotazione infrastrutturale di ferrovie o strade non utilizzate in via esclusiva per raggiungere l'aeroporto, ma che possono essere sfruttate per l'accesso dalle e alle comunità locali sia per il trasporto passeggeri, sia per il trasporto merci.

L'intermodalità assume un'importanza rilevante anche a livello di servizi di trasporto locale, nella prospettiva di riuscire ad organizzare una rete integrata che sfrutti appieno le interconnessioni tra le diverse modalità del trasporto collettivo. Negli spostamenti urbani si registra ormai da qualche anno una tendenza alla crescita dei viaggi effettuati utilizzando più di una modalità di trasporto. La quota di tragitti in cui si combinano diversi vettori è salita nel 2012 al 4,3% contro il

⁸ Essi sarebbero in grado di trasportare fino a 1100 tonnellate di merce, a fronte delle 2000 in Germania e 3000 in Russia.

⁹ Da notare però che alcuni problemi della rete stradale, quali la presenza di colli di bottiglia e nodi congestionati, sono comunque riscontrabili anche all'estero.

¹⁰ Rapporto UIR, *Il sistema degli interporti italiani nel 2011, 2012*.

¹¹ Piattaforme logistiche in cui vengono effettuate operazioni di confezionamento, etichettatura, assemblaggio, controllo qualità e imballaggio delle merci, rimandando il pagamento dei dazi doganali all'uscita dell'area.

¹² Terminali intermodali, collocati in prossimità dei mercati di destinazione, per il trasporto combinato strada-rotaia, dotati di aree di adeguate dimensioni e strutture varie per sosta e movimentazione.

3,7% del 2011 e il 3,2% del 2007. Rispetto al 2004, il peso dell'intermodalità è triplicato¹³.

Focalizzando l'attenzione sul solo segmento delle città con oltre 100mila abitanti (Figura 5), dove evidentemente le potenzialità del trasporto combinato sono molto più alte, la quota dell'intermodalità praticamente raddoppia attestandosi all'8,2% di tutti gli spostamenti, in decisa crescita rispetto al 2011 (7,1%), al 2007 (6%) e al 2005 (3,6%). I cittadini dunque sembrano essere più disponibili a sopportare "interruzioni" nel loro viaggio, se questo aggravio di scomodità è funzionale a risparmiare tempo e denaro per raggiungere la destinazione finale. Nelle aree urbane più dense dove l'entrata in città e l'arrivo all'"ultimo miglio" con il mezzo privato sono oggettivamente più difficili, una buona organizzazione intermodale è sia efficace (stessi tempi di viaggio o addirittura inferiori), sia efficiente (costi minori grazie alla tratta più o meno lunga effettuata con il mezzo pubblico). Nelle direttrici extraurbane, queste dinamiche vengono meno per effetto della dispersione territoriale, così che il potenziale di crescita dell'intermodalità è molto meno scontato. In effetti, nella mobilità extraurbana non c'è una tendenza chiara alla crescita dell'intermodalità ed anzi si può dire che almeno nell'ultimo biennio questa potenziale opzione ha subito una battuta d'arresto.

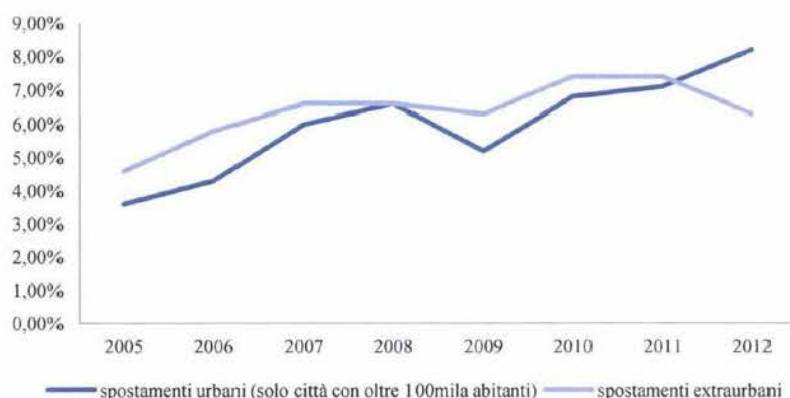


Figura 5. Quota spostamenti intermodali (sul totale spostamenti motorizzati)

Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob sulla mobilità degli italiani, 2013

I vettori che compongono il viaggio intermodale sono in larga parte vettori collettivi (Figura 6). Le combinazioni "mezzo pubblico" con "mezzo pubblico" rappresentano infatti nel 2012 quasi l'80% di tutti gli spostamenti intermodali motorizzati nelle aree urbane, mentre la combinazione pubblico-privato (essenzialmente automobile) si ferma a poco meno del 20% (il residuo 2,5% è composto da combinazioni tra soli mezzi privati). Rispetto al 2007, la quota di combinazioni tra soli vettori collettivi è cresciuta di oltre 8 punti, conseguenza da un lato di una riorganizzazione dell'offerta (tramite tagli e razionalizzazione dei servizi) con l'obiettivo di ottimizzare le componenti della mobilità pubblica, dall'altro lato dell'orientamento dei cittadini ad abbandonare del tutto l'auto quando possibile ed a raggiungere la destinazione finale con la combinazione di soli mezzi pubblici, sia per questioni economiche, sia per l'assenza di attrezzature adeguate per l'intermodalità con il mezzo privato (parcheggi scambiatori ecc.).

¹³ Fonte: Isfort, Osservatorio Audimob cit.



Figura 6. Quota spostamenti urbani combinati per tipologia di intermodalità

Fonte: Isfort (2013), Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Per gli spostamenti extraurbani è decisamente più alto il peso sia delle combinazioni pubblico-privato (nel 2011 si attestano al 37% contro il 17% della mobilità urbana), sia delle combinazioni tra mezzi privati (7,1% contro 3,9%). Nel primo caso, è evidente che nei viaggi lunghi che originano fuori dai confini urbani e vanno verso i centri cittadini (e viceversa) è più facile immaginare che si possa usare il mezzo proprio per avvicinarsi alla linea di trasporto pubblico (ferroviaria o anche su gomma). Nel secondo caso (combinazione tra mezzi privati), va sottolineato che si osserva una crescita significativa di questa tipologia proprio all'inizio della crisi economica (si passa dal 2,8% del 2007 al 7,1% del 2011), lasciando intendere che diversi cittadini, pendolari e non solo, si siano sempre più organizzati per condividere il viaggio verso una medesima destinazione e quindi abbiano "combinato" una tratta con mezzo proprio individuale con una tratta in *car pooling*.

3 Il settore aeroportuale

Il settore aeroportuale ha conosciuto, nell'ultimo decennio, una crescita costante e continua, con unica eccezione gli anni della crisi globale, che però sono stati rapidamente recuperati. A livello mondiale le proiezioni future sono inoltre positive, sia secondo gli osservatori istituzionali sia per gli addetti di settore: come riportato dall'OECD¹⁴, l'International Civil Aviation Organization (ICAO) prevede un 4,7% di crescita annua tra il 2010 e il 2030, l'Airbus Industry un 4,8% tra il 2010 e il 2029 e la Boeing stima un raddoppio entro il 2030 del traffico passeggeri globale. Tale sviluppo sarà comunque differenziato per le diverse aree, con una predominanza del mercato cinese e delle altre regioni in espansione (India, Middle East e parte dell'America Latina), che complessivamente occuperanno (sempre secondo l'OECD) il 68% del traffico globale, mentre per le economie mature (Europa e Nord America) si attendono tassi di incremento di poco inferiori alla media globale, pari a circa il 3,7% annuo per il periodo 2010-2029. A livello europeo, svariati fattori possono avere un impatto negativo sulle stime di crescita: il perdurare della crisi, le difficoltà finanziarie delle compagnie aeree - a causa dell'elevato costo del petrolio e del cambio euro-dollaro sfavorevole -, ma anche le basse potenzialità del settore di trasporto aereo in Europa.

Anche in termini di trasporto merci le previsioni sono positive, legate principalmente al commercio internazionale con i paesi emergenti. Su un orizzonte ventennale, Airbus prevede una crescita del 5,9% annuo. In questo ambito, però, l'Italia detiene un ruolo marginale rispetto ad altri paesi europei, con una quota di mercato del 6% (contro il 10% della Francia e 30% della Germania) e con solo il 2% del totale delle merci trasportate che viaggiano per via aerea.¹⁵

¹⁴ OECD, *Strategic Transport Infrastructures Needs 2030*, Parigi, 2011.

¹⁵ Fonte: Unicredit, *Rapporto Infrastrutture e Trasporti*, Milano, 2013.

3.1 Il settore aeroportuale europeo

L'andamento del volume di traffico passeggeri in Europa, ha registrato nel 2012 un rallentamento rispetto alla crescita del biennio precedente (Figura 7). Dopo la brusca frenata del 2008 e del 2009, dovuta all'effetto della crisi economica, il settore aveva infatti registrato nel 2010-2011 un trend di crescita maggiore anche rispetto agli anni pre-crisi.

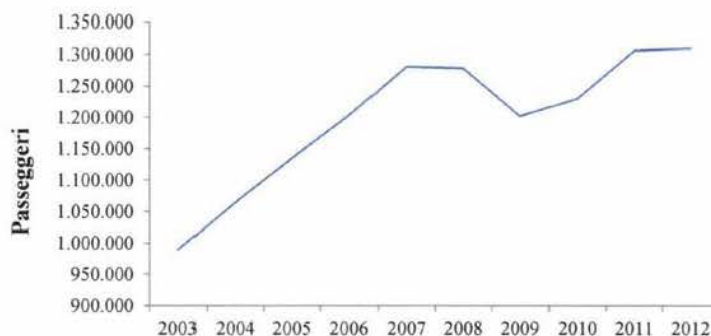


Figura 7. Andamento traffico passeggeri in Europa

Fonte: ICCSAI, Fact Book, 2013

Una classifica dei paesi europei per volumi di traffico passeggeri (Figura 8) mostra come più del 60% del traffico passeggeri europeo è concentrato su cinque paesi (Regno Unito, Spagna, Germania, Francia e Italia). L'Italia risulta quinta anche in ragione del ruolo rilevante del settore turistico nel nostro paese.

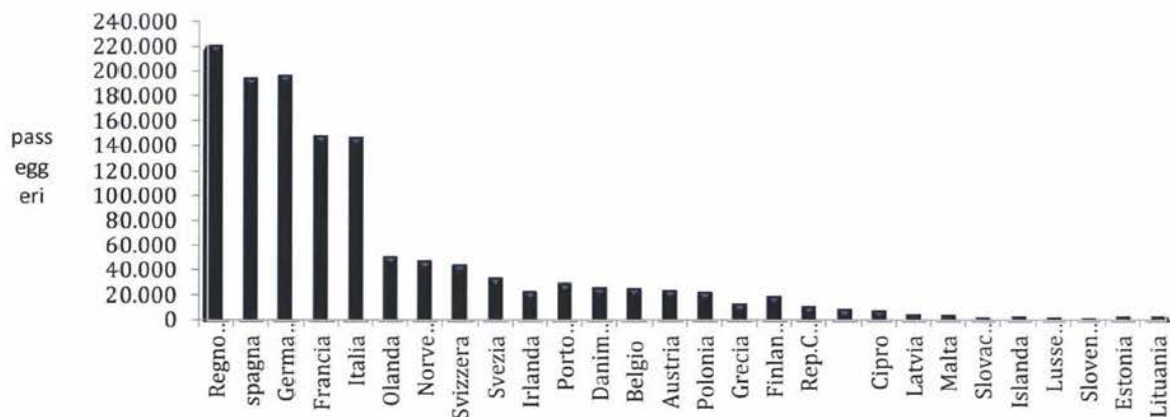


Figura 8. Traffico passeggeri per paese europeo

Fonte, ENAC